

Jean Michel FILLIOT

Chargé de Recherches de l'ORSTOM

Pirates et corsaires dans l'Océan Indien

Conférence prononcée au Centre de Recherches du Service
de Santé des Armées, Mai 1973.

Depuis plusieurs années, des films, des romans décrivent les pirates et les corsaires. Ils sont à la mode parce qu'ils expriment un certain mirage de la liberté, des espaces infinis et du temps perdu.

Ainsi, quand je suis passé aux Seychelles avec le Docteur NIAUSSAT, nous avons vu Yul Bruner qui tournait un film sur les pirates. Dans quelques temps, on va tourner un film à la Réunion sur les corsaires. Ils sont bien à la mode. Mais cette vision revue et corrigée grâce à des cinéastes et à des littérateurs est trompeuse sinon fausse. Il faut plutôt aller lire les textes poussiéreux des XVII^e et XVIII^e siècles dans les dépôts d'archives ou bien regarder les estampes dans les musées.

Je ne vous ferai donc pas une fresque historique à grand spectacle mais simplement par les documents que j'ai pu trouver dans l'Océan Indien, en France, en Angleterre, j'essaierai de vous décrire ces hommes.

Qu'était-ce donc un corsaire, qu'était-ce donc un pirate ?

Les corsaires étaient des capitaines marchands qui travaillaient soit pour leur propre compte, soit pour le compte de l'Etat ou le plus souvent pour des armateurs.

O. R. S. I. O. M.

31 JAN. 1975

Collection de Références
n° 67339 E Hmo

Il fallait que leur prince fût en état de guerre. Ce qui arriva souvent au XVIII^e siècle. Au XVIII^e siècle, il y eut quatre guerres qui eurent des influences maritimes et qui totalisèrent 30 années d'hostilités :

Il y eut en effet :

- la guerre de succession d'Autriche de 1740 à 1748
- la guerre de Sept ans de 1756 à 1763
- la guerre d'Indépendance américaine de 1778 à 1783
- les guerres de la Révolution et de l'Empire de 1792 à 1814.

Ces hommes étaient donc des marins guerriers considérés comme belligérants. Le Roi ou son représentant dans cette région du monde, dans l'Océan Indien, c'est-à-dire le Gouverneur Général de l'Ile de France (maintenant Ile Maurice) leur consentait une lettre de marque que l'on appelait aussi commission, qui établissait leur titre et leur donnait l'autorisation d'aller en course.

Si, au cours d'une opération, le corsaire était contraint d'amener son pavillon et s'il était fait prisonnier, il était regardé comme un prisonnier de guerre et soumis aux lois régissant les codes de marine militaire en usage, ce qui pouvait être avantageux.

S'il effectuait des prises, celles-ci étaient acheminées, cales scellées - généralement par le second - sur le port le plus proche, à savoir Port-Louis à l'Ile de France, et Saint-Paul à Bourbon (qui s'appelle maintenant la Réunion), où là un tribunal des prises était constitué sous la responsabilité du Procureur Général qui déclarait si la prise était bonne ou nulle.

Après avoir vérifié la lettre de marque, si la prise était déclarée bonne, on la vendait au profit du corsaire, sauf prélèvement pour la caisse des Invalides et d'une taxe pour le Roi.

Les pirates, eux, n'étaient pas "des animaux domestiques". Pour eux, pas de commission, pas de port de refuge, pas de pavillon national... Ils rejettent toutes les lois de la guerre, et ils ignorent même leurs compatriotes.

Le Français BUCQUOY, en 1722, dans sa relation sur les pirates, (il sait de quoi il parle, parce qu'il a été retenu 7 ans prisonnier par les pirates à Madagascar) écrit : "Ce sont des misérables, capables de tous les crimes qui ont dépouillé toute humanité lorsqu'ils ont abandonné leur pays dont ils sont l'opprobre".

Charles JOHNSON, qui fut leur chroniqueur le plus prestigieux, les appelait "des hommes désespérés". Un historien, récemment, le Gouverneur DESCHAMPS, remarque qu'en fin du compte, c'est le nihilisme qui distinguait le pirate du corsaire.

Donc, la distinction traditionnelle est fondamentale : d'un côté les corsaires, bourgeois et honorés, et de l'autre côté ceux qui avaient accepté "le charme de la vie libertine". Donc d'un côté des Caliban, de l'autre des Prospéro, si l'on pense aux personnages de SHAKESPEARE.

On va voir ce que firent ces hommes dans l'Océan Indien ; mais avant il me faut présenter cette mer orientale avec les routes maritimes autour desquelles pirates et corsaires attendaient leurs futures prises.

D'abord, qu'était-ce donc que cette mer des Indes pour un contemporain de LOUIS XIV ou de Voltaire ?

Un monde trop lointain... Mme de SEVIGNE ne croyait-elle pas se trouver au bout du monde après avoir descendu la Loire d'Orléans à Nantes et être en Haute-Bretagne, dans sa propriété ?

Un monde inconnu aussi... où l'on aurait pris, selon la fable de LA FONTAINE, Vaugirard pour Rome ?

