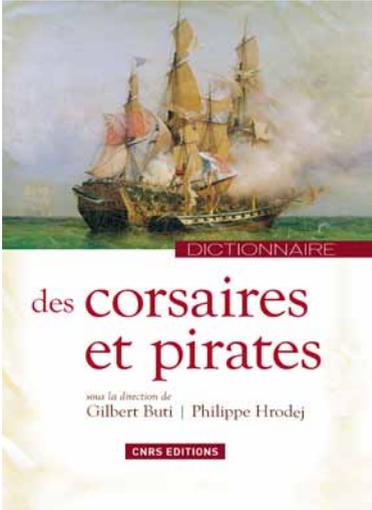


DICTIONNAIRE

des **corsaires**  
**et pirates**

*sous la direction de*  
Gilbert Buti | Philippe Hrodej

CNRS EDITIONS



Barbaresques, boucaniers, flibustiers, guerres de course, abordages, razzias, butins, partages de prises, chasses au trésor, canonnades... Corsaires et pirates jalonnent de leurs exploits la vie maritime et peuplent notre imaginaire. Voici le premier dictionnaire historique sur ces aventuriers des mers: près de 600 entrées, une œuvre monumentale, les meilleurs spécialistes pour faire revivre ces personnages hauts en couleur, des plus emblématiques comme Drake, Jean Bart, Surcouf, Duguay-Trouin, Dragut, Barberousse, aux oubliés de l'histoire ainsi qu'aux discrets mais indispensables armateurs. Un voyage dans le temps et à travers les océans où sont visités les principaux lieux associés à la course et à la piraterie, d'Alger aux Caraïbes, en passant par Boston, La Rochelle, Dunkerque, Salé, Saint-Malo jusqu'au golfe d'Aden, Sainte-Marie de Madagascar et les eaux de l'Asie du Sud-Est.

*Spécialiste des économies maritimes et sociétés littorales en Méditerranée à l'époque moderne, Gilbert Buti est professeur d'histoire à Aix-Marseille Université et chercheur à la Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme (TELEMME-Aix-en-Provence).*

*Maître de conférences en histoire à l'université de Bretagne-Sud (Lorient) et chercheur au CERHIO-Lorient, Philippe Hrodej est spécialiste de l'histoire du commerce colonial et des flibustiers à l'époque moderne.*

Dictionnaire  
des corsaires  
et des pirates

Ouvrage publié sous la responsabilité éditoriale  
de Guy Stavridès

CONCEPTION : BLEU T

© CNRS ÉDITIONS, PARIS, 2013

# Dictionnaire des corsaires et des pirates

Sous la direction de Gilbert Buti et Philippe Hrodej

**CNRS EDITIONS**

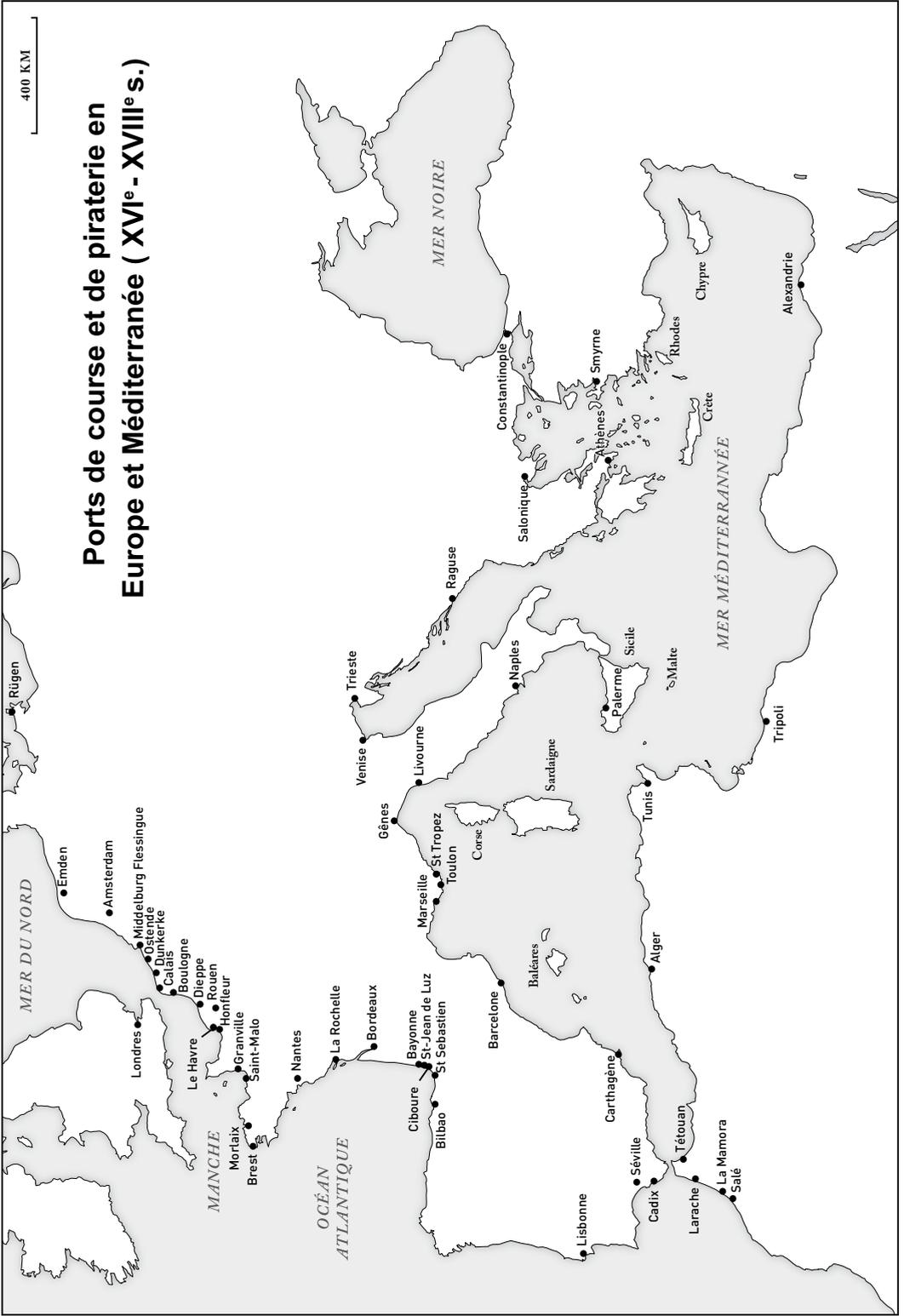
15, rue Malebranche - 75005 Paris

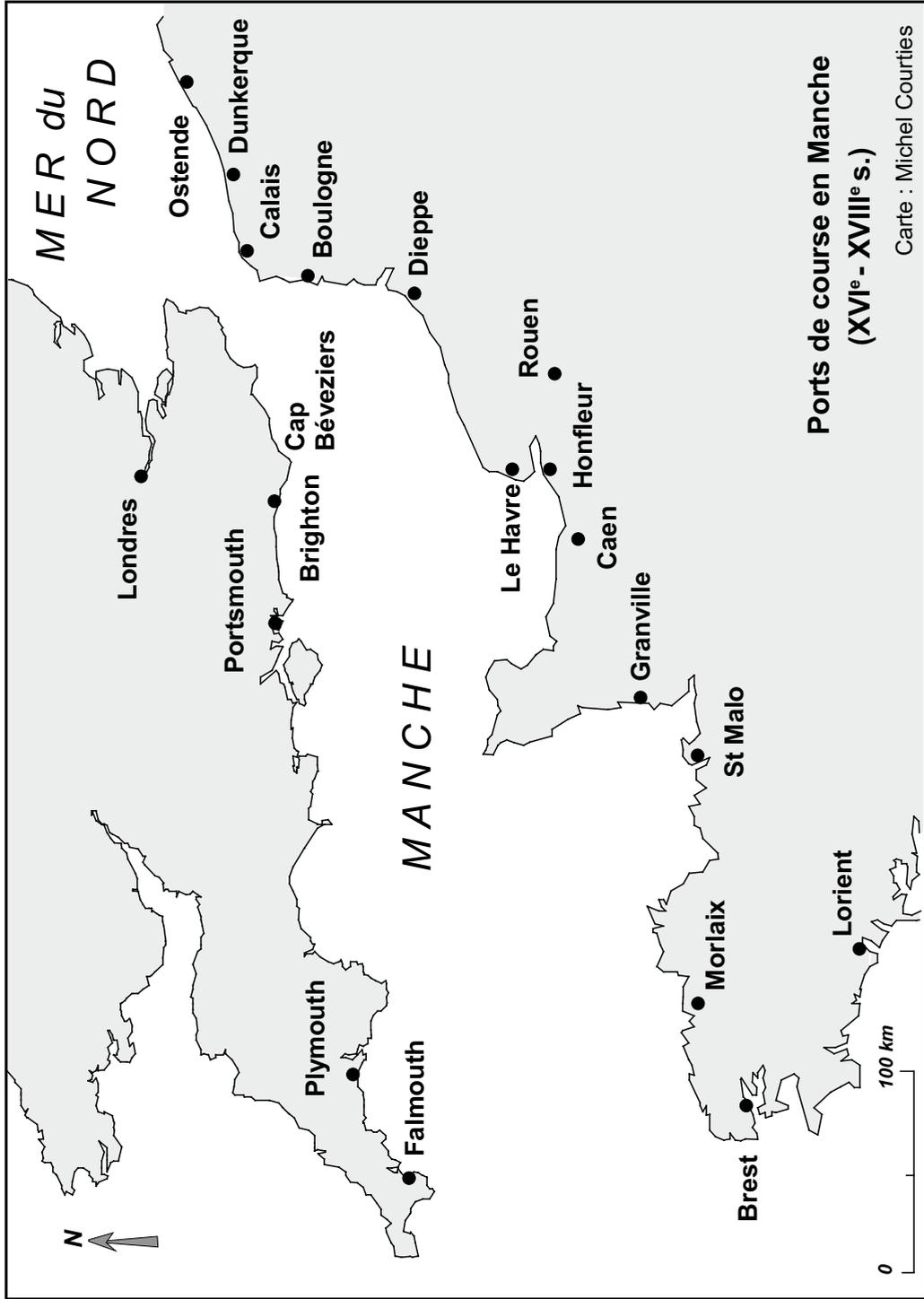


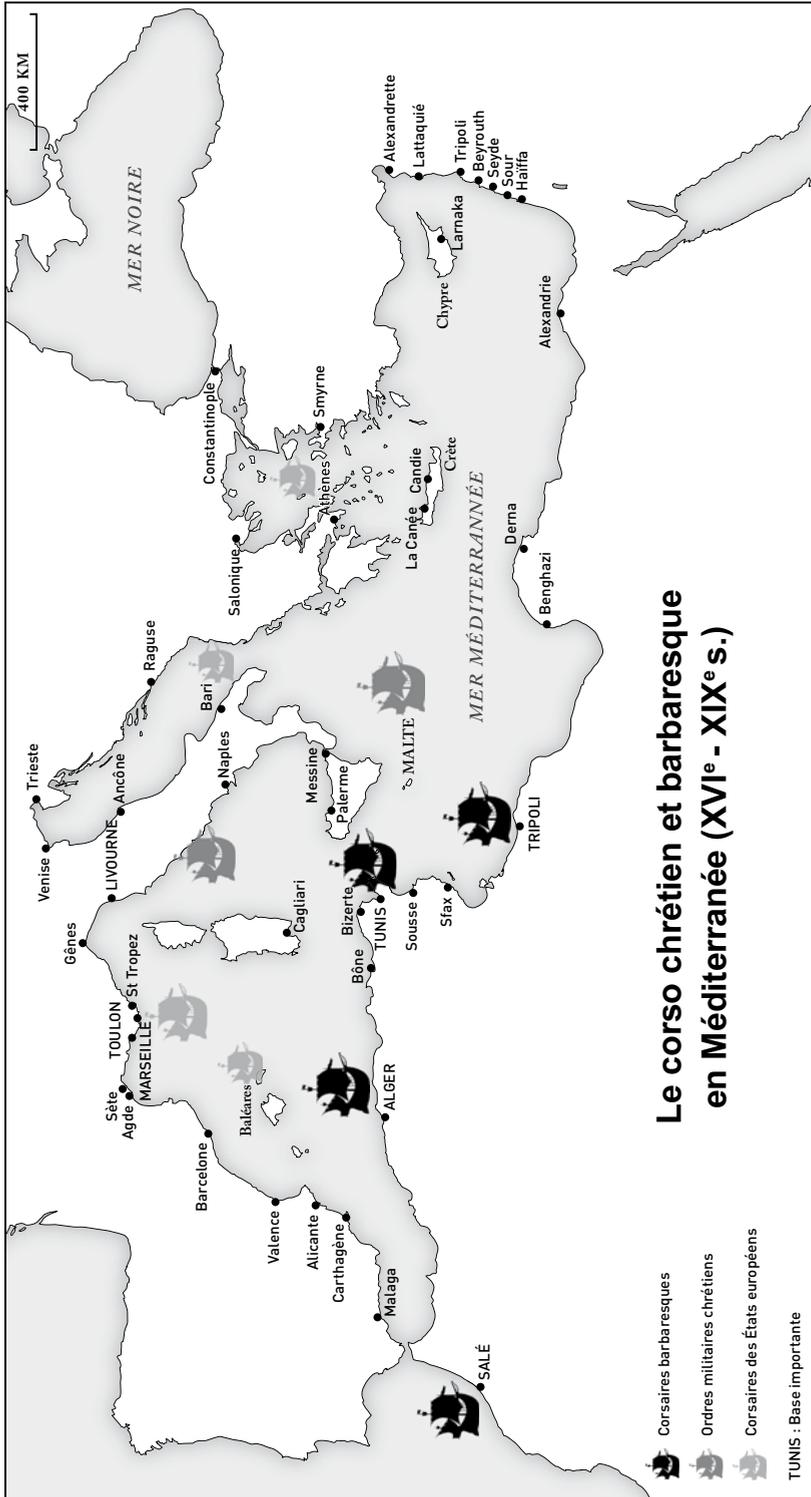
# Sommaire

Cartes.....	VII
Introduction.....	XIII
Avertissement.....	XVII
Notices alphabétiques.....	1
Glossaire.....	883
Repères chronologiques relatifs à la course et à la piraterie.....	891
Les auteurs.....	899
Sources et bibliographie.....	903





