

PIRATES ET CORSAIRES DANS L'OCEAN INDIEN

O. R. S. T. O. M. Fonds Documentaire
N° 22725
Cpte A

.I.

par M. J-M. FILLIOT

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 en 1972 j'ai vu l'acteur Yul Brynner qui tournait un film sur les pirates. 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^{me} et XVIII^{me} 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.

Il fallait que leur prince fût en état de guerre. Ce qui arriva souvent au XVIII^{me} siècle. Au XVIII^{me} 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'Île de France (maintenant Île 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'Île de France, et Saint-Paul à Bourbon (qui s'appelle maintenant la Réunion), où 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 rejetaient toutes les lois de la guerre, et ils ignoraient 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 Sévigné 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, Pyrrard 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 îles et presqu'îles de notre hémisphère qui sont au delà du Cap de Bonne Espérance en allant vers Zanzibar avec l'île 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 îles 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 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 alizés 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'Après de Manneville qui fut le grand cartographe français du XVIII^e, celui qui fit le meilleur routier français sous la royauté, disait que cette route était préférable à la précédente.

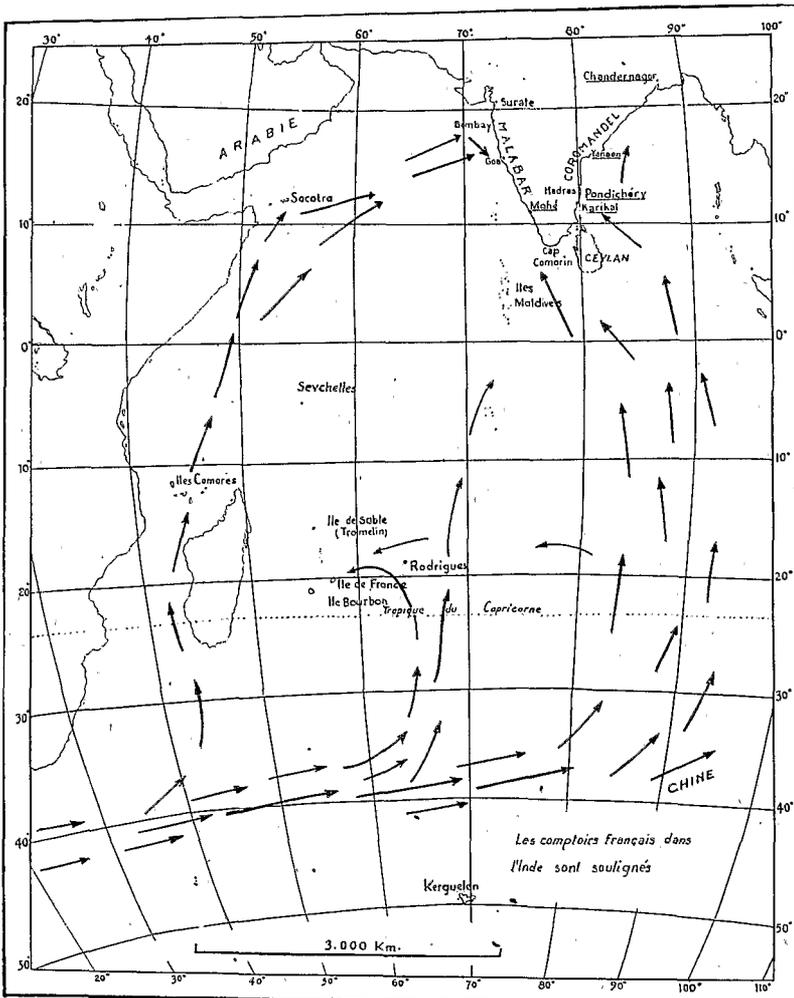
Enfin, dernière route, celle qui passait par l'île de France et par Bourbon, et qui, souvent, était le point d'aboutissement dans l'Océan Indien pour les Français. Il fallait d'abord passer par l'île de France, avant de toucher la Réunion car on craignait là encore les vents alizés qui pouvaient parfois faire aller les bateaux jusqu'à Madagascar. J'ai même retrouvé un cas, dans les archives, où un jour un capitaine de vaisseau crie

«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.

