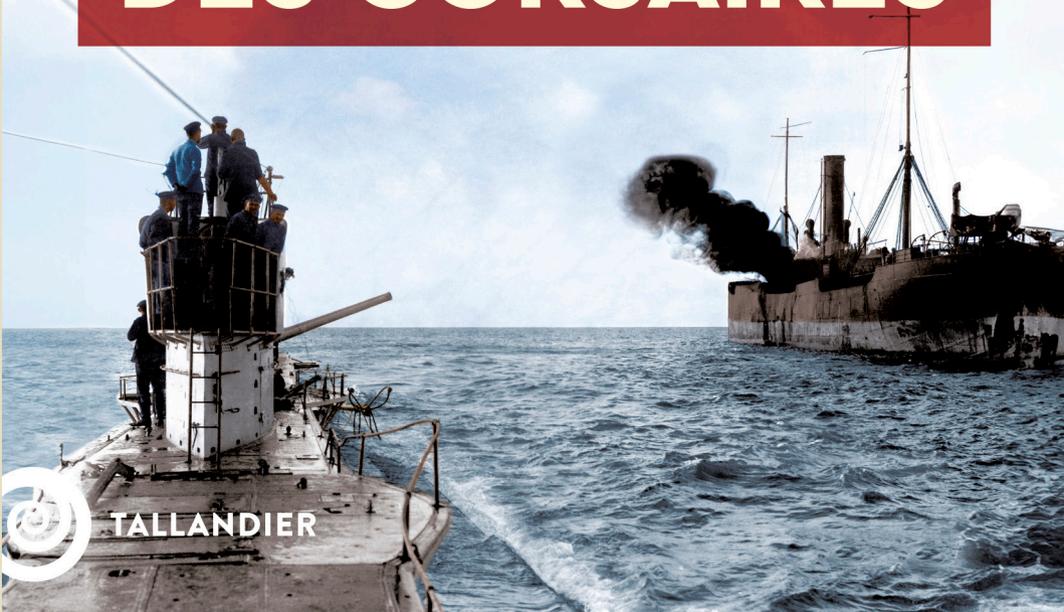




Dominique Le Brun  
**La Vraie Histoire  
DES CORSAIRES**



TALLANDIER



# La vraie histoire des corsaires

## DU MÊME AUTEUR

*Grands marins. De Cartier à Charcot, la saga des explorateurs français*, avec François Bellec et Jean-Michel Demetz, Paris, Tallandier, 2023.

*Surcouf. Le Tigre des mers*, Paris, Tallandier, 2022.

*Charcot*, Paris, Tallandier, 2021.

*Les Pôles. Une aventure française*, Paris, Tallandier, 2020.

*Les Grands Navigateurs de Saint-Malo*, avec Benoît Colnot, Saint-Malo, Éditions Cristel ; « Tableaux d'histoire bretonne », 2019.

*Bougainville*, Paris, Tallandier, 2019.

*Éloge passionné des navigateurs*, Paris, Philippe Rey, 2019.

*La Méduse, les dessous d'un naufrage. Les survivants témoignent*, Paris, Omnibus, 2018.

*Arctique, l'histoire secrète. De Pythéas à Poutine, un combat de 2 500 ans*, Paris, Omnibus, 2018.

*C'est pas la mer à boire !*, Paris, Éditions du Trésor, 2018.

*Antarctide. Le continent qui rendait fou. D'Aristote à Amundsen, 2 000 ans de quête*, Paris, Omnibus, 2017.

*Vauban. L'inventeur de la France moderne*, Paris, Vuibert, 2016.

*Pirates, histoires vraies. Des Barbaresques à l'affaire du Ponant*, Paris, Omnibus, 2016.

*La Vérité sur la Bounty. Les mutins témoignent*, Paris, Omnibus, 2015.

*Les Naufragés. Témoignages vécus (XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Omnibus, 2014.