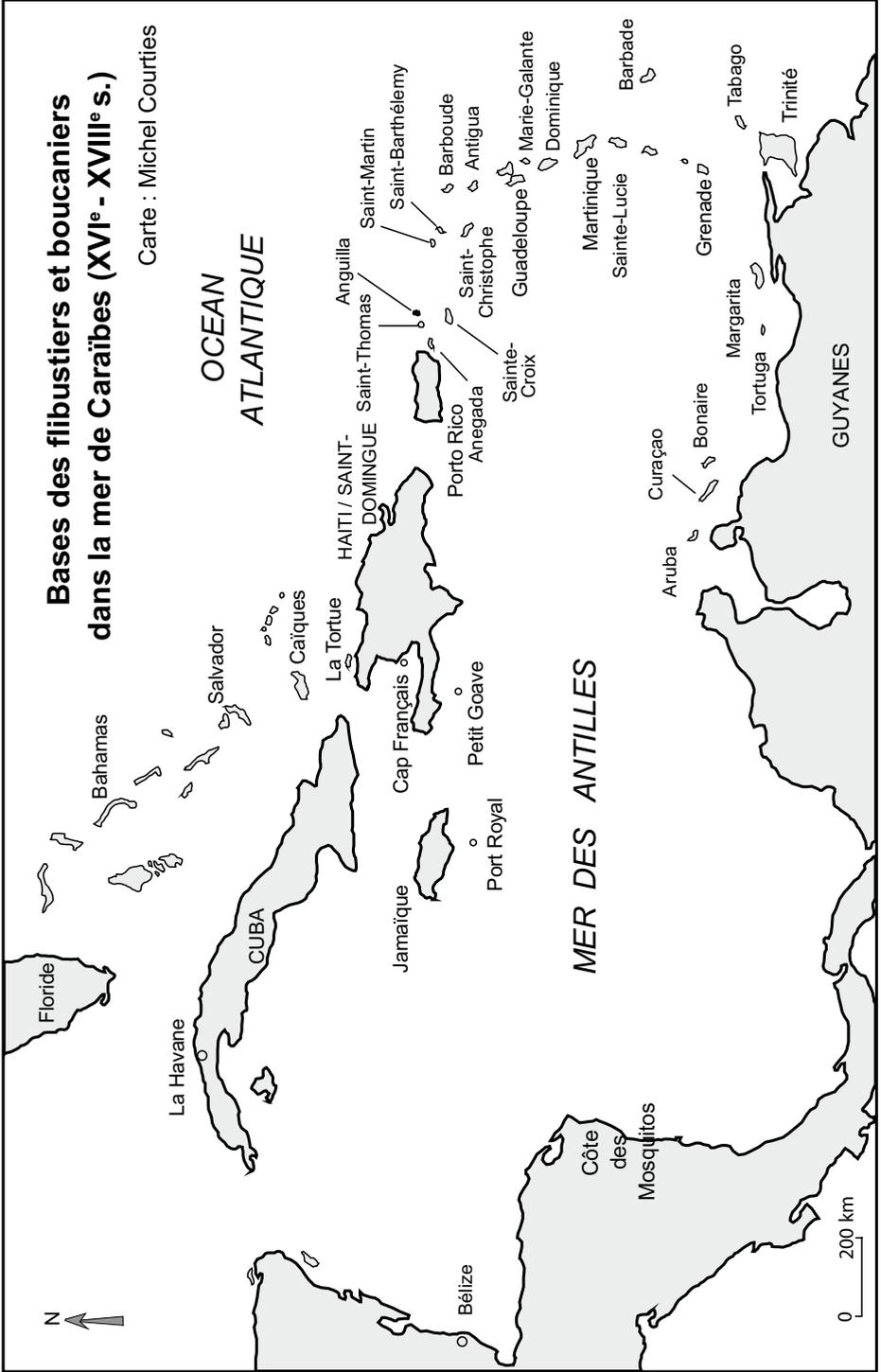


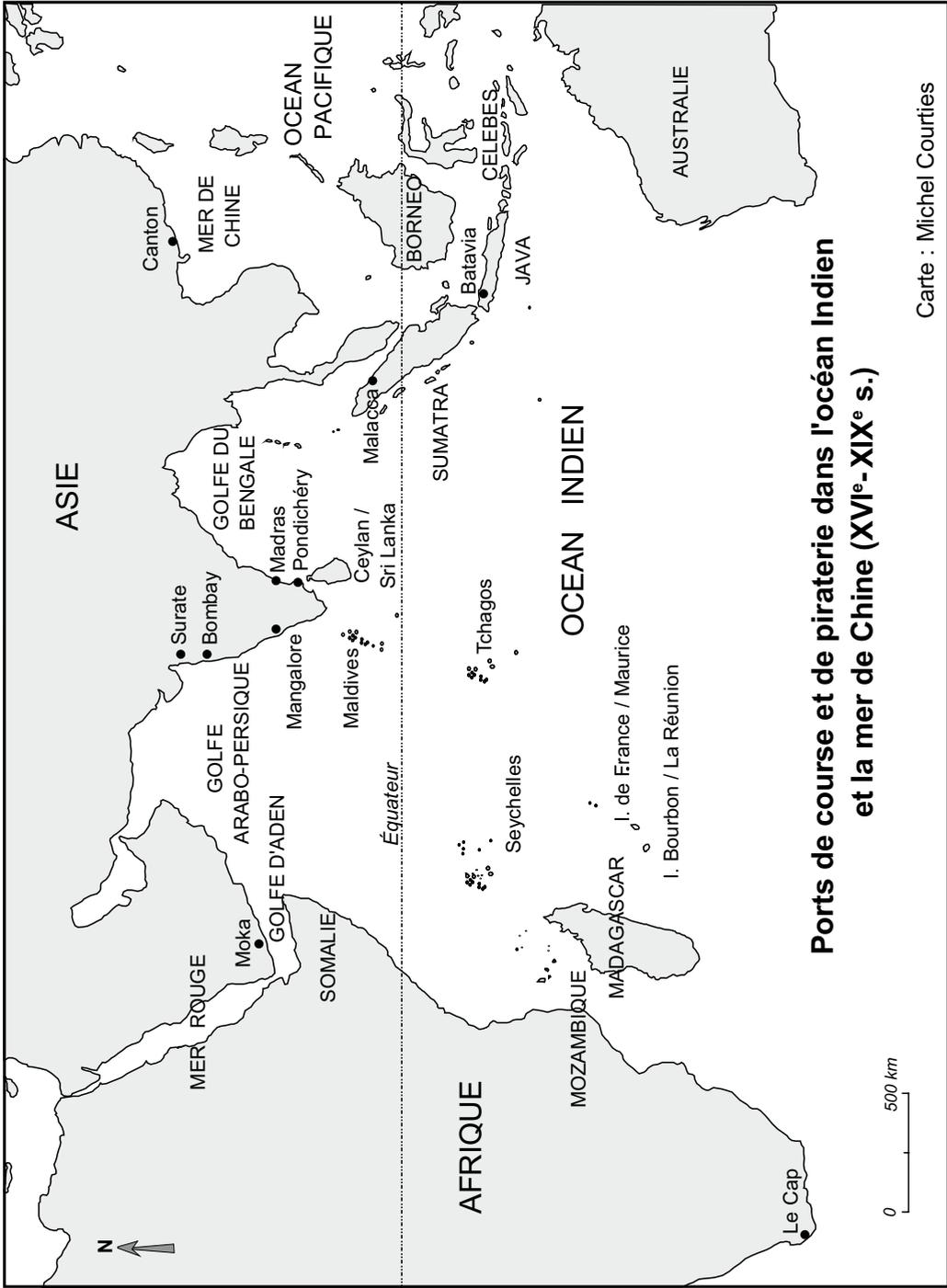




# Bases des fibustiers et boucaniers dans la mer de Caraïbes (XVI<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> s.)

Carte : Michel Courtties





**Ports de course et de piraterie dans l'océan Indien  
et la mer de Chine (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> s.)**

Carte : Michel Courties

# Introduction

En janvier 2013, au cours d'une cérémonie officielle organisée à Adado, au cœur de la Somalie, Mohamed Abdi Hassan, dit « Afweyne », a annoncé sa retraite au terme de huit années de forfaits extrêmement lucratifs; le « plus grand pirate de l'ère moderne », qui s'est rendu célèbre en arraisonnant un superpétrolier et en s'emparant d'armes de guerre, a encouragé à cette occasion ses collègues à suivre son exemple.

Ce « fait divers », saisi au détour d'une actualité internationale bruisante d'informations diverses, s'inscrit dans une suite d'événements maritimes qui, ces deux dernières décennies, ont donné une acuité nouvelle à un phénomène ancien et éveillé la curiosité de nos contemporains. Livres, films, bandes dessinées et ouvrages scientifiques traduisent cette étrange recherche d'évasion qui pourrait assurément faire l'objet d'une étude de psychologie collective. Si là n'est pas notre propos, force est de reconnaître que la situation n'est pas vraiment nouvelle; le <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle finissant, moment des riches heures de la course européenne, voit fleurir toute une littérature consacrée tant à la course qu'à la piraterie et à la flibuste. Avant de connaître cet apogée, ces activités maritimes tendent à se superposer, sinon à se confondre; bien que la course ait été codifiée dans le droit européen au <sup>xvi</sup><sup>e</sup>, la distinction de ces entreprises maritimes s'effectue sur le plan du droit international, au début du <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècle, moment qui inaugure une période d'engouement pour les « aventures extraordinaires ». Romans et mémoires se retrouvent alors sur les rayonnages des bibliothèques, dans les cabinets d'érudits comme à bord des navires; ainsi trouve-t-on, aux côtés d'instruments de navigation inventoriés dans la caisse marinère de ce capitaine provençal, décédé au milieu du <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècle, « un livre relié intitulé *Mémoires de M. Duguay-Trouin* ».

Des programmes de recherche, adossés à de nouvelles sources ou à d'anciennes revisitées, ont étoffé notre connaissance de la course et de la piraterie en élargissant l'espace géographique de ces activités et en les connectant aux différents domaines de l'histoire. La production scientifique, qui a été stimulée par le <sup>xiii</sup><sup>e</sup> Colloque international d'Histoire maritime, « Course et piraterie », tenu à San Francisco en 1975, est considérable. S'y côtoient biographies d'acteurs, monographies portuaires et réflexions économiques. Ces travaux, qui sont partiellement des réponses à une demande sociale attisée par des comportements qui paraissent d'un autre âge, visent à mettre en lumière, au-delà des cliquetis des sabres d'abordage et de l'odeur de la poudre, les mécanismes de ces actions et leurs multiples incidences politiques, économiques, sociales et anthropologiques. Les batailles navales, si spectaculaires

soient-elles, et « les combats flamboyants propres à valoriser quelques grands noms » (Jacques Péret) sous-tendent des intérêts multiples et ont des impacts qui dépassent la vision réductrice et héroïsante proposée sur petit ou grand écran.

La masse documentaire qui ne cesse de s'accroître permet de relancer des travaux à partir de problématiques rafraîchies où se retrouvent néanmoins quelques questionnements majeurs relatifs au financement des opérations, aux procédés mis en œuvre par les acteurs et à la rentabilité finale de ces activités; une rentabilité très complexe à atteindre, tant sur le plan économique que social, politique ou stratégique, et qui ne saurait se réduire à un simple bilan statistique ou comptable. Politique militaire, action financière et relations sociales sont encadrées dans des mécanismes et réseaux difficiles à décrypter où la culture du secret est particulièrement grande. Outre la difficulté rencontrée pour définir et maîtriser les paramètres afin de calculer la valeur des prises et le profit des opérations, le chercheur se heurte à des comportements et à une spéculation qui impliquent par nature la plus grande discrétion.

« Forme supplétive de la grande guerre » (Fernand Braudel), action pour compenser un manque à gagner, succédané destiné à pallier le recul d'activités licites en temps de paix, « romantisme et exutoire social pour un certain nombre d'inadaptés sociaux » (Jean Meyer), élément d'une « guerre totale » : la course, la piraterie et la flibuste sont tout cela et plus encore. Elles sont tantôt porteuses d'un « gros coup », tantôt responsables d'une « vilaine lessive » mais apparaissent à plus d'un titre comme une sorte de « loterie sélectionnant, parmi la masse des perdants, une poignée d'heureux bénéficiaires, propulsés, par un ou deux coups gagnants, aux premiers rangs du négoce » (André Lespagnol). Si une approche quantitative sur le temps long est indispensable pour aborder ces comportements et mesurer au mieux leurs incidences, des trajectoires individuelles peuvent apporter des éclairages pour appréhender une activité qui ne se limite pas aux périodes de guerre, qui dépasse amplement le cadre européen et où à la fortune des uns répond le déclassement des autres.

Aussi, proposer un *Dictionnaire de la course et de la piraterie* peut paraître à juste titre une aventure sans fin et téméraire... Dans ces conditions, la réalisation ne peut qu'être partielle, frustrante et périlleuse. L'exhaustivité, toujours délicate à atteindre, devient ici impossible, le monde maritime étant infiniment trop vaste. On songera immédiatement aux acteurs, aux capitaines et aux hommes d'équipages, ainsi qu'à l'outillage nautique, aux navires utilisés et si peu spécifiques à ces opérations. Suivre des itinéraires individuels ou collectifs rappelle, chemin faisant, qu'être corsaire ou pirate n'est pas une activité « à temps plein », n'est pas une affaire exercée une vie durant, si tout au moins celle-ci laisse à celle-là le temps de s'écouler ! Et « combien de marins seraient stupéfaits de s'entendre traiter de corsaires, plus encore de pirates » (Fernand Braudel) ?

Par ailleurs, des marchands et des négociants, des armateurs et leurs actionnaires, qu'ils soient privés ou agents de l'État, se trouvent également impliqués au cœur d'opérations qui ne

consistent pas en général à d'après combats destructeurs où la part du hasard est forte. Au reste, tout système de course, de piraterie ou de flibuste ne peut pas vivre en vase clos, mais s'inscrit dans des logiques économiques multiformes avec au premier plan des bases portuaires, des cités maritimes prolongées par des ramifications sociales et économiques proches ou plus lointaines. Ces opérations sont souvent le fait d'une ville qui agit de sa propre autorité, pour le moins en marge d'un grand État; ainsi, « à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle, Saint-Malo et Dunkerque se substituent à la France » (Fernand Braudel). À ces localités se trouvent néanmoins quelquefois collées des images-clichés de « cités-corsaires » particulièrement tenaces et éloignées de la réalité historique par le travail de la mémoire collective construite à l'époque contemporaine.

Dans ces conditions, et avec près de 600 entrées retenues dans ce volume, il sera aisé de pointer ici et là des failles, des oublis, des silences malgré la mobilisation d'une équipe de spécialistes réunie pour tenter de relever le défi en proposant la synthèse de travaux disponibles dans une vaste bibliographie internationale et en offrant les résultats de recherches inédites afin que l'ouvrage ne soit pas une collection de textes approximatifs et présents dans de multiples publications. À côté d'emblématiques figures et d'incontournables faits d'armes, place a été accordée à un mince échantillon d'obscur acteurs prélevé dans un ensemble volumineux, sinon intarissable. Ici des inconnus du littoral saisis « au ras des vagues » (Jacques Péret), là des hommes, et quelques femmes, qui paraissent totalement éloignés de ces entreprises réglementées ou non, réfléchies ou spontanées. Nombre de ces acteurs n'ont pas ou peu laissé de traces dans le sillage d'existences où la rudesse balançait avec la discrétion des « mutiques » de la mer. Sources improbables qui manquent cruellement à l'historien. Alors que « tours et autres défenses côtières, chansons et légendes, traditions populaires et œuvres théâtrales sont encore là pour nous rappeler une réalité historique » (Salvatore Bono), les sources disponibles donnent souvent la part belle à la justice, aux victimes dans les interrogatoires des officiers d'amirauté, tandis que les équipages soupçonnés de piraterie parlent fréquemment d'une même voix répétant un récit bien appris.

Le choix des « entrées », qui peuvent naturellement prêter à contestation, a nécessité des compromis indispensables, des arbitrages méthodologiques. La rédaction des textes a obligé des recoupements pour éviter des redites et conduit à d'inévitables coupes afin que l'ouvrage soit accessible au plus grand nombre sans sacrifier les exigences historiques. Opération difficile, mesures délicates et tâche immense.

Ce tableau ambitieux et forcément incomplet – mais gardons-nous de la tentation de l'hypercriticisme – invite néanmoins à saisir le rôle historique de la course, de la piraterie et de la flibuste en pointant les espaces qui ont été les plus florissants, les terrains de chasse les mieux pourvus et les périodes les plus fertiles, en restituant des parcours individuels et collectifs, connus ou non, en réveillant des « dynasties », comme celles Doria, et en suivant des « météores aux réussites fulgurantes » à l'image de Noël Danycan (André Lespagnol).

Sans accorder une quelconque exclusivité à l'Europe, le choix dans ce *Dictionnaire* a été de privilégier les temps forts de la piraterie et de la course, à savoir l'époque moderne, celle

## DICTIONNAIRE DES CORSAIRES ET DES PIRATES

qui court, selon nos découpages académiques, du <sup>xvi</sup>e siècle au <sup>xviii</sup>e siècle, marquée par les balbutiements du <sup>xvi</sup>e siècle, les temps forts du <sup>xvii</sup>e siècle et un affaiblissement progressif, ponctué de sursauts, à partir des premières décennies du <sup>xviii</sup>e siècle jusqu'à celles du siècle suivant.

Si Malacca, Somalie et Golfe de Guinée ont été retenus dans notre entreprise, la période contemporaine n'y a pas été volontairement convoquée. Une fresque historique de la piraterie et de la course, de l'Antiquité au Temps présent, en considérant l'ensemble de l'espace mondial, viendra compléter très prochainement ce Dictionnaire. Elle placera alors les actions de notre temps à leur juste place dans une perspective de longue durée et sous ses diverses facettes.