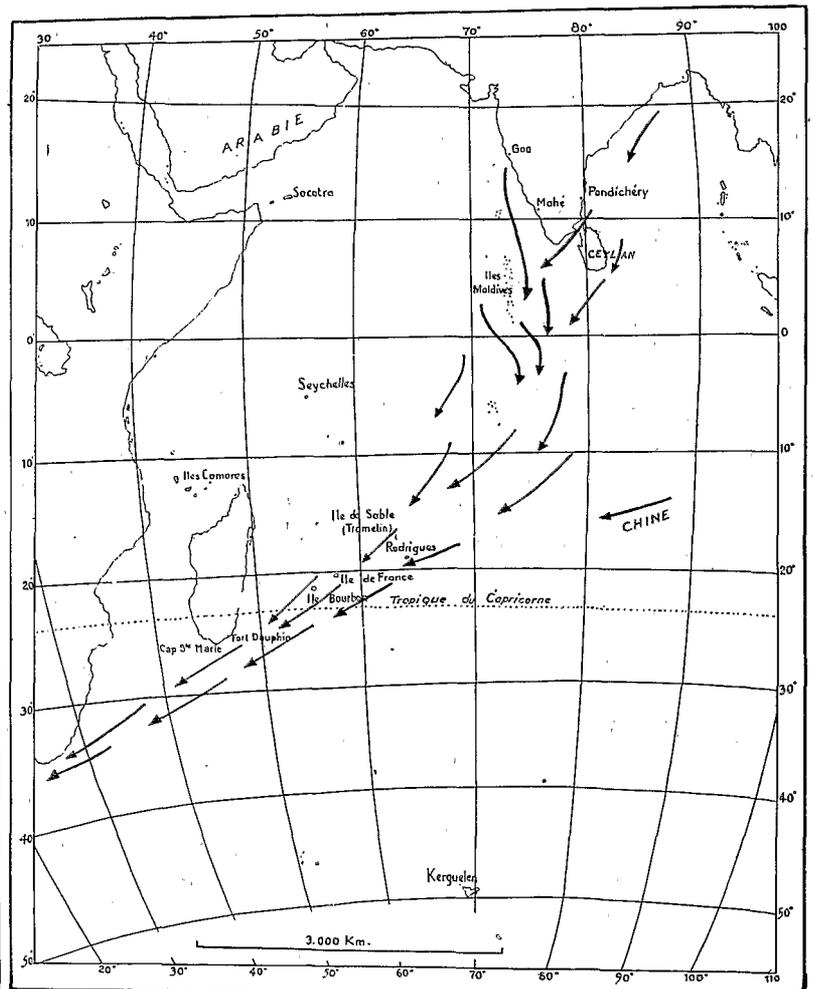
Au retour, pendant l'été et l'automne austral, les navires qui partaient de la côte de Malabar ou de la côte Coromandel, Java, Sumatra ou de la Chine longeaient la côte malgache et allaient atterrir au cap de Bonne Espérance. Certains passaient aussi «par le dedans» mais ils étaient moins nombreux.

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.

