

La piraterie, une vengeance populaire contre la misère et l'oppression

L'imaginaire collectif de nos sociétés technicolor véhicule l'image du pirate brutal et sanguinaire, perché au bord de la folie sur sa jambe de bois, borgne et ridiculement accoutré avec ou sans crochet, partageant avec ses congénères un goût prononcé pour le rhum, les jupons et les jurons ainsi qu'un appétit insatiable pour les biens des braves gens qu'il dépouille. Cependant, du roman au cinéma, en passant par l'opéra, si ce personnage haut en couleur connaît tant de succès malgré une si mauvaise presse, c'est bien parce que nul autre que lui ne bouscule avec autant d'enthousiasme et de détermination le rapport qu'entretient tout individu avec la norme sociale.

Comme toute contre-culture, la piraterie européenne des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles a laissé assez peu de documents écrits. La plupart des informations dont nous disposons, basées sur le témoignage de leurs victimes ou de leurs persécuteurs, leur est plutôt défavorable et jusqu'à une date récente, bien peu de chercheurs se sont intéressés à ce sujet. Pourtant, en mai 2001, à l'initiative de Michel Le Bris, une poignée de passionnés se sont retrouvés à Brest, pour mettre en commun le fruit de leurs investigations. On en sait suffisamment grâce à eux pour affirmer aujourd'hui que ces gens qui « entraient en piraterie » étaient bien souvent animés par le désespoir et la colère envers une société injuste et oppressive. Le portrait du pirate qui ressort de cette rencontre apparaît dès lors bien loin des clichés d'Hollywood.

Pourquoi se faire pirate ?

Tout d'abord, il faut se rappeler que la piraterie n'est pas née avec la découverte de l'Amérique et que son développement semble bien plutôt lié à celui du commerce. A cela, rien d'étonnant, le marchand n'engendre-t-il pas le voleur ? Les romains furent les premiers à mentionner les attaques de dangereuses embarcations tapies dans les replis rocaillieux des rivages méditerranéens. Plus tard, ce seront les côtes maures ou « barbaresques » qui verront fleurir de véritables cités pirates (Alger et Salé pour ne citer qu'elles), dont la puissance et la renommée seront telles que les empires naissants n'hésiteront pas à s'en attirer les faveurs... Souvenons-nous de Barberousse nommé capitaine par le sultan d'Istanbul, qui remporte la victoire de Lepante sur les chrétiens coupant ainsi la route des épices et forçant les monarchies européennes à emprunter d'autres itinéraires pour gagner les lointaines Indes. Quelques avancées technologiques dans la conception navale et l'audace d'un certain Christophe Colomb, feront le reste. Avec le Nouveau Monde, s'ouvre alors à tous les miséreux, les aventuriers, tous ceux que la société écarte et condamne à la misère ou au cachot, l'espoir d'une vie meilleure, « tous recherchent dans la flibuste des formes de vie libre qui leur manquent », écrira Thomas Moore. L'océan et ses terres ultra-marines apparaissent, comme un espace où rien n'est joué d'avance et où, justement, il est possible de braver les barrières du déterminisme socio-économique et culturel de son origine pour se construire soi-même dans un monde où la justice règne entre les hommes. Ce rêve, les protestants de l'époque, persécutés par la chrétienté, seront nombreux à le nourrir et à partir fonder des colonies qu'ils envisageaient comme autant d'étapes vers le Paradis terrestre.

Mais revenons à nos pirates ; le/la pirate est peut-être avant toute chose, une personne ordinaire, piégée dans des circonstances difficiles et souvent mortelles, issue d'un milieu social de travailleurs ou de paysans. Mais, le/la pirate est d'abord et toujours un(e) insatisfait(e), un(e) insurgé(e) contre sa propre destinée, pourrait-on dire. L'espace que lui concède la société ou les dieux lui semble inconfortable et malsain. Il/elle s'en arrange quelques temps et puis il/elle dit « ya basta ! ». La révolte qui l'agite est si violente, la blessure dont il/elle saigne est si meurtrière qu'il/elle ne se résigne pas. Il/elle quitte ses faubourgs de Londres, Lisbonne ou Anvers, descend de ses montagnes d'Irlande, d'Espagne ou de Norvège et chemine vers ces ports où se recrutent les équipages pirates. Il/elle y retrouve toute une population de réprouvés, d'exclus, de loqueteux et de voyous, la lie de l'humanité dit-on. Tous individus que leurs dons, leur génie, leur malchance ou leur paresse ont jeté dans les marges de la société. Plutôt que d'accepter la condition de clochards ou de sous-prolétaires, ils ont tourné le dos à une société qui ne leur sied guère. Notre rebelle envisage alors la possibilité de fuir le vieux monde avec ses codes, sa morale étriquée et sa religion tyrannique, pour ne plus se contenter de l'ici (ou, pourquoi pas, de l'ici-bas ?), ni de ce quotidien désespérant avec son ordre immuable devenu une prison, il/elle est prêt(e) à s'ouvrir au désir, à l'élan et à la peur, à attendre de l'inconnu une réponse, quelque chose peut-être comme le salut, et pour cela, d'abord quitter la terre ferme, les espaces quadrillés par les savoirs et les coutumes, les rangs et les honneurs, pour se risquer dans l'empire du mouvant, du « sauvage », encouragé(e) dans son audacieuse entreprise par les évocations des explorateurs (Colomb, Oexmelin, Père Labat) et celles de ces repaires obscurs qui ont allumé leurs sombres lanternes aux quatre

coins du monde, aux Antilles, en Amérique Latine, ou aux Indes et qui remplacent, dit-on, une société injuste par une société équitable.