Ou, encore, une source de tracas pour les Ministres de la Marine du Roi ?

Un marchand de Saint-Malo, PYRARD de LAVAL, donne une réponse très précise dans un livre paru à Amsterdam en 1679, il écrit :

"c'est la mer où nous connaissons les côtes d'Afrique et d'Asie, avec toutes les isles et presqu'isles de notre hémisphère qui sont au delà du Cap de Bonne Espérance en allant vers Zanzibar avec l'isle Dauphine (île du Dauphin du Roi de France, c'est-à-dire Madagascar), les côtes d'Arabie et de Perse, celles de l'empire du Mogol avec l'Inde, celles de la Chine, les isles Maldives, de Ceylan, de la Sonde, du Japon, les Philippines et les Moluques".

Quel était donc le trajet ordinaire d'un bateau venant d'Europe ?

Pendant l'hiver austral (été boréal) les vents soufflent du sud-ouest, donc les bateaux qui venaient d'Europe doublaient le cap de Bonne Espérance sans s'arrêter et profitaient des "40° rugissants" (les fameux roaring forties) pour s'en aller vers l'Inde et la Chine.

A la verticale du Canal Mozambique plusieurs routes pouvaient être prises :

D'abord celle que les marins appelaient "la route par le dedans", c'était la route qui passait par le canal de Mozambique, avec arrêt dans les possessions portugaises du Mozambique, arrêt notamment à Sofala, arrêt à l'île de Mozambique aussi, pour terminer par le comptoir de Goa, pour arriver à la côte de Malabar puis ensuite à la côte de Coromandel. C'était la route la plus ancienne, celle que Vasco de GAMA avait inaugurée en 1498.

Il y en avait d'autres et les marins peu à peu choisirent celles-là.

La principale, celle que l'on appelait "la grande route" qui allait jusqu'au 80° et 95° de longitude est pour aller vers la côte de Malabar et vers la côte de Coromandel ; on était obligé d'aller très loin à l'est car soufflaient des alizées et la mousson et on devait se protéger de ces vents qui étaient très violents.

Autre route à l'est de Madagascar, la route qui passait par l'est de l'île Rodrigue. C'était une route qui semblait préférable à la précédente et d'APRES de MANNEVILLETTE qui fut le grand cartographe français du XVIIe, celui qui fit le meilleur routier français sous la royauté, disait que cette route était préférable à la précédente.

Enfin, dernière route, celle qui passait par l'île de France et par Bourbon, et qui souvent était le point d'aboutissement dans l'Océan Indien pour les Français. Il fallait d'abord passer par l'île de France, avant de toucher la Réunion car on craignait là encore les vents alizés qui pouvaient parfois faire aller les bateaux jusqu'à Madagascar. J'ai même retrouvé un cas, dans les archives, où un jour un capitaine de vaisseau cria "terre", il croyait être rendu à l'île Maurice, il était rendu à Foulpointe tellement l'alizé avait soufflé fort. C'est un cas pathologique mais il est quand même symptomatique des difficultés de l'Océan Indien.

Au retour, pendant l'été de l'automne austral, les navires qui partaient de la côte de Malabar ou de la côte Coromandel, Java, Sumatra ou de la Chine longeaient la côte malgache et allaient atterrir au cap de Bonne Espérance. Certains passaient aussi "par le dedans" mais ils étaient moins nombreux.

Ces routes avaient pour origine les métropoles européennes. Il y en avait d'autres aussi, des routes locales, il y avait les routes qui desservaient la côte indienne, le golfe Persique, et la mer Rouge ainsi que les comptoirs arabes qui relevaient de l'iman de Mascate, une route qui allait jusque vers Sumatra et Java, et qui pouvait aboutir au Siam et en Chine, et enfin la route qui intéressait les Mascareignes avec Madagascar et la côte d'Afrique.

Toutes ces routes s'appelaient les "routes d'Inde en Inde", c'est-à-dire que l'on ne sortait pas de l'Océan Indien, c'était des routes locales.

Voici donc le cadre maritime dans lequel les pirates et les corsaires attendirent leurs futures prises. Maintenant voyons-les chronologiquement.

Commençons par les pirates.

Sur l'ancienne route des Indes, celle des Arabes et des Vénitiens, la piraterie existait bien avant VASCO de GAMA.

MARCO POLO la signale dès le XIII^{ème} siècle dans son livre des Merveilles ; il écrit : "Vous dis qu'à Socotra viennent maints pirates et là établissent leurs camps et vendent leur butin qu'ils ont dérobé et le vendent très bien parce que les chrétiens qui y vivent savent que toutes ces choses ont été prises à des idolâtres ou à des Sarrazins".

Ce ne fut cependant qu'au XVI^{ème} siècle dans le sillage des caravelles portugaises que les pirates européens commencèrent à opérer dans ces régions.

QUEIMADO qui commandait l'un des navires de la flotte de TRISTAN DA CUNHA fut capturé en 1508 dans le canal de Mozambique par des Français.

Vers 1560, selon un voyageur, Vincent le BLANÇ, un capitaine BOUDART de la Rochelle fut pendu à Mozambique pour avoir pillé des bateaux portugais.