*Gilbert Buti et Philippe Hrodej*

# Notices alphabétiques



# A

## **ABBADIE DE SAINT-CASTIN BERNARD-ANSELME D' (1689, Pentagouët-1720, Pau)**

Originaire d'Acadie, aujourd'hui État du Maine aux USA, Bernard-Anselme, lieutenant chargé du commandement des Indiens en Acadie, est le quatrième baron du nom et le fils de Jean-Vincent d'Abbadie de Saint-Castin, arrivé au Canada avec le régiment de Carignan-Salières en 1665, et de Marie-Mathilde, fille du chef abénaquis Madokawando. La baie de Pentagouët, à l'embouchure du fleuve du même nom (ou Penobscot) située à la limite méridionale de l'Acadie, est revendiquée par la Nouvelle-Angleterre, de même que le territoire qui la sépare du fleuve Kennebec. Un commandement français s'y installe en 1670; en 1673, le fort de Pentagouët est sous la responsabilité de Jean-Vincent d'Abbadie de Saint-Castin qui renforce ainsi son influence auprès des Abénaquis. Les habitants de cette région ont pris l'habitude de pratiquer des échanges aussi bien avec leurs voisins du nord qu'avec ceux du sud. De même, le commandant français, qui est aussi reconnu comme chef par les Abénaquis, entretient des relations commerciales avec Boston, sans égard aux règlements de l'administration française qui ferme toutefois les yeux sur ses activités afin de préserver les bonnes relations avec les alliés indiens. En 1682 et en 1688, Pentagouët est attaqué et pillé par des flibustiers de la Nouvelle-Angleterre. En guise de représailles, en 1689, Saint-Castin et les Abénaquis s'emparent du

fort anglais Pemaquid puis rasant seize villages ennemis et massacrent 200 de leurs habitants.

Le conflit entre Français et Anglais prend de l'ampleur et, à la demande de Brouillan, gouverneur de l'Acadie, Bernard-Anselme, âgé seulement de 15 ans en 1704, interrompt ses études au petit séminaire de Québec et prend le relais de son père, rentré à Pau en 1701. Le jeune métis entraîne ses frères Abénaquis dans des entreprises de harcèlement des colonies anglaises. Ces expéditions ravagent les villages de Casco à Wells. En représailles, le gouverneur de Boston, Joseph Dudley, organise une expédition navale avec trois navires de guerre et une quinzaine de navires d'embarcation pour 550 miliciens. Le commandant, Benjamin Church, détruit les habitations françaises de Passamaquody et de Pentagouët, faisant plusieurs prisonniers, dont une fille Saint-Castin. Church s'attaque ensuite aux établissements de la baie française (de Fundy), dont Port-Royal qu'il assiège sans toutefois arriver à s'en emparer. Bernard-Anselme participe vaillamment à la défense de Port-Royal, du 8 au 16 juin 1704, ainsi qu'en juin et août 1707, lors de l'attaque de Port-Royal par le colonel John March à la tête d'une vingtaine de navires et de 1600 hommes. Cette même année, le 31 octobre, il épouse Marie-Charlotte Damours de Chauffours, fille de Louis Damours, seigneur de Jemseg et l'un des compagnons d'armes de son père.

À la faveur de la guerre de Succession d'Espagne, Bernard-Anselme devient corsaire. En 1709, il

## AGET GUILLAUME FRANÇOIS

arme un bâtiment, s'associe à Pierre Morpain, Pierre Maisonnat et Daniel Robineau, flibustiers de Saint-Domingue établis à Port-Royal, pour couler trente-cinq navires anglais et faire 470 prisonniers. L'année suivante, Port-Royal est pris et Saint-Castin y perd son bateau. Nommé commandant de l'Acadie par Vaudreuil, gouverneur général de la Nouvelle-France, Saint-Castin s'établit à Pentagouët et, avec les Abénaquis, harcèle de nouveau la garnison anglaise d'Annapolis Royal (Port-Royal). Après la signature du traité d'Utrecht, en 1713, par lequel la France cède l'Acadie à l'Angleterre, Saint-Castin se retire d'abord à la rivière Saint-Jean, où son père avait obtenu une seigneurie, puis rentre en France avec sa famille pour tenter de régler la succession de son grand-père paternel.

Raymonde Litalien

➤ BOSTON, FLIBUSTIERS, PORT-ROYAL

### AGET GUILLAUME FRANÇOIS (1736-ap. 1792)

C'est probablement lui qui épouse à Dunkerque le 29 juin 1761 Jacqueline Antoinette Hannequin. Négociant, il se remarie dans cette même ville le 11 janvier 1785 avec Marie-Françoise Elisabeth Brycx, âgée de 28 ans, fille d'un négociant. Il a au moins deux enfants décédés en bas âge. Il arme seul durant la guerre d'Indépendance américaine la *Dunkerquoise*, de 200 tx, une frégate de 20 canons et 164 hommes, la commission étant datée du 24 avril 1779 au Havre. Commandé par J.-G. Morel et Vanstabel, ce bâtiment est capturé le 23 avril 1780. Aget arme également la *Fleur de Mer* ou de *Mai* avec Caillez, un lougre de 2 canons, 16 pierriers et 33 hommes, commandé par Patrice Dowling et la *Fantaisie*, un autre lougre de 90 tx, 10 à 14 canons et de 50 à 66 hommes d'équipage, commandé, de juin à octobre 1781, par Dowling puis par Richard Boorn (mai 1782) et Jackebues Drow (décembre 1782-janvier 1783). Il se plaint du refus de la *Dunkerquoise* de reprendre la mer et doit, sur l'injonction de l'amirauté, avancer à l'équipage

une partie des parts de prises (1781). De juin à juillet 1780, la *Fleur-de-May* (*sic*) rapporte à la seule amirauté de Morlaix une prise et vingt-et-une rançons. Surtout, la *Fantaisie* se révèle un extraordinaire corsaire. Dans la même juridiction, son bilan est le plus important pour ce conflit avec cinquante-huit rançons et onze prises. Patrick Villiers estime sa liquidation générale à Dunkerque, en 1781, à 856 614 l-t. L'envergure financière de son armement est proportionnelle à l'importance des rançons qui lui sont réglées (40,4 % de celles réglées à Morlaix pour le port de Dunkerque). Aget est témoin de mariage du capitaine Dowling avec une Kenny, à Dunkerque (1782). Associé avec Coffyn et Kenny, il est partie prenante, après la guerre d'Amérique, de la première tentative d'établissement d'une pêche baleinière à Dunkerque, entreprise grandement soutenue par Calonne qui avance 677 000 l-t. Mais les trois campagnes n'en réalisent que 409 000, ce qui met l'association au bord de la faillite. En 1788, il est administrateur du nouvel hôpital de Dunkerque. Le Comité de Salut public l'autorise à faire naviguer six navires sous pavillon danois, jusqu'à la paix.

Olivier Corre

➤ DOWLING, DUNKERQUE, MORLAIX, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES, VANSTABEL

### AGUILAR ALVARADO FRANCISCO (?-?)

Compte tenu des déprédations subies par le commerce anglais à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, Elisabeth I<sup>re</sup> refuse de permettre le rachat du gouverneur Aguilar, ou sa libération, lorsque ce dernier est capturé en haute mer en 1598. Il faut dire qu'il est personnellement intéressé aux affaires de course étant un des principaux armateurs de Dunkerque. En janvier 1591, il avait acheté avec Jehan Meeze, receveur des prises et échevin de la ville, ainsi que d'autres associés, sept flûtes issues de prises pour courir les mers. Entre janvier et juin 1591, les navires qu'il avait armés pour son propre compte lui rapportent 12 000 l-t grâce à quatre prises dont

un bateau anglais chargé de vin. Quelques années plus tard, en 1596, il équipe en association plusieurs bâtiments de guerre. Sa fortune est par ailleurs constituée de nombreuses rentes sur des particuliers ainsi que sur les villes d'Anvers, de Bruges ou sur les États de Zélande, c'est-à-dire en territoire ennemi.

*Jean-Philippe Priotti*

#### ☛ DUNKERQUE

### ALGER

L'histoire d'Alger à l'époque moderne est étroitement liée à la course. Les raïs ont en effet participé de manière cruciale au façonnement des structures économiques et politiques de la Régence ottomane, en même temps qu'à la constitution d'une flotte puissante et redoutée dans tout le bassin méditerranéen, jusque dans l'Atlantique et la Manche. Originaire de Mitylène et habile marin, 'Arrudj Barberousse s'établit vers 1512-1513 à Djerba sur invitation des Hafside, où il est vite rejoint par ses deux frères, Khayr al-dîn et Ilyâs. Les Barberousse, à la tête d'une petite armée de « Turcs » (Turcs, Grecs, Albanais, Bosniaques, etc.) épaulée par des troupes autochtones et des Andalous, prennent Djidjelli en 1514, puis attaquent Bougie. C'est en 1516 qu'ils sont appelés par les Algérois et qu'Arrudj devient « maître » ou « sultan » d'Alger. Lemnouar Merouche, auteur d'une monographie très documentée sur la course dans l'Algérie ottomane, a montré combien la période qui s'étend de l'arrivée des Barberousse à Alger jusqu'à la fin des années 1570 fait de la ville un lieu central des affrontements entre Espagnols et Ottomans en Méditerranée. De fait, Alger va constituer l'une des têtes de pont de l'Empire ottoman en Méditerranée quand Khayr al-dîn Barberousse, à la tête de la ville après la mort d'Arrudj, décide en 1519 de demander l'aide militaire du sultan Sélim I<sup>er</sup> en lui faisant allégeance. Alger entre alors dans l'orbite ottomane, et Barberousse est nommé beylerbey (gouverneur de province) : la puis-

sante flotte des Barberousse – près de 20 galères soutenues par plusieurs galiotes – alliée à la force et à la discipline de l'infanterie et de l'artillerie turques contribuent dès lors à stabiliser la présence ottomane au Maghreb. Le Peñon d'Alger est pris aux Espagnols en 1519 et, de 1534 à sa mort qui survient en 1546, Khayr al-dîn, nommé kapudan pacha de la flotte ottomane, organise et contrôle depuis Istanbul les vaisseaux d'Alger. 'Arrudj Barberousse avait auparavant entrepris toute une série de travaux afin de faire de la ville un port bien protégé : les murailles sont renforcées sous son règne et les îles sont reliées – al-jazâ'ir, qui ont donné « Alger » – entre la côte et le Peñon. Une caserne de janissaires, un grand bain, des mosquées et des fondouks ainsi qu'un hôpital sont tour à tour construits. La démographie permet de prendre la mesure de l'essor considérable d'Alger tout au long du XVI<sup>e</sup> siècle : alors qu'on estime sa population entre 12 000 et 15 000 personnes au début du siècle, la ville compte, dans les années 1580, près de 100 000 habitants.

Il convient de noter ici que la participation de la flotte algérienne à la lutte entre Espagnols et Ottomans au XVI<sup>e</sup> siècle ne peut en aucun cas être exclusivement ramenée à une stricte et unique activité corsaire. Les raïs de l'envergure de Barberousse, puis de Durghûth, de Salah Raïs et d'Euldj Ali, ont certes commencé comme corsaires mais ils ont pris part, en véritables amiraux et en hommes politiques de premier plan, à une guerre d'escadres où ils pouvaient mettre à profit leurs expériences maritimes. Alger demeure toutefois bel et bien une base corsaire d'importance et des raïs de moindre envergure capturent, dans toute la Méditerranée, des embarcations espagnoles et italiennes. C'est d'ailleurs en partie pour porter un coup aux corsaires d'Alger que les troupes de Charles Quint, avec plus de 500 navires, mènent leur expédition de 1541, soldée par un retentissant échec avec des pertes matérielles et humaines considérables. En particulier sous l'égide d'Euldj Ali (chrétien d'origine calabraise, converti à l'islam et devenu kapudan pacha

après la défaite de Lépante) l'activité corsaire monte en puissance dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle. Le pouvoir des pachas installés par l'État ottoman est en effet limité par deux puissants groupes – celui constitué par la milice des janissaires – environ 6000 hommes au début du XVII<sup>e</sup> siècle – et celui des raïs. Ces derniers connaissent l'acmé de leur puissance entre 1580 et 1660 environ, c'est-à-dire durant les grandes heures de la guerre de course en Méditerranée, une période qui succède à l'intense conflit entre Espagnols et Ottomans.

La distinction entre course et guerre d'escadres demeure tout à fait poreuse durant cette période tant le groupe des raïs est organisé hiérarchiquement autour de l'Amiral (qubtân ou kapudan) d'Alger. Diego de Haëdo, auteur d'une *Topographie et histoire d'Alger* dresse une liste du « nombre des corsaires et de la quantité de galiotes qu'ils possédaient en l'année 1581 ». Il compte 35 corsaires et 36 galiotes de 15 à 24 bancs (Murâd Raïs le Grand, renégat albanais, possède deux galères de 24 bancs). Seules 10 galiotes appartiennent à des « Turcs », et Haëdo, comme nombre d'auteurs européens à sa suite, insiste fortement sur le poids des corsaires « renégats » originaires de Grèce, d'Albanie, de Corse, d'Espagne, de Gênes, de Venise, de Provence, ou de Hongrie, comme Djafer Pacha, « roi d'Alger » en 1581. Haëdo poursuit : « Il y a d'autres corsaires montant des frégates ou brigantins de 8 à 13 bancs, navires que l'on construit ordinairement à Cherchel, port situé comme nous l'avons dit à 60 milles à l'ouest d'Alger et où il y a une grande quantité de bois de construction. Les ouvriers qui construisent ces navires sont des Maures originaires de Grenade, Valence et Aragon, dont Cherchel est tout à la fois remplie et peuplée. La plupart d'entre ces hommes sont patrons et capitaines de leurs bâtiments, car étant nés en Espagne, ils sont très pratiques (sic) des ports et côtes de ce pays ». L. Merouche explique que la course prend un « caractère privé nettement prononcé » à partir des années 1570-1580, même si une partie des fonds publics, sous la pression de la collectivité ou taïfa des raïs, est

directement destinée à nourrir les chiourmes et à développer les infrastructures portuaires (arsenal, magasins, etc.). Aussi, de 1580 à 1640, les estimations sur l'état de la flotte d'Alger oscillent-elles entre 60 et 80 navires. L'époque est désormais favorable aux « vaisseaux ronds » de type nordique qui auraient été introduits dans la Régence – c'est notamment l'avis du Père Dan – par le corsaire hollandais Simon Danser. Dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, le nombre de navires semble baisser dans la Régence : les chiffres vont de 22 à 45 navires (vaisseaux de guerres, mais aussi galères, barques, brigantins etc.). Les équipages sont composés essentiellement de « Maures » et d'esclaves chrétiens (un peu moins de 20 %).

L'apogée de la course algéroise – de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle – est marquée par l'activité de corsaires qui vont peu à peu constituer l'élite de la Régence, tels Mâmi Arnawût, Murâd Raïs, Murâd Qûrçû, Hasan Qalfât, 'Alî Bitshnîn, Hâj Husayn Mezzomorto ou encore 'Alî Canary. À la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, les attaques des raïs se multiplient sur les côtes italiennes et espagnoles, ainsi que sur les îles environnantes (Baléares, Corse, Sardaigne et Sicile). Au début du XVII<sup>e</sup> siècle, les Algérois amplifient leurs incursions atlantiques et vont jusqu'à Madère, dans les Canaries et les Açores ; ils poussent dans les années 1620 jusqu'à Terre Neuve et en Islande en 1627. Pour L. Merouche, les années de pointe correspondent à la période 1607-1629 durant laquelle, chaque année, les corsaires d'Alger ramènent entre 70 et 100 embarcations, avec un pic en 1620, où 125 navires sont pris. Le 7 août 1634, le Père Dan voit « partir d'Alger une flotte de 28 de ces navires, les plus beaux et les mieux armés qu'il fut possible de voir. Ils firent voile en Ponant, pour aller attendre les vaisseaux bretons, normands et anglais qui environ ce temps-là vont d'ordinaire en Espagne, pour y charger des vins, des huiles et des épiceries ». Toutefois, les pertes infligées dans les années 1630 par les flottes européennes – surtout vénitiennes, espagnoles et françaises – marquent un relatif

coup d'arrêt de la course algéroise, accentué par la défaite navale de Négrepont de 1647 durant la guerre de Candie. La flotte d'Alger est mobilisée par l'Empire ottoman dans sa lutte contre la République de Venise, et les activités corsaires sont par conséquent considérablement réduites. Une nette reprise est enregistrée à partir du milieu des années 1650 : malgré les troubles intérieurs provoqués par de multiples coups d'état jusqu'aux années 1670, la course algéroise connaît quelques temps forts, ponctués par des prises prestigieuses, comme celle de la galère *Sainte Agathe*, en 1656, où se trouvent 800 000 tx, ou encore celle de la *Margarita*, navire de la flotte des Indes, en 1667, remplie de hauts dignitaires espagnols. À titre indicatif, de 1674 à 1677, L. Merouche dénombre 191 prises algéroises, pour un montant total de 448 556 piastres. Les succès sont plus mitigés dans les années 1690 alors qu'Alger commence à se spécialiser dans l'exportation de blé.