Au temps des boucaniers

Ainsi nomme-t-on les proscrits de toutes les nations, vagabonds, déserteurs, débiteurs, esclaves ou « engagés * » en fuite, persécutés religieux, prostituées, la plupart anciens ouvriers du textile ou travailleurs journaliers, prisonniers politiques ou exilés, échoués sur les plages des Caraïbes. Coupant du bois de teinture, chassant et faisant boucaner la viande pour approvisionner les bateaux de passage ayant besoin de vivres, ils vivaient dans des camps, (qui ressemblent à s'y méprendre aux Zones Autonomes Temporaires d'Hakim Bey), de véritables espaces de solidarités internationales, sur les rivages de ces îles tour à tour espagnoles, anglaises, françaises et peuplées de cannibales. Ces étrangers se différenciaient des colons car ils ne cherchaient pas à s'emparer des terres pour augmenter leur territoire et vivaient en bonne intelligence avec les indigènes avec qui ils entretenaient de nombreux échanges. Ils avaient ainsi assimilé leurs connaissances nécessaires à la survie dans un milieu hostile, telles que la maîtrise des vents et des courants, ou les techniques de pêche ou de cuisine – d'où leur nom, le « boucan » étant le lieu où se faisait sécher la viande à la façon des indiens Caraïbes. A la fois marchands et forbans, le temps d'un abordage avantageux, défiant les règles maritimes internationales comme le droit de la mer, bravant toutes les frontières, sans aucun scrupule à transgresser la norme, ils se distinguaient par dessus tout, du reste des colons par leur volonté politique de se détacher de leurs patries d'origine et de mettre en pratique ce qui allait influencer toute l'histoire de la piraterie : une république d'insoumis qui ne veut connaître que ses propres règles.

Les communautés autogérées des Frères de la côte

Avant la Révolution française, rejeter l'autorité monarchique revenait à s'écarter de toute allégeance à une nation. C'est notamment ce qui différencie fondamentalement corsaires et pirates. Samuel Bellamy revendiquait ainsi son droit légitime à gouverner sa propre destinée : « Je suis un prince libre, et j'ai le même droit de déclarer la guerre à qui me plaît, que celui qui se trouve à la tête de cent vaisseaux et d'une armée de 100 000 soldats, voilà ce que me dit la voix de ma conscience ». Misson, pour sa part, affirmait son « droit de faire la guerre au monde entier, dès lors que ce dernier le priverait de cette liberté à laquelle lui donnent droit les lois de la nature ».

Dès les années 1630, lorsqu'il s'agissait de monter une expédition contre un navire « abordable » ou contre une colonie voisine dont on connaissait, grâce aux informations fournies par la population indigène, l'état de prospérité et les forces de garnison, les intéressés se regroupaient selon les principes de la libre association et établissaient un contrat qui stipulait les clauses du partage du butin. Forgeant des alliances spontanées, ils refusaient de se battre entre eux et juraient de venger les malheurs infligés à leurs pairs. « Qu'ils aient fait une prise ou échoué dans une 1^{ère} tentative, écrit le Père Labat, les flibustiers (du néerlandais « vrybuiten » : libre-butineur... !) s'obligeaient à continuer la course jusqu'à ce qu'ils aient gagné assez d'argent pour payer les blessés et les estropiés. Ils mirent au point une sorte de mutuelle qui servait à dédommager les estropiés. D'après les documents qui nous sont parvenus : qui perdait le bras droit ou une jambe recevait 200 écus (ou deux esclaves !) et pour les 2 jambes coupées, 600 écus (ou 6 esclaves...). La part des morts n'était pas oubliée : on attribuait ce lot à celui qui avait été « amateloté » (c'est-à-dire que deux matelots s'associaient et mettaient leurs gains en commun pour que le jour où l'un d'eux décéderait, l'autre hérite de la somme commune) avec le disparu ou à ses héritiers. « On pouvait aussi le distribuer aux pauvres, voire aux églises « pour faire prier pour le défunt » ajoute en bon ecclésiaste, le Père Labat. Les « Frères de la Côte » se définissaient en opposition aux autres groupes et percevaient leurs activités comme éthiques et pleinement justifiées. Ils établirent ainsi leur propre idéal de justice tout en bâtissant une discipline nouvelle : ni chef, ni prêtre sur les bateaux ! L'égalité brutale offerte par cette vie hors-la-loi leur paraissait sans doute plus supportable que les tensions et les aléas de l'économie de marché, ou la discipline sévère d'un vaisseau marchand.

Au vu de la prolifération des ravages perpétrés par la flibuste vers la fin des années 1690 certaines autorités redoutaient que les pirates ne « mettent en place une sorte de société égalitaire dans des régions inhabitées, étant donné qu' aucune puissance dans ces parties du monde ne serait en mesure de leur contester le pouvoir ». Elles menèrent dès 1699 une véritable campagne d'extermination. Soumis aux fortes pressions conjuguées du gouvernement et des négociants, les tribunaux devenant beaucoup moins indulgents avec ces pirates que l'on pouvait encore jusqu'à présent confondre avec des marchands. Les repères terrestres devenant moins sûrs suite à la répressions des états, il ne leur restait plus qu'à hisser les voiles et prendre le large.

