

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



La piraterie en Guadeloupe dans les années 1720

Kevin Porcher

Number 183, May–August 2019

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1064935ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1064935ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (print)

2276-1993 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Porcher, K. (2019). La piraterie en Guadeloupe dans les années 1720. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (183), 15–38.

<https://doi.org/10.7202/1064935ar>

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 2019

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

Érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

<https://www.erudit.org/en/>

La piraterie en Guadeloupe dans les années 1720

Kevin PORCHER¹

« Dans un travail honnête, il n'y a que de maigres rations, des salaires bas et un dur labeur. Chez nous, c'est l'abondance et la jouissance, le plaisir et les aises, la liberté et le pouvoir ; qui hésiterait à nous rejoindre quand tout ce que l'on risque, dans le pire des cas, c'est la triste allure que l'on a au bout d'une corde. Non, une vie joyeuse et courte sera ma devise². » Ces paroles, certainement apocryphes, sont attribuées par le capitaine Charles Johnson au forban Bartholomew Roberts (1682-1722), qui sévit dans les eaux guadeloupéennes durant l'automne et l'hiver 1720-1721. Cette citation est couramment utilisée pour accorder des idéaux libertaires à la piraterie atlantique de « l'âge d'or » (période comprise entre 1713 et 1726)³. En effet, dès 1724 et la publication de *A general history of the pyrates*, par Charles Johnson – que l'on soupçonne être un pseudonyme de Daniel Defoe – les pirates du début du XVIII^e siècle gagnent une posture héroïque par le biais de la littérature et de la fiction, à l'instar de brigands tels que Cartouche ou Mandrin⁴.

1. Docteur en Histoire, chercheur associé au projet HARC MAR (Histoire et Archéologie Maritimes des Petites Antilles), professeur certifié et chargé d'enseignement à l'Université des Antilles (Pôle de Guadeloupe).

2. « In an honest service, there is thin commons, low wages, and hard labour ; in this, plenty and satiety, pleasure and ease, liberty and power ; and who would not balance creditor on this side, when all the hazard that is run for it, at worst, is only a sour look or two at chocking. No, a merry life and a short one, shall be my motto. » (JOHNSON, Charles, *A general history of the pyrates, from their first rise and settlement in the island of Providence, to the present time*, Londres, 1724, p. 272-273).

3. REDIKER, Marcus, *Pirates de tous les pays, l'âge d'or de la piraterie atlantique (1716-1726)*, Paris, Libertalia, 2008 ; MOREAU, Jean-Pierre, *Pirates au jour le jour*, Paris, Éditions Tallandier, 2009, p. 23. Les limites de la « théorie libertaire » de la piraterie sont résumées dans MOREAU, Jean-Pierre, *Une histoire des pirates, des mers du Sud à Hollywood*, Éditions Tallandier, Paris, 2016, p. 375-390.

4. MUCHEMBLED, Robert, *Une histoire de la violence, De la fin du Moyen Âge à nos jours*, Éditions du Seuil, Paris, 2008, p. 386-390 ; SOTTOCASA, Valérie, « Le brigandage à l'époque moderne : approches méthodologiques », dans *Anabases*, n° 13, 2011, p. 247-252.

L'ouvrage de Charles Johnson imprègne toujours une grande partie des travaux portant sur l'histoire de la piraterie, comme on peut le voir à travers plusieurs communications du colloque de Brest de 2001 publiées sous le titre *L'aventure de la flibuste*⁵. Néanmoins, cette source littéraire nous apporte essentiellement des informations sur les principaux pirates anglais et sur l'île de New Providence (Bahamas), ce qui focalise les études historiques dans cette direction. Cette île se signale effectivement comme un grand centre de la piraterie, et le gouverneur général des Îles du Vent ne manque pas de s'en formaliser en 1718 : « Le capitaine du *Scarborough* [m'a] rapporté que les forbans actuellement établis à la Providence, au nombre de cinq mille, avaient vingt-deux voiles à la mer, dont plusieurs de vingt et trente-six canons [...]. Ce rapport me paraît incroyable »⁶.

En comparaison, la piraterie dans l'arc antillais n'a quasiment jamais fait l'objet d'études spécifiques et la plupart des travaux ne mentionnent aucun « repaire de pirates » dans les Petites Antilles⁷. Les pirates, ou forbans, sont à différencier des corsaires ou des flibustiers, mieux étudiés dans l'espace antillais : contrairement à ces derniers, les pirates ne bénéficient pas de commission de course et sont considérés comme des hors-la-loi qui agissent dans leur propre intérêt⁸. En 1718, une ordonnance du roi de France offre une définition succincte : les forbans sont « composés de matelots, soldats et habitants » qui prennent « sans distinction les navires de différentes nations » et qui doivent pour cela être « punis de mort »⁹. Dans les années 1980, Charles Frostin a consacré certains de ses travaux aux forbans français, mais en se concentrant essentiellement sur Saint-Domingue¹⁰. L'histoire de la piraterie dans les Petites Antilles, et plus précisément dans la colonie des Îles du Vent (Martinique, Guadeloupe, Grenade), est donc à développer. La Guadeloupe, particulièrement bien éclairée par la documentation (correspondances, mémoires, rapports de navigation...), se révèle être un exemple idéal pour appréhender la piraterie dans les Petites Antilles¹¹.

Même si elle est gérée par un gouvernorat particulier au début du XVIII^e siècle, la Guadeloupe reste intégrée dans le gouvernorat général

5. LE BRIS, Michel (dir.), *L'aventure de la flibuste, actes du colloque de Brest, 3-4 mai 2001*, Hoëbeke, abbaye de Daoulas, Paris, 2002 ; notamment les interventions de Christopher Hill, Marcus Rediker ou Kenneth J. Kinkor.

6. Archives Nationales d'Outre-Mer (ANOM), C8A24, fol. 106, 19 février 1718. Le *HMS Scarborough* (capitaine Hume) est un vaisseau de 32 canons utilisé par les autorités britanniques pour lutter contre la piraterie dans les Antilles.

7. REDIKER, Marcus, *op. cit.*, p. 283 ; BUTI, Gilbert, HRODEJ, Philippe (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours*, CNRS Éditions, Paris, 2016, p. 222.

8. CHAULEAU, Liliane, *Dans les Îles du Vent, La Martinique, XVII^e-XIX^e siècle*, L'Harmattan, Paris, 1993, p. 97-101.

9. AD Charente-Maritime, B5595, 5 septembre 1718. Le terme « forban » est préféré à celui de « pirate » dans la documentation française.

10. FROSTIN, Charles, « La piraterie américaine des années 1720, vue de Saint-Domingue (répression, environnement et recrutement) », dans *Cahiers d'Histoire*, vol. XXV, 1980, p. 177-210 ; « Les forbans de Saint-Domingue, Piraterie en mer des Antilles au début du XVIII^e siècle », dans *La Nouvelle Revue maritime*, vol. 358, 1980, p. 82-91.

11. Nous comprendrons l'île de Marie-Galante dans cette étude, même si celle-ci relève à cette époque de la juridiction du conseil supérieur de la Martinique et non de celui de la Guadeloupe (ANOM, C8A39, fol. 337, 6 décembre 1728, *Mémoire sur le service des Îles du Vent de l'Amérique*).

des Îles du Vent, établi en Martinique. Malgré tout, la colonie des Îles du Vent est morcelée – les îles étant éloignées et séparées par des territoires neutres ou relevant de puissances étrangères – et l’archipel guadeloupéen est souvent seul pour faire face aux dangers représentés par les pirates. La Guadeloupe est exposée aux attaques de forbans dès la vague de piraterie de 1697-1701 : d’anciens flibustiers, tels que « Maringouin », deviennent pirates et s’attaquent à des navires qui font route vers la Guadeloupe¹². Néanmoins, c’est surtout à partir du traité d’Utrecht (1713), qui met fin à la guerre de Succession d’Espagne, que cette criminalité touche plus durement l’archipel.

Les sources utilisées nous permettent d’étudier 238 attaques dans la mer des Antilles durant cet « âge d’or » : à travers cet échantillon, nous pouvons affiner la chronologie de cette période et distinguer deux phases principales¹³. De 1713 à 1718-1719, nous relevons 75 attaques dans les colonies françaises, dont la majeure partie (56 %) est localisée sur la côte septentrionale de la colonie de Saint-Domingue. Les agressions sont le plus souvent commises par des forbans, surtout britanniques, originaires de New Providence : ils s’embusquent entre les îles Caïcos et le Cap La Grange (Punta de la Granja) afin d’attaquer les navires qui arrivent ou qui repartent de Cap-Français (Cap-Haïtien). Les Îles du Vent (notamment Guadeloupe et Martinique) apparaissent comme une zone plus secondaire (44 % des attaques). La situation se renverse au cours de l’été 1718, période durant laquelle le nouveau gouverneur Woodes Rogers reprend en main New Providence en y réprimant la piraterie¹⁴. Les activités des forbans se dispersent donc davantage dans l’espace atlantique, motivant l’essor de nouveaux pôles de criminalité maritime, notamment vers Terre-Neuve et dans le Golfe de Guinée¹⁵. Les colonies françaises des Antilles sont également frappées par cette dispersion car, de 1719 à 1726, nous y relevons 135 attaques¹⁶ : Saint-Domingue (13 % des actes de piraterie) apparaît alors relativement plus épargné que les Îles du Vent (87 % des actes de piraterie). Nous pouvons expliquer cette évolution par l’essor

12. ANOM, C8A12, fol. 119, 16 avril 1700 : prise d’un ketch par le forban surnommé Maringouin. Sur cette vague de piraterie, voir MOREAU, Jean-Pierre, *Pirates au jour le jour*, *op. cit.*, p. 20-21.

13. Le corpus utilisé rassemble des sources des Archives Nationales d’Outre-mer (où nous trouvons aussi les sources de la Martinique), des Archives Départementales de Loire-Atlantique, des Archives Départementales de Charente-Maritime, des Archives Départementales de la Guadeloupe et du Service Historique de la Défense de Rochefort. Cette documentation nous informe sur un total de 722 actes de piraterie dans l’espace atlantique entre 1713 et 1730 (répartis entre les Antilles, Terre-Neuve et le Golfe de Guinée) et nous permet d’étudier cette criminalité maritime à travers les sources françaises.

14. MOREAU, Jean-Pierre, *Une histoire des pirates*, *op. cit.*, p. 213-214.

15. Beaucoup de pirates se dirigent aussi vers l’Océan Indien. Le forban Olivier Levasseur (surnommé « La Buse ») confie ainsi à un prisonnier « qu’ils sont partis de la Providence, 29 voiles, bateaux ou brigantins, qu’ils ont dessein de faire encore la course quelques temps à la côte de Guinée [...] pour ensuite aller faire la course aux Indes une partie, et l’autre partie à la Mer du Sud » (ANOM, C8A27, fol. 96, 17 décembre 1719).