*Quai de la Douane*, Bordeaux, Le Télégramme, 2014.

*De la piraterie au piratage. La fascination de la transgression*, Paris, Buchet-Chastel, 2013.

*La Malédiction Lapérouse (1785-2008). Sur les traces d'une expédition tragique*, Paris, Omnibus, 2012.

*Moi, Garneray, artiste et corsaire...*, Paris, Omnibus, 2012.

*Pirates et gentilshommes de fortune*, Paris, Omnibus, 2011.

*Le Roman des pôles*, Paris, Omnibus, 2008.

Dominique Le Brun

LA VRAIE HISTOIRE  
DES CORSAIRES

TALLANDIER

© Éditions Tallandier, 2024  
48, rue du Faubourg-Montmartre – 75009 Paris  
[www.tallandier.com](http://www.tallandier.com)

ISBN : 979-10-210-5576-6

## Prologue

Au-delà du sillage étincelant, le trait vert cru de la côte irlandaise disparaît entre un ciel et une mer gris de plomb. Mon poste de quart est sur l'avant, au niveau du bossoir<sup>1</sup>. Assourdi par le grondement de la vague d'étrave, trempé par les gerbes d'écume qui s'envolent jusque dans les focs puis retombent en pluie, je veille, attentif à signaler le moindre bateau en vue. De la proue monte une musique puissante, comme un tonnerre de grandes orgues auquel répondrait un chœur lorsque le navire chevauche une déferlante. L'œil fixé sur l'horizon, je m'abandonne au déboulé vertigineux du *Pride of Baltimore*, réplique de bâtiment corsaire du XVIII<sup>e</sup> siècle lancée à 12 nœuds<sup>2</sup> dans la houle de la mer Celtique. Cette coque de 30 mètres dont les deux mâts déploient 1 000 m<sup>2</sup> de voile est la reproduction à l'identique du *Chasseur*, la goélette avec laquelle, en 1813, le corsaire américain Thomas Boyle imposa à lui seul le blocus des ports anglais. Un peu plus de deux siècles plus tard, à bord du *Pride* en route pour l'Angleterre, je me tiens

---

1. Un glossaire, p. 315, donne la définition des termes nautiques.

2. 12 nœuds correspondent à 22 km/h, une vitesse impressionnante sur un voilier.

## LA VRAIE HISTOIRE DES CORSAIRES

au même poste de veille qu'un matelot américain jadis. Mais si ma tâche aujourd'hui consiste à prévenir une collision avec un autre navire, lui guettait une proie à capturer. Au même moment, juchées dans les hunes du grand mât et de la misaine, d'autres vigies encore scrutaient l'horizon, et dans tout le navire on n'attendait que ce cri : « Voile en vue ! », vite suivi par l'ordre du capitaine : « Branle-bas de combat ! » Alors, dans une chorégraphie parfaitement réglée à force d'entraînements, une centaine d'hommes jailliraient des entreponts, se précipiteraient vers les coffres d'armes et prendraient leurs postes de combat. Les canonniers ouvrieraient les sabords pour mettre leurs pièces en batterie. Les équipes d'abordage loveraient les lignes des grappins à lancer pour empêcher l'adversaire de prendre la fuite. Sur l'arrière, l'œil rivé à leurs longues-vues, le capitaine et son second jaugeraient le navire poursuivi afin de déterminer ses capacités à se défendre et donc la tactique à mettre en œuvre pour l'arraisonner. Un fier navire qui fend les vagues toutes voiles hautes ; un rude équipage toujours prêt à en découdre : voilà ce qu'on appelait jadis « courir sus à l'ennemi ». Telle était l'expression employée dans les lettres de marque pour autoriser un particulier à mener une guerre privée au nom d'un gouvernement, à devenir corsaire.