On estime qu'un équipage comptait autour de 80 matelots par bateau, d'une moyenne d'âge inférieure à la trentaine. Anne Bonny et Marie Read sont les femmes pirates les plus connues, mais on relève aussi les noms de

Mary Harley et de Mary Crickett entre 1726 et 1728 qui suivirent l'exemple des pionnières (Grace O'Malley avait déjà écumé les mers d'Irlande à cette époque), et plus tôt encore, Jeanne de Belleville (en 1343 !) qui, pour venger la mort de son mari, (M. de Clisson) et secondée par ses deux fils, commandait trois bateaux et sillonnait les mers de Bretagne. Plus tard, en Chine, au début du XIX^{ème} siècle, c'est Mme Ching, nous rapporte J.L.Borges, qui également pour venger la mort de son mari se retrouve à la tête d'une flotte de 500 navires pillant les fleuves et les mers. Plus généralement, peut-être marchaient-elles simplement sur les pas de ces « femmes-guerrières » telles que Christian Devis, Ann Mills ou Hannah Snell qui se travestissaient pour embrasser des carrières masculines. Ces équipages flibustiers comme on les appelait alors, bénéficiant de l'expérience du travail de la mer tout en se trouvant libérés des contraintes de la loi des Etats, connaissaient bien le fonctionnement international de l'économie marchande de l'époque, tout en se tenant à l'écart des fluctuations et des incertitudes des changements économiques. Leur pratique de travailleurs sans paie (No pray, no pay – pas de prise, pas de salaire !) et de membres d'une sous-culture autonome, leur donnait la perspective et l'occasion de se révolter contre l'autorité injuste et tyrannique ainsi que de construire un nouvel ordre social sur les bases fraternelles, communautaires, fédéralistes, véritablement égalitaire et comme nous allons le voir, parfaitement démocratiques.

Les lois de la pirateries

Au delà des cruautés et des exactions des équipages dont la postérité cultive la mémoire, on retrouve une singulière uniformité de règles et de coutumes dans la vie de ces bâtiments hors la loi. Ce système social original, mis en place dans l'organisation des vaisseaux pirates, était conçu et appliqué par les pirates eux-mêmes. Il se distinguait essentiellement par une forme d'égalitarisme, qui plaçait collectivement le pouvoir entre les mains de tout l'équipage. Pour préserver leur liberté, sur terre comme en haute mer – et à une époque où les droits politiques des travailleurs étaient quasiment inconnus – les pirates élisaien leurs officiers à la majorité des votes et ces derniers pouvaient être renversés par cette même majorité. Si l'équipage donnait au capitaine une autorité incontestée lors des poursuites et des batailles navales, il insistait sur le fait que, pour le reste, celui-ci devait être « gouverné par une majorité ». Comme l'a noté un observateur, « ils lui permettaient d'être capitaine, à la condition qu'ils puissent être, à leur tour, son capitaine » (équivalent du « commander en obéissant » des zapatistes ?) . Ils n'autorisaient pas de privilèges à leurs officiers : pas de nourriture supplémentaire, pas de messes privées, pas de logements particuliers. Il est arrivé que des capitaines osant dépasser les limites de leur autorité soient exécutés. On peut voir également dans le rôle du quartier-maître, qui était élu pour représenter et protéger « les intérêts de l'équipage », un moyen supplémentaire de limiter le pouvoir du capitaine, comme l'était l'institution du Conseil, instance décisionnelle à laquelle participait en général tout l'équipage.

Le conseil

Les décisions ayant le plus de poids sur la vie matérielle de l'équipage étaient généralement prises par le conseil, la plus haute autorité à bord d'un bâtiment pirate. Cette organisation était basée sur une ancienne coutume, depuis longtemps abandonnée, selon laquelle le maître de bord consultait son équipage au complet avant de prendre une décision importante. Les flibustiers connaissaient aussi cette vieille tradition navale : le conseil de guerre – les officiers supérieurs d'une flotte se réunissaient pour établir une stratégie. Mais les pirates avaient démocratisé cette coutume. Le conseil décidait des eaux où les meilleures prises s'effectueraient et de la manière dont on devrait résoudre les désaccords. Certains équipages avaient tout le temps recours au conseil, « décidant de tout par un vote à la majorité » ; d'autres s'en servaient comme d'une cour de justice. Les décisions prises par ce corps étaient sacro-saintes et les capitaines les plus téméraires n'auraient osé défier une décision du conseil. Leur organisation sociale reposait aussi sur des règles consignées sous forme d'articles – un contrat établi au début d'une expédition ou lors de l'élection d'un nouveau commandant qui devait être accepté par l'ensemble de l'équipage. Ces clauses écrites stipulaient la façon dont les matelots nommaient les officiers, se répartissaient les butins et comment se définissait la discipline. Chaque membre d'équipage devait s'engager à respecter ces articles ou directives de conduite. Les règles variaient d'un bateau à l'autre – ce qui indique que chaque navire pouvait être considéré comme une « république flottante » – mais toutes avaient en commun que les butins étaient équitablement répartis, que les hommes qui désertaient leur poste, mettant ainsi en péril la vie de tous, étaient punis (mais jamais de châtements corporels), que les personnes blessées au combat n'étaient pas abandonnées, bref, toutes assuraient la sécurité du bateau et de l'équipage. Aujourd'hui, nous ne trouvons rien d'étonnant aux régimes établis par les pirates, mais aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, la plupart des bateaux de marine ou de commerce fonctionnaient sous un régime autocratique. A la limite, on serait tenter d'ajouter que ces « sociétés égalitaires sur l'eau » incarnaient avant la lettre les idées des Lumières car les pirates anticipèrent de 70 ou 80 ans les idéaux de liberté, d'égalité et de fraternité qui devaient devenir les mots d'ordre de la Révolution française.