Au siècle suivant, le londonien WALDEGRAVE disait qu'on s'inquiétait fort en Angleterre des pertes énormes que subissait le commerce dans l'Océan Indien du fait des pirates qui avaient leur refuge aux Comores.

Un petit peu plus tard, en 1665, François MARTIN, le futur fondateur de Pondichéry écrit que le nom Français n'était pas en honneur en Arabie à cause des prises faites dans ces parages, et aux Indes les pirates français étaient devenus un tel fléau que le Grand Mogol s'en plaignit à Versailles dans une lettre qui est curieuse et drôle.

Ces quelques exemples n'étaient encore que sporadiques et ce ne fut simplement à partir de 1685, selon les dires d'un négociant écossais, qui s'appelait HAMILTON, et du gouverneur de Surate qui écrivait au ministre de la Marine PONCHARTRAIN, que les pirates furent vraiment dangereux.

Pourquoi à cette date précise ?

La grande piraterie européenne délaissant les Indes Occidentales où elle avait pris naissance, venait s'installer dans l'Océan Indien et à Madagascar.

Cette migration est due à une coïncidence historique : les puissances européennes à ce moment là entreprennent l'exploitation agricole des Antilles

et y installent une administration permanente. Les planteurs de canne et de tabac et les gouverneurs ne pouvaient plus supporter les pirates et leurs désordres.

Au même moment, le commerce de la route des Indes prenait un développement alléchant et Madagascar, délaissée par les Européens offrait sur cette route la sécurité de ses repaires.

En effet, Madagascar est abandonné à ce moment là par les Européens ; en 1645 les Anglais avaient abandonné leur établissement de la baie de St Augustin pour reporter leur effort dans l'Inde ; en 1647, les Hollandais avaient laissé leur poste dans la baie d'Antongil pour développer Maurice et Batavia ; à cette époque l'île Maurice est Hollandaise. En 1674, les Français s'étaient enfuis de Fort Dauphin et se consacraient à l'île Bourbon.

Enfin les Portugais se contentaient d'une vague souveraineté sur le Mozambique et ne s'intéressaient plus depuis longtemps aux baies du Nord-ouest de Madagascar. Et ainsi plusieurs centaines de pirates s'installèrent dans le nord-est de Madagascar ; pourquoi à cet endroit ? Parce que l'alizé souffle d'une manière quasi-permanente pendant toute l'année et ainsi les pirates étaient sûrs d'arriver avec leurs bateaux notamment dans la baie d'Antongil, où il y avait une petite île, qui s'appelle Nosy Mangabe et qui leur servit un moment donné de coffre-fort. Ils s'installèrent aussi derrière l'île Sainte Marie, dans la région de Tintingue, à Vohémar, Antalaha, dans la baie de Diégo Suarez ; là ils fondèrent la république libertaire, égalitaire, communiste de Libertalia et le texte dit : "dans la première baie à babord en entrant près d'une rivière qui prend sa source près d'une forêt", il y a toujours une petite source il n'y a plus de forêt, maintenant ce sont les légionnaires et leurs familles qui le dimanche viennent se reposer à cet endroit.

Ils guettèrent aussi les bateaux dans les baies du nord-ouest notamment derrière la belle île de Nosy Be, dans la baie de Majunga que l'on appelait à cette époque là Bombetoka, à Boina, de même à Saint-Augustin (c'est-à-dire près de l'actuel Tuléar).

Les principaux de ces pirates furent :

- READ, WILLIAMS, AVERY, WHITE, BOWEN, HOWARD et le fameux capitaine KID pour les anglais.
- MISSON, LE VASSEUR dit la BUSE pour les Français.
- TEW, BURGESS, HALSEY, NORTH pour les Américains.

Il y eut même un dominicain italien : CARACCIOLI, l'élément anglais, cependant, semble avoir dominé.

Leurs exploits se raréfièrent à partir de 1718 et se terminèrent vers 1726.

A cette dernière date, les Français de Bourbon avec le gouverneur DESFORGES-BOUCHER et les Anglais avec l'envoi de l'escadre du commodore MATTHEWS ou les avaient amnistiés ou les avaient éliminés.

Combien furent-ils en tout ?

Peut-être 500 pendant les 40 ans de leurs exploits... On ne le saura jamais exactement.

En novembre 1723, encore, un sieur BENARD écrivait au gouverneur de Bourbon : "il y a dans un canton de Madagascar 40 à 50 forbans dont la plupart sont Anglais... Je crois qu'il serait de la grandeur du Roi d'envoyer une frégate de 40 canons pour détruire ces forbans qui font un mal infini à toutes les nations".

Ils firent de multiples et fructueuses prises dans tout l'océan Indien. Tous en pâtirent en effet : Portugais, Français, Hollandais, Anglais, Grand Mogol, Arabes d'Oman.

Ils avaient d'ailleurs des complicités dans tous les ports. En 1696, le gouverneur anglais de Bombay avait partie liée avec les pirates et les protégeait aux dépens des propres vaisseaux de sa compagnie. En 1700, le gouverneur de Bourbon, le chevalier de LA COUR de LA SAULAIE avait - comme écrivirent les Directeurs de la Compagnie des Indes au Ministre de la Marine "des intelligences avec les forbans".