Les raïs ont su faire fructifier leurs prises et diversifier leurs activités. Mâmi Arnawût, renégat albanais qui a notamment capturé Cervantès à Alger entre 1575 et 1580, se spécialise dans le commerce des captifs et propose ses services aux rédempteurs chrétiens. 'Alî Bitshnîn devient, dans les années 1630, le plus important marchand d'esclaves du Maghreb. En 1638, à la tête d'une flotte privée considérable, il détruit le Bastion de France et emmène à Alger un grand nombre de captifs français. L'année suivante, il prend près de 1 000 captifs en Calabre. Bitshnîn possède de riches demeures, palaces, «jnân» et autres fermes. De nombreux corsaires deviennent ainsi de grands seigneurs locaux et investissent dans la propriété foncière à Alger et dans ses alentours. Le commerce des captifs assure aux corsaires privés et à la Régence d'importantes rentrées d'argent : les 196 captifs rachetés en 1667 – dont la plupart avaient été pris sur la *Margarita* – rapportent plus de 125 000 piastres. De manière générale, les prix oscillent entre 80 et 200 piastres pour un captif, même si les rachats peuvent atteindre, pour des chevaliers de Malte ou des capitaines de navires, jusqu'à

3 000 piastres. Ce type de commerce s'appuie sur des intermédiaires qui, sur place et en liaison étroite avec d'autres ports européens « receleurs » – tels Livourne, Gênes ou Marseille – achètent les prises algéroises à l'encan pour les revendre dans les ports européens. Ce trafic est notamment permis par les licences octroyées pour le rachat des captifs qui donnent ainsi une justification aux échanges avec le Maghreb au-delà des interdits ecclésiastiques. Alger est également pourvue en matériel de navigation et en armes – planches de bois, mâts, goudron, poix, voiles, cordages, canons, poudre, ancres, etc. – par certaines puissances européennes, comme l'Angleterre et les Provinces-Unies qui ne reconnaissent pas les prescriptions des bulles papales *In Coena Domini* ou bien qui, comme la France, passent outre en fonction des conjonctures. Les Algérois ont donc, à maintes reprises, pu servir les intérêts de certaines puissances européennes en nuisant au commerce maritime de leurs ennemis. C'est ainsi à l'aune du rachat des captifs et de la recherche d'alliés dans les conflits intra-européens qu'il convient de lire les différents traités de paix et de commerce passés au XVII<sup>e</sup> siècle entre Alger et les États européens – France, Provinces-Unies et Angleterre ; ces traités qui se multiplient surtout dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, parfois imposés au prix de violents bombardements contre Alger comme en 1683 et en 1688, peuvent également être lus comme le signe d'une relative « autonomie » de la Régence à l'égard de la Porte. Cela n'empêche cependant pas Alger de revêtir une importance certaine par rapport aux autres provinces de l'Empire ottoman ; dans les discours officiels du XVII<sup>e</sup> siècle, la ville est ainsi nommée *dâr al-jihâd* (demeure du jihâd) et ses habitants respectent le sultan d'Istanbul comme le sultan de l'Islam. Comme à Tunis, les victoires des raïs sont fêtées dès que les navires rentrent au port avec d'importantes prises ; dans les épopées et les Ghazawât, certains raïs sont même célébrés comme de véritables mujâhidîn, comme des combattants de l'Islam.

Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, la stabilisation du pouvoir politique – avec le renforcement de l'institu-

tion deylicale – accompagne le développement de l'exportation des produits agricoles et l'importation de biens manufacturés. La paix est quasi permanente avec les grandes puissances maritimes présentes en Méditerranée, anglaise et française. Certes, la course et le commerce des captifs demeurent mais dans des proportions nettement moindres qu'au siècle précédent. *Venture de Paradis* écrit, en 1788, que « les Algériens, à cause de la paix qu'ils ont avec un grand nombre de puissances européennes, font beaucoup moins d'esclaves qu'autrefois. Mais ils n'y perdent rien : ils ont augmenté le prix de la rançon. Un homme qu'on vendait autrefois pour 200, 250 sequins algériens, tous frais compris, vaut aujourd'hui 500 ou 600 sequins. Un capitaine, un pilote, un homme tant soit peu comme il faut, vaut le double ». Si les corsaires algérois continuent d'attaquer les navires ennemis – maltais, espagnols, portugais ou « italiens » – les investissements militaires de la Régence se portent surtout sur l'armée terrestre. En développant le commerce extérieur d'Alger, les deys n'hésitent pas à réclamer, comme à l'endroit de la Hollande ou de Venise par exemple, le paiement de « tributs » et de « présents » en échange de la tranquillité de la navigation en Méditerranée. La course devient, dans une certaine mesure, un outil de négociation avec les puissances européennes, un « instrument de la diplomatie », pour reprendre les mots de L. Merouche. Les États européens, à travers la plume de certains voyageurs ou ministres, considèrent cependant que les Algérois ne respectent pas les clauses des traités, topos à l'origine d'une légende noire assimilant Alger (et, parfois, toute la « Barbarie ») à un « nid de pirates ». La Régence n'est pourtant pas moins respectueuse des traités que les États européens, même si de nombreux textes de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle critiquent la soi-disant « insolence » des Algériens, souvent opposée à la relative « douceur » des Tunisiens. Les prises maritimes, consignées dans un registre de la Régence entre 1765 et 1815, montrent en tout cas la faible importance des activités corsaires algéroises

dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. En moyenne, sur la période 1766-1792, les Algérois prennent 9 bâtiments par an, pour un butin d'environ 30 000 piastres annuelles. Les navires pris sont essentiellement napolitains et génois (de petites embarcations de cabotage), ou espagnols (pris sur l'Atlantique, les vaisseaux espagnols sont plus rémunérateurs). Pendant les guerres révolutionnaires, la moyenne augmente quelque peu : les raïs d'Alger font plus de 11 prises par an en moyenne pour un « chiffre d'affaires » annuel d'à peu près 160 000 piastres. Les Napolitains demeurent les principales victimes de la course algéroise mais les corsaires d'Alger prennent également des vaisseaux américains, hollandais, scandinaves ou espagnols. Le Registre des prises maritimes mentionne également l'attaque de trois navires tunisiens, entre 1810 et 1812, lorsqu'Alger et Tunis sont en guerre. Malgré les exhortations du sultan ottoman et le bombardement anglo-néerlandais de 1816, une course algéroise de moins en moins rentable perdure de manière presque anecdotique jusqu'à la conquête française en 1830.

*Guillaume Calafat*

✦ BARBARESQUES, BARBEROUSSE, DANSER, EULDJ ALI, GÈNES, KHAÏR-ED-DIN, LIVOURNE, MALTE, MARSEILLE, MORAT-RAÏS, TUNIS

### ÁLVAREZ AGUSTÍN (1633-1684)

Au début des années 1680, ce marin originaire de Vénétie est employé par Pedro de Arango, armateur de La Havane, comme maître de barque pour faire la traite entre les divers ports de l'île de Cuba. En mars 1683, il se voit confier par Arango, sous commission du gouverneur José Fernández de Córdoba, le commandement d'une barque longue, avec 50 hommes, armée en course contre les pirates anglais et français. Un mois après son départ, il capture une barque de contrebandiers anglais qu'il liquide à Baracoa. De là, il passe à la côte sud d'Hispañola où il s'empare d'un ketch de la Nouvelle-Angleterre,

venant des îles Roques et ramenant 17 flibustiers de la compagnie de William Wright et une douzaine d'Indiens qu'ils avaient capturés à Tucuyo, au Venezuela. Il conduit cette seconde prise à Santiago de Cuba, puis retourne vers Hispaniola où il capture cette fois une barque commandée par Roger Glover et affrétée par Benjamin Carvalho, marchand juif de Curaçao, qui se rendait dans cette île pour chercher sa famille et s'établir à la Jamaïque. Ce dernier promet aux hommes d'Álvarez une rançon de 22 000 pièces de huit que paieront ses coreligionnaires s'ils les mènent à Curaçao plutôt que dans un port espagnol. Les flibustiers espagnols, hormis leur pilote, acceptent cette proposition et obligent leur capitaine à renoncer à son projet d'aller faire juger cette troisième prise selon les règles à Santo Domingo. En route, vers l'île d'Aves, Álvarez tombe sur le capitaine Wright, auquel il donne la chasse, mais qui parvient à s'esquiver, puis il arrive à Curaçao le 19 août. Une fois dans l'île, il se heurte au gouverneur Jan Van Epercum et aux agents de la *West Indische Compagnie* (WIC) qui arrêtent deux de ses officiers et négocient ferme la libération de Carvalho, parvenant à abaisser la rançon à 3 500 pièces de huit. Entretemps, il apprend que Wright, montant une barque longue avec 25 hommes, l'a suivi. Les Néerlandais, qui connaissent bien le flibustier anglais avec qui ils ont souvent commercé, se sont bien gardés d'en informer l'Espagnol. En septembre, avec sa propre barque et sa prise, il affronte et repousse Wright qui est tué avec plusieurs de ses hommes. Après cet incident, ainsi que le paiement de la rançon de Carvalho et la restitution de la barque de Glover, le capitaine Álvarez, abandonné par la majorité de ses hommes, dont plus du tiers étaient néerlandais, est incarcéré sur ordre du Gouverneur.

Depuis la fin de la guerre avec l'Angleterre, il y a un va-et-vient constant entre la Jamaïque – dans lequel est impliqué l'ancien gouverneur Sir Thomas Modyford, chargé de pouvoir pour la WIC à la Jamaïque afin de recouvrer des esclaves menés par un flibustier anglais

et confisqués par les instances jamaïcaines en 1677 – et Vaughan (que Modyford conseille) qui emploie exclusivement Nicolas Esmit pour faire de la contrebande à Curaçao. Anglais et Néerlandais sont toutefois en compétition pour approvisionner en esclaves les colonies espagnoles. Cela n'empêche pas que les Néerlandais ne peuvent pas répondre à eux seuls à la demande; et c'est pourquoi la *Royal African Company* devient par Molesworth, son agent à la Jamaïque en quelque sorte, sous-contractante de l'*Asiento de los Negros*, dont le titulaire est alors Juan Barroso del Poso, lequel n'est en fait que le prête-nom de la firme néerlandaise des Coymans. Álvarez s'est non seulement attaqué à Carvalho (la communauté juive à Curaçao est alors fort importante, et plusieurs de ses membres sont impliqués dans la traite négrière), mais il a aussi tué William Wright, qui était très apprécié comme contrebandier dans l'île qu'il fréquentait épisodiquement depuis 1679. Il subit le ressentiment de la colonie néerlandaise et est remis prisonnier avec son navire au capitaine Edward Stanley, commandant de la barque royale *Boneta*, envoyé à cette fin de la Jamaïque par le gouverneur Lynch. Dès son arrivée à Port Royal, fin février 1684, il est reconnu coupable de piraterie et condamné à être pendu. Mais Lynch suspend la sentence en attendant de savoir si la caution qu'Álvarez avait fournie à la Havane avant de partir en course serait suffisante pour payer les dommages causés aux Anglais. Cependant, plusieurs Jamaïcains trouvent la situation intolérable. Ainsi, le capitaine Bannister, accusé de piraterie contre les Espagnols, est relâché par le grand jury de Port Royal, faute de preuve. Le colonel Molesworth, le successeur de Lynch, comprend bien la situation, et ayant reçu des preuves d'autres pirateries commises par Álvarez, fait porter contre lui de nouvelles accusations. À l'issue d'un second procès, le flibustier espagnol est reconnu coupable puis exécuté à Port Royal le 27 novembre 1684. Un décret du roi d'Espagne rendu en juin 1685, soit plus d'un an après la mort d'Álvarez, proteste contre

## AMON JEAN-HECTOR DE CAUPENNE, CHEVALIER D'

le traitement réservé à ce corsaire à Curaçao, et dénonce la trahison du gouverneur de cette île envers lui. Sans l'affaire Bannister, il est tout à fait possible qu'Álvarez eût été gracié comme le sera, en 1686, Mateo Guarín.

*Raynald Laprise*

➤ BANNISTER, FLIBUSTIERS, GUARÍN, LYNCH, MODYFORD, MOLESWORTH, PORT ROYAL, WIC

### AMON JEAN-HECTOR DE CAUPENNE, CHEVALIER D' (1662-17 octobre 1709, Brest)

Dit aussi le chevalier d'Arsague, Jean-Hector est fils cadet de Jean IV de Caupenne, baron d'Amon ou Amou, bailli et gouverneur du pays de Labourd et de Madeleine de Massion. Comme Jean Du Casse, le chevalier d'Amon commence sa carrière au sein des compagnies négrières et c'est l'expérience acquise en Afrique et en Amérique qui lui permet d'intégrer la marine du Roi, en 1691, avec le grade de capitaine de brûlot. Auparavant, les rôles d'équipage rochelais le désignent capitaine du *Saint-Louis* en octobre 1685 (41 hommes). Avec le vaisseau les *Jeux* et un brigantin, ce sont les trois premiers bâtiments de la toute nouvelle Compagnie de Guinée à appareiller pour l'Afrique avec, à bord, de quoi négocier pour 400 marcs d'or. À la mort du capitaine La Congérie, d'Amon prend le commandement de la petite escadre, apportant aux Antilles 600 Noirs et 140 marcs d'or. En septembre 1687, il commande le *Joly*, navire de la Compagnie à Rochefort (63 hommes), et retrouve Du Casse devant Commendo à la mi-janvier. Il s'agit encore d'un voyage triangulaire. Lors de l'expédition visant à s'emparer de Paramaribo, d'Amon commande la *Loire* de 30 canons dans l'escadre de Du Casse. Il n'est pas étonnant qu'en octobre 1690, il arme au Havre la *Favorite*, suivant de nouveau le Béarnais qui arme de son côté le *Solide*. Les deux bâtiments doivent rallier Brest pour joindre les deux vaisseaux de Dandenne, soit encore un armement mixte financé par le ministre Seignelay en personne et Job Forant. Mais la mort de Seignelay

interrompt cette opération de course. Officier du Roi, on le retrouve dans l'escadre de Des Augiers montant la frégate le *Séditieux*. Au large de l'Espagne, le 30 janvier 1692, il s'abat sur les marchands d'un convoi hollandais alors que les vaisseaux s'occupent des deux escorteurs, réalisant quatre prises. De quoi ne pas faire regretter au nouveau ministre, Louis de Pontchartrain, de l'avoir élevé au grade de capitaine de frégate au début du mois. C'est l'époque où Du Casse, devenu gouverneur de Saint-Domingue, propose une campagne de course en Guinée, où d'Amon et Duquesne auraient les premiers rôles, en se disant prêt à placer 20 000 l-t dans l'affaire. En fait, le Basque a pris le commandement de l'*Emporté* (ex-*Trompeuse*) de 600 tx, 44 canons et 230 hommes. Il gagne Saint-Domingue, le 14 novembre 1692, d'où il effectue deux campagnes sur la Jamaïque et La Havane, emmenant à chaque fois entre 100 et 120 flibustiers. Si la première tentative est un échec, la seconde est plus rentable malgré la fièvre jaune qui emporte 72 hommes et qui l'oblige à mouiller à proximité d'une petite île cubaine pour mettre son équipage à terre. Après un carénage au Cap, en mars et avril 1693, il retourne en course. De mai à septembre, deux bâtiments anglais sont capturés, dont le *Dragon*, quatre brigantins et un corsaire espagnol. Si, faute d'équipage, trois brigantins et un navire espagnol sont brûlés, le dernier brigantin est remis pour 2 400 l-t aux prisonniers et les deux vaisseaux britanniques sont revendus à leurs propriétaires avec les cargaisons. Se trouvaient à bord 10 000 l-t en argent, de l'indigo, du bois de campêche et du sucre. L'*Emporté*, qui convoie trois marchands, appareille pour la France en novembre; il est le seul secours envoyé par Versailles en deux ans. En octobre 1695, d'Amon est nommé dans l'escadre de Des Augiers pour commander le *Favori*. Il est donc partie prenante pour les trois prises réalisées à l'aller. La mission est abrégée puisqu'il revient à La Rochelle prendre le commandement de l'*Espérance* (58 canons, 400 hommes) dans l'escadre de Renau. Il appareille trois semaines avant l'escadre, à la

mi-mars, pour préparer la colonie domingoise et recruter des flibustiers. Un coup de vent ayant démâté ses deux mâts de hune, il n'arrive dans la partie française qu'au bout de deux mois de navigation pour tomber, à la hauteur de cap Saint-Nicolas, sur le *HMS Reserve* (*Her Majesty's Ship Reserve*). La poursuite s'engage jusqu'aux côtes cubaines sans résultat. Rejoint par le reste de l'escadre, il participe à cette campagne de course qui s'achève à l'île d'Yeu le 28 septembre 1696.