\*

Dans la mémoire collective française, les corsaires restent des héros de légende. Jean Bart qui sauva le royaume de la famine en forçant les blocus pour ramener à bon port des convois de navires chargés de blé. René Duguay-Trouin le capitaine impavide dont l'ambition était moins de réaliser

## PROLOGUE

de riches prises que d'accomplir les faits d'armes les plus héroïques qu'on puisse imaginer. Et Robert Surcouf surtout, que l'on vit combattre à un contre quatre pour s'emparer d'énormes vaisseaux anglais. Ses victoires n'inspirèrent-elles pas la chanson de mer bien connue *Le 31 du mois d'août* ? Au-delà des exploits, le corsaire fascine aussi à travers l'esprit de liberté absolue qui lui reste attaché. Menant sa vie avec l'indépendance pour maître mot, il ne se sent lié que par les lois de la mer et les termes de la lettre de marque qui lui octroie le statut de combattant officiel. À l'inverse de la flotte de guerre dont les équipages sont constitués d'hommes soumis à un service militaire ou mobilisés, la marine corsaire réunit seulement des volontaires. À ce titre, le statut du corsaire demeure celui d'un homme libre, même si une fois qu'il a griffé sa signature sur un rôle d'équipage, il ne peut plus mettre son sac à terre sous peine d'être déclaré déserteur. Mais pourquoi le ferait-il ? Outre le fait qu'il a choisi son destin et que son patriotisme l'engage, les parts de prise à venir lui offrent une motivation suffisante à une époque où la misère demeure le plus commun des sorts. On remarquera cependant que plusieurs grands capitaines corsaires furent invités à rejoindre la marine. Flattés de l'honneur qui leur était fait, Jean Bart et Duguay-Trouin devinrent chefs d'escadre de la marine royale. Pourtant, bien que placés dans les sommets de la hiérarchie navale, ils découvrirent vite que tout le sel de leur vie de marin résidait dans le fait d'organiser à leur gré leurs campagnes corsaires. Et ils eurent à payer leur grade de jalousies et autres tracasseries, sans parler de la difficulté à se faire verser leurs soldes ! Robert Surcouf en revanche ne s'y laissa pas prendre ; il refusa les offres de Napoléon Bonaparte.

## LA VRAIE HISTOIRE DES CORSAIRES

Outre l'héroïsme et l'indépendance, l'image exaltante entretenue par leur souvenir se nourrit enfin du fait que les corsaires agissent pour la bonne cause. Ainsi, l'Américain Thomas Boyle conduisit sa campagne dévastatrice dans la Manche pour que cessent les enrôlements forcés de la Royal Navy sur les navires marchands battant pavillon des États-Unis. Ou bien Robert Surcouf vieillissant devenu armateur qui lança des bâtiments corsaires à Saint-Malo par pur patriotisme, car ils avaient toutes les chances d'être capturés ou coulés par la Royal Navy avant d'avoir rapporté le moindre bénéfice.

De nos jours, c'est parce qu'ils agissent pour la bonne cause qu'on peut qualifier de *corsaires d'honneur* des marins qui n'ont pourtant rien à voir avec la guerre de course, pour employer le terme désignant le fait de faire participer des corsaires à un conflit. Je pense à Paul Watson et les navires de Sea Shepherd, se plaçant sous le pavillon de la défense des ressources halieutiques de la planète pour détruire le matériel de pêche de braconniers condamnés par la justice internationale mais jamais interpellés. Quant aux ONG dont les navires, surchargés de migrants arrachés à la noyade en Méditerranée, défendent l'honneur de l'humanité en forçant le blocus des ports bloqués par les autorités italiennes, elles aussi mériteraient ce titre. Il est vrai également que la notion de corsaire a évolué avec le temps. À l'origine, la définition juridique ne laisse place à aucune ambiguïté. Rappelons-en l'élément constitutif essentiel : homme ou navire, le corsaire est un civil qui a reçu de son gouvernement un agrément pour attaquer les navires d'une nation ennemie. On verra plus loin que, pour le pays qui fait appel à eux, les corsaires peuvent jouer deux rôles : soit remplacer la marine de guerre