Il avait même plus que des intelligences puisque j'ai retrouvé un contrat qu'il avait passé avec les forbans qui lui fournissait des esclaves qu'il revendait à ses administrés.

Le butin était si important qu'il se constitua à Madagascar un véritable "marché du pavillon noir" où vers 1700 d'honnêtes marchands de Boston, Philadelphie, New-York venaient s'approvisionner.

Leur comportement vis à vis des habitants de la Grande Ile est intéressant. Ils eurent un rôle de conseillers dans les guerres locales, "le chef qui a un blanc avec des fusils est sûr de la victoire" écrit JOHNSON. Quand ils étaient en force, ils se substituaient aux fois même de la côte, construisant des fortins et prenant pour femmes (je cite) "les principales princesses". Certains dans la "région d'Antongil" étaient considérées comme de petits souverains, ayant chacun sous leur domination deux ou trois villages ; il est donc certain que leurs rapports avec les "naturels" ne furent pas toujours paisibles. Mais les pirates n'étaient pas des gens dociles et les richesses qu'ils étalaient étaient bien tentantes. Il y eut des massacres... Aussi par exemple les retraites des pirates d'Avery dans le Nord-Est étaient-elles fortement palissadées, dissimulées dans la brousse et on n'y parvenait que par des passages étroits.

Ces gentilhommes de fortune comme on les appelait en Europe se rendirent compte de la valeur des esclaves. MISSON disait : "un esclave coûte aux Barbades 750 à 1250 livres, tandis qu'à Madagascar avec une douzaine de livres de marchandises, on peut acheter tant qu'on voudra. Nous y avons un beau gars pour un vieil habit".

Ils devinrent ainsi les courtiers de la traite servile. Un BURGESS achetait des esclaves à Saint-Augustin pour les revendre aux Arabes de Majunga ou de Boïna. Un PLANTAIN en vendait à des Anglais de Bristol et à des Hollandais de Batavia... (maintenant Djakarta). D'autres en vendirent à des Français de la Martinique, à des gens de Boston. Ils allaient même livrer les esclaves où l'on en avait besoin. Par exemple pour Bourbon. C'était pour eux une promenade qu'ils faisaient très souvent. Il y avait 2 jours de bateau entre la côte est de Madagascar et Bourbon et en 30 ans environ (de 1690 à 1720) une quarantaine de vais-

seaux forbans vinrent visiter l'île. Ils apportaient donc des esclaves, des pierres précieuses, des étoffes, des piastres (c'est-à-dire la lourde pièce d'argent espagnole qui était frappée à Mexico et qui avait cours dans le monde entier à cette époque là) et comme on disait de "l'or d'iniquité". Ils s'y reposaient, s'y délassaient. "Ils étaient plus remplis de brutalité que le pape n'a de science" écrit un gouverneur. Les habitants les craignaient mais peu à peu l'entente se faisait entre Bourbonnais et pirates.

Ces rapports prennent toute leur signification quand on s'intéresse de près à la population libre de l'île, ou, comme dit un capitaine de l'Etat, le capitaine LEGUAT, aux "étranges bêtes de l'île". Il dit en effet que ces Bourbonnais d'alors étaient des harpagons, des grapignans, des orgons, des mairotins, des mascarilles, des métaphrastes, des trissotins, des pots en ville, ajoutez à cela des dragons, escobars, des rats de cave et des rats de greniers". C'était les Bourbonnais de l'époque, ils s'entendaient assez bien avec les pirates.

Les colons étaient à cette époque là des gens rudes oubliés par la métropole qui essayaient de bien vivre et les jeux d'argent avec les pirates ainsi que la chasse à la tortue, c'était le grand sport à cette époque là à Bourbon, étaient préférés aux travaux des champs.

On est confondu par la vitalité d'un PLANTAIN, d'un BURGESS, d'un TEW. Pillant les vaisseaux des compagnies européennes dans le golfe du Bengale, se rendant pour affaires aux Antilles, trucidant des arabes vers Majunga, se mariant aux Comores, se disant même Roi de Madagascar, ils appliquèrent à toutes leur funestes activités leur frénésie de la vie.

Quand leur action déclina, la Grande Ile connaissait les désirs de ces étrangers. Certains côtiers parlaient l'anglais ou le français ou le portugais... Des petits métis allaient devenir rassembleurs de peuples... ce seront les fameux Zana-Malata qui sont très connus à Madagascar. Tous appréciaient les fusils à grenadière, la poudre de guerre en baril, les balles de plomb, et une boisson qu'on appelait l'arak et qui se nomme aussi l'eau de vie.

Mais avant de les abandonner, je voudrais vous raconter plus précisément l'histoire de l'un d'entre eux car elle a des prolongements actuels.