16. Contrairement à la première phase (1713-1718) qui concerne avant tout les territoires britanniques, les colonies françaises sont davantage touchées lors de cette seconde phase (1719-1725) : les sources françaises sont donc plus détaillées durant cette dernière période, ce qui explique le plus grand nombre d’attaques relevées. Une troisième phase (27 attaques relevées dans les Îles du Vent en 1728-1729) pourrait aussi être mentionnée dans cette approche statistique, mais il s’agit d’une exception car elle essentiellement due aux activités tardives du pirate Thomas Dulain et de son équipage.

de nouvelles zones de relâche pour les forbans en Dominique et, dans une moindre mesure, dans les Grenadines. La Guadeloupe est particulièrement touchée car on y relève un peu plus de 35 % des actes de piraterie de cette dernière phase (48 attaques), avec une concentration des violences entre 1720 et 1722 (38 attaques) en raison du passage de quelques forbans particulièrement actifs.

Durant cette période, la Guadeloupe est gouvernée par un ancien capitaine de vaisseau, Alexandre Vaultier de Moyencourt (gouverneur de 1719 à 1727)¹⁷. L'île est alors peuplée d'environ 20 000 habitants, libres et non-libres, dont près de 1500 sont qualifiés pour porter des armes. En plus des milices, trois petites compagnies d'infanterie forment les troupes de l'île¹⁸. Seuls 53 canons, dont une douzaine sont défectueux, défendent l'île depuis les diverses batteries littorales¹⁹. Les pirates agissant essentiellement en mer, les moyens de défense de la colonie semblent donc peu adaptés. Cette situation est représentative de l'ensemble des Îles du Vent dont la dimension maritime est difficile à contrôler et à sécuriser au début du XVIII^e siècle²⁰ : entre 1717 et 1724, 8 % des navires nantais circulant dans les Petites Antilles sont par exemple attaqués par des pirates²¹.

La plupart des travaux sur la piraterie sont centrés sur le point de vue des forbans, ces derniers étant souvent perçus comme des équipages itinérants, autonomes et isolés, ne faisant que traverser les espaces où ils exercent leurs méfaits. Cette étude se propose ainsi d'observer cette criminalité maritime à une échelle locale, celle de la Guadeloupe, afin de mieux comprendre l'impact de la piraterie sur le territoire ainsi que son intégration dans le contexte économique et social de la colonie.

1 – UN MILIEU FAVORABLE À LA PIRATERIE AU DÉBUT DU XVIII^e SIÈCLE

L'impact de la flibuste

L'essor de la piraterie après 1713 s'explique en partie par le passé flibustier des Îles du Vent : la flibuste antillaise, plus connue pour ses activités au XVII^e siècle, connaît en effet un renouveau durant la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713)²².

17. Le gouvernorat général, à Fort Royal, est quant à lui aux mains du chevalier de Pas de Feuquières (de 1717 à 1727).

18. ABENON, Lucien, « La vie des troupes réglées à la Guadeloupe pendant la première moitié du XVIII^e siècle », dans *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n°36, Archives Départementales, Gourbeyre, 1978, p. 44.

19. AD Guadeloupe, 5J87, N° 20, 4 février 1716.

20. Voir HRODEJ, Philippe, « L'État français face à la piraterie : les campagnes menées contre les forbans (1715-1727) », dans BATESTI, Michèle (dir.), *La piraterie au fil de l'Histoire, Un défi pour l'État*, PUPS, Paris, 2014, p. 347-359.

21. Statistiques réalisées à partir de 428 rapports de navigation conservés aux Archives Départementales de Loire-Atlantique.

22. MOREAU, Jean-Pierre, *Une histoire des pirates, op. cit.*, p. 183-196. Voir la source littéraire principale sur les flibustiers au XVII^e siècle : OEXMELIN, Alexandre Olivier, *Histoire des aventuriers qui se sont signalés dans les Indes, contenant ce qu'ils ont fait de plus remarquable depuis vingt années*, Jan ten Hoorn, Amsterdam, 1678.

Les équipages flibustiers, munis de commissions de course, participent activement aux opérations militaires, qu'il s'agisse de la protection des îles de la colonie, de la lutte contre les corsaires étrangers, de raids contre les intérêts britanniques ou hollandais, du ravitaillement des îles ou de missions de renseignement. Dès 1702, leur utilité est reconnue : ainsi, une prise effectuée par le flibustier Bréard « a causé une grande joie parmi le peuple de cette île, et elle produit le meilleur effet du monde, tant pour donner courage à nos flibustiers pour attaquer les corsaires ennemis, que pour détourner lesdits corsaires de venir sur nos côtes ». Afin de motiver les autres capitaines à agir de même, l'intendant offre, en récompense, « une assez belle épée » à Bréard²³. Par sa situation géographique, la Guadeloupe joue un rôle important dans cette guerre de course. Ses flibustiers peuvent aisément menacer les colonies britanniques et hollandaises des « Leeward Islands », dans la partie nord des Petites Antilles²⁴. En 1709, le capitaine flibustier Borne réunit par exemple trois autres capitaines, Plessis, Marais et Gachet, à l'Anse Ferry, à Deshaies, afin d'attaquer l'île de Saint-Eustache. Une expédition de 330 flibustiers, répartis sur quatre navires, ravage alors la colonie néerlandaise durant plus de six jours, détruit les défenses de l'île, et ramène un important butin en Guadeloupe, ce qui contribue à la popularité de ce genre d'action²⁵.

Les flibustiers subissent néanmoins le mépris des officiers de la Marine et des milices avec lesquels ils doivent pourtant mener des opérations communes. Un colonel de milice prévient ainsi « qu'il est de toute nécessité d'assujettir ces sortes de gens à l'obéissance, nous connaissons tous les jours la conséquence par rapport au désordre qu'il y a toujours eu à Saint-Domingue par ces sortes de gens »²⁶. De même, après un raid mené conjointement sur Nevis en 1706, les flibustiers « sont revenus mécontents de la manière dont ils ont été traités par les officiers des vaisseaux qui ne leur parlaient qu'en [les] menaçant de coups de bâton »²⁷. Cette expédition, ainsi que celles menées par le capitaine Jacques Cassard en 1712-1713, se traduit par ailleurs par des difficultés dans le partage du butin, les flibustiers n'y trouvant pas leur compte et se sentant floués par les officiers²⁸. L'enseigne de vaisseau Bailleul y voit une des causes de la piraterie lorsqu'il explique que « comme [les flibustiers] en ont, à ce qu'ils ont dit, été mal satisfaits, [...], la paix étant venue, n'ayant point de quoi vivre [et] dans l'idée que nos îles leur auraient bien de l'obligation, plusieurs jurèrent de leur faire ressentir leur mécontentement »²⁹. Les flibustiers qui se laissent aller à des attaques trop téméraires s'exposent effectivement à être

23. ANOM, C8A14, fol. 235, 13 septembre 1702.

24. Le flibustier guadeloupéen Tourangeau, à la tête d'une pirogue d'une dizaine d'hommes, s'associe par exemple à un flibustier martiniquais pour mener un raid contre l'île de Montserrat (ANOM, C8A18, fol. 70, 31 mars 1711).

25. ANOM, C8A17, fol. 49, 27 décembre 1709.

26. ANOM, C8A14, fol. 290, 25 décembre 1702 et ANOM, C8A17, fol. 168, 5 avril 1709.

27. ANOM, C8B2, N° 86, 1707. Les flibustiers souhaitaient aussi modérer les violences exercées contre les colonies britanniques afin d'éviter des représailles sur les îles du Vent, mais les officiers de la Marine royale n'ont pas pris en compte leur avis.

28. ANOM, C8A19, fol. 388, 23 juin 1713. Voir aussi MOREAU, Jean-Pierre, *Une histoire des pirates, op. cit.*, p. 190-192.

29. ANOM, C8B4, N° 3, 1717.

considérés comme des pirates : après la prise d'un négrier anglais qui disposait d'un sauf-conduit, le commissaire du roi juge ainsi qu'à « l'égard du pillage qu'a fait de ce vaisseau le sieur Lebon [flibustier], cette action est plutôt celle d'un forban que celle d'un vaisseau du roi »³⁰.

Pendant plus d'une dizaine d'années, la flibuste offre un débouché pour une grande partie de la population marginale des Îles du Vent, qu'il s'agisse de marins, de déserteurs, d'engagés sans emploi, de nouveaux libres ou de simples habitants. C'est pour cette raison que, le 24 août 1713, tandis que la colonie se réjouit du traité conclu à Utrecht, le gouverneur écrit que « les flibustiers ont été très fâchés de cette paix, et je crois que de ces derniers, plus de deux mille sont partis d'ici pour aller chercher fortune »³¹. Si quelques flibustiers changent d'activité, par exemple en devenant commerçants, pilotes ou cabarettiers, d'autres considèrent que la violence maritime reste leur seule voie de subsistance. Plusieurs flibustiers français s'engagent alors comme corsaires au service des autorités espagnoles³².

Après la guerre, la réinsertion de ces équipages habitués à la violence est difficile. Ainsi, le flibustier guadeloupéen Cochu, devenu garde-côte, ne résiste pas à garder pour lui une forte somme d'argent découverte à bord d'un contrebandier britannique capturé. Une fois à terre, une complice cache le produit du vol, mais le flibustier imprudent se fait remarquer par ses dépenses : « depuis ce vol, Cochu, qui avant était habillé en gueux, se nipa et passait jour et nuit à faire les plus vilaines débauches ». Considéré par les juges comme un « méchant homme, qui est un scélérat adonné à tous les vices, dangereux, ayant toutes les allures d'un assassin », Cochu est finalement banni des Îles du Vent³³. Le capitaine flibustier Bréard, honoré et récompensé durant la guerre, a encore plus de mal à changer de vie. Moins d'un mois après l'annonce de la paix, il est pourchassé par les autorités car il poursuit ses activités sans avoir de commission de course : il est donc qualifié de « forban »³⁴. Bailleul résume ces difficultés de réinsertion et l'explique en partie par l'essor de la société esclavagiste : « [les pirates] s'augmentent et se fortifient tous les jours par la misère de plusieurs officiers réformés qui ont cru trouver à vivre aux îles ; mais l'argent commençant à n'y être plus si commun, et les habitants ne se servant que de nègres, ils n'ont su que devenir, ce qui les a fait prendre le parti de suivre les forbans »³⁵. La permanence de comportements liés à une habitude de prédation maritime entraîne ainsi plusieurs flibustiers vers la piraterie.