## PROLOGUE

qu'il n'a pas les moyens de mettre en œuvre, soit agir en supplétifs. Dans ce dernier cas, leur mission première est de s'attaquer aux navires marchands ennemis, menant de la sorte une guerre économique destinée à affaiblir l'adversaire. Dans ce cadre, le corsaire se paye sur les prises qu'il effectue. Ajoutons que les corsaires d'antan sont aussi amenés à accomplir des missions plus spécifiques qui exigent un savoir-faire particulier, proche de celui des forces spéciales modernes : transport d'émissaires, repérages discrets, exfiltrations diverses.

Puis, avec la Première Guerre mondiale, les notions de *guerre de course* et de *corsaire* prennent une signification nouvelle. Jusqu'alors, la guerre économique évoquée ci-dessus a vite atteint sa limite stratégique : à l'exception peut-être de la seconde guerre d'Indépendance américaine de 1812-1814, jamais l'intervention de corsaires n'a décidé de l'issue d'un conflit. Mais en 1914-1918, la course prend les dimensions d'une guerre totale. Il s'agit pour l'Allemagne d'asphyxier littéralement l'Angleterre et la France en les privant des matières premières, des armes et du ravitaillement en provenance de leurs empires coloniaux et de l'Amérique. Cette fois, la victoire peut très bien dépendre de la guerre de course, et c'est pourquoi les moyens mis en œuvre sont désormais militaires. Dans la mesure où leurs équipages proviennent de la marine militaire, les « cargos corsaires » du Reich ne sont pas conformes aux règles de la guerre de course. Ce qui n'empêche cependant pas qu'ils en respectent les principes puisqu'ils assurent la vie sauve aux marins des navires arraisonnés. En revanche, la marine allemande peut-elle encore prétendre pratiquer une guerre de course lorsque ses sous-marins torpillent sans sommation

## LA VRAIE HISTOIRE DES CORSAIRES

des centaines de navires marchands alliés ou neutres, emportant leurs équipages par le fond ? Les Alliés l'accusent de se livrer à la piraterie, tandis que l'Allemagne rétorque qu'en transportant une cargaison destinée à une nation en guerre, les équipages civils deviennent des combattants. Quel que soit le jugement porté sur les deux argumentations, il faut retenir qu'avec la Première Guerre mondiale, la notion de guerre de course évolue. Désormais conduite par des militaires, elle devient une composante stratégique du conflit ; en 1939-1945, la bataille de l'Atlantique<sup>1</sup> en apportera la confirmation flagrante. Et aujourd'hui, comme on l'a évoqué plus haut, des ONG et des associations pour la défense de la nature offrent des nouveaux champs à la définition du corsaire.

---

1. On appelle bataille de l'Atlantique la lutte qui opposa, tout au long de la Seconde Guerre mondiale, les convois alliés et leurs escortes aux sous-marins et avions allemands.

PREMIÈRE PARTIE

LA GUERRE DE COURSE  
AVANT LES CORSAIRES



Impossible d'évoquer les corsaires sans parler d'abord des pirates. D'ailleurs, on ne peut pas non plus raconter l'histoire de la navigation sans signaler au préalable que dans la Méditerranée antique, la piraterie était un danger naturel au même titre que les tempêtes et les récifs. Et comme l'histoire maritime mondiale le démontre à travers les siècles : là où circule une richesse, le pirate apparaît aussitôt. Dans la Méditerranée antique toujours, il faut savoir que l'essentiel de la navigation s'effectue au cabotage, c'est-à-dire au plus près de la côte tant que cela reste possible et en ne faisant route que de jour. Chaque soir, idéalement, le bateau est tiré au sec ou amarré dans une crique. Il se met alors à la merci des habitants du lieu. On imagine la convoitise que peut susciter, sur une île aride, une cargaison de vin ou de blé... Un bateau capturé devient, de façon opportune, le véhicule permettant d'en attaquer un autre en mer. C'est ainsi que les pillards d'un rivage se transforment en pirates.