C'est celle d'Olivier le VASSEUR dit la BUSE, qui naquit à Calais dans les années 1690. En 1721, il est associé à l'Anglais TAYLOR et en avril de cette année là ils s'emparent du vaisseau portugais la Vierge du Cap qui avait trouvé refuge à Bourbon dans la baie de Saint-Paul. A son bord, se trouvaient le comte d'ERICIPA, Vice Roi des Indes et l'Archevêque de Goa. La BUSE, jouant au grand seigneur, leur redonna la liberté, mais garda les bijoux, les pièces d'or et d'argent, toutes les richesses de ces hauts personnages.. Il y en avait pour plusieurs centaines de millions de livres. Chaque pirate reçut 42 petits diamants.

La BUSE baptise le vaisseau portugais le Victorieux et continue ses attaques., mais peu à peu il est traqué par les escadres de DUGUAY TROUIN et de MATTHEW. Il se cache un temps à Sainte-Marie.

Il savait que le Roi de France donnait son pardon aux pirates, mais lui ne voulait pas de ce pardon car il aurait fallu rendre le butin. C'est donc en hors la loi qu'il fut capturé dans la baie d'Antongil en 1729 par le capitaine d'HERMITE. De là il fut emmené à Bourbon où en juillet 1730 il fut condamné à mort et exécuté. J'ai retrouvé à l'île de la Réunion, aux archives départementales, le procès verbal de sa pendaison. Le voici :

Il est dit : "A la requête du Procureur du Roi, le Conseil supérieur a condamné Olivier LEVASSEUR, surnommé la BUSE, accusé du crime de piraterie, à faire amende honorable devant la principale porte de l'église de cette paroisse de Saint-Denis, nu, en chemise, la corde au col, et tenant en sa main une torche ardente du poids de 2 livres, pour là, dire et déclarer à haute et intelligible voix que méchamment et témérairement il a fait pendant plusieurs années le métier de forban, dont il se repent et demande pardon à Dieu, au Roi... et à être exécuté. Fait à 5 heures du soir le 7 juillet 1730. Signé : DUMAS Pierre Benoist, Directeur général du Commerce aux îles de France et de Bourbon, président du Conseil Supérieur". Et là face à la foule, au moment où on lui passe la corde au "col", il lance un message incompréhensible qui se termine par : "les trésors à qui saura comprendre".

La chasse au trésor de la BUSE commençait... Elle dure encore.

A la Réunion, où le dimanche certains métropolitains scrutent les bas-fonds vers Saint-Gille, à Maurice où un professeur de mathématiques de son état et plongeur remarquable tente sa chance au sud-est de l'île, dans la baie d'Antongil où un forestier pendant plusieurs années le recherche vers Nosy-Mangabe, enfin aux Seychelles.

Aux Seychelles la recherche fut plus sérieuse. En effet, à Mahé, la principale île de l'archipel, on avait retrouvé vers 1930 dans la propriété d'une dame SAVY, sur des pierres au bord de la mer, des graffitis représentant des chiens, des serpents, des tortues... on avait fouillé à leur base et on avait déterré deux cercueils contenant des restes humains... on avait même identifié des pirates tout simplement à l'anneau d'or qui se trouvait près de leur boîte crânienne.

Un notaire de l'île trouva dans les papiers de la famille NAGEON de l'ETANG, un cryptogramme qui prouvait l'existence d'un trésor. On arriva à un premier déchiffrement et les Seychellois pensèrent que le butin de la BUSE se trouvait au large de Bellombre à Mahé.

En 1948, un major anglais venu en convalescence aux Seychelles s'intéressa à la question. Il investit l'équivalent de 150.000 F actuels avec émission d'actions dans le public pour l'équivalent de 300.000 de nos francs. Il se fit aider par deux associés, un ancien colonel de l'armée des Indes, et un avocat londonien qui étaient deux aigrefins et qui le grugèrent. L'année dernière tout a été abandonné ; il n'a plus d'argent, il s'est arrêté de chercher, aucun dividende n'a été versé aux actionnaires mais il est toujours à Mahé. Le seul argent qu'il ait gagné dans cette affaire, ce furent des articles dans des journaux anglais. Alors espérons qu'il aura le doigt d'or, le gold finger, comme son ami Ian FLEMING, le père des James BOND, qui vint le voir et qui s'intéressa lui aussi à la question il y a quelques années.

Voici pour les pirates, maintenant embarquons avec les corsaires.

La guerre de course se place à l'intérieur du conflit anglo-français dans l'océan Indien qui commence vraiment en 1778. Les documents manquent. On connaît assez bien la guerre de course française avec sa base à l'Île de France, en revanche les éléments font défaut pour parler des Anglais et à partir de 1812 des Américains, car les corsaires américains à partir de cette date font subir des pertes à la marine marchande anglaise jusque dans l'Océan Indien.

Les archives conservées au Port Louis de l'Ile Maurice montrent que de 1779 à 1782, il s'y effectua 29 armements en course. Et pour les années comprises entre 1793 et 1810, les statistiques indiquent 193 croisières dont 122 effectuées par des vaisseaux appartenant au commerce privé, et 71 par des vaisseaux de l'Etat. Ces statistiques sont très précises, elles ont été faites par un chercheur mauricien qui y a consacré sa vie.