Un « vivier » de pirates dans la population guadeloupéenne

La flibuste ne suffit pas à expliquer à elle seule l'importance, et la durée, de la vague de piraterie qui débute en 1713 mais qui se poursuit

30. ANOM, C8A15, fol. 174, 15 septembre 1703.

31. ANOM, C8A19, fol. 217, 10 septembre 1713.

32. MOREAU, Jean-Pierre, *Pirates au jour le jour*, op. cit., p. 26-27.

33. AD Guadeloupe, 5J87, N°25, 26 novembre 1715 et ANOM, C8A20, fol. 381, 26 novembre 1715. Cochu semble être d'origine canadienne. Durant son internement, il est également coupable d'une tentative de viol sur la fille du geôlier, âgée de 5 ans.

34. ANOM, CB35, fol. 532, 13 septembre 1713.

35. ANOM, C8B4, N° 3, 1717.

jusqu'à la fin des années 1720. Les forbans peuvent provenir d'autres milieux et Charles Frostin voit par exemple dans la piraterie de Saint-Domingue le résultat « d'un trop plein de marginaux déversés par les métropoles européennes »³⁶.

La situation semble similaire en Guadeloupe où le gouverneur se préoccupe de cette population marginale en 1721 : « Je suis informé qu'il y a beaucoup de vagabonds répandus dans l'étendue de mon gouvernement. Je viens de donner des ordres dans tous les quartiers [afin] de me rendre compte de ces vagabonds »³⁷. D'après l'intendant, ces « vagabonds » sont avant tout des déserteurs de la marine marchande qui vivent dans les Îles du Vent en espérant trouver une occasion de s'enrichir³⁸. Ces marginaux ne sont cependant pas composés que de marins car, en 1723, le gouverneur regrette qu'il y ait en Guadeloupe « beaucoup de vagabonds, que je crois de la compagnie de Cartouche. Je leur ai donné la chasse. Quelques-uns ont gagné les îles anglaises et d'autres ont été arrêtés pour leurs crimes. Il y [en] a eu depuis quatre jours deux de roués pour avoir assassiné et volé »³⁹. Plusieurs complices du brigand parisien Cartouche sont effectivement condamnés aux galères ou au bannissement durant l'année 1722, ce qui explique qu'on en retrouve dans les Îles du Vent, où ils poursuivent leur carrière criminelle⁴⁰. Ce rapport alerte aussi sur la mobilité des vagabonds qui sont capables de circuler d'île en île, ce qui prouve leur proximité avec le monde des gens de mer.

Les vagabonds forment une population proche des pirates, soit parce qu'ils entretiennent des liens avec ces derniers, soit parce qu'ils entrent eux-mêmes en piraterie. En 1721, le gouverneur de Guadeloupe fait ainsi arrêter des vagabonds qui s'apprêtaient à voler un navire ancré dans le Petit Cul-de-Sac Marin afin de rejoindre les pirates⁴¹. Quelques mois plus tard, alors que deux vaisseaux de guerre, la *Vénus* et le *Griffon*, croisent près de la Guadeloupe, un homme « avait été à leur bord, voulant se rendre forban, croyant qu'ils en étaient »⁴². Enfin, dans les années 1723-1727, le vagabond Thomas Dulain, déserteur de la marine marchande, parvient à devenir le capitaine du navire pirate le *Sans-Pitié*⁴³. Il n'en faut pas plus pour que les vagabonds soient assimilés aux forbans dans le vocabulaire des autorités, et perçus comme une menace pour la sécurité des Îles du Vent : « Nos mers sont couvertes de ces vagabonds. Ils nous ont pillé des bâtiments [...] et il nous revient tous

36. FROSTIN, Charles, « Du peuplement pénal de l'Amérique française aux XVII^e et XVIII^e siècles : hésitations et contradictions du pouvoir royal en matière de déportation », dans *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, tome 85, numéro 1, 1978, p. 67-94, p. 70.

37. ANOM, C7A8, fol. 202, 18 juillet 1721.

38. ANOM, C8A29, fol. 244, 30 décembre 1721 et AD Charente-Maritime, B5595, 23 décembre 1721, *Ordonnance royale contre la désertion des matelots*.

39. AD Guadeloupe, 5J9, fol. 48, 31 janvier 1723. Louis Dominique Garthausen, surnommé « Cartouche », est le chef d'une bande de criminels parisiens qui est roué en Place de Grève en 1721.

40. Bibliothèque Nationale de France, F-21091, N° 73, 75, 76, 85, 95, 100, 117, 129, 137 et 141, 1722.

41. ANOM, C7A8, fol. 202, 18 juillet 1721.

42. ANOM, C7A8, fol. 209, 28 octobre 1721.

43. AD Loire-Atlantique, C1140, fol. 194. Les résultats de recherches plus précises sur Thomas Dulain feront l'objet d'une prochaine publication.

les jours des avis des désordres qu'ils causent et des différentes cruautés qu'ils exercent »⁴⁴.

D'autres catégories de la population sont susceptibles d'alimenter la piraterie en hommes. En 1715, par exemple, cinq soldats de la garnison de Marie-Galante s'enfuient en volant un navire venu de Martinique, vraisemblablement pour devenir pirates⁴⁵. En 1721, 21 autres soldats désertent de Marie-Galante en s'emparant d'un navire, la *Justice* : équipés d'armes et de munitions volées dans les magasins, les déserteurs envisagent alors une carrière de pirates⁴⁶. Souffrant de pénuries, de maladies, de violences et se réfugiant parfois dans l'alcoolisme en raison du coût peu élevé du tafia, certains soldats peuvent ainsi être tentés par d'autres voies de subsistance⁴⁷. Il arrive par ailleurs que les autorités recrutent leurs troupes parmi les prisonniers envoyés dans les îles, ce qui accroît le risque de comportements dangereux⁴⁸.

La communauté des gens de mer, formant un milieu parfois propice à l'usage de la violence, peut aussi se laisser séduire par la piraterie, notamment en pleine mer⁴⁹. Bien qu'elles soient rares, les mutineries sont ainsi redoutées car l'on craint que les mutins ne deviennent des forbans⁵⁰. L'entrée en piraterie se déroule plus ordinairement lorsque le navire tombe entre les mains des pirates : en 1715, une barque se dirigeant vers la Guadeloupe est par exemple pillée par des forbans qui enlèvent « par force un des bourgeois [propriétaires du navire], trois garçons passagers créoles de la Guadeloupe, et un charpentier qui y était établi ». De son côté, le maître de la barque décide de rejoindre volontairement l'équipage des pirates⁵¹.

Même si les sources n'apportent que des informations éparses sur la question, il est aussi probable que les pirates recrutent par le biais du marronnage, notamment le marronnage maritime⁵². Thomas Dulain commande ainsi 120 à 130 pirates « tant blancs que noirs »⁵³. Certaines sources montrent effectivement des liens entre des vagabonds, notamment des criminels en fuite, et des Marrons, ce qui serait à approfondir⁵⁴.

44. ANOM, C8A27, fol. 1, 1^{er} janvier 1720.

45. ANOM, C8A20, fol. 307, 3 novembre 1715.

46. Cependant, leur périple s'interrompt quelques jours plus tard lorsqu'ils sont arrêtés lors d'une escale sur l'île danoise de Saint-Thomas (ANOM, CA28, fol. 247, 26 juillet 1721).

47. AD Guadeloupe, 5J8, fol. 213, 9 octobre 1721. « Aussitôt qu'il a reçu son mois de paye, [le soldat cherche à] l'employer à ivroger les trois premiers jours, et meurt de faim le reste du mois. [...] Il serait très rare [de] rassembler la moitié des troupes en santé et en état de servir. Et je dirais enfin, on en voit que trop souvent demander à manger par charité. »

48. ANOM, C8A28, fol. 197, 23 mars 1721 ; les officiers récalcitrants sont également envoyés à Marie-Galante (ANOM, C8A26, fol. 178, 13 juin 1719).

49. En 1725, par exemple, le gouverneur de Guadeloupe craint pour sa vie lorsque des marins, mécontents d'être interrompus dans leur bruyante célébration de la saint Louis, se dirigent les armes à la main vers le fort Louis où il est retranché (AD Guadeloupe, 5J9, fol. 149, 26 août 1725).

50. AD Guadeloupe, 5J101, 7 novembre 1729.

51. AD Guadeloupe, 5J87, N° 13, 2 août 1715.

52. SAINTON, Jean-Pierre (dir.), *Histoire et civilisation de la Caraïbe (Guadeloupe, Martinique, Petites Antilles), tome 1, Le temps des Genèses, des origines à 1685*, Éditions Karthala, Paris, 2015, p. 420.

53. AD Loire-Atlantique, B4584, fol. 32, 16 juin 1729.

54. En 1727, l'évadé François Colignon se réfugie par exemple quelques temps parmi les Marrons de Guadeloupe (ANOM, C8A39, fol. 35, 20 février 1728).

D'ailleurs, en 1721, lorsque des vagabonds menés par un dénommé Laubé volent le navire la *Gaillarde* afin de devenir pirates, le gouverneur général précise « qu'une troupe de nègres, sans doute d'intelligence avec eux, ont hier enlevé un autre bateau »⁵⁵. Certains forbans peuvent néanmoins être de simples « libres de couleur » : l'équipage du navire pirate le *Postillon*, est par exemple « monté de 39 hommes blancs ou nègres libres », qui ne sont donc sans doute pas issus du marronnage⁵⁶.

Une partie marginalisée de la population guadeloupéenne paraît alors disposée à se rapprocher de la piraterie, très certainement pour fuir des conditions de vie marquées par les privations et la misère au début du XVIII^e siècle : en 1721, les autorités regrettent ainsi que la colonie des Îles du Vent soit « pleine de libertins et de bandits qui ne demandent pas mieux que de faire le métier de forbans »⁵⁷.

La menace des îles voisines

L'archipel guadeloupéen est séparé des autres îles de la colonie par des îles neutres ou étrangères, ce qui accroît son exposition et sa vulnérabilité face aux dangers venus de la mer. Théoriquement, le traité de navigation et de commerce conclu à Utrecht en 1713 entre la France et la Grande-Bretagne garantit que les deux royaumes « feront arrêter et punir toutes ces sortes de pirates et de forbans, et tous ceux qui les auront reçus, cachés ou aidés, des peines qu'ils auront méritées, pour inspirer de la crainte et servir d'exemple aux autres »⁵⁸. Malgré tout, la coopération entre les îles françaises et britanniques reste difficile et entrave la lutte contre les pirates.