En juin 1696, l'armateur brestois Saupin a reçu l'autorisation de faire bâtir un vaisseau de 50 canons par Hubac et un de 40 par Blaise. Début décembre, le premier baptisé le *Mercur* est mis à l'eau, le *Triton* suit à un mois près. D'Amon prend le commandement du premier, Guérin celui du second en mars 1697. Dans cet armement, Saupin est associé à Dandenne qui croise avec une autre partie de l'armement (*Solide*, *Oiseau* et *Galatée*). Tous deux appareillent en avril pour se poster aux abords des caps Piñas et Saint-Ander. Une belle et courte campagne. À la fin du mois de juin, deux vaisseaux anglais dont le *Beffort*, entrent au Port-Louis pour y être démantelés. D'Amon est reconduit dans son commandement et, une fois les « frégates de force » carénées, il appareille le 17 août de Bertheaume. Le 3 septembre, le *Mercur* est de retour à Brest particulièrement malmené après un âpre combat avec deux Britanniques: un vaisseau de 76 canons et une frégate de 24 canons. Le *Triton* rentre en octobre, bredouille. La paix est proclamée.

En 1698, suite aux réparations versées aux Domingoïses par les armateurs de Pointis, un traité est passé entre les colons d'un côté et Aufroy et d'Amon, de l'autre, avec accord de la Compagnie de Guinée. Le contrat porte sur huit navires et une corvette qui doivent acheminer des esclaves à Saint-Domingue. D'Amon commande la corvette la *Mignonne* et gagne la Martinique avec une cargaison de « bois d'ébène », en août 1699. Il passe à Saint-Domingue d'où il part pour le golfe du Darien (janvier 1700). En février, il perd sa corvette

en pourchassant des forbans dans les eaux de Mansenille. Il n'en a pas fini avec l'Afrique. Le 18 avril 1701, il commande le *Poli* qui lève l'ancre de La Rochelle. Il ramène Aniaba, roi nègre « éduqué à Versailles » dans son pays mais surtout il fait construire le fort d'Issiny, entre juillet et septembre 1701. Il quitte Issiny le 23 septembre, est à Juda le 15 novembre et gagne Cayenne en février 1702, peu avant la reprise de la guerre. En 1704, il doit commander un vaisseau pour la course, le *Rubis*, de 600 tx et 60 canons, que Du Casse a fait bâtir au Port-Louis mais qui est réquisitionné par la marine. Il est fait capitaine de vaisseau à Brest (novembre 1705). Il commande l'*Atalante* dans le convoi de Du Casse en 1707 (44 canons et 250 hommes). De retour à Brest au début de septembre 1708, à l'instar de Chavagnac, il se voit refuser sa gratification tant qu'il n'aura pas reversé le produit du fret. Si fraude il y a eu, il ne pourra guère en profiter car il meurt un an plus tard, à l'âge de 47 ans. Il est l'exemple même de ces officiers qui appartiennent au réseau américain de Du Casse, et se révèlent souvent indispensables pour des missions au long cours où la course n'est qu'une activité parmi d'autres.

Philippe Hrodej

➤ BREST, DANDENNE, DES AUGIERS, DU CASSE, DUQUESNE, DUNKERQUE, FLIBUSTIERS, FORANT, LA ROCHELLE, LE HAVRE, POINTIS, RENAU D'ELISSAGARAY, SAUPIN, SEIGNELAY

### AMONT NICOLAS DIT GRÉNEZÉ

(? Guernesey-ap. 1686)

Nicolas Amont est originaire de l'île anglo-normande de Guernesey d'où son sobriquet de Grénezé ou Le Petit Grénezé (pour éviter la confusion avec le capitaine Jean Tocard). Il est mentionné comme capitaine flibustier dès 1676, participe aux armements du marquis de Maintenon et à celui de Nepveu de Pouancey en vue de s'emparer de Curassol en 1678. Il suit Grammont à Maracaïbo puis, l'année suivante, il sert de pilote sur les vaisseaux du Roi venus repêcher les canons après le désastre des îles

## ANDRESSON MICHEL DIT CAPITAINE MICHEL

d'Aves. En 1682, il commande une petite barque de 2 canons et de 40 hommes avec laquelle il pille plusieurs traités anglais sur les côtes du Honduras et de Campêche. Il se rend surtout célèbre par la prise de la frégate du roi de France la *Trompeuse* à l'île de Roatan (mai 1682). Ce bâtiment est sorti de la Jamaïque quelques jours auparavant sous les ordres d'un certain Bruyn avec 21 autres membres d'équipage pour être remis à l'agent ou au commissaire de la France à Hambourg après avoir chargé du bois de teinture au Honduras. Le forban s'empare de la belle frégate par la ruse en invitant son équipage à venir manger du lamantin à son bord. Entre ses griffes, la *Trompeuse* devient en quelques mois un redoutable vaisseau pirate. À la côte de Carthagène, Amont rencontre la barque longue de son compatriote le capitaine Tristan auquel il débauche la plus grande partie de ses hommes. Quand on lui demandait s'il avait une commission, il répondait en montrant son sabre et, d'un geste plus expressif, le plantait dans un morceau de papier en s'écriant : « Voilà ma commission ! ». En janvier 1683, il débarque à l'Île-à-Vache laissant le commandement de la frégate au sinistre Jean Amelin (Pierre Égron). Il ne sera jamais inquiété pour ses pirateries. Il participe à la prise de Campêche (juillet 1685) et continue à suivre fidèlement Grammont aux Honduras (septembre à février 1686) puis en Floride (mars à juin 1686). Lors d'une escale en Caroline, Amont laisse la barque qu'il montait jusqu'à présent et embarque sur le *Hardi* commandé par Grammont pour traverser l'Atlantique. Ce dernier lui confie le commandement d'une prise hollandaise, le *Harderin* d'Amsterdam, faite au large des Açores en octobre 1686, avec 18 hommes d'équipage. Séparé de son chef, on retrouve Amont à la Grenade, où le *HMS Mary Rose* capture son bâtiment après un très dur combat (novembre 1686). Le gouverneur de la Barbade restitue le vaisseau à ses propriétaires amstellodamois tandis qu'Amont regagne Saint-Domingue.

Jacques Gasser

— CARthagÈNE, ÉGRON, FLIBUSTIERS, GRAMMONT, GUERNESEY, ÎLES ANGLO-NORMANDES, LYNCH, MAINTENON, NEPVEU DE POUANCEY, SEIGNELAY, TARIN DE CUSSY, TOCARD, TRISTAN

### ANDRESSON MICHEL DIT CAPITAINE MICHEL (?-ap. 1691)

Contrairement aux affirmations de plusieurs auteurs, ce flibustier est bien un Français. En novembre 1682, il devient l'associé du capitaine Laurent de Graffe et reçoit son ancien vaisseau le *Tigre* de 26 canons et de 150 hommes, avec lequel il prend part à la prise de la Veracruz. En décembre 1683, il s'empare, devant Carthagène, d'une frégate de 40 canons et 250 hommes que de Graffe n'avait pu aborder. Au début de l'année suivante, Michel croise en vain avec la frégate espagnole la *Paz* devenue la *Mutine*, de 44 canons et de 200 hommes, de conserve avec le vaisseau de Laurent de Graffe devant La Havane (de Graffe est alité, son second, Brouage, le remplace). Le 19 mai 1684, Andresson s'empare de deux frégates hollandaises en traite : la *Ville de Rotterdam* et l'*Elizabeth*. Il les relâche sans leur faire de tort, du moins est-ce la version officielle. Il semble qu'une des frégates ait appartenu au vice-roi du Pérou. La moitié des 200 000 pièces de huit appartient aux Espagnols. Ce sont donc 300 000 l-t que Brouage et Andresson se partagent, le premier se rendant à Saint-Thomas, le second à Boston. En août 1684, Andresson radoube sa frégate en Nouvelle-Angleterre. Celle-ci est prise à tort pour la *Trompeuse*, commandée par Pierre Égron, mais Andresson est finalement lavé de tout soupçon de piraterie. Preuve en est de son intégrité, il paye ses vivres comptant. En juillet 1685, il revient au Petit-Goave avec 150 hommes qui n'ont pas voulu partir en mer du Sud. Les commissions octroyées par l'Amiral de France ont expiré le 18 mars. Le soupçonnant de vouloir retourner en course, Tarin de Cussy fait saisir son vaisseau et le désarme. Sans doute, le Gouverneur n'apprécie pas les relations équivoques du flibustier à l'égard des Anglais. De

plus, Andresson n'entretient pas de bonnes relations avec Grammont, fidèle de Cussy. La *Trompeuse* est adjugée 1300 écus à l'un des auxillaires du gouverneur « bien qu'il en valu trois fois plus », pour éviter un partage désavantageux avec le gouverneur général des Îles. Cussy récupère ainsi à bon compte la frégate qu'il utilise pour le commerce. Andresson, en fuite dans les bois, est retrouvé ainsi qu'une grande partie de son équipage par le capitaine Le Sage en partance pour le détroit de Magellan. Il suit donc le Bordelais dans sa campagne africaine. Contrairement à Le Sage qui désarme à Cayenne, Andresson, se rend sous le nom d'emprunt de Guillaume Mimbrat dans la baie de Samana. En route, il rencontre le capitaine Benjamin de Riez, commandant le *Prince Maurice* de La Rochelle, auquel il donne rendez-vous à Samana pour liquider son butin. Il commande une prise, le *Saint-Nicolas* de Flessingue, peut-être le brûlot renommé le *Favori*. Le 19 mai 1686, il rejoint le capitaine Bannister à Samana. Après la destruction de la frégate de Bannister par les Britanniques, c'est le début d'une errance de deux années le long des côtes de Nouvelle-Espagne. Le 14 novembre 1688, le bourg d'Acaponeta est pillé. Mais ce n'est que six mois plus tard, qu'ayant enfin les vivres suffisants, les forbans font route pour la mer du Sud (83 hommes). Le 16 novembre, Andresson croise la route du *Bauden*, sous les ordres du capitaine John Cribb, de l'*East India Company*, qui se rend à Bombay. Les trois abordages tournent à l'hécatombe. Les rescapés démettent Michel Andresson de son commandement, et élisent à sa place François Rolle (ou Frantz Rools). Andresson se sépare du gros de l'équipage aux îles Galápagos en décembre 1689 avec huit de ses derniers fidèles. D'après François Martin, directeur du comptoir de Pondichéry, ce petit groupe aurait réussi à passer en Cochinchine puis au Siam en 1691.

Jacques Gasser

➤ BANNISTER, *BOSTON*, EGRON, FLIBUSTIERS, GRAFFE, GRAMMONT, LE SAGE, *PETIT-GOAVE*, ROOLS, TARIN DE CUSSY

## ANGENARD GUILLAUME-MARIE

(Saint-Malo 1776-Saint-Servan 1837)

C'est grâce à ses Mémoires publiés en 1890-1892 par un de ses descendants que nous connaissons la carrière de cet étonnant corsaire. Dernier né d'une famille modeste de sept enfants, son père Jacques est un soldat invalide et sa mère, Anne Charlotte de Lisle, une domestique. Ses débuts s'apparentent à ceux de Robert Surcouf. C'est en effet à partir de 1790 qu'il fait son apprentissage dans l'océan Indien : négrier sur le *Bon Ménage* (en compagnie de son frère Denis), la *Peggy*, le *Sans-Culotte* (traite illégale) et le *Navigateur*, il est corsaire sur le *Cerf* (devenu la *Revanche*), l'*Amphitrite* de François-Thomas Le Même et le *Va-Tout* avant de rentrer en France sur un navire de l'État, la *Seine*, en 1798. Au cours de ces neuf années, il exerce à peu près toutes les fonctions possibles à bord d'un bâtiment : construction, intendance, mâturation, observation, conduite de l'équipage, etc. Il participe à quatre combats dont le dernier sur la *Seine*. Il prend part à la capture de onze bâtiments dont celle d'un galion espagnol pris par l'*Amphitrite* près du cap de Bonne-Espérance. Il est fait prisonnier à deux reprises : en 1794 sur la *Revanche* – ce qui lui vaut dix-huit mois de captivité à Calcutta – puis en 1796 sur le *Navigateur*, mais il réussit à s'évader à la nage.

Rentré en France, il épouse Jeanne Rendu, une marchande. Le couple habite Saint-Servan où naissent trois garçons et deux filles. Angenard fait la course dans la Manche sur la *Providence* et le *Héros* de René Rosse ainsi que sur l'*Hirondelle* et l'*Aventurier*. En 1803, il est nommé capitaine de la *Magdeleine*. Entre 1798 et 1803 il participe à cinq combats et à la prise de huit navires dont la *Naïade* capturée à l'abordage. Il est fait prisonnier à trois reprises notamment à l'issue du violent combat entre l'*Hirondelle* et le *Télégraphe*. Conduit en Angleterre, il vole un bateau de plaisance et débarque à Cherbourg en mars 1799. Fait prisonnier sur le *Héros*, il tente une nouvelle évasion en faisant un trou dans les latrines du ponton anglais.

## ANGO JEAN

Sous l'Empire il repart dans l'océan Indien avec la *Caroline*, commandée par Nicolas Surcouf, qui lui confie la prise le *Fame*. Il passe ensuite sur le *Gustave* dont il est le second. Il prend part à cinq prises et trois combats. Après six mois de captivité à Madras puis en Chine, il est transféré en Angleterre où il reste sur les pontons de 1806 à 1810. Il tente de s'enfuir à six reprises avant de voler un cutter avec lequel il rentre à Port-en-Bessin. Il est capitaine de la *Vénus* en 1810, lieutenant sur la *Miquelonnaise* de Pradère-Niquet en 1812, puis capitaine du *Spéculateur* en 1813 : cinq prises et cinq combats marquent cette période où il est blessé deux fois sur le *Spéculateur*. Fait prisonnier sur la *Vénus* et sur le *Spéculateur*, il fait encore trois tentatives de fuite dont seule la dernière réussit.

En une vingtaine d'années, il présente un bilan corsaire exceptionnel : dix-sept combats, vingt-neuf prises et huit années de captivité au total. Il a manqué une dizaine d'évasions mais en a réussi cinq. Il a reçu trois blessures dont la dernière a été très grave. Il n'obtient aucune décoration mais bénéficie finalement, en 1820, d'une petite pension pour ses blessures. Après neuf voyages au commerce vers l'Île de France à partir de 1817, il cesse de naviguer en 1833 et décède quatre ans plus tard. Peut-on cependant parler de fortune en 1817 dans la mesure où il figure au 487<sup>e</sup> rang sur la liste des contribuables servannais ?