En tant que banditisme, la piraterie se distingue du brigandage terrestre par le fait qu'elle nécessite une embarcation et donc un équipage. Si une bande de malandrins est composée d'individus qui peuvent à tout moment se séparer, un équipage de pirates se trouve lié par son navire. Qui dit piraterie

dit organisation : la moindre manœuvre du bateau exige coordination et discipline. De plus, il peut s'avérer intéressant pour plusieurs équipages de s'associer en flottille pour s'attaquer à des proies bien défendues quand ce n'est pas à des villes côtières. D'ailleurs, dans la Grèce antique, des cités en conflit – par exemple lors des guerres du Péloponnèse<sup>1</sup> – prennent pour alliés des bandes de pirates qui leur tiennent lieu d'armée navale. La piraterie ainsi mise au service d'un gouvernement prend une forme de légalité et donne de ce fait naissance à la guerre de course.

*Les flottes de guerre permanentes  
apparaissent tardivement*

Le souvenir des flottes de galères armées par Athènes et par Rome, tout comme l'image des légions romaines sillonnant la Gaule sur des voies spécialement tracées, occultent le fait qu'après la chute de l'Empire romain, des siècles s'écouleront avant que n'existent à nouveau des armées terrestres et navales permanentes. En France, il faut attendre le règne de Louis XIV pour que Louvois fonde une véritable armée royale ! Jusqu'à la guerre de Trente Ans (1618-1648), il existe de véritables « marchands d'armées » appelés *condottieri* qui proposent des régiments entiers à vendre au plus offrant. C'est pourquoi la nécessité d'une armée royale finit par s'imposer. S'agissant des marines de guerre, la France

---

1. Entre 431 et 404 avant notre ère, elles opposent les cités réunies dans la ligue de Délos sous la direction d'Athènes, et celles de la ligue du Péloponnèse, commandées par Sparte.

prend conscience de la nécessité de posséder une flotte royale dès la première croisade (1096), mais c'est seulement deux siècles plus tard, avec la huitième croisade, que Saint Louis le Juste met sur pied un embryon d'organisation navale militaire. La première marine royale est celle de Philippe IV le Bel, qui arme 60 galères en 1295. Mais on considère généralement que la véritable marine de guerre française est celle conçue par Richelieu pour Louis XIII (1601-1643). Même la Grande-Bretagne, que célèbre l'hymne guerrier *Britannia, rule the waves!* (« Bretagne, règne sur les flots ! »), tarde à posséder une flotte militaire permanente. Une première Royal Navy apparaît sous Henri VIII (1491-1547), mais il faut attendre le règne de Charles II (1660-1685) pour que le haut fonctionnaire Samuel Pepys organise une marine de guerre digne de ce nom.

Auparavant, comment les souverains procèdent-ils lorsqu'un conflit connaît une composante navale ? En principe, ils ne font plus appel à des pirates, comme dans la Grèce antique. Ils réquisitionnent des navires marchands sur lesquels ils embarquent des hommes d'armes recrutés parmi les mercenaires. À moins qu'ils ne trouvent, dans les ports marchands, des navires prêts au combat et disponibles. Il s'agit de navires de commerce qui, pour assurer la sécurité de leur cargaison, sont déjà armés et disposent d'équipages entraînés à se battre. Saint-Malo, comme on va le voir plus loin, s'en est fait une spécialité. Ainsi apparaît la notion moderne de corsaire et de guerre de course.