Les gouverneurs des îles espagnoles, au nord et au sud de l'arc antillais, ne sont pas plus coopératifs et peuvent même se montrer hostiles envers les intérêts français. Sous le prétexte de lutter contre la contrebande, les gouverneurs de Saint-Domingue, Porto Rico, et surtout Margarita, accordent des commissions de course à des équipages ambigus, parfois d'anciens flibustiers, qui se permettent alors d'agir tels des pirates en attaquant tous les navires étrangers, même en temps de paix⁵⁹. Le gouverneur général se plaint particulièrement des « pirateries du gouverneur de la Marguerite [Margarita], qui n'a ni foi ni loi », dont les corsaires, bien souvent d'origine française, pillent et maltraitent les marins des Îles du Vent qu'ils parviennent à surprendre⁶⁰. Malgré la paix en vigueur entre les deux nations, dont les souverains sont parents, les autorités proposent que pour « avoir raison des pilleries des gouverneurs espagnols, des pirateries de leurs corsaires, qui sont pires que les forbans »,

55. ANOM, C8A28, fol. 198, 1^{er} avril 1721. Des recherches sur Laubé feront prochainement l'objet d'une publication.

56. Il s'agit de « Jean-Baptiste Le Cointre, mulâtre libre » et de « Marc de Léon, nègre libre » (ANOM, C8A26, fol. 72, 10 mai 1719).

57. ANOM, C8A28, fol. 34, 12 avril 1721.

58. ANOM, A24, fol. 210, 1^{er} avril 1713, Article 25 du traité de paix conclu à Utrecht.

59. MOREAU, Jean-Pierre, *Pirates au jour le jour*, op. cit., p. 26-27.

60. ANOM, C8B8, N° 114, 16 décembre 1722. Le gouverneur de Margarita justifie ses attaques par la passivité des Français qui, selon lui, n'osent pas répliquer (PORCHER, Kevin, « Chemineau, Un indigne pirate et forban », dans *Roccafortis*, n° 61, janvier 2018, p. 7-21, p. 10).

il faut les obliger « la force en main, de restituer tout ce qu'ils ont pris [...] et de cesser leurs pirateries contre nos bateaux »⁶¹. En 1728, un officier de milice de Guadeloupe parvient ainsi à capturer un de ces navires corsaires de Margarita, commandé par un mulâtre français originaire de Saint-Christophe : considéré comme un pirate, il échappe de peu à la potence mais il est condamné à perpétuité aux galères⁶².

La principale et la plus proche menace pour la Guadeloupe reste pourtant l'île de la Dominique, en principe non colonisée et laissée aux Amérindiens. Son rôle est essentiel pour l'archipel car le commerce entre la Guadeloupe et la Martinique « ne peut se faire sans passer au vent ou sous le vent de la Dominique » d'après un rapport de 1730. Le même document précise que « en temps de guerre, c'est une croisière pour les corsaires, en temps de paix, une retraite pour les forbans »⁶³. La situation stratégique de la Dominique explique son rôle de « repaire » de pirates au début du XVIII^e siècle. La présence de Français, illégalement installés sur l'île, participe aussi à la dégradation de la situation car ils y favorisent la contrebande et des comportements violents s'installent : le sieur Legrand, envoyé par le gouverneur général pour « commander » les 70 Français vivant en Dominique, explique qu'à son arrivée « la seule loi suivie était celle du plus fort, qui opprimait le plus faible d'une cruelle façon »⁶⁴. En plus de renseigner les pirates sur les déplacements des navires, ces habitants ravitaillent les forbans et recèlent leurs butins. Les actes de piraterie s'accroissent donc considérablement autour de la Dominique et s'étendent rapidement à l'archipel guadeloupéen.

2 – LES PRATIQUES DE LA PIRATERIE AUTOUR DE LA GUADELOUPE

Nous relevons un total de 57 actes de piraterie (dont certains concernent plusieurs navires) aux alentours de la Guadeloupe entre 1713 et 1726, la plupart étant concentrés au début des années 1720, comme nous l'avions précisé auparavant⁶⁵. Les auteurs de toutes ces attaques ne sont pas identifiés et certaines prises sont peu documentées. Néanmoins, les sources nous permettent de nous attacher à quelques parcours représentatifs de la piraterie autour de la Guadeloupe.

Des pirates anglais de passage : l'exemple de Bartholomew Roberts

Plusieurs pirates britanniques fréquentent les alentours de la Guadeloupe, mais ils n'y effectuent généralement qu'un court passage, comme John Fenn ou Francis Spriggs, l'ancien quartier-maître du forban Edward

61. ANOM, C8A30, fol. 193, 4 avril 1722.

62. AD Guadeloupe, 5J10, fol. 162, 16 mai 1728 ; AD Guadeloupe, 5J10, fol. 171, 23 juillet 1728.

63. AD Guadeloupe, 5J140, fol. 486, 1730.

64. AD Guadeloupe, 5J97, folio non numéroté, 15 mai 1731 ; ANOM, C8A41, fol. 148, 18 août 1730.

65. Ce chiffre n'est qu'indicatif et les sources étrangères permettraient sans doute d'y additionner les prises de navires d'autres nations (britanniques, danois ou hollandais) aux alentours de la Guadeloupe.

Low⁶⁶. Ces deux derniers pirates sont surtout connus pour leurs comportements violents.

Le plus célèbre de ces pirates anglais « de passage » est l'ancien corsaire Edward Teach, plus connu sous le nom de « Barbe-Noire » (1680-1718)⁶⁷. Le 28 novembre 1717, Teach capture le négrier nantais la *Concorde* près de la Martinique : il renomme le navire *Queen Anne's Revenge*, quitte l'équipage du forban Benjamin Hornigold, et entame une carrière personnelle de pirate⁶⁸. Quelques jours plus tard, le 9 décembre 1717, après quelques prises dans les Grenadines, il s'attaque à un navire marchand chargé de sucre, la *Ville-de-Nantes*, au mouillage près de Vieux-Habitants, en Guadeloupe. L'équipage parvient à se sauver à terre, mais un mousse, resté à bord, est enlevé par les pirates. Teach ne conserve pas le navire, déçu par ses mauvaises qualités voilières, et il semble qu'il l'ait brûlé par la suite⁶⁹. Ne s'attardant pas en Guadeloupe, « Barbe-Noire » préfère poursuivre ses attaques plus au nord, dans les Grandes Antilles ou sur la côte nord-américaine.

Les activités du pirate Bartholomew Roberts sont en revanche plus traumatisantes pour la Guadeloupe. Cet ancien officier de la marine marchande est généralement considéré comme le plus important forban de l'âge d'or de la piraterie : plus de quatre cents prises lui sont attribuées entre 1719 et 1722⁷⁰. Il commence à se faire remarquer en Guadeloupe le 5 mars 1720, lorsqu'il pille le *Bon-Pasteur*, qui vient de quitter Sainte-Anne, et qu'il enlève le chirurgien du bord. Roberts passe ensuite l'été à Terre-Neuve, où il capture son nouveau navire, une frégate de 24 canons qu'il baptise *Fortune* : il se trouve alors à la tête de 140 à 150 hommes⁷¹. De retour dans les Îles du Vent, Roberts attire de nouveau l'attention des autorités durant l'automne 1720. Le 25 septembre, ayant eu vent de la présence d'un pirate dans les Grenadines, le gouverneur général – qui effectue une tournée à bord de la frégate l'*Atalante* – essaye de le surprendre sans succès sur l'île de Carriacou. Roberts, qui y carénait effectivement son navire, parvient à s'échapper la veille de l'arrivée de la frégate⁷².

Dans les jours suivants, Roberts décide de poursuivre ses attaques au sud de la Guadeloupe, ce qui provoque une brusque vague d'insécurité aux alentours de Marie-Galante. Entre le 4 et le 12 octobre, il prend ainsi

66. ANOM, C8B8, N°91, 4 septembre 1722 ; ANOM, C7A9, fol. 136, 17 juin 1724.

67. JOHNSON, Charles, *A general history of the pyrates, op. cit.*, p. 70.

68. AD Loire-Atlantique, B4578, fol. 56 v°-57 v°, 27 avril 1718.

69. ANOM, C8A23, fol. 47, 21 décembre 1717.

70. MOREAU, Jean-Pierre, *Pirates au jour le jour, op. cit.*, p. 111.

71. Le nom de Bartholomew Roberts n'apparaît pas dans le témoignage du chirurgien Jean Rousseau, qui dit être le prisonnier d'un pirate nommé Montigny. Néanmoins le trajet de ce dernier, notamment les attaques dans la Baie des Trépassés, à Terre-Neuve, ou l'escale à Carriacou, montre que Montigny a exactement le même parcours de Roberts tel qu'il est mentionné dans l'ouvrage de Charles Johnson, il fait donc partie de son équipage (ANOM, C8A27, fol. 92, 21 octobre 1720 ; ANOM, C8A27, fol. 117, 8 novembre 1720). Roberts et Montigny sont également associés dans le rapport du capitaine François Moreau, des Sables d'Olonne (AD Loire-Atlantique, B4579, fol. 81 v°-82, 17 juillet 1720).

72. Durant cette escale, Jean Rousseau parvient à persuader Montigny de le laisser s'enfuir à la nage, jusqu'à la terre (ANOM, C8A27, fol. 445, 5 octobre 1720 ; ANOM, C8A27, fol. 75, 8 octobre 1720). Les événements de Carriacou sont improprement situés avant la croisière de Roberts à Terre-Neuve (juin-juillet 1720) par Charles Johnson (JOHNSON, Charles, *A general history of the pyrates, op. cit.*, p. 237).

« un petit vaisseau et deux bateaux [...], ils ont même exercé leurs cruautés à l'égard du maître d'un de ces bateaux auquel ils ont coupé une oreille [et] qu'ils ont attaché au mât de leur vaisseau ». Il peut s'agir de violences gratuites ou de tortures destinées à savoir s'il y a des biens de valeur à bord. Le 12 octobre, Roberts prend de l'assurance et « le bateau du roi [est] chassé au vent de Marie-Galante par le vaisseau et le bateau forban qui ont caréné dans l'île de Cariatou »⁷³.

Le gouverneur général, qui se trouve en Guadeloupe, organise alors la poursuite de Roberts : la frégate *l'Atalante* est mobilisée et doit être accompagnée par un navire équipé de miliciens, de marins et de soldats recrutés dans l'île. Cependant, les autorités ne parviennent pas à rassembler assez de volontaires et apprennent par ailleurs que Roberts s'est déplacé sur la colonie britannique de Saint-Kitts-et-Nevis⁷⁴. La Guadeloupe n'étant plus directement exposée, l'expédition est donc suspendue et la poursuite des pirates est confiée au gouverneur d'Antigua⁷⁵.