Les Mascareignes à cette époque là avaient un impérieux besoin de se ravitailler. Il fallait combattre l'ennemi, c'est à dire l'Anglais qui bloquait les îles et qui entravait les liaisons avec Madagascar d'où l'on recevait riz, oeufs, et esclaves. Il fallait s'efforcer de tenir, la métropole ayant des occupations plus pressantes puisque c'est le moment de la patrie en danger, puis des campagnes européennes de Napoléon. Et cela tout en vivant aux dépens de la marine marchande anglaise. Un seul moyen donc, la guerre de course.

Les gros négociants de l'Ile de France et de Bourbon reconnurent l'importance des bénéfices et armèrent de nombreux corsaires.

A partir de 1803, le Gouverneur Général des Iles, DECAEN, employa même 7 frégates de l'Etat à la course, et il suivit en cela les conseils de SURCOUF qui disait que la seule guerre possible et profitable était la guerre de course, il accorda de nombreuses lettres de marque.

A ce sujet, voici ce qu'écrivit le petit neveu du corsaire à propos d'une convocation de BONAPARTE en 1803 : C'est BONAPARTE qui parle : "M. SURCOUF, vous connaissez mieux que personne l'état de la guerre maritime. Quel est votre avis ? - Vous me demandez là Général une chose bien grave répondit SURCOUF, mais le Lloyd de Londres me fournit la manière dont je dois juger : l'Angleterre de 1793 à 1797 a perdu 1800 navires de plus que nous. J'en conclus, puisque nos flottes ont subi des désastres, que ce sont les corsaires qui ont fait cette différence en faveur de notre nation. Depuis 6 ans, le chiffre des prises anglaises a suivi les proportions précédentes, mais celui des nôtres a triplé.

Calculez maintenant ce que la course a coûté à l'Angleterre et vous verrez que vos corsaires ont bien vengé la défaite d'Aboukir... Si j'avais l'honneur d'être comme vous à la tête du gouvernement de la France, je laisserais dans mes ports tous mes vaisseaux de ligne, je ne livrerais jamais de combats aux flottes et aux escadres britanniques, mais je lancerais sur toutes les mers une multitude de frégates et de bâtiments légers qui auraient bientôt anéanti le commerce de l'Angleterre et la mettraient ainsi à votre discrétion. L'Angleterre ne peut vivre que par son commerce, c'est par là seulement qu'on peut l'atteindre".

Le dommage causé au commerce anglais fut considérable. Le britannique MILBURN écrivait en 1813 dans un journal économique, l'Oriental Commerce que "les prises effectuées et conduites à l'Île de France étaient si nombreuses et si riches que les marchés se trouvèrent saturés des produits des possessions britanniques dans l'Inde ; et les vaisseaux américains s'y rendaient fréquemment pour s'en procurer à des prix plus avantageux que ceux qu'ils auraient payés à Calcutta".

L'Île de France est vraiment le point essentiel pour les navires marchands à la fin du 18^e et au début du 19^e dans l'Océan Indien.

Des érudits consciencieux, des Mauriciens, ont calculé que 5 corsaires de l'Île de France envoyèrent du 23 septembre 1805 au 15 mai 1806, au Port Louis en 8 mois, 14 navires ennemis, et leur produit atteignit 3 millions et demi de francs de l'époque... C'était le fameux franc germinal, cela équivaldrait à plusieurs milliards de francs actuels.

DESJARDENS, qui fut médecin sur la Manche, donne un tableau des prises de cette frégate d'où il résulte que dans ses campagnes de 1807 à 1809, elle fit éprouver à l'ennemi une perte de 10 millions (toujours en franc germinal).

Il faut insister sur l'engouement des marins des Mascareignes où se mêlèrent l'appât du gain, le patriotisme, la haine contre l'Anglais et l'attrait de l'aventure, pour comprendre le succès des corsaires".

Ainsi quand le décret du 8 février 1793 annonçant l'état de guerre entre la France et l'Angleterre arriva à la Réunion le 11 juin, VILLELE, le futur ministre de la Restauration, raconte, je cite "qu'en moins de 15 jours, 13 bâtiments furent armés en course et expédiés sur divers points de l'Inde pour s'emparer des navires de commerce Anglais avant qu'ils n'eussent pris des précautions nécessaires pour se mettre en sûreté".

En tout, peut-être une centaine de corsaires participèrent à la course. Le plus prestigieux : SURCOUF qui s'est emparé de 43 navires anglais avec un égal bonheur, qui en 1795 se disputant avec le gouverneur d'alors, MALARTIC, n'eut pas le droit à la lettre de marque mais au simple permis de navigation qui l'autorisait à se défendre mais lui interdisait d'attaquer, ce qui ne parut pas le gêner... puisqu'il revint au Port Louis avec 2 navires anglais. Ensuite, DUTERTRE, son grand concurrent, LEMENE, BOUVET, MONTAUEVERT, ALLEGRE forment cette sorte d'aristocratie des corsaires. Il y a eu aussi ceux qui ont encore des descendants dans les îles : CAROSIN à l'île Maurice, HODOUL aux Seychelles.