Le butin

La répartition du butin était réglementée avec précision par la charte du bâtiment, laquelle répartissait le trésor en fonction des compétences et des rôles de chacun à bord. Mais les chartes différant d'un bateau à l'autre, les butins n'étaient pas partout répartis de façon identique. Les pirates fonctionnaient généralement selon le système précapitaliste des parts pour la répartition des prises. Le capitaine et le quartier-maître recevaient chacun entre une part et demie et deux parts ; les canonniers, les maîtres d'équipage, les lieutenants, les charpentiers et les médecins avaient droit à une part un quart ou une part et demie ; tous les autres recevaient une part chacun. Ce système de répartition appliqué dans l'accès aux provisions était radicalement différent de celui pratiqué dans la marine marchande, la Royal Navy ou même les vaisseaux corsaires. Ils simplifiaient radicalement la hiérarchie élaborée des rangs de salaires communs aux emplois maritimes et réduisait la distance entre les officiers et les hommes ordinaires. Il s'agissait en fait de l'un des systèmes de distribution des ressources, les plus égalitaires qui soient en ce début du XVIII^{ème} siècle. Cette organisation indique clairement que les pirates ne se considéraient pas comme des mercenaires à la solde d'un maître, mais bel et bien comme des associés prêts à partager tous les risques. Si, comme le suggère Philip Gosse, « les meilleurs de tous les marins étaient les pirates », la répartition égalitaire du pillage et le concept de partenariat étaient un choix fait par des individus qui appréciaient et respectaient les compétences de leurs camarades. L'image populaire du flibustier avec un œil crevé, une jambe de bois et un crochet à la place d'une main n'est pas complètement juste, mais elle révèle au moins une vérité essentielle : naviguer en mer était une activité dangereuse. C'est pourquoi les pirates plaçaient une partie de chaque butin dans un fond commun destiné à subvenir aux besoins des hommes que leurs blessures rendaient invalides à vie. La perte de la vue ou d'un membre méritait compensation. Grâce à ce système d'assurance sociale hérité des Frères de la Côte, les pirates cherchaient à se protéger contre les handicaps causés par les accidents et prenaient même leur retraite dans des communautés pirates les plus connues étant celles de l'île de la Tortue et de l'île à Vaches (en Haïti), mais on en trouve aussi des traces dans les îles St-Eustache, St-Christophe, Curaçao, aux Bahamas, en actuelle République Dominicaine et plusieurs à Madagascar. Ainsi les pirates diffusaient-ils leur esprit collectiviste sur la mer en distribuant équitablement et avec solidarité les chances qu'apportent la vie et l'aventure, en refusant d'accorder des privilèges et d'exempter certains des dangers, tout en répartissant leurs richesses de manière égalitaire.

« Gardiens vigilants des droits et des libertés des peuples »

Pour ce qui est de la religion, l'unité de l'équipage n'était guère menacée par des conflits de croyances sectaires. Les pirates à qui n'échappait pas le penchant oppressif des religions ni leur fonction de contrôle entre les mains des Etats, vilipendaient à l'image de Samuel Bellamy les « chiots pleurnichards qui permettent à des supérieurs de les faire avancer à coups de pieds au cul en veux-tu en voilà ; et qui ont foi en ce maquereau de pasteur ; une ordure qui ne pratique ni ne croit ce qu'il fourre dans les têtes imbéciles de ceux qu'il prêche ». Le « Général » de Grammont, athée, pillait systématiquement les lieux de culte ; mais il n'était pas le seul, les pirates et les corsaires protestants n'épargnaient guère les catholiques, qui, de leur côté, le leur rendaient bien. L'entreprise qui unissait un équipage transcendait également les liens de nationalité. Et cette tolérance presque sans limite s'exprime de façon étonnante par la voix d'un pirate français, Misson dit « le Bon ». Comme Luther, Misson avait vu sa foi s'ébranler lors d'un séjour à Rome, mais contrairement à Luther, il avait décidé que la religion quelle qu'elle fût « n'était qu'un frein mis à l'esprit des faibles, que les sages ne sauraient supporter qu'en apparence ». On lui attribue ce discours prononcé à l'occasion de la capture d'un navire négrier. Même si ce témoignage est sans doute apocryphe, il constitue cependant un commentaire passionnant sur l'époque : « Que nul homme n'a pouvoir sur la liberté d'un autre ; et puisque ceux qui professent une connaissance plus éclairée sur la Déesse vendent des hommes comme des bêtes, cela prouve que leur religion n'est rien qu'une grimace... Que pour sa part, il n'avait pas arraché de son cou le joug des galères et gagné de haute lutte sa propre liberté pour réduire à son tour les autres en esclavage. Que même si ces hommes se distinguaient des Européens par la couleur de leur peau, leurs coutumes ou leurs rites religieux, ils avaient été jetés dans le monde par le même Créateur et dotés également de raison : d'où il découlait qu'il souhaitait qu'ils fussent traités comme des hommes libres ».

Lors de la capture d'un navire négrier, le chargement humain était parfois laissé dans ses chaînes. Ou bien les captifs étaient libérés afin qu'ils puissent assouvir leur vengeance sur leurs anciens maîtres. Parfois ils étaient libérés et affranchis à terre. Parfois ils se joignaient à l'équipage pirate. On sait ainsi, que vingt-cinq Noirs d'un « Guinea Ship » (navire négrier) non identifié ont rallié les pirates du Whydah. Certains captifs furent enrôlés de force. Ils furent rarement vendus, mais c'est arrivé, à des marchands coloniaux. Les décisions dépendant de la charte de chaque bâtiment.

