## CORSAIRES ET CÔTE D'OPALE : JEAN BART, BARON BUCAILLE, TOM SOUVILLE

## par Pierre Athalie

Corsaires: si le mot imprime presque immanquablement dans notre imaginaire le bleu turquoise des mers chaudes de l'hémisphère sud et le regard malicieux de Johnny Depp, ce serait oublier que la Mer du Nord, La Manche et la Côte d'Opale ont elles aussi été très tôt dans l'histoire, le théâtre de leurs courses maritimes. Il y a très souvent confusion entre corsaires et pirates. Bien que pratiquée depuis l'Antiquité et officiellement condamnée en Europe depuis 1856, la piraterie n'a jamais réellement disparu. En témoigne le dénouement de la prise d'otages survenue en Avril 2008 à bord du voilier Le Ponant, au large des côtes somaliennes. Mais loin des images des productions hollywoodiennes mettant en scène de joyeux flibustiers, frères de la côte et autres boucaniers sur fond d'îles au trésor, de Barbe Noire et du capitaine Crochet, les pirates du XXIème siècle écument les mers bordant le continent asiatique, scrutent le détroit de Malacca à proximité de Singapour, arraisonnant cargos et tankers qui circulent sur les autoroutes maritimes de la mondialisation, ou les voiliers de luxe transportant de riches touristes.

## PIRATES, CORSAIRES... UNE SIMPLE AFFAIRE DE VOCABULAIRE ALORS?

Une première question se pose : ces pilleurs des mers étaient-ils tous, sans exception, du gibier de potence, agissant dans la plus totale illégalité ? Il convient ici impérativement d'opérer la distinction entre le pirate qui, au mépris de la loi, agissait pour son intérêt personnel en s'emparant avec force et violence de la cargaison d'un navire, et le corsaire, détenteur d'une lettre de course rédigée par le souverain d'un Etat, l'autorisant en temps de guerre à courir sus aux bâtiments, c'est-à-dire à rechercher, attaquer et s'emparer des navires marchands de la nation adverse. Le corsaire était un civil non soumis aux ordres d'un état-major. Il exerçait donc son activité en toute légalité, sur un navire battant pavillon de son pays, selon les lois de la guerre. Avec la précieuse assurance-vie qu'était la lettre de course de son Prince, il savait qu'il serait traité comme prisonnier de guerre, en cas de capture.

L'empereur Charles Quint fit, dans la première moitié du XVIème siècle, une législation maritime sur la course, interdisant destruction des navires abordés et exécution de leurs équipages. Le droit de *pluntrage* (plunder = butin, en anglais) était sévèrement codifié. Le chirurgien de l'équipage victorieux avait le droit de dépouiller son homologue vaincu ! En 1703, l'aumônier de *L'Adroit* s'est emparé des cloches et du contenu de la chapelle de son confrère anglais du *Ludlow* !

Les autres nations européennes entreprirent à leur tour de réglementer la course. En 1555 et 1584, des ordonnances françaises précisèrent la notion de *bonne prise*, navire capturé après avoir refusé de s'arrêter au coup de semonce du corsaire. En 1681, Colbert, ministre de Louis XIV, fit rédiger les "Ordonnances de la Marine", sorte de compilation inspirée de différentes lois européennes. Elles stipulaient que les biens saisis sur les navires arraisonnés soient inventoriés, les écoutilles scellées, rendant théoriquement impossible le pillage, que les membres de l'équipage soient traités selon les lois de la guerre, que la cargaison, ramenée au port et dûment inventoriée par les autorités portuaires, revienne de droit à l'Etat dont les corsaires étaient originaires. Leur rétribution consistant en une partie du butin, gageons que pour certains équipages, l'appât du gain constituait sans doute une motivation autrement plus forte que l'engagement patriotique!

Ainsi, les corsaires étaient en quelque sorte, des marins serviteurs de l'Etat, ayant de ce fait perdu leur autonomie d'action, celle-là même qui les distinguait des pirates. En revanche, les uns et les autres agissaient de façon similaire: coups de semonce, tirs de mitraille, usage de grappins, abordage...

## LA COURSE, UNE ACTIVITE LUCRATIVE

Les corsaires étaient présents sur la Côte d'Opale parce que le trafic maritime y était dense et les conflits fréquents. Mais n'était pas corsaire qui voulait car l'armement d'un navire de course nécessitait un apport d'argent conséquent. Des entrepreneurs aisés et des notables se lancèrent dans l'aventure et devinrent armateurs. Ce fut le cas à Dunkerque, avec le propre frère de Jean Bart, mais on comptait aussi des aristocrates, le vice-amiral et même le gouverneur. La réputation de Jean Bart permit aussi d'attirer des capitaux de la Cour, comme ceux de Colbert. À Calais, les armateurs Chaput et Michaud s'impliquèrent dans la course pendant la Révolution. À Boulogne, Jean Marie Griset, négociant et officier municipal, arma de nombreux corsaires dont La Tempête républicaine, La Liberté en 1793, et L'Industrie en 1798.