Naturellement dans notre 20^e siècle qui démystifie tout, le CAROSIN de maintenant est ingénieur au Bureau de l'électricité et la HODOUL de maintenant est employée de banque à la Barclay's de Mahé.

Louis GARNERAY, qui fut un marin de SURCOUF, raconte la petite histoire de ces corsaires : ainsi pour la prise du Kent qui était un vaisseau de la compagnie anglaise des Indes, que les marins de SURCOUF durent "prendre sous une grêle de balles, ce navire faisait 3 fois et demi la hauteur de la Confiance".

Voici l'abordage raconté par GARNERAY dans son livre "Voyages, aventures et combats" ; il écrit "... les gabiers inondent les Anglais de grenades qui éclatent et jettent le désordre... Le gaillard d'avant est à nous, ainsi qu'une partie du pont, comprise entre le mât de misaine et le grand mât, mais la foule des Anglais entassés sur les passavants, n'en devient que plus compacte et plus impénétrable... Mais SURCOUF à la tête de son escouade se précipite à son tour sur le pont du Kent et il vient se placer à la tête de ses hommes. La scène de carnage se déroule à ses pieds. Il agit et parle en même temps. Son bras frappe et sa bouche commande. Pour un Français qui tombe, quatre Anglais succombent, mais leur nombre ne semble pas diminuer. Les vides se bouchent sans cesse et les corps des morts et des blessés forment une espèce de barricade derrière laquelle ils se retranchent... Tout d'un coup, un déluge de grenades lancées de la grande vergue de la Confiance avec une grande adresse tombent au milieu de la foule des Anglais et tue ou blesse une vingtaine...

Le commandant anglais est tué... La victoire est à nous... Enfin la mêlée se termine dans l'entrepont ; elle est ardente, enfin l'ennemi culbuté sur tous les points est obligé de se rendre".

"Le Kent est à nous. Vive la France !" crie SURCOUF. (Ainsi vous voyez l'opposition entre un pirate et un corsaire). "Avant de repasser à bord de son bateau, SURCOUF fit appeler le second du KENT et lui demanda comment il se faisait que les marins et soldats anglais se renouvelaient sans cesse... Il apprit ainsi l'incendie du Queen à San Salvador et l'embarquement des troupes, des marins, de l'état major de ce vaisseau à bord du Kent : le chiffre des combattants anglais avait été de 437 et de la Confiance n'avait eu que 153 hommes. SURCOUF revient à l'Ile de France, le Kent suivant la Confiance. Les comptes furent arrêtés avec les armateurs, c'était une très bonne campagne, SURCOUF venait d'augmenter en même temps leur fortune et la sienne".

Ce que GARNERAY ne dit pas, c'est que le navire avait des barils d'or et que d'après le règlement, l'Amirauté devait en réclamer la moitié. C'est MERRIEN qui raconte ceci. L'amirauté réclame sa part, SURCOUF entre en fureur, il sort des bureaux en tempête, et il se fait conduire à bord. Il dit à ses marins en montrant les barils : "Foutez-moi ça à l'eau". Et l'un après l'autre les millions s'engouffrèrent dans l'eau.

Puis se tournant vers la terre, il cria "allez les chercher MM. de la Marine", et pâle de rage, il s'enferma dans sa cabine.

D'aucuns racontent que les barils étaient attachés à des cordes qui n'étaient pas visibles de la terre et que la nuit venue SURCOUF récupéra son bien.

Selon un document anglais que j'ai retrouvé dans les Archives Départementales du Calvados, il est dit que les négociants anglais déclaraient qu'ils n'allaient plus assurer les vaisseaux marchands qui s'écarteraient de la marine de guerre tellement les corsaires étaient dangereux.

Cependant les forces anglaises, supérieures en nombre, instaurent peu à peu le blocus, venant à la fois du cap de Bonne Espérance, le Cap est anglais définitivement à partir de 1806, et de l'Inde, croisant entre les Seychelles, Tromelin, la côte malgache et les Mascareignes, ils investissent Rodrigues en 1809.

L'année suivante la Réunion de l'Ile de France sont occupées. Lord MINTO, gouverneur général de l'Inde, avait réduit comme il l'avait annoncé en 1807 ce qu'il considérait être un "nid de pirates".

Malgré ce jugement, les actions des pirates et des corsaires dans l'Océan Indien furent donc bien différentes et dans le temps et par les moyens, cependant la distinction est moins fondamentale qu'on a pu le croire.

Certains pirates de Madagascar se firent corsaires aux Indes Occidentales à partir de 1720 ; certains corsaires de l'Ile de France furent par bien des égards des pirates : ainsi pour SURCOUF - toujours lui - qui trempa dans une histoire de traite négrière.

Il y eut interpénétration entre les deux états, et les deux modes de vie sur les bateaux semblent bien avoir été semblables si l'on compare les descriptions de JOHNSON et les "inventaires des hardes des morts" comme l'on disait qui sont conservées aux archives de Lorient.