Pourtant, Roberts se contente d'effectuer une boucle par Saint-Eustache puis Saint-Barthélemy avant de revenir se mettre en embuscade au large de la Désirade. Il souhaite attaquer les navires en route pour l'Europe afin de renouveler ses provisions, ce qui montrerait que ces pirates ne disposent pas d'intermédiaires aptes à les ravitailler dans les Îles du Vent. Cette stratégie se révèle payante car, le 18 octobre, Roberts parvient à capturer un vaisseau marseillais à l'est de la Désirade : celui-ci, pensant être désormais à l'abri des attaques de pirates, s'était séparé de son convoi⁷⁶.

Cette prise se révèle profitable pour les pirates car Roberts y trouve une cargaison d'une valeur de « plus de 300 000 livres ». Les forbans ne sont toutefois pas intéressés par 400 barriques de sucre blancs qu'ils jettent à la mer : d'après Marcus Rediker, cette pratique signale des pirates qui n'ont pas les moyens d'écouler des marchandises négociables dans l'immédiat⁷⁷. Le navire « très joli, ayant une galerie à poupe, étant percé pour environ 36 canons, que l'on dit très bon voilier » séduit aussi Roberts qui le garde pour son usage et le renomme *Royal Fortune*⁷⁸.

Cette attaque se caractérise enfin par les violences exercées contre les passagers : « ils ont entre autres pendu ledit sieur Talma [directeur général du domaine] qui a été fort près d'être étranglé, [...] le nègre domestique dudit Talma [...] se jeta aux pieds de ce capitaine [Roberts] et lui

73. ANOM, C8A27, fol. 81, 13 octobre 1720. Le capitaine mutilé est un habitant d'Antigua nommé Guichenet (ANOM, C8A27, fol. 117, 8 novembre 1720).

74. Plusieurs vaisseaux y sont brûlés ou enlevés. Selon Charles Johnson, Roberts fait même bombarder la ville de Basseterre (ANOM, C8A27, fol. 117, 8 novembre 1720 ; ANOM, C8A27, fol. 89, 24 octobre 1720 ; JOHNSON, Charles, *A general history of the pyrates*, op. cit., p. 240).

75. ANOM, C8A27, fol. 91, octobre-novembre 1720 ; ANOM, C8A27, fol. 81, 13 octobre 1720. Selon un témoin, Roberts dispose alors d'un équipage de 280 pirates, tous Anglais, sauf sept ou huit Français (ANOM, C8A27, fol. 123, 10 novembre 1720).

76. Beaucoup de vaisseaux marchands quittent les Îles du Vent en convoi et, une fois en sécurité, à bonne distance des îles, ils se « débouquent », c'est-à-dire qu'ils se séparent pour traverser l'Océan Atlantique à leur rythme.

77. REDIKER, Marcus, op. cit., p. 72. Il semble cependant que Roberts connaisse des réseaux de recels dans les Îles du Vent. Toutefois, lors de cette attaque, il est en route pour le Cap Vert et ne souhaite donc sans doute pas s'encombrer de marchandises qu'il n'est pas certain de pouvoir écouler.

78. ANOM, C8A27, fol. 107, 6 novembre 1720 (l'attaque est aussi mentionnée dans JOHNSON, Charles, *A general history of the pyrates*, op. cit., p. 240).

demanda en grâce [...]. Ce capitaine brutal avait un pistolet à la main, qu'il lui tira au travers du corps. N'étant pas mort, il continua à lui demander la même grâce. Sur quoi, ce coquin de commandant continua sa brutalité, l'écharpa de cinq à six coups de sabre [...]. Ledit sieur Talma, ayant eu le bonheur d'échapper au supplice [...] a redemandé à ce malheureux capitaine son nègre, quoique blessé à mort, mais il ne l'a pas voulu rendre »⁷⁹. Ces tortures, notamment l'acharnement de Roberts sur le domestique de Talma, semblent être des violences gratuites. Cet épisode, déformé et exagéré, est très certainement à l'origine du mythe erroné selon lequel Roberts aurait capturé et pendu le gouverneur de la Martinique à cette occasion⁸⁰.

Par la suite, Roberts ne revient dans les parages de la Guadeloupe qu'en janvier 1721, à la tête de deux frégates et de plusieurs bateaux. Après la prise de douze navires interlopes en Dominique, les 27 et 28 janvier, il est signalé dans le canal des Saintes au matin du 31 janvier⁸¹. Par des tirs d'alarme, le gouverneur de Guadeloupe fait rassembler la milice et la cavalerie en moins d'une heure. Il ordonne également aux navires ancrés à Basse-Terre de se rapprocher du littoral pour se mettre sous la protection du fort Saint-Charles. Les pirates dépassent la pointe de Vieux-Fort et longent la côte en esquivant les tirs des batteries de la Rivière du Galion, des Carmes et de la Ravine à Billaud. Au niveau de Baillif, Roberts s'attaque à un navire isolé, la *Princesse de La Rochelle*, que le capitaine refuse d'échouer sur la côte pour échapper aux forbans. Hors de portée des tirs venus de la terre, Roberts pille le navire sous le regard impuissant du lieutenant du roi et de la cavalerie, qui essuient même des coups de canon de la part des pirates⁸².

En représailles, les autorités préparent une nouvelle expédition contre Roberts mais, en l'absence de vaisseaux de guerre, il faut se contenter de navires marchands mobilisés et de l'aide éventuelle des Britanniques. Ces derniers, peu concernés, coopèrent toutefois difficilement et n'envoient qu'une modeste force navale qui s'en retourne rapidement à Antigua sans avoir trouvé les pirates⁸³. Bartholomew Roberts n'apparaît effectivement plus dans les Îles du Vent après cette attaque à Baillif : il décède le 5 février 1722 lors d'un combat naval contre le *HMS Swallow* sur les côtes africaines⁸⁴.

Les activités des pirates britanniques se caractérisent ainsi par des attaques relativement téméraires (malgré les défenses littorales), de

79. ANOM, C8A27, fol. 107, 6 novembre 1720.

80. Ce mythe est pourtant présenté comme un fait historique dans plusieurs ouvrages : REDIKER, Marcus, *op. cit.*, p. 41, LE BRIS, Michel, SERNA, Virginie (dir.), *Pirates et flibustiers des Caraïbes*, Hoëbeke, abbaye de Daoulas, Musée national de la Marine, Paris, 2001, p. 129, KONSTAM, Angus, *The pirate ship, 1660-1730*, Osprey Publishing, Oxford, 2003, p. 45.

81. L'attaque de ces contrebandiers rapporte plus de 200 000 livres aux pirates. Afin de les attirer en Dominique, Roberts se fait lui-même passer pour un négociant interlope (ANOM, C8A28, fol. 15, 3 février 1721). C'est à cette occasion que Roberts change son pavillon noir afin de se faire représenter en train de piétiner deux cranes nommés ABH et AMH : *A Barbadian's Head* et *A Martinican's Head* (JOHNSON, Charles, *A general history of the pyrates, op. cit.*, p. 243).

82. ANOM, C7A8, fol. 170, 9 mars 1721. L'épisode est brièvement mentionné dans l'ouvrage de Charles Johnson (JOHNSON, Charles, *A general history of the pyrates, op. cit.*, p. 244).

83. ANOM, C8A29, fol. 58, 20 février 1721 ; ANOM, C8A28, fol. 15, 3 février 1721 ; ANOM, C8A28, fol. 184, 10 février 1721.

84. AD Loire-Atlantique, B4581, fol. 62, 30 juin 1723.

grande envergure (navires importants et équipages nombreux) et souvent violentes (maltraitance des prisonniers). Les forbans anglais paraissent également peu intégrés dans l'espace local : à l'exception de Roberts, ils ne s'attardent pas autour de la Guadeloupe et ne semblent pas utiliser les réseaux de ravitaillement et de recels habituels des pirates antillais. Roberts attaque même des interlopes qui pourraient pourtant participer à l'écoulement du butin.

Les pirates français : Chemineau et Dulain

Les pirates français qui rôdent dans les alentours de la Guadeloupe se démarquent par des comportements légèrement différents. Si les capitaines français viennent généralement des ports atlantiques tels que La Rochelle, Nantes, Brest ou Saint-Malo, ils basculent dans la piraterie lors de leur séjour dans les Îles du Vent et recrutent des équipages locaux. Ils ont également des moyens plus modestes que les forbans anglais : ancien corsaire pour le compte des Espagnols, le pirate Honoré Deniaud (surnommé « Durand ») – qui attaque deux bateaux près de la Guadeloupe et de Marie-Galante – ne commande ainsi qu'un petit navire de six canons et d'une quarantaine d'hommes, le *Phénix*⁸⁵.

Le Malouin Chemineau est l'un des plus importants pirates français qui se signalent en Guadeloupe : il commande un brigantin de 18 canons et de 12 pierriers, monté par 150 hommes, tous Français sauf deux charpentiers anglais⁸⁶. Associé occasionnel de deux autres forbans, Fauvel et Laubé, Chemineau ne s'éloigne jamais des colonies françaises et commet la plupart de ses attaques dans les Petites Antilles⁸⁷. Parfois confondu avec Roberts lors de ses premières prises en Dominique en août 1721, il est formellement identifié au sud-ouest de la Guadeloupe le 19 octobre 1721⁸⁸. Chemineau tente alors de prendre un petit navire marchand entre Baillif et Vieux-Habitants, mais une frégate de 14 canons, la *Vénus*, vient à son secours. Après un échange de coups de canons et de fusils, les pirates parviennent à s'échapper mais, quelques heures plus tard, ils sont rattrapés par le *Griffon*, un vaisseau de 44 canons. Après un nouvel échange de tirs, le vent tombe et immobilise les deux navires : à la faveur de la nuit, Chemineau, qui dispose d'avirons, parvient à s'enfuir en direction de la Dominique⁸⁹. Révélant son impuissance, le capitaine du *Griffon* reconnaît « avec chagrin l'extrême supériorité de voile qu'ont les bateaux sur des vaisseaux vieux carénés ; je crois même devoir dire au Conseil que les meilleurs vaisseaux sont peu propres à cette guerre »⁹⁰.

85. ANOM, C8A27, fol. 1, 1^{er} janvier 1720 ; ANOM, C8B8, N° 60, 8 juin 1722.

86. ANOM, C8B8, N° 51, 2 mai 1722 (PORCHER, Kevin, « Chemineau, Un indigne pirate et forban », *op. cit.*, p. 13).

87. L'ensemble de ses attaques se déroule entre Saint-Domingue et Saint-Vincent : il s'agit d'une zone d'activité modeste en comparaison des pirates britanniques.

88. Croyant qu'il s'agit de Roberts, la frégate britannique *Hector* le poursuit même quelques temps (ANOM, C8A28, fol. 266, 8 septembre 1721).