## LA GUERRE DE COURSE AVANT LES CORSAIRES

### *La qualité de corsaire recouvre des réalités diverses*

La définition juridique du bâtiment corsaire peut se résumer ainsi : un navire armé par des civils qui se substitue à l'État dont ils arbore le pavillon pour attaquer un pays contre lequel il est en guerre. Bien encadré par les autorités, ce dispositif permet à des nations pauvres – ou sans tradition maritime – de disposer d'une flotte de guerre sans avoir à la financer, dans la mesure où les corsaires ainsi engagés se paieront sur les prises qu'ils feront. Si le principe est simple, la réalité historique s'avère bien plus nuancée avec ce qu'on pourrait appeler la *piraterie d'État*. Il s'agit d'États ou de cités maritimes dont la flotte officielle, ou des armements privés habilités à le faire, s'attaquent aux navires de tous les pavillons sans qu'aucun état de guerre soit déclaré. Des corsaires mènent des actions de piraterie au nom d'un État. Au Moyen Âge, trois nations ou organisations maritimes peuvent être accusées de *piraterie d'État* : les vikings venus de Scandinavie, les Barbaresques en Méditerranée, et les Cinq-Ports sur les côtes anglaises de la Manche.



## Les raids vikings en France au IX<sup>e</sup> siècle



## LA VRAIE HISTOIRE DES CORSAIRES

CHAPITRE II. – Jean Bart (1650-1702).	
Le loup des mers du Nord.....	71
CHAPITRE III. – Claude de Forbin (1656-1733).	
Un savoir-faire doublé de faire-savoir.....	87
CHAPITRE IV. – René Duguay-Trouin (1673-1736).	
Le goût de l'héroïsme passe avant le sens des affaires.....	97
CHAPITRE V. – Jacques Cassard (1679-1740).	
De la difficulté, pour un corsaire, à faire valoir son dû.....	115
CHAPITRE VI. – Nicolas-Pierre Duclos-Guyot (1722-1794). Le discret corsaire	
des missions secrètes.....	123
CHAPITRE VII. – Charles Cornic (1731-1809).	
Le corsaire philanthrope.....	133
Chapitre VIII. – Robert Surcouf (1773-1827).	
L'inoubliable héros national.....	143

### Partie III

## LA MARINE AMÉRICAINE NAÎT DE LA TRADITION CORSAIRE

CHAPITRE PREMIER. – Thomas Boyle (1775-1825).	
L'orgueil de Baltimore.....	175
CHAPITRE II. – Jean Laffite (vers 1774-vers 1826).	
Français et héros de l'Indépendance américaine.....	185
CHAPITRE III. – 1864 : le corsaire sudiste <i>Alabama</i> .	
La guerre de Sécession s'invite au large de Cherbourg.....	195

TABLE

Partie IV

1914-1918 : LA GUERRE DE COURSE DEVIENT  
UNE GUERRE TOTALE

CHAPITRE PREMIER. – Felix von Luckner et le <i>Seeadler</i> .	
La guerre de course à l'allemande .....	217
CHAPITRE II. – Jean-Baptiste Charcot (1867-1936).	
L'explorateur polaire se fait corsaire.....	227
CHAPITRE III. – Le bateau-piège <i>Normandy</i> .	
Duel au canon entre un voilier et un U-boot.....	237
CHAPITRE IV. – Le torpillage du <i>Lusitania</i> . Le paquebot rempli de civils était armé en corsaire.....	251

Partie V

1939-1945 : LA GUERRE DE COURSE PREND  
UNE DIMENSION STRATÉGIQUE

CHAPITRE PREMIER. – Le croiseur sous-marin <i>Surcouf</i> .	
Sous le signe du plus célèbre des corsaires.....	267
CHAPITRE II. – Le <i>Komet</i> sur la route maritime du Nord. La redoutable efficacité des cargos corsaires allemands.....	279
CHAPITRE III. – Débarquements clandestins à la pointe du Finistère. Les pêcheurs bretons arment les flottilles secrètes anglaises .....	297
Épilogue. Corsaires de causes nouvelles... ..	305
Glossaire de la guerre de course .....	315
Bibliographie .....	327