A notre connaissance, aucun équipage pirate n'a interdit aux Noirs de porter une arme, ce qui fournit peut-être la preuve la plus convaincante qu'il existait peu de différence de statut entre Noirs et Blancs. Rien ne les empêchait non plus d'accéder aux responsabilités collectives comme le montrent de nombreux exemples tout au long de l'histoire de la piraterie. Et si le pont des navires pirates avait été le premier lieu de pouvoir des Noirs au sein du monde blanc du XVIII^e siècle ?

On remarque aussi que l'on craignait en haut lieu l'alliance des pirates avec les esclaves quand on voit qu'un gouverneur se plaint que les « nègres... deviennent si impudents et insultants ces temps derniers que nous avons de bonnes raisons de les soupçonner d'insoumission, de sorte qu'on ne peut compter sur leur assistance et que l'on doit au contraire redouter qu'ils ne se joignent aux pirates ». Les craintes du gouverneur étaient justifiées. Les esclaves locaux avaient aidé les pirates français à mettre à sac La Havane en 1538 et des révoltes d'esclaves avaient éclaté au moment où la flotte de Drake approchait de Lima, Carthagène et Hispaniola (Haïti). On trouve des allusions à des alliances entre des communautés *maroons* (de l'espagnol : *cimaron* – esclave en fuite) et des bandes de pirates ; en particulier celles de Drake, de Diego Grilla et de Barbe-Noire. Les échanges culturels entre les pirates, les marins et les Africains étaient considérables et ont pour conséquence par exemple les similarités de forme entre les chansons africaines et les chants de marins. En 1743, des matelots furent accusés et jugés en cour martiale pour avoir chanté une « chanson nègre » en « provocation à la discipline ».

« Guerre aux mauvais capitaines, paix aux matelots »

Les relations sociales dans la piraterie étaient caractérisées par une antipathie vigoureuse et parfois violente envers les représentants du pouvoir traditionnel. La haine de l'autorité, très courante dans la culture du marin de l'époque, pouvait s'exprimer librement sous la bannière à la tête de mort. Le commandant de navire marchand est la cible la plus courante de cette vengeance, souvent en réponse cruelle et amère à l'autorité fréquemment violente, personnelle et arbitraire des commandants de l'époque. En effet, « dans les latitudes lointaines », comme le dit un marin, le commandant d'un bateau rassemblait à lui seul « un pouvoir sans limites, un jugement erroné, un caractère méchant et des mauvais principes ». « C'était un homme sans aucune contrainte », qui souvent rendait la vie de l'équipage impossible. Un pirate comme Howell Davis affirmait que les mauvais traitements infligés par les patrons des navires marchands contribuaient grandement à la volonté des hommes à devenir pilleurs des mers. John Archer, dont la carrière de pirate date de 1718, quand il naviguait avec Edward Teach (alias Barbe Noire), émit une dernière protestation avant son exécution en 1724 : « Je souhaiterais que les commandants de navires ne soient pas aussi sévères envers leurs équipages, comme beaucoup le font, ce qui nous entraîne à de grandes tentations ». William Fly, risquant la potence pour meurtre et piraterie en 1726, annonça furieusement : « Je ne vais pas m'accuser – je ne suis pas coupable de meurtre. Notre commandant et ses lieutenants nous ont traité de façon barbare. Nous, pauvres matelots, ne pouvons jamais avoir justice. Personne ne réprimande jamais nos commandants, pour qu'ils ne nous maltraitent pas et ne nous traitent pas comme des chiens ». Spotswood (gouverneur de Virginie) rapporte aussi que les pirates se vengeaient des commandants qui « corrigeaient » leurs matelots ». En 1722, les commandants de marine marchande I.Randolph, C.Cane et W.Haladay s'adressèrent à Spotswood « en leur nom et en celui d'autres patrons de navires » pour qu'il exerce « des moyens... pour punir les mutins et les marins désobéissants ». Ils expliquèrent que les commandants s'exposaient à de graves dangers « en cas de rencontre avec des pirates, où nous serions certains de subir les pires tortures qu'un tel équipage peut inventer, pour avoir fait fouetter l'un de nos matelots ». Lorsqu'ils s'emparaient d'un navire, les pirates administraient souvent « justice », en menant l'enquête sur le comportement du commandant envers ses hommes. L'équipage de Bartholomew Roberts attribuait tant d'importance à ces enquêtes, qu'il avait choisi un des hommes de l'équipage, Georges Wilson, comme « administrateur de justice ». Le pirate Philip Lyne une fois arrêté en 1726, instruisit sa vengeance de manière fort sanglante, confessant que « pendant sa période dans la piraterie », il « avait tué 37 patrons de navires ». Comme les conditions de travail dans l'industrie de la marine marchande se détériorèrent rapidement après la guerre de Succession d'Espagne, les marins rejoignirent le pavillon noir par milliers. Une telle désertion n'était pas rare entre 1716 et 1722, comme un pirate le confie au capitaine d'un navire marchand : « les gens étaient en général contents d'avoir une occasion de les rejoindre ».

Une vengeance populaire contre les capitaines et les marchands.