89. ANOM, C8B7, N° 109, 25 octobre – 15 novembre 1721 ; ANOM, C7A8, fol. 209, 28 octobre 1721.

90. La *Vénus* et le *Griffon* naviguent de conserve sous le commandement du chevalier de Gouyon (HRODEJ, Philippe, « L'État français face à la piraterie... », *op. cit.*, p. 352).

Chemineau semble utiliser la Dominique comme base arrière pour se ravitailler et pour écouler son butin. Le 23 octobre, c'est aux parages de cette île qu'il capture et coule un navire saintois qui se rendait en Guadeloupe « avec des sommes considérables »⁹¹. Début novembre, Chemineau pille un autre navire de Guadeloupe. En inspectant sa prise, « comme la coutume de ces forbans est de voir toutes les lettres qui leur tombent en main pour savoir ce qui se passe », le pirate découvre un courrier envoyé par un garde-magasin de Guadeloupe à l'intendant des Îles du Vent, dans lequel il aborde le combat contre la *Vénus* et le *Griffon*. Dans une démarche inhabituelle, Chemineau écrit alors à son tour une lettre « impertinente » à l'intendant afin de lui annoncer qu'il aurait capturé la *Vénus* si le *Griffon* n'était pas venu à son secours⁹². Le 26 novembre, Chemineau parvient une fois encore à prendre un navire chargé de sucre, qu'il conserve, ce qui signale des possibilités de recel : les autorités estiment alors « que ces malheureux forbans ont fait depuis deux mois, à cette colonie, pour plus de quatre cent mille francs de tort »⁹³.

Ces pirates déplacent néanmoins leurs activités vers le nord (aux alentours de Saint-Thomas) et vers les Grandes Antilles (Porto-Rico et Saint-Domingue) suite aux mesures prises par les autorités pour entraver les réseaux de recel et de ravitaillement en Dominique, ainsi que pour éviter les vaisseaux envoyés à leur poursuite⁹⁴.

A la fin de l'âge d'or de la piraterie, un autre forban, le Nantais Thomas Dulain, âgé de seulement 24 ans, sévit aux alentours de la Guadeloupe. Alors qu'il combat comme corsaire au service de l'île de Margarita, il cherche à se venger de la mort de son frère, tué par la partie espagnole de l'équipage. Il prend le contrôle du navire et devient pirate après une sanglante mutinerie opposant les marins français aux marins espagnols⁹⁵. Dulain se retrouve alors à la tête d'un navire de 12 canons et de 12 pierriers, le *Sans-Pitié*, et de près de 130 forbans⁹⁶. Avant de poursuivre sa carrière sur les côtes vénézuéliennes, il commet quelques prises particulièrement bien documentées autour de la Guadeloupe, ce qui permet d'observer en détail les pratiques des pirates.

Le matin du 7 septembre 1728 par exemple, au nord de la Dominique, Thomas Dulain surprend un petit navire, l'*Expédition*, qui apporte du sucre de Guadeloupe à un autre navire, la *Fidélité*, ancré en Martinique. Profitant d'un courant et d'un vent favorable, le *Sans-Pitié* rattrape rapidement sa cible et, « à une demie portée de canon », Dulain fait tirer deux coups de semonce tout en hissant son pavillon noir. L'*Expédition* se rend sans résistance et amène ses voiles. Immédiatement, un officier de Dulain se rend en chaloupe à bord du navire capturé (les abordages sont effectivement rares en pleine mer). L'équipage est maltraité à coups de sabre, sans doute pour le forcer à révéler la présence de marchandises

91. ANOM, C8B7, N° 108, 25-28 octobre 1721.

92. ANOM, C8A28, fol. 168, 22 novembre 1721 ; ANOM, C8A31, fol. 293, 13 octobre 1723.

93. ANOM, C8A28, fol. 170, 3 décembre 1721.

94. ANOM, C8A28, fol. 153, 15 novembre 1721, ANOM, C8A28, fol. 170, 3 décembre 1721 ; ANOM, C8A28, fol. 174, 11 décembre 1721.

95. ANOM, C8A39, fol. 466, 13 décembre 1728.

96. En décrivant son équipage, Dulain écrit avec inquiétude que « de ma vie, je n'ai vu ennemi du genre humain comme ceux-là, aussi bien à notre patrie qu'aux autres » (ANOM, C8A39, fol. 468, 1728).

de valeur. Un marin mulâtre espagnol concentre rapidement l'attention des pirates qui l'exécutent à coups de pistolets et jettent son corps à la mer. Il faut sans doute rattacher ce meurtre à la mutinerie que les hommes de Dulain ont mené contre les Espagnols. Le navire est ensuite pillé en l'espace de deux heures, les pirates mettant la main sur les voiles, les agrées, les apparaux, une barrique de sucre blanc, les vêtements des marins, les vivres, et surtout sur plus de 7000 livres et 1200 francs en or et en argent. Le pilote guadeloupéen Joseph Desnaux est également enlevé : les forbans utilisent souvent ce procédé pour recruter des spécialistes (chirurgiens, charpentiers, pilotes...) dont le savoir-faire facilite la navigation. Afin que l'alarme ne soit pas donnée trop tôt, Dulain ordonne enfin au capitaine de l'*Expédition* de naviguer vent arrière durant deux heures, vers l'ouest, sous peine d'être coulé : effectivement, le navire sinistré est obligé de faire face au vent pour revenir en Guadeloupe et l'attaque n'est déclarée à Basse-Terre que le lendemain⁹⁷.

Cet exemple montre que les pirates français se livrent à des maltraitements sur les prisonniers, comme les forbans anglais, mais cette pratique est moins systématique. Dulain, comme Chemineau, se montre surtout violent envers les Espagnols, ce qu'il faut peut-être relier au rapport entretenu par ces derniers avec la course, activité qui est autant un débouché qu'une menace potentielle pour les pirates. Les combats sont en revanche rares car les forbans cherchent avant tout à prendre leur cible sans risquer des dégâts difficilement réparables ou des blessés difficilement soignables : la surprise et l'impact moral des coups de semonce, du pavillon noir, ou de la réputation des pirates permettent de neutraliser les vellétés de résistance.

Les appuis de la piraterie autour de la Guadeloupe : renseignements et recels

Les pirates ne s'attardent pas plus de quelques semaines dans les alentours de la Guadeloupe mais ils n'en trouvent pas moins des appuis dans la population locale⁹⁸. Les « vagabonds », présentés précédemment, ont un rôle important dans le recrutement des pirates, mais ils assurent également d'autres services.

En juillet 1721, le gouverneur de Guadeloupe ordonne ainsi des recherches sur les « vagabonds et gens sans aveu qui y sont répandus et pourraient être soupçonnés de correspondances avec les forbans, avec injonction à tous les officiers de les arrêter »⁹⁹. Cette inquiétude des autorités n'est pas sans fondement car, quelques mois plus tard, en décembre 1721, l'intendant des Îles du Vent se plaint des vagabonds « qui rôdent perpétuellement dans ces îles, y naviguant comme bon leur semble, sans permission, [...] les forbans y ont des correspondances et y font des recrues ; et l'on instruit actuellement le procès d'un soldat déserteur qui convient d'avoir correspondu avec le nommé Chemineau [...], d'en avoir

97. AD Loire-Atlantique, B4584, fol. 13 v°-15, 21 mars 1729.

98. Le gouverneur général précise par exemple que « Chemineau [...], comme sont tous les voleurs, ne reste pas longtemps dans un même endroit » (ANOM, C8A28, fol. 174, 11 décembre 1721).

99. ANOM, C8B7, N° 73, 16 juillet 1721.

reçu une somme assez considérable, [...] et de les avoir avertis des armements que nous faisons ici contre eux. [...] Il y en a nombre d'autres mais il n'est pas aisé de les connaître »¹⁰⁰. Les vagabonds paraissent donc avoir un rôle d'auxiliaires pour les pirates : se déplaçant sans contrôle dans les îles de la colonie, ils peuvent acquérir des informations qu'ils monnaient ensuite auprès des forbans. Plutôt qu'un réseau d'espions organisés, il faut sans doute y voir des prises de contact occasionnelles et intéressées des deux côtés.

Il ne faut pas non plus sous-estimer une porosité certaine entre la piraterie, le vagabondage et les équipages marchands qui faciliterait la communication, les échanges et, donc, le renseignement. Un an après avoir été torturé par Bartholomew Roberts, le directeur général du domaine, Talma, reconnaît ainsi « le forban qui lui mit la corde au col » parmi les marins de la flûte du roi le *Dromadaire*¹⁰¹. Dénoncé, l'ancien pirate est alors pendu en Guadeloupe le 3 septembre 1721 : cette affaire révèle la mobilité des forbans qui peuvent alterner les activités légales et illégales.

Les vagabonds mieux établis, mais également des négociants peu scrupuleux, participent aussi au ravitaillement et au recel du butin des pirates, ce qui facilite leurs attaques dans les Îles du Vent. Certains soldats tentent apparemment de fournir des armes et des munitions aux forbans de passage : en 1721, des Saintois découvrent par exemple un « canot en dérive où il y avait 200 livres de balles, de la poudre, quelques fusils et sabres » qui viennent des magasins du fort Louis, l'ensemble étant peut-être destiné à des forbans ou à des déserteurs souhaitant se faire pirates¹⁰².

Les réseaux de recel du butin sont actifs autour de la Guadeloupe. Si certains interlopes suivent parfois les pirates pour receler immédiatement le butin en pleine mer, la plupart des receleurs semblent se trouver à terre, dans des zones peu surveillées. Les autorités rapportent par exemple : « on nous assure que ces forbans ont des pratiques dans ces îles [autour de la Guadeloupe], même qu'ils y ont débarqué et vendu une partie de leur butin, ce qui pourrait bien être, car on est ici avide de gain et ces sortes de voleurs donnent à bon marché »¹⁰³. L'introduction, voire la réintroduction, des marchandises pillées par les pirates sur le marché local semble ainsi s'inscrire dans une logique d'économie grise, qui rejoint la contrebande et le commerce interlope afin de contourner le système de l'Exclusif, réaffirmé en 1717¹⁰⁴. Dans un rapport, l'enseigne de vaisseau Bailleul explique que certains habitants ravitaillent aussi les forbans par peur d'être « pillés s'ils leur refusaient quelque chose ». Parallèlement, les pirates sont également « soutenus par les sauvages et

100. ANOM, C8A29, fol. 244, 30 décembre 1721.

101. ANOM, CA28, fol. 266, 8 septembre 1721.

102. ANOM, C7A8, fol. 202, 18 juillet 1721.

103. ANOM, C8A27, fol. 123, 10 novembre 1720.

104. SAINTON, Jean-Pierre (dir.), *Histoire et civilisation de la Caraïbe (Guadeloupe, Martinique, Petites Antilles), tome 2, Le temps des matrices : économie et cadres sociaux du long XVIII^e siècle*, Éditions Karthala, Paris, 2012, p. 68-69. Un circuit similaire s'observe pour la flibuste du XVII^e siècle (SAINTON, Jean-Pierre (dir.), *Histoire et civilisation de la Caraïbe (Guadeloupe, Martinique, Petites Antilles), tome 1, op. cit.*, p. 225).

nègres fugitifs » qui les fournissent en tortues, poissons, chèvres, cabris, porcs, perroquets autres volailles¹⁰⁵.