Il est facile d'imaginer les inconvénients de la vie à bord ; hygiène inexistante, promiscuité de tous les instants, nourriture avariée, eau douce devenue saumâtre, sans compter les dangers naturels. Chaque bateau pirate ou corsaire avait de nombreux scorbutiques. Par exemple, voici ce qu'écrit un certain ingénieur militaire, qui s'appelait Bernardin de SAINT PIERRE, connu pour être le père de Paul et Virginie, il raconte l'arrivée d'un bateau à l'Ile de France en 1768 et il écrit : "quelques matelots semblables à des spectres, assis sur le pont. Des écoutilles ouvertes s'échappait une vapeur infecte, les entreponts pleins de mourants, les gaillards couverts de malades exposés au soleil qui mouraient en nous parlant." En faisant la part des sentiments dont l'auteur sait si bien nous dresser la description les faits racontés sont exacts. Le bateau avait 90 malades, et depuis son départ, il y avait eu 11 personnes décédées. Il faut reconnaître que ce cas n'était pas un accident exceptionnel. Il y eut de nombreux bateaux qui arrivèrent aux îles comme ceci. Autre danger, la fièvre qu'on appelait la fièvre maligne, la fièvre putride, la fièvre sinoche. Un médecin de marine, MUNIER, les a bien décrites. Il explique par exemple "la fièvre maligne par la chaleur ambiante qui fait perdre à l'estomac de son ressort, et à la bile de sa fluidité nécessaire, le ventre se météorise avec dureté, la mort suit au bout de quelques jours".

Le traitement se composait de boissons rafraîchissantes et acidulées, de lavements qu'on appelait "émolients," de purgatifs, de saignées.

Les maladies vénériennes, elles, je cite toujours : "ne se traitaient pas. La transpiration dans laquelle on est sans cesse seule suffit". La maladie la plus redoutable était comme on l'appelait la petite vérole. Les cas paraissent avoir été très nombreux dans l'Océan Indien en dépit de l'introduction à partir de 1765 de la vaccine. On a là encore des descriptions. "Le visage se prenait, je cite ; puis le corps, les cuisses étaient plein de boutons plats de mauvaise qualité, enfin même si le visage commençait à se nettoyer, le sujet mourait quelques jours après". Et pour conserver la santé, MUNIER ce médecin de marine, qui n'était pas plus DIAFOIRUS qu'un autre, avait des prescriptions fort sages. Il écrit : souper légèrement, ne s'exposer jamais le soir au serein qui tombe alors abondamment, se garantir le plus soigneusement possible des pluies qui sont fréquentes et en général très froides, ou ne jamais se mettre le soir la tête ou la poitrine découverte, redouter les excès en tout genre, surtout à terre, ceux des femmes, et des liqueurs spiritueuses.

En 1804 encore, GARNERAY écrit que la vie à bord des bateaux de l'état était ébominable", que l'Amirauté "ne payant pas avec une parfaite régularité ou pour être plus véridique ne payant jamais la somme due aux équipages, nous nous trouvions dans une grave pénurie d'argent", que la seule "fortune" des matelots était une "andouille de tabac", que leurs costumes étaient d'une (je cite toujours) "déplorable maturité".

Les rations dépendaient du bon vouloir du capitaine, qu'il soit corsaire ou pirate, les repas étaient à base de légumes secs, abreuvés d'huile ou de graisse, et de salaisons. Par jour, le matelot avait droit à $\frac{3}{4}$ de pinte de vin coupé d'eau et $\frac{1}{5}$ de pinte d'eau de vie, la pinte valait un petit moins d'un litre. Fréquemment l'eau de vie était versée et distribuée avant une tempête ou un combat et parfois l'effet catalyseur avait de funestes conséquences. J'ai retrouvé un texte qui dit qu'en 1671 la frégate de la Gloire creva sur les récifs de l'île de Sable (Tronçelin actuellement) car "la manœuvre a failli, étant tous saouls".

Les bateaux eux-mêmes étaient du même type : des bricks, des frégates des corvettes de 300 à 400 tonneaux tout au plus, fins de carène, destinés à

fournir une belle vitesse, avec au plus une batterie couverte et des pièces en barbette sur le pont supérieur et les gaillards.

Enfin la méthode de l'abordage était la même.

La fin du XVII^e siècle avait produit les pirates. La fin du XVIII^e siècle donna les corsaires. Il est bien connu que Caliban devient un jour **Prospero**.

Ces deux états dépendirent en fait de l'organisation de l'espace maritime. Entre temps, l'Océan Indien avait subi les contrecoups politiques des nations européennes.

Comparativement à maintenant, cette partie du monde était encore "neuve". On en connaissait ni les accords de coopération et leur révision, ni la radio, ni le radar, ni les avions intercontinentaux qui mettent les îles de l'Océan Indien à une douzaine d'heures de l'Europe...

Mais il ne faut pas se lamenter sur le bon vieux temps qui n'est qu'un mythe.

Le champ de la liberté est encore grand : il reste de larges espaces pour respirer..., et il existe un autre domaine d'évasion que l'histoire. Un monde bien réel avec des côtes ensoleillées, des îles lointaines, des peuples accueillants.

C'est la patrie des âmes qui ont "besoin d'ailleurs" dont l'épanouissement je le souhaite, se fera dans le nirvâna de la mer.