Alain Roman

➔ ÎLE DE FRANCE, LE MÊME, SURCOUF *Nicolas*, SURCOUF *Robert*

### ANGO JEAN (c. 1480, Dieppe-1551)

L'aïeul, anobli par Charles VI en 1408, était déjà banquier à Rouen, quant au père, qui s'établit à Dieppe en 1463, il est marchand, armateur et expédie, dès 1508, des navires vers Terre-Neuve, découverte par les marins normands deux ans auparavant. Jean Ango reçoit une excellente éducation dont les cours de Pierre Desceliers, prêtre d'Arques et véritable fon-

dateur de l'enseignement d'hydrographie en France. Il prend la suite des affaires de son père qu'il fait fructifier. Les bénéfices sont largement suffisants pour devenir grenetier et contrôleur du magasin à sel de Dieppe. De 1512 à 1540, il est receveur du domaine de l'archevêque de Rouen, Ambroise II, seigneur de Dieppe, office qui fait de lui par extension le vicomte de Dieppe. En 1527, il est élu conseiller au corps de la ville. Ambroise II le fait connaître à la Cour. En récompense de ses services, il sera désigné comme capitaine du château de Dieppe, en 1534, puis lieutenant de l'Amiral de France, en 1536. Cette accumulation de titres ne doit rien au hasard. Jean Ango réussit à constituer un syndicat financier qui, par le système de la commandite, dirige toute la vie économique de la ville de Dieppe comprenant l'activité maritime et plus spécialement l'armement de navires corsaires.

Partisan d'une mer libre, il s'oppose à la bulle d'Alexandre VI (1493) et au traité de Tordesillas (1494) partageant le monde entre Espagnols et Portugais. Une première solution consiste à profiter des temps de guerre pour obtenir des lettres de marque. En 1523, Jean Fleury, à la tête d'un groupe de navires dieppois, s'empare de plusieurs navires de la flotte espagnole transportant une partie des trésors pillés par Hernan Cortès au Mexique. Une deuxième solution est de pratiquer la contrebande. En ce domaine, les contrevenants encourraient une seule sentence : la mort. En 1529, la capture de la *Marie* permet à Jean Ango d'obtenir, en 1530, de nouvelles lettres de marque de François I<sup>er</sup> contre le Portugal. L'armateur dieppois arrête les navires portugais se rendant vers les Flandres, fait saisir les biens des marchands lusitaniens dans les ports français, arme une vingtaine de navires sillonnant les eaux ibériques de l'Atlantique et la zone d'approche du Fayal. Les dégâts sont suffisants pour que le roi du Portugal, Jean III, fasse intervenir l'empereur Charles Quint auprès du roi de France, et obtienne l'appui de l'Amiral de France, Philippe Chabot, contre 10000 cruzados et une luxueuse tapis-

serie. Philippe Chabot est alors au faite de sa puissance, étant aussi amiral de Bretagne et de Guyenne puis capitaine de Brest; ayant de fait droit de regard sur les mers du Ponant. L'affaire se termine par l'accord de Fontainebleau du 11 juillet 1531, selon lequel le vicomte de Dieppe obtient 60 000 l-t dont il remet le quart à Jean Chabot associé dans l'affaire. Il y a certainement un rapport direct avec la liberté de commerce revendiquée par les Français sur les côtes du Brésil. Entre 1513 et 1530, vingt-deux navires du port de Guimaraes sont capturés pour un butin équivalent à l'impôt levé sur les draps à Lisbonne, un des plus importants du pays. Jean III évoque trois cents prises en 1531. Le tribunal de Bayonne estime la valeur des prises effectuées par les armements de Jean Ango, entre 1520 et 1540, à plus d'un million de ducats – soit la valeur du quinto reçu par Charles Quint des Indes en cinq ans – la perte totale allant à 2 millions de d. – soit 50 % du quinto sur les vingt années. En réalité, le coût est supérieur pour le Portugal puisqu'il lui faut armer des escadres de protection au Brésil et en Afrique (le surcoût est estimé à plus de 16 %). Ces dépenses supplémentaires amènent les autorités lusitaniennes à envisager l'abandon de places marocaines. L'homme est d'autant plus dangereux qu'il débauche les pilotes qui ont servi les Portugais, comme Leone Pancaldo, de Savone, pilote de Magellan. Dans le butin, les cartes marines et les instruments de mesure sont particulièrement recherchés. La course va de pair avec l'élaboration d'une stratégie commerciale à long rayon d'action.

À défaut d'un chiffrage précis, la fortune de Jean Ango paraît colossale. Il se fait construire sur les quais de Dieppe, un somptueux hôtel en bois, « La Pensée », nom d'un des navires de son père où il reçoit le Roi, en 1535. Il construit sur son fief de La Rivière, à Varengueville-sur-Mer, un manoir de style Renaissance. Il paye sans doute la construction du trésor – aujourd'hui la sacristie – de l'église Saint-Jacques de Dieppe dont une fresque, située au-dessus de l'entrée, rappelle qu'il a financé, non seulement, par-

tiellement les deux dernières expéditions des frères Verrazzano, à la recherche du passage du Nord-Ouest, entre 1524 et 1526, mais aussi, et cette fois totalement, plusieurs expéditions vers l'Océan Indien. En 1529, Jean et Raoul Parmentier, à bord du *Sacre* et de la *Pensée*, s'élancent vers le sud et atteignent Sumatra. Les frères y laissent leur vie et la faiblesse du bénéfice décourage toute nouvelle tentative. Pierre Grignon, leur compagnon, publie les œuvres de Jean Parmentier au retour d'Indonésie en 1531. Moins de deux décennies après une prise très incertaine par Alfonso de Albuquerque, il est possible d'imaginer que la corso-piraterie aurait dans un premier temps été à l'ordre du jour parallèlement au commerce, la zone étant interdite à la France.

En dehors de ces expéditions, l'armateur dieppois poursuit ses activités de contrebande. Désespérant de recouvrer ses pertes qu'il estime à 250 000 ducats, il prépare des armements, envoyant ou prévoyant d'envoyer seize navires devant Madère. Jean III donne ordre à son émissaire de racheter discrètement cette lettre de marque tout en soudoyant l'Amiral de France. En tant que lieutenant de ce dernier, Ango ne peut déceint désavouer son maître et le rachat a lieu pour 60 000 ducats avec interdiction de fréquenter les eaux sises au-delà des lignes des amitiés. Cela n'est pas suffisant pour empêcher longtemps l'armateur normand de reprendre ses voyages. Dès 1532, Ango expédie cinq navires en Afrique! Mais les Portugais veillent. En 1532, l'*Alouette* et la *Musette* revenant de Guinée et du Brésil sont capturées. Entre 1532 et 1536, c'est au tour de la *Michelle* de subir le même sort, suivie, en 1537, par le *Petit Lion*. Dès 1536, Ango reçoit de nouvelles lettres de marque contre le Portugal. Au lendemain de la mort de Philippe Chabot, le 3 février 1544, François I<sup>er</sup> l'autorise à user de ces lettres. Mais pendant ce temps, l'armateur ne reste pas inactif. Il serait à l'origine de la constitution d'une escadre de corsaires comportant plusieurs navires normands qui, en 1537, se lance à la poursuite de la flotte espagnole avec l'espoir de mettre la

main sur les richesses des colonies. L'ensemble est divisé en trois escadres : une arrière-garde croise aux abords de Séville, une douzaine de bâtiments se lancent à la poursuite de la flotte espagnole : ils capturent neuf unités au large des Canaries. Les derniers bâtiments sont placés en embuscade aux Açores. Aux côtés de Jean Fleury et Sylvestre Billes, d'autres corsaires se font connaître à l'époque tels les Dieppois Jean Fain et Jacques de Saint-Maurice. À l'inverse, on sait moins que le découvreur Jean Verrazano, qui a pour projet de trouver une nouvelle route pour la Chine (1524), reçoit l'ordre de courir sus aux Espagnols durant la traversée et que l'on compte sur le montant des prises pour dédommager les intéressés à l'armement. Ce sera d'ailleurs le cas. En effet, lors de la seconde et fatale expédition qui s'arrête au Brésil, l'amiral Chabot est cette fois directement intéressé : les ordres sont identiques. Cette course est liée aux stratégies de découverte et aux circuits commerciaux ainsi générés. Dans ce contexte, Jean Ango fait figure de grand entrepreneur capable d'armer une douzaine de corsaires, redoutable armée.

En 1542, Ango est commis par le Roi pour négocier une trêve pour la pêche aux harengs et reçoit les pouvoirs nécessaires pour délivrer des sauf-conduits. Le Roi sait qu'il peut compter sur l'armateur. Lorsqu'en 1543, Henri VIII s'allie à Charles Quint, François I<sup>er</sup> prépare, à partir du Havre, une invasion de l'Angleterre à moins qu'il s'agisse de reprendre Boulogne. Les finances et une partie des navires sont fournies par Ango, seigneur de la Rivière. En 1544, pour l'armement de la flotte, qui compte cent vingt vaisseaux et vingt-cinq galères, le Dieppois s'occupe de l'avitaillement des bâtiments et fournit une quinzaine de vaisseaux, ce qui représente une avance de fonds considérable et très risquée. La paix est signée deux ans plus tard avec le traité d'Ardes après un affrontement sans lendemain (bataille du Solent). Le butin est inexistant et le roi François I<sup>er</sup>, qui n'a pas les moyens de le rembourser, meurt en 1547 laissant à Henri II une dette de plus de 40 millions de livres. La conférence de Bayonne n'a pu aboutir d'autant

plus que François I<sup>er</sup>, devenu le beau-père du roi du Portugal et son débiteur, interdit la navigation au Brésil et en Afrique : véritable désastre pour les armateurs normands alors que, d'après l'ambassadeur vénitien Giustiniano, plus de deux cents navires étaient entreposés en 1535 à Rouen. Outre le caractère envieux et arrogant de Jean Ango, son goût pour les constructions coûteuses lui attire bien des ennuis auprès de ses associés, qui en viennent à le poursuivre. Une première action est entamée, en 1548, par l'armateur de la *Marie* qu'il avait omis de rembourser. En 1549, il est jeté en prison ; heureusement, le Roi intervient pour le libérer. Ruiné, réfugié au château de Dieppe, le plus célèbre des Dieppois y meurt en 1551.

Éric Barré et Philippe Hrodej

→ BAYONNE, BILLES, BOULOGNE, BREST, FLEURY, LE HAVRE, LISBONNE, SÉVILLE

### ANSTIS THOMAS (?-1723)

C'est en 1718 que Thomas Anstis commence à faire parler de lui, depuis New Providence à bord d'un sloop nommé le *Buck* destiné, selon Woodes Rogers, à chasser les pirates. Avec lui, cinq autres flibustiers se préparent à s'emparer du navire, dont Howell Davis, Denis Topping, qui sera tué en tentant de dérober un navire portugais le long des côtes brésiliennes et Walter Kennedy, qui sera pendu à Execution Dock. Cette conspiration des six est à l'origine de bien des rebondissements dans l'histoire de la piraterie de cette époque. Anstis joint son destin à celui de Davis, puis de Bartholomew Roberts. Il accompagne ce dernier dans ses courses à Terre-Neuve et aux Antilles et s'apprête à le suivre en Afrique à bord de son brigantin, de 18 canons, la *Bonne Fortune*. Mais, à quelque 400 lieues des côtes, son équipage le convainc de rebrousser chemin en pleine nuit. En 1721, il est présent aux Antilles où il multiplie les petites prises. Des trois ou quatre navires saisis, l'*Irwin* de Cork (capitaine Ross), qui mène des provisions de bouche à la Martinique, a fait

l'objet de cruautés qui ont particulièrement marqué les esprits (maltraitements et viol collectif à l'encontre d'une passagère). Les forbans attendent un gros coup qui survient, en avril, avec la capture du *Morning Star*. Ce bâtiment a quitté la Guinée à destination de la Caroline. En dépouillant un marchand qui se rendait de la Barbade à New York, le négrier est désormais armé de 32 canons avec une centaine d'hommes. John Fenn est élu capitaine. Anstis, bien que le plus âgé et expérimenté des officiers, préfère conserver son navire, plus léger et meilleur de voiles. Les deux capitaines doivent gérer les dissensions qui menacent de tourner à la mutinerie. Nombre d'hommes estiment être à bord sous la contrainte. Ils finissent par rédiger une pétition adressée au roi d'Angleterre, qui est transmise à un marchand trop heureux de s'en tirer à si bon compte. Parmi les quelques volontaires à gagner Londres, le charpentier John Phillips qui est pardonné mais redeviendra pirate comme capitaine du *Revenge* (il sera décapité en 1724). À noter que les exactions commises sur l'*Irwin* n'ont pas été prouvées. En outre, les pirates n'auraient pu prétendre à aucune clémence si de telles atrocités avaient été commises. Déterminés à attendre la réponse, les pirates se cachent dans une île déserte de la côte méridionale cubaine. Neuf mois passent, le capitaine Johnson a montré de quelle façon les repentis s'occupent en attendant le retour de leur supplique, notamment en simulant leur procès en dansant. En août 1722, ils apprennent que le pardon leur est refusé. Ils décident alors de renouer avec leur ancienne vie. Le *Morning Star* s'échoue à Grand Caïman; une partie de l'équipage est embarquée sur la *Bonne Fortune*. Or celle-ci doit couper ses câbles et s'enfuir à l'arrivée de deux vaisseaux de guerre, l'*Hector* et l'*Adventure*. Anstis ne s'en sort que grâce à la légèreté de son navire et à ses rames. Les 40 forbans restés sur le *Morning Star* sont retrouvés pendus sur l'île. Anstis fait plusieurs prises qui sont systématiquement détruites. Il répare son brigantin sur une île de la côte hondurienne

d'où il appareille en décembre 1722. Johnson montre comment une escadre se reconstitue très rapidement. Fenn retrouve le commandement du grand navire marchand du capitaine Smith qu'on équipe de 24 canons et auquel on joint un sloop irlandais. Encore faut-il les caréner. À Tabago, Fenn, le manchot, a désarmé son navire lorsque le vaisseau *Winchester* apparaissait. Avec cinq de ses comparses, il sera exécuté à Antigua en mai 1723. Anstis s'échappe encore mais parmi son équipage, les nouveaux embarqués veulent en finir avec ce jeu du chat et de la souris. La mutinerie tournera au double meurtre: Anstis et son quartier-maître sont assassinés dans leur hamac. D'autres de ses fidèles sont mis aux fers, une douzaine seront exécutés à Curassol également en mai.

Philippe Hrodej

➤ DAVIS, FLIBUSTIERS, HOWELL, *NEW PROVIDENCE*, ROBERTS, ROGERS

#### ANTHON NICOLAS PÈRE (v. 1713, Morlaix-1780)

Corsaire de Morlaix, peut-être d'origine hollandaise, il attache son nom, à l'époque de la guerre de Succession d'Autriche, aux succès audacieux qu'il remporte à bord du petit corsaire de 30 tx, 2 canons et 6 pierriers la *Comtesse de Lamarck*, armé par Mathurin Cornic, sans doute l'un des plus prestigieux corsaires de Morlaix. En septembre 1745, il capture ainsi un navire de 200 tx, le *Canard* de Londres, la *Sarah* en avril 1746 (100 tx) ou le *Roi George* (120 tx) en mai de la même année. Ce dernier vient de Charleston chargé de gayac, d'ébène et de riz. Mais Nicolas Anthon est également resté dans les mémoires en raison de son tempérament violent: la *Comtesse de Lamarck* est le théâtre d'une baraterie en septembre 1745. Un conflit financier avec l'armateur – l'équipage demande le paiement du solde de l'avance perçue à la fin de sa course – dégénère en raison de l'attitude du capitaine: « ce chef nommé Nicolas Anthon les a traités avec toute l'inhumanité dont

l'homme le plus cruel et le plus féroce peut estre capable. Depuis les quinze ou vingt derniers jours de course qu'ils ont fait, Hanton a esté yvre nuit & jour. Anthon est violent et furieux dans le vin, il avoit toujours ou le bâton levé, où le pistolet à la main contre quelqu'un de l'équipage, tantôt il prenoit l'un par les cheveux, le terrassoit et traînoit, tantôt il assoit un autre à coup de bâton ou de sabre. En sorte qu'il n'y en a pas un seul (...) qui n'ait senti sans sujet ni raison les effects de ses violences et qui n'ait été plusieurs fois au péril de sa vie avec ce furibond.» L'amirauté est donc saisie de l'affaire suite à la plainte de l'armateur et, en dépit d'un jugement qui leur est défavorable, une partie de l'équipage refuse de réembarquer sous le commandement d'Anthon. Une conciliation met finalement fin au conflit. Les marins incarcérés acceptent de reprendre la mer contre leur liberté. «Les plaintes par eux fait contre leur capitaine ne sont pas aussi graves qu'ils le disoient, cependant, le capitaine a mal agy à cet égard mais le tout a esté pacifié par l'intermédiaire du Sieur Jogues, l'un des meilleurs négociants qui s'est livré de la façon la plus gracieuse, et comme l'un des plus forts associés en cet armement, à obliger l'armateur de ce corsaire à rendre à l'équipage un tiers de leur avancement et à se désister de ses sentences qu'il avoit obtenues». Malgré cet incident, Mathurin Cornic n'enlèvera en rien sa confiance à Nicolas Anthon dans les années suivantes. De 1745 à 1747, Anthon effectue de nombreuses sorties presque toutes fructueuses. Les prises sont menées ailleurs qu'à Morlaix dont les registres ne portent que douze terrissages et cinq rançons. Nicolas HéLOURY de Brehat lui succède sur la *Comtesse de Lamarck*. Anthon, qui aurait été anobli par Louis XV, est l'un des plus fidèles capitaines de la société Cornic.