La Dominique prend une place importante dans ces réseaux de recel : en pourchassant le pirate Chemineau, les autorités découvrent que les Français établis illégalement dans l'île « ont fait faire des fours pour leur fournir du pain frais, leur donnent des rafraichissements, retirent leurs marchandises ou denrées volées, et leur servent par ce moyen de receleurs »¹⁰⁶. Le recel semble ici indissociable du ravitaillement, l'un servant à financer l'autre. L'activité est néanmoins risquée car, peu après cette découverte, le gouverneur général ordonne l'expulsion de tous ces habitants illégaux « sous peine de la vie et de subir la punition des forbans ». Ceux qui s'obstinent doivent s'attendre « à une guerre dure, sans relâche, et telle qu'on la doit aux forbans ou aux ennemis de l'État »¹⁰⁷. Les receleurs sont assimilés aux pirates et exposés aux mêmes punitions : lorsque les autorités découvrent qu'un habitant des Saintes, nommé Tite, commerce avec des pirates en Dominique, ce dernier est arrêté et pendu en Guadeloupe en 1722¹⁰⁸.

3 – LES CONSÉQUENCES DE LA PIRATERIE EN GUADELOUPE

Le sentiment d'insécurité

Il faut distinguer le risque réel représenté par les attaques de pirates en Guadeloupe et le risque ressenti. D'après les rapports de navigation de Loire-Atlantique, les navires marchands nantais ont effectué 44 voyages en Guadeloupe entre 1717 et 1729 : parmi ceux-ci, 3 navires ont coulé ou ont été abandonnés lors d'accidents ou de tempêtes, 2 navires ont été endommagés pour les mêmes raisons, un navire a été pourchassé sans succès par des pirates, et un seul navire a été effectivement pris et pillé¹⁰⁹. Ainsi, 37 voyages se sont déroulés sans incidents. En effet, à l'exception de Teach ou de Roberts, les pirates s'attaquent rarement aux navires faisant des voyages au long cours et préfèrent pourchasser des embarcations plus modestes, moins rentables mais plus faciles à prendre. Les navires antillais, qui se consacrent à la pêche, au commerce inter-îles, voire à la contrebande, sont donc les cibles privilégiées des forbans. Il est malaisé d'en faire le compte car certaines attaques ne sont pas signalées : en mai 1719 par exemple, un négociant guadeloupéen, qui s'adonnait à la contrebande, n'ose pas raconter qu'il a été « volé en mer et très cruellement maltraité » par un pirate, par peur d'être lui-même condamné¹¹⁰.

Les attaques sont en réalité des épisodes de violence concentrés dans le temps et dans l'espace au gré des passages d'équipages pirates aux alentours de la Guadeloupe : l'insécurité n'est peut-être pas permanente mais elle est durement ressentie par les autorités et les acteurs du

105. ANOM, C8B4, N° 3, 1717. Le terme « sauvages » désigne ici les Amérindiens.

106. PORCHER, Kevin, « Chemineau, Un indigne pirate et forban », *op. cit.*, p. 16.

107. ANOM, C8A28, fol. 157, 18 novembre 1721.

108. ANOM, C8A30, fol. 170, 24 décembre 1722.

109. Il s'agit de l'*Expédition*, pris par Dulain.

110. AD Guadeloupe, 5J87, N° 103, 8 juin 1722.

commerce maritime, qu'il soit légal ou illégal. La présence de pirates entraîne un sentiment d'isolement car les communications entre les îles de la colonie sont perturbées. Depuis la Guadeloupe, un ingénieur s'alarme que « les forbans me feront courir quelques risques, allant d'île en île, si le conseil n'y met ordre »¹¹¹. De même, en 1728, le gouverneur de Guadeloupe s'inquiète de la présence de Dulain : « il y avait un forban français sous la Dominique qui avait pris et pillé quelques[-unes] de nos barques qui allaient à la Martinique, et qui nous empêchait la communication avec cette île »¹¹². Les rapports des autorités reflètent souvent une perception alarmiste de la situation et, en 1723, le gouverneur dresse un tableau sombre du ravitaillement de la Guadeloupe : « la vie y est très dure ; il y a près d'un mois que je n'ai vu sur ma table de la viande de boucherie ; si nous avons besoin de quelque chose, il faut le faire venir [de Martinique], [...] et même, presque tous les bateaux ont été pris par les forbans »¹¹³. Ces avertissements, sans doute excessifs, s'inscrivent généralement dans un argumentaire qui vise à justifier les difficultés de gestion de la colonie ou à réclamer des aides auprès du Conseil de Marine. Pour cela, il est nécessaire de montrer que la piraterie n'impacte pas que les Îles du Vent : « il est certain que si on les y laisse, [les forbans] s'y trouveront si bien qu'ils y prendront racine, détruiront notre commerce, et feront par ce moyen un tort infini au roi, à l'État et aux habitants de ces colonies »¹¹⁴. Le gouverneur Vaultier de Moyencourt y recherche aussi un intérêt plus personnel car il se plaint aussi que « depuis que je suis gouverneur de la Guadeloupe, [les pirates] m'ont volé plus de six-mille francs en plusieurs occasions, en farine, vins et autres choses nécessaires pour ma maison »¹¹⁵.

Cette inquiétude gagne également les gens de mer qui préfèrent prendre des précautions, notamment en évitant les zones les plus dangereuses. En 1722, le capitaine du négrier *Saint-René* se méfie ainsi des parages de la Dominique : « ayant connaissance de la Dominique, il fit route pour la Guadeloupe mais, ne pouvant tenir le vent et craignant les forbans, il prit parti de faire route pour l'île de la Martinique »¹¹⁶. Les autres mesures de précaution, tels que les interdictions temporaires de naviguer en cas de présence de forbans, le déplacement en convois ou sous escorte, la mobilisation de navires ou de marins pour pourchasser les pirates, alourdissent tout autant le commerce maritime.

L'insécurité peut aussi être ressentie par les populations littorales les plus exposées, notamment à Marie-Galante, où les habitants réclament une modération des droits qu'ils doivent payer au roi. Dans leurs revendications, ils expliquent leur « déplorable état » en révélant qu'ils sont « tous les jours exposés à être pillés et brûlés faute de fortification et de canons, qu'ils n'ont pas même le moyen d'acheter des armes [...], qu'ils sont tous les jours exposés aux insultes des forbans ». Les arguments

111. AD Guadeloupe, 5J8, fol. 225, 12 mai 1721.

112. Il s'agit alors du gouverneur Robert Giraud du Poyet (AD Guadeloupe, 5J10, fol. 164, 16 mai 1728).

113. AD Guadeloupe, 5J9, fol. 48, 31 janvier 1723.

114. ANOM, C8A28, fol. 15, 3 février 1721.

115. AD Guadeloupe, 5J9, fol. 117, 16 juin 1724.

116. Plus tôt dans son voyage, le *Saint-René* a été attaqué en Guinée par Bartholomew Roberts, à bord du *Royal Fortune* (AD Loire-Atlantique, B4581, fol. 9-10, 18 novembre 1722).

portent et le Conseil de Marine, qui reconnaît cette situation d'insécurité, accède à leur demande¹¹⁷.

Les demandes d'assistance contre les pirates

Afin de faire face aux pirates, le gouverneur de Guadeloupe, comme le gouverneur général, tente d'obtenir l'aide du Conseil de Marine puis, à partir de 1723, du secrétaire d'État à la Marine. Eux-mêmes anciens officiers de Marine, les gouverneurs locaux cherchent surtout à obtenir le stationnement permanent d'une ou plusieurs frégates dans les Îles du Vent afin de pourchasser les forbans ou de patrouiller contre les interlopes.

Le gouverneur de Guadeloupe s'emploie à obtenir l'aide du Conseil de Marine, notamment après les combats contre Chemineau, en insistant sur « la triste situation où nous sommes et où nous allons être par ce malheureux forban, ne nous venant point de vaisseaux de France, et le peu de secours que nous avons de la Martinique [...], j'ai aussi l'honneur de supplier [le Conseil de Marine] d'envoyer une frégate de trente-six à quarante canons, mais qui marche bien, car sans cela, ce serait inutile »¹¹⁸. Une requête identique, par le gouverneur général, demande « qu'il y ait toujours ici une frégate de vingt à vingt-quatre canons [...] fine voilière, et qui ait des rames », cette dernière remarque faisant suite à la fuite de Chemineau grâce à ses avirons. Néanmoins, ne souhaitant pas s'investir, le Conseil de Marine ne consent qu'à envoyer des rames¹¹⁹.

Les effectifs et le budget de la Marine Royale sont effectivement réduits depuis la fin de la guerre de Succession d'Espagne, le secrétaire d'État réclamant lui-même, sans succès, une hausse de ses crédits à partir de 1723¹²⁰. Prenant en considération ces obstacles financiers, les demandes des gouverneurs évoluent. Ils proposent par exemple de se charger d'une partie de l'entretien et de l'approvisionnement des frégates espérées, en précisant qu'ils seront plus économes qu'à Saint-Domingue, où un vaisseau est déjà dévolu à la lutte contre la piraterie¹²¹. Peu à peu, ils se contentent même de demander à ce que les frégates de passages acceptent de patrouiller en Guadeloupe contre les forbans¹²².

Finalement, en 1730, le gouverneur de Guadeloupe décide de changer de stratégie et d'abandonner l'idée des frégates : « vu les dépenses que causeraient ces armements, j'ai l'honneur [...] de vous proposer de faire construire ici, sans qu'il n'en coûte rien au roi, ni pour la construction, ni pour l'entretien, deux garde-côtes faits en galères [...]. Ces deux bâtiments feront plus d'effets que quatre vaisseaux qui ne peuvent s'approcher des côtes, [...] ces bâtiments, en temps de paix, assureront la côte contre les incursions des pirates et, comme ils seront toujours armés,

117. « Le conseil croit qu'il faut leur accorder une prolongation d'exemption de droits attendu la vérité des faits exposés dans la requête, ou tout au moins une diminution très considérable. » (AD Guadeloupe, 5J87, N° 100, 6 mai 1721).