Leur notion de la justice – entre eux et vis-à-vis de leurs ennemis de classe – constituait la base de leur entreprise. Les pirates se dépeignaient eux-mêmes comme des « héros de la mer, le fléau des tyrans et de l'avarice et les véritables défenseurs de la liberté ». D'ailleurs, ils s'appelaient volontiers « gentilshommes » ou « honnêtes hommes » en mentionnant, à leur avantage mais avec fierté leur « conscience » et leur « honneur ». Après tout, on rapporte qu'un équipage se présentait comme les « Hommes de Robin des Bois » et le Capitaine Misson

revendiquait déjà à sa façon, le droit à un revenu garanti en affirmant que « Chaque homme naît libre et a droit à ce qui le soutient autant qu'à l'air qu'il respire ». A en croire un ancien serviteur hollandais devenu pirate, ses premiers compagnons étaient « très honnêtes les uns avec les autres », se distribuant équitablement le butin et relâchant les prisonniers. Comme on l'a vu, de nombreux hommes de la marine marchande ont souffert de la cruauté bestiale de leur capitaine. Lorsque l'occasion se présentait, ils rejoignaient volontiers l'équipage d'un bateau pirate, ou se mutinaient, prenaient en main leur propre bâtiment et s'établissaient pirates. Pour eux la piraterie était d'abord la promesse d'une vie meilleure : des quarts moins longs, une nourriture plus abondante et de meilleure qualité du fait d'une répartition égalitaire des biens et enfin une liberté d'être et d'agir que leur interdisait la discipline de l'époque. Le tout 1^{er} article de la charte de Bartholomew Roberts garantissait ainsi à chaque homme « une voix dans les affaires du moment » et un « droit égal aux provisions fraîches de nourriture » et aux « alcools forts ». Mais leur système social représentait également une rébellion contre l'autorité et une révolte contre les durs régimes capitalistes dont ils avaient eu à souffrir. Après la prise d'un bâtiment, les discours à l'adresse de l'équipage étaient un moment important de l'abordage et l'occasion de recruter de nouveaux « Frères ». Caraccioli (prêtre défroqué et ami du capitaine Misson) aurait déclaré à l'une de ces occasions qu'ils n'étaient pas des pirates, mais « des hommes résolus à faire valoir cette liberté que leur avaient donné Dieu et la Nature, sans devoir se soumettre à quiconque dans la mesure où c'est pour le bien de tous ». Bellamy, lui, tenait un autre langage en s'adressant à un matelot sur un navire dont il venait de s'emparer : « Tu n'es qu'un chiot rampant comme sont tous ceux qui consentent à se laisser gouverner par des lois que les riches ont faites pour leur propre sûreté, car ces poltrons n'ont pas le courage de défendre ce qu'ils acquièrent par la fourberie. Mais vous pouvez tous aller au diable ; eux parce qu'ils ne sont qu'une bande d'habiles fripouilles, et vous qui les servez et n'êtes qu'un lot de poules mouillées au crâne mou. Ils nous traînent dans la fange, les canailles, alors qu'en vérité, ils ne diffèrent de nous que parce qu'ils volent les pauvres sous le couvert de la loi, alors que nous, nous pillons les riches sous la protection de notre seul courage. Ne feriez-vous pas mieux de devenir l'un des nôtres que de ramper aux ordres de ces ordures pour trouver de l'emploi ? ». Quant à lui, Bartholomew Roberts présentait les choses autrement : « Quand on sert honnêtement, la soupe est maigre, le salaire est bas et le labeur est dur : ici il y a abondance et satiété, plaisir et aise, liberté et pouvoir ; et qui ne ferait pas pencher son crédit de ce côté, alors que tout ce qu'il risque, au pire, c'est de récolter un ou deux regards mécontents au moment où le nœud de la corde se resserre sur sa gorge. Non, plutôt une vie joyeuse et brève, telle est ma devise ».

« Des barrières contre le riche et le puissant »

En expropriant un navire marchand par une mutinerie ou une capture, les pirates s'emparaient des moyens de production maritimes et déclaraient qu'ils étaient propriété commune de ceux qui les avaient utilisés. Ils abolissaient aussi la relation salariale centrale au processus d'accumulation capitaliste. Plutôt que de travailler pour des salaires sur un navire appartenant à un riche marchand, les pirates autogérait dorénavant leur bâtiment et partageaient équitablement les risques et les profits de leur aventure. Ils construisaient un monde à l'opposé des règles qui régissaient celui qu'ils avaient quitté, en particulier comme on l'a vu, pour ce qui concerne la question de la détention du pouvoir. Leur objectif se traduisait par « une volonté de combattre l'oppression et la pauvreté : un cri de vengeance contre les riches et les oppresseurs ». En 1720, en Virginie, un des six pirates qui risquaient la potence « demanda une bouteille de vin et, s'en servant un verre, il but à la damnation du gouverneur et à la révolte dans la colonie ». N'oublions pas que ce que le flibustier pille, rase, incendie est d'abord tout ce qu'il exècre et qu'il dénonce comme essentiellement oppresseur dans l'administration des êtres et du monde. Tout autant que le flibustier résume tout ce que hait et craint le colon du Nouveau Monde : l'autonomie, la révolte, la culture du risque, le refus des hiérarchies, le défis aux lois humaines, aux conventions. Au moment où la répression s'intensifie et où certains gouvernements proposent des amnisties pour transformer les pirates en colons, l'amiral Ducasse fulmine contre l'inaptitude de certains éléments à s'adapter (ou se plier) : « Quelque promesse qu'ils fassent de s'établir, ils n'ont d'autres vue que celle de la course. Le travail et la mort est pour eux la même chose. Il n'y a imprécations qu'ils ne font contre moi quand ils sont hors de portée de châtement. La course s'est toujours faite à Saint-Domingue et pourquoi l'empêcher à présent. Ils se feraient plutôt turcs qu'habitants (c'est-à-dire colons), disent-ils. Je le crois sans peine. Pour l'un, ils ne font qu'embrasser la loi de Mahomet, et pour l'autre, il faut travailler, ce qu'ils ne feront jamais ». On peut dorénavant considérer la piraterie non plus comme une simple association de malfaiteurs mais comme une véritable contre-culture engagée dans une lutte contre l'ordre établi : un soulèvement contre les capitaines et les marchands, la misère et l'oppression. Et cette rébellion spasmodique, née par la vertu centrifuge d'une idéologie collective primaire plutôt que des forces centripètes de la concupiscence individuelle, s'est répandu sur les océans du monde avec un fracas stupéfiant.