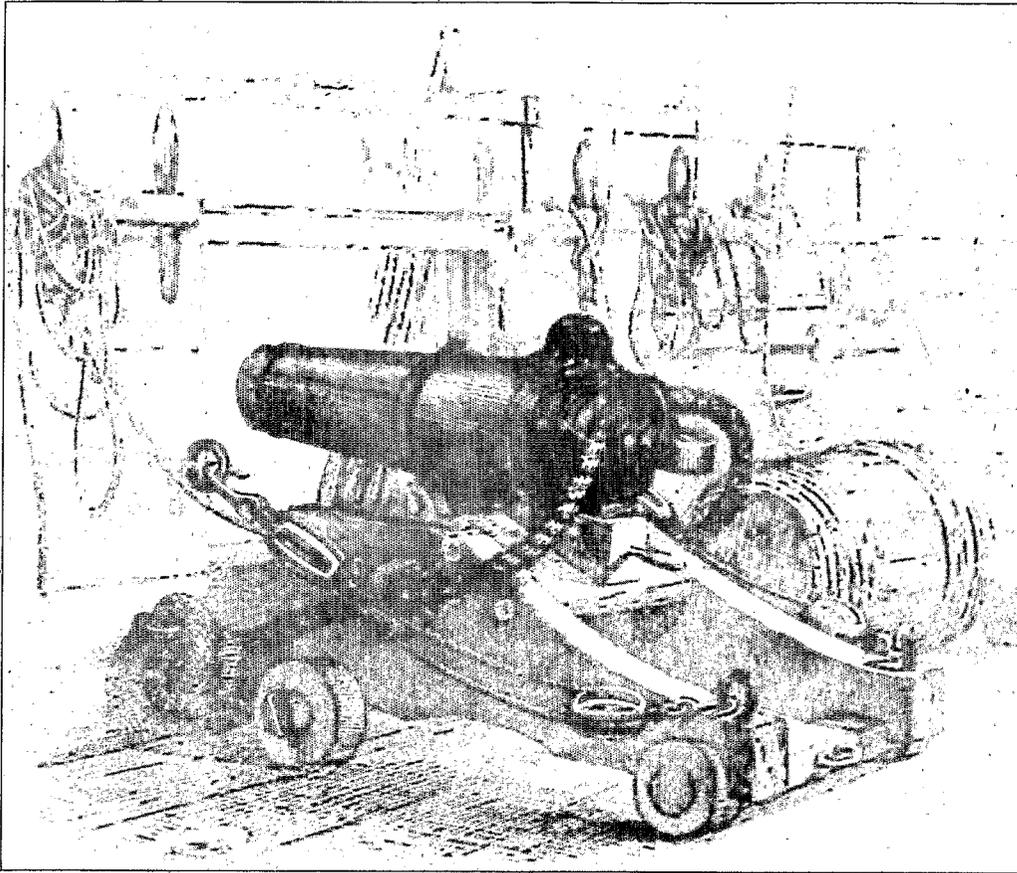
(Collection de l'auteur)



De l'Europe, Le voyage à l'aller dans l'océan Indien (Été boréal) —



Vers l'Europe, Le voyage de retour dans l'océan Indien (Hiver-Printemps boréal) —



Une caronnade au Mauritius Institute (Coll. de l'auteur)

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^{me} 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^{me} 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 Blanc, 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 dan-

gereux.

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, délaissé 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 Saint 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 Libertia 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. (*)



L'océan indien d'après Johannes Janssonius, 1618.

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, Bowen, Howard et le fameux capitaine Kid pour les Anglais.
- Misson, Le Vasseur dit la Buse pour les Français.
- Tew, Burgess, Hasey, North pour les Américains.

S'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 Desforgeries-Boucher et les Anglais avec l'envoi de l'escadre du commodore Matthews ou les avaient annistiés 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, un sieur Bernard 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 con-

trat qu'il avait passé avec les forbans qui lui fournissaient 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 rois même de la côte, construisant des fortins et prenant pour femmes (je cite) «les principales princesses». Certains dans la «région d'Antongil» étaient considérés 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 en 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 Boina. 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 vaisseaux 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 harpagnons, 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 leurs 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'Ericeira, 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-Gilles, 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. En 1971 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 Flemming, 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; une prochaine fois nous embarquerons avec les corsaires.

(à suivre)

par Jean-Michel FILLIOT
Chargé de Recherches à l'ORSTOM

* Ce texte est celui d'une conférence prononcée par l'auteur en 1973.

12 NOV. 1976

Képi blanc

LA VIE DE LA LÉGION ÉTRANGÈRE

No 350 MENSUEL 3,00 F.

OCTOBRE 1976