118. ANOM, C7A8, fol. 209, 28 octobre 1721.

119. ANOM, C8A28, fol. 143, 2 novembre 1721.

120. MUCHEMBLED, Robert (dir.), VILLIERS, Patrick, DUTEIL, Jean-Pierre, *L'Europe, la mer et les colonies, XVII^e-XVIII^e siècle*, Hachette, Paris, 1997, p. 79.

121. ANOM, C8A26, fol. 171, 30 avril 1719 ; ANOM, C8A28, fol. 170, 3 décembre 1721.

122. AD Guadeloupe, 5J9, fol. 54, 23 mars 1723.

il ne sera pas difficile [...] de jeter du monde dedans pour les mettre en état d'enlever les forbans »¹²³. Ce projet allie l'économie et la nécessité de s'adapter à la poursuite, et au combat, contre les navires à faible tonnage des forbans, ce qui offre de la souplesse et de la réactivité à la défense maritime de la Guadeloupe. Néanmoins, en 1730, la menace représentée par les pirates s'est déjà fortement réduite.

Prendre en charge la défense de la Guadeloupe

Contrairement à une idée répandue, les autorités françaises ne restent pas passives face aux pirates et ne se contentent pas de laisser faire la marine britannique¹²⁴. La lutte contre les forbans est en revanche essentiellement laissée aux gouvernements locaux qui sont directement confrontés aux attaques : la Guadeloupe doit donc prendre seule une grande partie des décisions liées à sa protection.

Lorsque le risque d'attaque par les pirates est élevé, les premières mesures prises par les autorités concernent la préservation des navires de commerce, soit en les forçant à se déplacer en convoi ou sous escorte, soit en interdisant tout simplement toute navigation tant que le danger n'est pas écarté (c'est le cas lors des attaques de Roberts ou Dulain)¹²⁵.

Les autorités tentent aussi, tant bien que mal, d'organiser la poursuite des pirates : lorsqu'une frégate, telle que l'*Atalante*, est de passage, celle-ci peut participer à l'expédition, mais bien souvent, les gouverneurs doivent se contenter des seuls moyens de la colonie. Ces poursuites sont malaisées à financer et il est parfois difficile de trouver des embarcations ou des volontaires pour y participer¹²⁶. Le 20 novembre 1721, le gouverneur de Guadeloupe décide ainsi de participer à la poursuite de Chemineau en accompagnant un navire de Saint-Domingue, le *Chasseur*, qui pourchasse déjà le pirate depuis plusieurs semaines. Un navire est armé en moins d'une journée avec une quinzaine de soldats et une cinquantaine d'habitants difficilement rassemblés. Le gouverneur précise à ce sujet : « j'ai été obligé de donner jusqu'à mon maître d'hôtel, c'est une pitié que de commander de la milice »¹²⁷.

Malgré les termes du traité d'Utrecht, la coopération avec les Britanniques et la gestion des susceptibilités ne sont pas aisées. En 1721, lors d'une poursuite organisée contre Roberts, les autorités des Îles du Vent rapportent que les gouverneurs de la Barbade et d'Antigua acceptent de « concourir avec nous à la destruction des forbans », néanmoins, les officiers de Marine britanniques « faisaient difficulté de se joindre aux officiers français, prétendant qu'ils ne devaient pas être mis en parallèle avec eux parce que les Français n'étaient que des officiers de milice »¹²⁸. Quoiqu'il en soit, la majorité des poursuites engagées contre les pirates se révèlent infructueuses.

123. AD Guadeloupe, 5J11, fol. 110, 28 novembre 1730.

124. HRODEJ, Philippe, « L'État français face à la piraterie... », *op. cit.*, p. 351.

125. ANOM, C8A27, fol. 107, 6 novembre 1720 ; AD Loire-Atlantique, B4584, fol. 28 v°-29, 9 mai 1729.

126. ANOM, C8A27, fol. 117, 8 novembre 1720.

127. L'expédition est placée sous le commandement d'un capitaine des compagnies franches de la Marine en garnison en Guadeloupe (ANOM, C7A8, fol. 219, 22 novembre 1721).

128. ANOM, C8A28, fol. 187, 28 février 1721 ; ANOM, C8B7, N°27, 11 mars 1721.

A plus long terme, le gouverneur de Guadeloupe préfère renforcer les défenses littorales afin de dissuader les attaques de pirates et pour protéger les navires marchands. Dès 1721, il est ainsi nécessaire d'établir des batteries de canons à Marie-Galante pour « protéger aussi nos bâtiments, surtout contre les forbans qui ne laissent pas [...] de prendre ou brûler impunément les bateaux qu'ils rencontrent sur nos îles, non sans alarme quelque fois pour notre faible colonie »¹²⁹. En 1722, après l'attaque de Roberts sur Baillif, le gouverneur ordonne également des travaux pour renforcer les batteries autour de Basse-Terre afin de « mettre les bâtiments en sûreté contre les forbans »¹³⁰. Ces précautions ont donc surtout un rôle préventif. La lutte contre la criminalité maritime n'est pas leur seul objectif : leur efficacité contre les pirates permet de s'assurer que la colonie est apte à se défendre contre un ennemi en cas de guerre¹³¹.

Malgré tout, les rares captures de pirates sont davantage le fait du hasard que des mesures prises par les autorités. Le 21 novembre 1735 par exemple, le *Cheval Marin*, un navire forban de 200 tonneaux et armé de 16 canons s'ancre à Marie-Galante, en se faisant passer pour un marchand, afin d'obtenir des provisions. Ne se doutant de rien, le lieutenant du roi à Marie-Galante, Longvilliers de Poincy, invite les officiers du navire à dîner chez lui : c'est à cette occasion qu'un des marins lui glisse un papier où il explique que l'équipage du *Cheval Marin* s'est mutiné, a tué son capitaine, et cherche à recruter d'autres pirates. Le lieutenant du roi attend alors la nuit pour envoyer des soldats à bord du navire, arrêter tous les forbans par surprise et libérer les prisonniers : deux jours après, un *Te Deum* est chanté dans les églises de l'île, et quelques semaines plus tard, les pirates sont exécutés¹³².

Les actions de répression contre la piraterie restent peu courantes, bien que mises en scène par les autorités afin de servir à l'édification de la population. Pierre Vraye, un forban de l'équipage de Roberts, est ainsi pendu en Guadeloupe en 1721. L'année suivante, deux « fripons », qui avaient volé une barque pour devenir pirates, sont condamnés à être pendus également : l'intendant des Îles du Vent demande alors qu'un des deux hommes soit exécuté en Martinique pour y servir d'avertissement. En 1723, ce sont trois autres forbans de Guadeloupe qui sont condamnés, à la roue cette fois, « ce qui fera un bon exemple » d'après le gouverneur général¹³³.

*

La seule répression ne permet pas de mettre fin à la piraterie en Guadeloupe : les forbans sévissent dans les parages de l'archipel car ils y trouvent des proies potentielles ainsi qu'un contexte favorable (zones de relâche pour s'approvisionner et écouler le butin, populations aidant au recrutement ou à la recherche d'informations...). Ce contexte s'atténue

129. AD Guadeloupe, 5J8, fol. 213, 9 octobre 1721.

130. AD Guadeloupe, 5J87, N° 104, 25 mars 1722 ; AD Guadeloupe, 5J9, N° 15, 16 mai 1722.

131. HRODEJ, Philippe, « L'État français face à la piraterie... », *op. cit.*, p. 358.

132. ANOM, C8A46, fol. 93, 159 et 346, 25 février 1735, 5 mars 1735 et 20 avril 1735.

133. ANOM, CA28, fol. 99, 2 septembre 1721 ; ANOM, C8B8, N° 60, 8 juin 1722 ; ANOM, C8A31, fol. 1, 18 janvier 1723.

au cours des années 1720 : sous le coup des mesures prises par les autorités, les activités – telles que le ravitaillement ou le recel – deviennent par exemple moins sûres pour les habitants et les vagabonds qui risquent la potence. Même si la contrebande reste très active, les zones de non-droit, propices à la criminalité, se réduisent autour de la Guadeloupe. Les efforts amorcés par les autorités dans la régulation de la violence maritime s'inscrivent dans un mouvement plus général qui voit la fin d'une « époque pionnière » et aventureuse des Îles du Vent au début du XVIII^e siècle¹³⁴. L'enseigne de vaisseau Bailleul remarque aussi « que la plus grande partie de ces forbans ne le sont que par la misère [et que] si l'on leur facilitait la vie, ils ne feraient pas ce métier »¹³⁵.

Les succès de la lutte contre la piraterie dans le domaine français des Petites Antilles proviennent également de l'usage du pardon : plusieurs amnisties générales sont ainsi offertes par le roi aux forbans, notamment à partir de 1718¹³⁶. Bien que les autorités locales soient parfois réticentes à pardonner aux pirates qui leur ont causé tant de difficultés, les amnisties permettent de mettre fin sans violence à des carrières criminelles : Durand, Chemineau ou Dulain profitent ainsi tous les trois du pardon royal¹³⁷. Cette possibilité de sortir pacifiquement de la piraterie explique que les forbans français soient moins jusqu'au-boutistes que les britanniques qui finissent généralement pendus ou tués au combat, comme Teach ou Roberts¹³⁸.

Loin d'être homogènes, les pratiques et les comportements des forbans qui menacent la Guadeloupe peuvent se montrer variés, mais leur exemple reste représentatif des grandes tendances de l'âge d'or de la piraterie atlantique, ainsi que de ses caractéristiques les plus emblématiques (types de navires, tactiques, usage du pavillon noir, violence...). Les pirates des Petites Antilles, notamment français, semblent toutefois mieux intégrés dans le contexte local guadeloupéen, surtout vis-à-vis de l'économie grise et des populations instables et fragiles, tels que les vagabonds. Plus qu'un phénomène secondaire, souvent considéré comme un sujet d'étude à part, la piraterie a donc pleinement sa place dans l'histoire de la marginalité et de la criminalité.

134. SAINTON, Jean-Pierre (dir.), *Histoire et civilisation de la Caraïbe (Guadeloupe, Martinique, Petites Antilles)*, tome 2, *op. cit.*, p. 30-31.

135. ANOM, C8B4, N° 3, 1717. Il propose donc de pardonner les pirates et de les envoyer comme colons au Mississippi.

136. AD Charente-Maritime, B5595, 5 septembre 1718.

137. ANOM, C8A31, fol. 1, 18 janvier 1723 (amnistie de Chemineau) ; ANOM, C8A32, fol. 65, 11 novembre 1723 (amnistie de Durand) ; Archives Municipales de Nantes, EE219, fol. 7, 16 mai 1729 (amnistie de Dulain).

138. MOREAU, Jean-Pierre, *Pirates au jour le jour*, *op. cit.*, p. 142-145.