Olivier Levasseur

☛ CHARLESTON, CORNIC, MORLAIX

**ANTHON OU AUTHON JEAN-NICOLAS**  
(9 juillet 1747, Morlaix-23 avril 1790,  
Morlaix)

Ce Morlaisien est le fils de Nicolas, «un des meilleurs corsaires de la guerre de Sept Ans», et de Marie Le Gourhant. Il épouse, le 14 janvier 1777, Elisabeth Thériauld ou Terio – née à Saint-Joseph en Acadie, en 1752 et entrée en France en 1763 – dont il aura cinq enfants. Reçu capitaine marchand à l'amirauté de Morlaix le 20 juillet 1771, par ordre du Roi du 19 avril, il commande durant la guerre d'Indépendance le corsaire la *Magdelon-Henriette*, de Morlaix (60 tx), qui prend la mer le 16 novembre 1778 et est capturé le 7 janvier 1779, alors qu'il venait de prendre un chasse-marée. Il est fait lieutenant de frégate «pour la campagne» car il est «avantageusement connu pour son expérience», pour sa prise de commandement du *Comte de Guichen*. Sa police d'armement du 1<sup>er</sup> mars 1781 a été conservée. Il en ressort que cette goëlette à clin, d'environ 70 tx, est armée de 12 canons de 4 livres, de 4 obusiers de même calibre et de 10 pierriers; le tout servi par 70 hommes. Le navire est armé pour deux mois «à la flibuste» par «Jean Diot et compagnie» de Morlaix qui acquiert 19/50<sup>e</sup> du montant et la même participation pour J. Torris de Dunkerque. Parmi les actionnaires on relève encore Jean-Nicolas Anthon pour 3/50<sup>e</sup> et le parrain, comte de Guichen, pour 1/50<sup>e</sup> soit 1 000 l-t. Il fait rançonner douze anglais pour 12 600 guinées. Le corsaire est capturé par la frégate *Aurora* le 4 mai 1781, alors qu'il revient en France pour y débarquer ses otages. Amené en Angleterre le 7 mai, il est emprisonné à Falmouth. Il y cache les originaux des billets de rançon (pour 562 670 l-t) et remet les tripliqués. Embarqué sur le parlementaire *Indian Prince* le mois suivant, il débarque à Cherbourg puis est employé par la Marine royale à Brest, non sans avoir déposé les billets à Morlaix. Ces derniers sont renvoyés en Angleterre où l'on conteste les paiements. «L'affaire se poursuit, mais sans le secours du gouvernement». Ils ne

sont sans doute pas honorés. À Dunkerque, il commande l'*Éclipse* de 200 tx, armée de 18 canons et 130 hommes, pour une première campagne (novembre 1781). L'*Éclipse* quitte de nouveau Morlaix sous son commandement, en février 1782, et fait une prise. Il revient après-guerre à Morlaix naviguant en droiture pour Saint-Domingue (mai 1786-février 1787). En septembre suivant, il prend à Nantes le commandement de la *Laitière*, de Morlaix, armée par Mathurin Hamelin pour Saint-Christophe. De retour en France en janvier 1788, il reste inscrit au commerce et part pour Nantes en août. Il meurt chez lui en 1790. Le registre du commissariat porte l'épithète « C'est une perte de toutes les manières ». Sa veuve, Elisabeth, résidente à Morlaix en mai 1791 est éligible pour un secours destiné aux Acadiens.

Olivier Corre

➤ BREST, DUNKERQUE, MORLAIX, NANTES, TORRIS

### ARANA MARTÍN DE (?-1644)

Issu d'une grande famille d'armateurs de Bilbao, il est, du point de vue de la Couronne, l'armateur idéal. Riche, propriétaire de forêts à proximité des chantiers navals, doté d'une bonne expérience des bateaux et de la navigation, Martín de Arana possède en outre des forges, afin de fabriquer des ancres, des clous et des armes. Dans les années 1620 et 1630, il est l'un des armateurs les plus prisés de la monarchie hispanique. Sa femme, Agustina de Zubiaur, n'est autre que la nièce de Pedro de Zubiaur, armateur, corsaire et général d'escadre bilbanais. À la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et au début du XVII<sup>e</sup> siècle, la piraterie se développe aux Antilles et fait affluer les propositions spécifiques de particuliers à Madrid. L'examen d'un des contrats (*asientos*) signés entre le Roi et Martín de Arana permet d'entrer de plain-pied dans les logiques sociales mettant en contact la bureaucratie et le monde de l'armement sous la pression de la course et de la piraterie. En 1625, Martín de Arana propose au Roi la construction de six galions.

Conseillé par sa *Junta de armadas*, le monarque accepte les modalités de l'*asiento*. Tandis que la construction touche à sa fin, un différend survient entre d'un côté, Martín de Vallecilla, capitaine général de l'escadre de Cantabrie et, de l'autre, Martín de Arana soutenu par Domingo Ochoa de Irazagorria, inspecteur des armées, et Aparicio de Recalde y Hormaeche, pourvoyeur des armées. Arana réclame le remboursement de divers gréments qu'il a fournis sous toute réserve. L'Amiral Vallecilla, qui a mené l'enquête, consigne, dans son rapport, certaines imperfections, notamment à propos des ancres, et remarque que le grément ne provient pas exclusivement de Calatayud (Aragon). Néanmoins, les membres de la *Junta de armadas* ne confirment pas son verdict. Ces rapports contradictoires sont pour l'essentiel le jeu des liens personnels. Il est possible de réinterpréter les événements. Dès le début du XVI<sup>e</sup> siècle, les Ochandiano, les Aróstegui, les Irazagorria, les Recalde et les Lezama sont apparentés, travaillent ensemble et/ou se succèdent aux hautes charges des institutions de commerce de l'Atlantique espagnol. Alors qu'Arana considère d'emblée Domingo Ochoa de Irazagorria, également de Bilbao, comme un ennemi, les relations entre les deux hommes s'améliorent : ils partagent la responsabilité des levées d'équipage et ont intérêt à oublier leurs ressentiments personnels. Une étroite collaboration s'ensuit. Recalde, également de Bilbao, proche parent du vice-Amiral de l'*Invincible armada*, comme Ochoa de Irazagorria, appuie le projet d'Arana. La *Junta de armadas* reste donc sourde aux suggestions de Vallecilla, car les trois Bilbanais et leurs parents, amis, et compatriotes, tels que les Aróstegui, à Madrid, n'ont de cesse de défendre le projet de l'armateur. D'autant plus qu'Arana a les moyens de remercier ses collaborateurs. Dans ce type d'*asientos* signés avec le Roi, figure habituellement une clause où sont indiqués le nom du capitaine de l'escadre et une liste de personnes à élire pour l'occupation de certains postes. Il est évident que l'avis du responsable de la construction de la flotte n'est

pas négligeable dans ces prises de décisions. Cela permet la création d'une clientèle. Dès 1618, un certain Juan de Aróstegui, de Bilbao, sans doute parent de Martín de Aróstegui, est d'ailleurs proposé au poste d'*alguacil de mar de la escuadra de Vizcaya* (officier de mer de l'escadre de Biscaye).

En 1629, Arana doit encore encaisser 4000 ducats du roi. Une fois encore, la *Junta* déclare qu'Arana a œuvré avec beaucoup de zèle, à la satisfaction de tous, perdant même de son argent. Il est juste que le *contador mayor* du Roi lui paye son dû. Mais l'argent n'est pas tout. En 1631, le Roi nomme Arana surintendant et capitaine de guerre des soldats résidant dans les Quatre Villes de la côte, en Cantabrie. L'année suivante, Arana signe un nouveau contrat avec Philippe IV pour la construction de neuf galions supplémentaires qui doivent servir sur la *Carrera de Indias*. Plus tard, en 1638, il fait construire cinq galions de plus de 650 tx dans les chantiers navals de Zorroza, dans la ria de Bilbao, pour le compte du Roi. Quelques-unes des pratiques et des intérêts qui lient armateur, officiers royaux et monarque apparaissent clairement. Tout d'abord, il est évident que la *Junta* et les amis d'Arana au service du Roi prédisposent ce dernier en faveur de l'armateur. Cela incite le monarque à le récompenser. Les services rendus dans la sphère économique lui ouvrent les portes de la carrière militaire et politique, puisqu'outre son activité d'armateur, Arana obtient un poste dans l'administration de la guerre, fonction qu'il peut mettre au service des membres de son réseau de sociabilité. La course, la piraterie comme la guerre traditionnelle activent cette logique sociale et permettent ainsi l'extension et l'accroissement de la puissance d'un réseau d'armateurs-marchands-guerriers.

Jean-Philippe Priotti

➤ BILBAO, ZUBIAUR

## ARIFAT PAUL D' (1746-?)

Originaire du Languedoc, il se fixe à l'Île de France en 1767, avec le probable soutien de Samuel Missy, négociant à La Rochelle, ou de correspondants parisiens, rien n'étant vraiment assuré à ce sujet. En 1776, propriétaire d'une petite goélette de 60 tx, l'*Heureux*, il se livre au cabotage entre cette île et l'île Bourbon. De fructueuses affaires lui permettent d'acquérir deux plus grands bâtiments dès 1778, la *Cybèle* et le *Nécessaire*, poursuivant des opérations d'armement dans ce même espace. De 1779 à 1783, il arme vingt-trois bâtiments dont deux corsaires, le *Sainte-Anne* et le *Salomon* en 1780, et trois demi-corsaires, le *Triton*, en 1779, le *Baron de Montmorency* et l'*Eugénie* en 1782. Cette même année il arme, en guerre et marchandises, le corsaire *Sainte-Anne* et achète la *Rosalie*, corsaire venu de France, pour l'affecter au commerce d'Inde en Inde (autrement dit à une forme de cabotage dans l'océan Indien). Les résultats financiers des opérations corsaires ne sont pas connus, mais ont été assurément très irréguliers. En 1780, les avoirs de Paul d'Arifat ne lui permettent pas d'armer en course le *Salomon*, mais les prises, dont on ignore l'importance, l'autorisent à rembourser rapidement ses créanciers. Avec le retour de la paix qui marque la fin des opérations navales dans l'océan Indien, il interrompt les armements en course et opte, dès 1782, pour une nouvelle orientation commerciale. Dans la mesure où les Mascareignes manquent de produits asiatiques – soieries, thé, nankin – il affrète des bâtiments pour aller en chercher en Chine: trois en 1782 – à savoir le *Notre-Dame des Carmes*, le *Ville d'Orient*, le *Ville de Vienne* –, quatre l'année suivante – l'*Astre d'Europe*, l'*Hippopotame*, le *Pacifique* et le *Comte de Saint-André* – dont deux en association avec le comte de Proli, représentant de la Compagnie de Trieste envoyé à l'Île de France par Willem Bolts en 1782.

Parallèlement à ces affaires, Paul d'Arifat lance des travaux au Port-Louis pour la réparation navale et entreprend, en même temps, de fournir

des «noirs de marine» à l'armée navale aux ordres du bailli de Suffren. Par ailleurs, d'Arifat se trouve également à la tête d'une grande entreprise d'élevage, avec un troupeau de plus de mille têtes, dans le quartier de Rivière-Noire. Incapable de faire face aux échéances résultant des nombreux emprunts effectués pour engager ces opérations, il obtient un crédit de 600 000 l-t sur la demie du tiers revenant à l'État dans le produit de la prise du *Grand Duc de Toscane* en 1782. Toujours à court d'argent, il persuade un consortium de négociants, parmi lesquels figurent Charles Pitot et Janvier Monneron, de lui acheter une partie des marchandises qui doivent arriver de Chine. À la fin mars 1784, non seulement les marchandises ne sont toujours pas livrées mais les créanciers apprennent la fuite de Paul d'Arifat qui a réussi à emprunter près de 590 000 l-t à la Caisse des Invalides de la Marine. Nous perdons également ici la trace du brasseur d'affaires.

*Gilbert Buti*

➤ ÎLE DE FRANCE, LA ROCHELLE, PITOT, SUFFREN

### AUGER DE SUBERCASE DANIEL D'

(1661, Orthez-20 novembre 1732, Cannes-L'Écluse)

Originaire des Pyrénées-Atlantiques, Daniel d'Auger de Subercase sert d'abord dans l'armée de terre comme capitaine au régiment de Bretagne avant d'entrer dans la marine. En 1687, il passe à Québec à la tête d'une compagnie de 50 hommes. Jusqu'en 1697, il participe à des expéditions, commandées par le gouverneur de la Nouvelle-France, contre les Cinq-Nations iroquoises qui ravagent la colonie française.

Le 1<sup>er</sup> avril 1702, il devient gouverneur de Plaisance (Terre-Neuve), poste fortifié où une garnison a pour mission de protéger les pêcheurs et les communications entre la France, le Canada et l'Acadie. Les conditions géographiques de la région ne sont pas favorables aux exploitations agricoles; ainsi tous les biens de

première nécessité sont importés de France. En cette période de guerre, les habitants de Plaisance se ravitaillent aussi avec les produits de l'activité corsaire contre les Anglais à laquelle ils s'associent massivement; en effet, on y dénombre 22 investisseurs corsaires résidents. La course est suffisamment importante pour qu'un tribunal d'amirauté siège à Plaisance, de 1702 à 1713, pour y juger soixante-six prises, dont la vente totale se chiffre à 703 138 l-t, 522 172 allant aux corsaires (87 %). Au total, cent deux prises anglaises auraient été conduites à Plaisance par des corsaires de France et de Plaisance au cours de la guerre de Succession d'Espagne. Les armateurs et propriétaires de navires s'entendent avec leurs partenaires, dont le gouverneur Subercase, pour profiter de chaque occasion de pillage, aussi bien sur terre que sur mer et en partager les profits. En février 1705, le Gouverneur conduit une expédition de 450 hommes, détruit les établissements anglais du nord de l'île, jusqu'à Bonavista, jette à la mer 40 canons, brûle un navire, prend ou détruit 2 000 chaloupes, 200 chariots et rapporte 2 000 l-t end numéraire. De plus, Subercase encourage la formation d'équipages corsaires avec des Canadiens, de jeunes aventuriers de Plaisance ainsi que de Micmacs du Cap-Breton. C'est ainsi que le quotidien des habitants de Plaisance bénéficie d'une relative amélioration. Nommé gouverneur de l'Acadie à la mort de Jacques-François Mombeton de Brouillan (1705), Subercase arrive à Port-Royal le 28 octobre 1706 qu'il trouve dans un état de délabrement avancé: des éboulis creusent des brèches dans les fortifications, des querelles agitent la garnison et les corsaires anglais menacent constamment les différents postes de la colonie. En priorité, il répare les fortifications, demande des renforts au Gouverneur général, à Québec, termine la construction d'une frégate, la *Biche*, et confie officiellement la politique indienne à Bernard-Anselme d'Abbadie de Saint-Castin. Ces mesures sont opportunes car, en juin et en août 1707, il résiste à deux sièges successifs conduits par le colonel bostonnais John March.

Ces attaques, toutefois, ruinent de nouveau Port-Royal et ses habitants. Comme aucun secours immédiat ne parvient de la France, ce sont les activités corsaires qui ravitaillent la colonie, dont celles de Saint-Castin et du gouverneur Subercase lui-même, qui arment des navires en course et réalisent plusieurs prises. De plus, Pierre Morpain, un corsaire de Saint-Domingue établi en Acadie, intercepte les convois de blé destinés à Boston et rapporte des vivres, des étoffes et des munitions; au cours du seul été 1708, il ramène neuf prises à Port-Royal. Subercase fait de nouveau réparer les fortifications et rêve de revanche contre les Anglais qu'il souhaiterait défaire au Rhode Island, « repaire de riches pirates ».