Libertalia : un projet politique

Libertalia est le symbole du moment où le prolétariat maritime s'empare du contrôle de la piraterie. Libertalia et ses antécédents nous offrent l'image de la contre-culture imaginée et concrètement réalisée par les simples marins face à toutes les organisations qui dominaient la vie et le travail en mer. De quoi s'agit-il ? Deux individus déclassés, un cadet de noblesse d'épée désargenté Misson et un dominicain débauché, Caraccioli, se font pirates et décident de fonder une république égalitaire dans la baie de Diego-Suarez au nord de Madagascar, se dotant d'une constitution, d'un gouvernement et de lois. Le capitaine Johnson (alias Daniel Defoe, oui, celui de Robinson Crusoe !) décrit leur projet de vie en commun, le plus abouti de tous ceux des communautés pirates présentées dans son ouvrage « L'histoire générale des plus fameux pirates », paru en deux tomes en 1724 et 1728. Les officiers y étaient élus, les esclaves capturés libérés et encouragés à se joindre à eux, sur un pied d'égalité. La population qui en résulta fut au sens littéral un monde hétéroclite, composé de marins africains, hollandais, portugais, anglais et français (catholiques et huguenots). Misson proposa le nom de Libéri aux habitants de Libertalia, espérant ainsi se défaire de la désignation des individus selon leur origine nationale.

« En se battant au nom des « opprimés » contre les « oppresseurs », ils préparaient un « Etat démocratique » où le peuple portait « le choix en lui-même ». « Le pouvoir ne sera pas exercé à vie, ni non plus héréditaire, mais il devra être ré-attribué tous les trois ans ». Ils parlaient du « droit naturel » à « un partage de la terre en fonction des besoins ». Ils concevaient la piraterie comme une guerre de « conservation par leurs propres moyens ». L'argent n'était pas nécessaire « là où tout était bien commun et là où il n'y avait ni barrière, ni propriété privée » et ils déclarèrent que le « trésor et le bétail sur lesquels ils régnaient en maître devaient être équitablement répartis ». Misson et ses hommes créaient donc une utopie radicale qui condamnait les relations capitalistes basées sur la propriété, l'esclavage et le nationalisme tout en défendant les valeurs de justice, de démocratie, de liberté et de droit du peuple. Mais Libertalia a-t-elle vraiment existé ? Il n'en reste pas de trace à Madagascar et aucun autre document ne recoupe la description de Daniel Defoe. Toujours est-il que si Libertalia était un rêve prolétarien, c'était aussi et nécessairement un cauchemar pour la classe dirigeante.

Quand, en 1720, les forces dominantes conclurent que seule la force aurait raison de la piraterie, la plupart des pirates répliquèrent en intensifiant leur engagement. Qu'avaient-ils à perdre ces gueux ? Ils étaient déjà comme morts, sortis de la société des vivants, eux dont les plus radicaux développaient une idée de « monde à l'envers ». Pris, ils savent quel sort les attend. En effet, ils étaient fréquemment condamnés à être pendus et à pourrir enchaînés à l'entrée des ports en « exemple public pour inspirer aux autres la terreur de leurs pratiques si diaboliques ». Aussi, pas de quartiers, une frénésie dans l'assaut et l'effroi de leurs bannières qui tétanisaient leurs proies car les pirates, comme d'autres minorités dans l'Histoire, comptaient sur la peur qu'ils instillaient pour pallier à un rapport de force défavorable. En 1724, l'équipage d'Edward Low jura « avec la plus terrible détermination que s'ils se trouvaient un jour vaincus, ils feraient immédiatement sauter leur navire plutôt que de souffrir d'avoir à être pendus comme des chiens ». Les bandits des mers ne feraient pas « au pavillon noir la disgrâce de se faire prendre ».

Le pavillon noir

Comment aborder le monde des pirates sans évoquer ses célèbres bannières. Ce qu'on sait moins, c'est qu'ils en utilisaient aussi des rouges (qu'ils appelaient les « sanglantes ») et que, noires ou rouges, elles étaient personnalisées à l'envie mais toujours selon une rhétorique propre à la piraterie. Leur pavillon était généralement décrit comme un « drapeau noir, au milieu duquel on trouve un grand squelette blanc, avec une flèche dans une main qui frappe un cœur en sang, et dans l'autre main un sablier ». Bien qu'on rencontre de nombreuses variantes dans ces drapeaux, les images représentées sont généralement toujours les mêmes : le fond est noir, décoré de figures blanches représentatives. Le symbole le plus courant est un crâne humain, ou une « tête de mort », parfois seule, mais souvent l'élément le plus proéminent d'un squelette entier. Parmi les thèmes les plus courants on trouve l'arme – sabre d'abordage, épée ou flèche – et le sablier.