Dans l'exercice de ses fonctions, le gouverneur Subercase s'appuie largement sur ses corsaires et leur assure les privilèges en son pouvoir. Ainsi, il autorise le mariage de quatre de ses officiers célébré en grandes pompes à Port-Royal: Bernard-Anselme de Saint-Castin avec Marie-Charlotte Damours de Chauffours, elle-même fille du corsaire Louis Damours; Alexandre Le Borgne de Belisle avec Anastasie de Saint-Castin, sœur de Bernard-Anselme; Philippe Mius d'Entremont, fils du baron de Pobomcoup avec Thérèse de Saint-Castin, autre sœur de Bernard-Anselme; l'enseigne Louis du Chambon avec Jeanne Mius d'Entremont. Marie-Mathilde d'Abbadie de Saint-Castin, la vieille mère abénaquise, assiste fièrement au mariage de trois de ses nombreux enfants métis. Aucun secours n'arrive de la France. En revanche, les colonies anglaises reçoivent des renforts militaires considérables avec l'armée du général Francis Nicholson, qui se présente devant Port-Royal le 5 octobre 1710. 3 400 hommes assiègent la petite forteresse défendue par moins de 300 soldats et miliciens. Après délibération avec ses officiers, le gouverneur Subercase signe une reddition incluant les honneurs de la guerre, le 13 octobre, avant de rentrer définitivement en France. En 1711, il refuse la proposition du ministre Pontchartrain de retourner à Port-Royal pour tenter de le

reprendre. Il se retire du service et vit sur ses terres du Béarn avec son épouse Marie-Anne Du Bourget, dont il avait eu un fils. Il aura été le dernier gouverneur de l'Acadie française car, trois ans plus tard, par le traité d'Utrecht (1713), la colonie est définitivement cédée à l'Angleterre.

*Raymonde Litalien*

➡ ABBADIE DE SAINT-CASTIN, BOSTON, MOMBETON DE BROUILLAN, PONTCHARTRAIN, PORT-ROYAL

**AURIGNY**: voir *ÎLES ANGLO-NORMANDES*

**AURY LOUIS-MICHEL** (v. 1787, Paris ou Montrouge-30 août 1821, Old Providence [Colombie])

Aury naît en région parisienne en 1786 ou 1787, selon les sources, dans la moyenne bourgeoisie. Louis-Michel sert dans la Marine puis sur plusieurs corsaires français durant les guerres de l'Empire (1802-1812). Il serait arrivé aux Antilles sur un navire de guerre et aurait déserté vers 1803. Ses parts de prises lui auraient permis d'armer ses propres navires. Bien qu'il exerce ses talents en course, il demeure fondamentalement un aventurier et un homme d'affaires, au-delà de toute conviction politique.

En septembre 1808, il fait partie de ces corsaires français vivant aux Antilles. Jouant de malchance, il perd son navire à Saint-Domingue lorsque l'île tombe aux mains des Britanniques. Il réussit à gagner la Guadeloupe, où il équipe un nouveau bâtiment qu'il perd lorsque l'ennemi s'empare de l'île. Sur le *William*, il conduit 208 esclaves dans le repère de flibustiers de Barataria, près de La Nouvelle-Orléans, tenu par Jean Laffite. Avec l'aide de Jean Jannet, un ami de ce dernier, il appareille avec 108 esclaves qu'il compte revendre à Eugène Fortier au bayou Lafourche. Il est arrêté par la Marine américaine qui confisque son navire. En 1810, il gagne La Nouvelle-Orléans avec 6 500 \$ en poche. Pour 4 500 \$, il acquiert une petite goé-

lette avec laquelle il compte se livrer à la course. Dans la logique des choses, les autorités la lui confisquent lorsqu'il est capturé pour acte de piraterie et Aury conçoit une haine féroce à l'égard des Anglo-Américains pour le reste de son existence. Désirant se venger des Anglais et des Espagnols, avec les fonds qui lui restent et la participation de Madame Jack, une résidente en vue, il devient propriétaire de la moitié des parts dans un corsaire colonial français et, par la même, rejoint la compagnie des Aventuriers du Golfe. Mais à son arrivée dans un port des États-Unis, les Américains attaquent, tuant ou blessant une douzaine des membres de son équipage. En 1813, il est en Caroline du Nord, où ses affaires – plus ou moins légales comme le trafic d'esclaves – lui permettent d'armer à nouveau. Il aurait repris la course, en avril 1813, pourvu d'une commission de la Nouvelle-Grenade, et sous pavillon de Carthagène, faisant voile depuis la Caroline du Nord vers Carthagène des Indes qu'il atteint en mai. En avril 1813, la République grenadine lui confie le commandement de ses goélettes corsaires jusqu'en janvier 1816. Il force alors le blocus espagnol et gagne les Cayes où il s'entretient avec Simon Bolívar. À cette époque, Aury passe au service d'un groupe influant, les Associés de La Nouvelle-Orléans. On compte parmi eux Duncan, l'ancien procureur, et Patterson, le commandant de la Marine américaine dans ce port. Ceux-ci ont pour projet d'attaquer les ports espagnols royalistes sur la côte texane, en profitant du soulèvement mexicain, et d'y établir une base. Il s'agit encore de s'emparer de la Floride pour la céder aux États-Unis. Le 3 avril 1816, Aury, nommé commodore par les Associés de La Nouvelle-Orléans, met le pied sur l'île de Galveston où l'a conduit la navigation de son corsaire, *Balona*, après qu'il eut mal mesuré la profondeur. Quelques jours plus tard, il voit arriver dans la baie un second corsaire, le *Centinela*. Le capitaine Alexander y conduit le *Félix*, aux ordres d'Aury. Le Parisien établit à Galveston sa « République du Pavillon vert », une base militaire en soutien du Mexique, pour lutter contre l'Espagne.

Devant les difficiles conditions de vie, la nuit du 7 septembre et le 8, une mutinerie éclate parmi les marins haïtiens au cours de laquelle Aury est blessé par balle. 200 esclaves noirs s'emparent de 60000 \$ de biens et des trois navires avant de regagner leur Santo-Domingo natal. Le 10, une délégation des Associés débarque à Galveston, parmi lesquels le général Jean-Joseph-Amable Humbert et le major Joseph Savary, un ancien officier de l'armée française en Haïti qui sauve Aury. Le ministre mexicain José Manuel de Herrera est également présent. Ce dernier vient négocier avec Aury pour établir à Galveston une cour des prises. Le 12 septembre, un accord est conclu et Galveston devient *Puerto habilitado*. Parmi ses provisions, Aury reçoit le droit d'établir sa résidence où il le souhaite ainsi que les commissions de gouverneur de la province du Texas et de l'île de Galveston et de général de l'armée de la République mexicaine. Le pavillon mexicain est hissé sur Galveston le 13 septembre 1816. Volontaires et matériaux arrivent de La Nouvelle-Orléans. Bientôt vingt corsaires aux ordres d'Aury quittent l'île pour naviguer dans le golfe du Mexique et prennent le contrôle des côtes du Texas. Une seule prise, chargée partiellement d'indigo, aurait rapporté au général 778000 \$. À la fin de 1816, plus de 350 hommes vivent sur l'île qui ne connaissait pas jusqu'alors de population permanente à l'exception de quelques Indiens. Un fort défendu par six canons les protège. Une certaine prospérité s'installe du fait de la vente des prises et du soutien en munitions et provisions de La Nouvelle-Orléans. En conséquence de quoi, Aury peut soutenir le général Bernardo Gutiérrez. Le gouvernement espagnol comme le receveur des douanes de La Nouvelle-Orléans, s'en plaignent auprès de Washington. Le 22 novembre 1816, la situation se complique encore avec l'arrivée de 180 soldats, conduits par l'aventurier espagnol Mina qui revendique le grade de général. Il s'attire la méfiance d'Aury qui refuse de le laisser débarquer. Après huit jours de palabres, les nouveaux venus établissent finalement un camp sur l'île. Mais une dispute

éclate au sujet du plan de Mina lequel vise à conduire sa troupe au Mexique et à s'attacher le soutien d'Aury. En mars 1817, Mina retourne à La Nouvelle-Orléans, afin de clarifier les ordres des Associés. En l'absence de Mina, un différend oppose Aury et Henry Perry, qui commande les troupes des Associés pour l'invasion du Texas et refuse de lui obéir. Le Français le fait arrêter et ils manquent d'en venir aux armes. Le 7 avril 1817, Aury, obligé de coopérer avec l'Américain, quitte Galveston avec Mina et tous les canons pour gagner Matagorda par mer. Aury prend la tête de huit vaisseaux et 235 hommes avant d'entrer dans le fleuve Santander. Aury y transfère ses quartiers et sa cour des prises, abandonnant son autorité sur Gavelston, ce qu'il indique par lettre au receveur des impôts de La Nouvelle-Orléans, Beverly Chew (juin 1817).

De retour de la baie de Matagorda, il tente de s'établir à nouveau à Galveston où il peut se maintenir jusqu'au 21 juillet. En août 1817, il fait plusieurs prises en Floride. Le 17 septembre, il collabore avec Gregor McGregor, un aventurier écossais et l'agent autorisé des colonies rebelles du Venezuela, de Nouvelle-Grenade, du Mexique et de La Plata, pour la campagne de libération de la Floride, jusqu'alors espagnole, et dont il a décrété le blocus commercial. Le corsaire français occupe l'île d'Amelia, au large de cette péninsule avec « environ cent trente brigands nègres ». Si ce débarquement correspond aux objectifs des Associés de La Nouvelle-Orléans, il semble qu'il s'agisse davantage pour Aury d'une poursuite de la lutte pour l'indépendance de l'Amérique centrale; en témoigne le fait qu'il se dise représentant de la République du Mexique. Le Français, dont la présence est indispensable à la défense de l'île, refuse d'y demeurer s'il ne reçoit pas le commandement. Il obtient gain de cause pour les troupes, mais pas le gouvernement civil et, le 17 septembre, le pavillon mexicain est hissé sur Fernandina comme revendication par cet État. Un conflit s'ouvre entre Aury et Hubbard, le gouverneur civil. Mais ce dernier meurt le 19 octobre, laissant les Américains sans chef et

permettant au corsaire de s'imposer provisoirement. Il gère le gouvernement de l'île avec un succès relatif, s'appuyant sur ses hommes disciplinés et secondé par Joseph Savary. Mais, la présence de ces anciens esclaves armés dissuade les habitants, liés aux esclavagistes géorgiens, de revenir à Fernandina. Enfin, Aury tire plus de profits de ses prises corsaires que de la traite négrière dans laquelle il est engagé à Amelia. Le Lloyd's de Londres chiffre ses gains pour deux mois à 500 000 \$ de biens espagnols saisis entre la Géorgie et Amelia (essentiellement de la contrebande d'esclaves).

Devant le commerce esclavagiste et l'annexion au Mexique, le gouvernement Monroe (plus précisément son secrétaire à la Guerre) ordonne en 1818 au général Gaines de saisir l'île d'Amelia. Le colonel Bankhead l'occupe sans un coup de feu et permet à Aury de l'évacuer. En Haïti où il s'est réfugié, il aide Símon Bolívar à constituer une armée contre les Espagnols, pour bientôt s'opposer au *Libertador* au sujet du commandement par celui-ci de toutes les forces de libération. Ce dernier exige qu'il quitte les eaux colombiennes avec ses navires, le 18 janvier 1818: « La République de Colombie n'a plus besoin d'autant de corsaires pour dégrader son pavillon sur toutes les mers du monde », lui écrit-il. Aury n'a plus d'État qui couvre ses activités. Le Français devient alors corsaire sous une lettre de marque argentine, combattant durant trois ans à la tête de son escadre. Il s'empare ainsi des îles d'Old Providence (aujourd'hui colombiennes), sur la côte orientale du Honduras, et de San Andreas, dans la mer des Antilles. Il déclare Old Providence dépendance des Provinces-Unies sud-américaines sous son gouvernement et proclame le 4 juillet 1818 l'indépendance du premier État centre-américain, sur les îles de la côte orientale du Nicaragua, notamment sur Providence où il hisse le pavillon céleste, blanc et céleste de l'Argentine. Ces Républiques conservent aujourd'hui encore ces couleurs nationales. Il poursuit la course sous lettres de marque de Buenos Aires et du Chili. Il meurt dix jours plus

tôt à 33 ans de complications consécutives à une chute de cheval, sur l'île d'Old Providence. Le 15 septembre 1821, avec la fin de son gouvernement, l'Amérique centrale proclame son indépendance sous les couleurs d'Aury.

Les *Aury's Papers*, conservés à l'université d'Austin au Texas, constituent une source rare de l'Histoire de la course. Quant à cette correspondance, elle est la principale source sur sa vie.

Olivier Corre

☛ DUNCAN, FLIBUSTIERS, GALVESTON, GUADELOUPE, LAFFITE, NOUVELLE-ORLÉANS, PAVILLONS CORSAIRES ET PIRATES

### AVICE CLAUDE-DOMINIQUE (1711, Cancale-1783)

Venue de Normandie, la famille Avice s'installe à Cancale à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle. Partagée en deux branches, elle fournit à Saint-Malo plus de 40 officiers et capitaines en six générations entre 1650 et 1820. La majorité pratique la pêche à la morue. Certains sont tentés par la traite négrière comme Jean Avice avec les deux premières expéditions malouines en 1669 et 1672. À chaque conflit, la famille Avice participe à la course. Lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, Josselin Avice, embarqué sur le *Pontual*, meurt noyé sur une prise en 1693. Lors de la guerre de Succession d'Espagne, son fils François est pris en 1703 sur le *Sage*, puis navigue à nouveau sur le *Saint-Esprit* en 1708. Son petit-fils, Claude-Dominique, participe aux deux guerres suivantes : celle de Succession d'Autriche, puis la guerre de Sept Ans.

Claude-Dominique Avice mérite une mention spéciale. Fils et petit-fils de corsaire, frère et oncle de corsaire, père de deux corsaires, il est sans doute un des meilleurs capitaines

malouins. En temps de paix, il navigue chaque année dans les parages de Terre-Neuve. En 1743, après plus d'une dizaine de voyages, il est second sur le *Comte de Maurepas*. Officier corsaire sur le *Jean-Joseph* de 1744 à 1746, il est reçu capitaine en octobre 1747 et commande le *Tavignon* avec lequel il effectue plusieurs prises. La paix revenue, il se rend à nouveau à Terre-Neuve, chaque année, sur le *Hardy*. Une régularité qui ne manque pas d'impressionner : sept campagnes au Petit Nord, entre 1749 et 1755, au service de l'armateur Bodinier. En 1756, il devient capitaine de la *Comtesse de Bentheim*, corsaire de 300 tx armé par les sieurs Pitot et Mennais : il aurait fait dix-sept prises en deux ans. En 1760, il entre au service de René-Auguste de Châteaubriand (père de l'écrivain). Sur l'*Amarante*, où est embarqué son neveu François, il réalise douze prises et cinq rançons : le produit total, supérieur à 350 000 l-t, fait la fortune de son armateur qui en profite pour acheter le château et les terres de Combourg. Ses deux plus belles prises sont le *Prince-Frédéric*, chargé de tabac et de sucre, vaincu après deux heures de combat, et surtout le *Phénix*, négrier anglais qui venait de sortir de Liverpool. Claude-Dominique Avice refuse une nouvelle croisière à l'été 1761 : hasard bienheureux, son remplaçant Joseph Brisson est pris par les Anglais. Avice reprend du service sur la *Renoncule* en 1762. Après le traité de Paris, il repart à la pêche à Terre-Neuve, de nouveau sur le *Hardy*, armement Bodinier, avec sept nouvelles campagnes de pêche à la morue. Il cesse de naviguer en 1775. Deux de ses fils seront corsaires durant la guerre d'Indépendance américaine, le clan Avice étant surtout intéressé par la traite négrière.

Alain Roman

☛ CHÂTEAUBRIAND, PITOT, SAINT-MALO

Retrouvez tous les ouvrages de CNRS Éditions  
sur notre site  
[www.cnrseditions.fr](http://www.cnrseditions.fr)