Ce pavillon avait pour but de terroriser les navires attaqués par les pirates, la meilleure prise étant toujours celle qui se livrait sans combat épargnant ainsi les vies humaines, mais la triade de symboles entrelacés – la mort, la violence et le temps compté – soulignait simultanément des expériences significatives de la vie en mer et témoignaient de la conscience des pirates de leur propre mortalité. Ils auraient repris le symbole de la mort aux capitaines qui utilisaient le crâne « comme signe dans la marge de leur journal de bord pour indiquer l'enregistrement d'un décès ». En tant que pirate – et, certains pensaient seulement en tant que pirates – ces hommes pouvaient combattre sous les sombres couleurs de la « Mort régnante » contre ces capitaines, ces marchands et ces représentants de l'ordre qui affichaient les bannières du pouvoir. On estime que 1 000 à 2 000 individus se proclamaient pirates permanents, avec des pics à 2500 à l'apogée de l'âge d'or de la piraterie, c'est-à-dire entre 1716 et 1718. Une

pratique aussi répandue indique un état d'identification de groupe très avancé. Le drapeau marqué du crâne et des tibias croisés avait non seulement pour fonction de faire trembler leurs proies, mais aussi de jeter leur solidarité à la face de l'autorité en place. Mis hors-la-loi, les pirates étaient déçus de leur droit à un jugement. Depuis le Moyen Âge en effet, tout individu coupable d'attaque, de vol et de meurtre (même d'un hors-la-loi) n'était plus soumis à la protection des lois. Hisser le « Jolly Roger » – du français « Joli Rouge », d'après certains – signifiait proclamer que « ceux qui entraînent en piraterie, désormais morts aux yeux de la loi, servaient sous le pavillon de la Mort souveraine ». Il ne faudrait cependant pas voir là seulement un élan nihiliste. Depuis le XII^e et jusqu'au XX^e siècle, le crâne et des tibias croisés ont symbolisé la résurrection et la renaissance. Si l'on ajoute à ce choix de pavillon certains rites initiatiques et pratiques ritualisées, on pourrait se dire que se faire pirate, c'est se transformer ou « renaître » : l'esclave devient un homme libre. De nombreux équipages, dont celui de Bellamy, préféraient recruter des hommes sans attaches dont les anciennes valeurs étaient susceptibles de céder la place à une loyauté à toute épreuve envers les « Frères ».

Par delà les contraintes imposées par la famille, l'église, le rang et l'Etat, les pirates des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, s'étaient sans arrière-pensées, engagés dans une expérience sociale unique – souvent avec la participation pleine et entière des Noirs. Cette expérience nous est transmise par leurs ennemis de classe sous la forme d'un « banditisme organisé » inscrit dans un contexte maritime gommant bien évidemment tout ce qu'il pouvait y avoir de subversif dans cette aventure. Certainement, comme les « Grandes Compagnies » du siècle précédent, les pirates exploitaient les autres tout comme eux-mêmes, les miséreux, étaient exploités par les classes supérieures... Par vengeance, ils formaient une antisociété organisée contre la société, ne croyant pas à son éthique, ayant pour vocation de la gruger et de la voler. Mais leur révolte ne se départit jamais véritablement de sa dimension réduite et ne pouvant prendre l'essor d'une revendication collective au sens large, la piraterie fut bientôt écrasée. L'héritage qu'elle laisse reste pourtant digne d'intérêt. A un moment où le Nouveau Monde offre la perspective d'une nouvelle vie en dehors des codes étroits de la société de l'époque, de nombreux utopistes s'y précipitent. Parmi eux, les reprouvés du Vieux Continent rêvant eux aussi qu'un autre monde est possible : un monde sans argent et sans roi, sans privilèges ni passe-droit, un monde de justice et de liberté reposant sur des principes fraternels, collectivistes, fédéralistes et égalitaires, un monde mettant en pratique la gestion directe ainsi que la plus grande tolérance entre les opprimé(e)s quelle que fût leur origine ou leur croyance. Des idées bien en avance sur leur temps mais pourtant toujours d'actualité. On comprend sans doute mieux maintenant pourquoi le « Jolly Roger » flottait au plus haut du chapiteau bleu, sur le mât le plus élevé du VAAAG...

* métropolitains engagés au service d'un maître pour une durée de 3 ans (en France) ou 7 ans (en Angleterre) mais qui étaient encore généralement trop pauvres à la fin de leur service pour pouvoir s'installer à leur compte dans la colonie. Jean Roy, célèbre planteur à La Martinique, ou Nau l'Olonnois le redoutable pirate originaire des Sables d'Olonnes, étaient d'anciens « engagés ».

Bibliographie (d'où sont extraites toutes les citations entre guillemets)

L'aventure de la flibuste, Actes du colloque de Brest des 3 et 4 mai 2001, sous la direction de Michel Le Bris, Éditions Hoëbeke, janvier 2002

Pirates et flibustiers des Caraïbes : Michel Le Bris, Éditions Hoëbeke, mai 2001

D'or, de rêves et de sang, L'épopée de la flibuste 1494 – 1588 : Michel Le Bris, Hachette 2001

Les pirates, forbans, flibustiers, boucaniers et autres gueux de mer : Gilles Lapouge - Éditions Phébus libretto, 1987

Utopies Pirates – Corsaires, Maures et Renegados : Peter Lamborn Wilson (alias Hakim Bey), Éditions Dagorno

Libertalia, une utopie pirate : ce sont les deux chapitres qui lui sont consacrés dans l'ouvrage de Daniel Defoe (alias Capitaine Johnson) édité par l'Esprit frappeur.

Un flibustier français dans la mer des Antilles : c'est un témoignage anonyme (vraisemblablement un soldat embarqué sur un bâtiment corsaire) qui raconte la vie des marins en 1620 et les dix mois passés en compagnies des Caraïbes cannibales de Martinique. Petite Bibliothèque Payot / Voyageurs, 1994.