



► JACQUES DUCOIN

BARBE-NOIRE

ET LE NÉGRIER *LA CONCORDE*

Glénat

► JACQUES DUCOIN

BARBE-NOIRE

ET LE NÉGRIER *LA CONCORDE*

Glénat

Table des matières

PRÉAMBULE

PREMIÈRE PARTIE

1 - Edward Teach, dit Barbe-Noire

Barbe-Noire, mythe et réalité

Origines familiales, le port de Bristol

Le contexte historique

1716. Teach et Hornigold

Mars 1717. Le major Bonnet

12 octobre 1717. Cap Delaware. Prise du *Good Intent*

24 octobre 1717. L'attaque du *Saint-Michel*

Edward Teach devient Barbe-Noire

2 - 28 novembre 1717.

Edward Teach capture *La Concorde*

La Mauvaise Rencontre

Enrôlements forcés et volontaires

Les pirates noirs

3 - Décembre 1717 - mai 1718

L'odyssée caraïbe de *La Concorde*

6 décembre 1717. Île Saint-Vincent, Le *Great Alleyn*

Décembre 1717. Le *Scarborough*

Décembre 1717. Crab Island, prise de *La Margaret*

Décembre 1717. Capture de *La Volante de la Martinique*

Janvier 1718. New Providence. *La Concorde* devient la *Queen Anne's Revenge*

Mars 1718. Île de Turneffe (Belize). Rencontre de *l'Adventure*

Avril 1718. Île de Roatan, archipel de la Bahia (Honduras), Le *Protestant Caesar*

4 - Mai 1718. Le blocus de Charleston

Les otages

Le coffre de médicaments

Envoi d'une ambassade

Les péripéties de l'ambassade

Pendant ce temps à Charleston

Le mystère du coffre de médicaments

5 - La crique du Hunier

Début juin 1718. Carénage à la crique du Hunier

Le pirate repent

Reprise de la piraterie

Une fête pirate à Ocracoke

Mort de Barbe-Noire

6 - Secrets d'épave

Les objets du bord

Un faisceau d'indices

DEUXIÈME PARTIE

7 - Construction et armement de *La Concorde*

René Montaudouin et les chantiers de construction de la Fosse

Les types de constructions

Les matériaux de construction

L'armement

L'équipage

8 - 21 juillet 1710 - 2 novembre 1711. Expédition en course

La guerre de course à Nantes

21 juillet - 19 septembre 1710. De Nantes à la côte d'Afrique

19 - 26 septembre. Gorée

17 - 20 octobre. Sestre. Prise du brigantin *la Nostra Signora de Bahia de Todas Santos*

2 novembre. Cap Lahou Prise du dogre hollandais *Saint-Paul*

24 novembre. Cap des Trois-Pointes

27 février - 23 avril 1711. La Martinique et Saint-Domingue

28 avril. Prise de la *Betsy Gallere*

1^{er} septembre. Rançon du *Marlborough*, de Boston

Le bilan d'une campagne de course

Le corsaire nantais Jacques Cassard

9 - La traite négrière

La traite négrière française

René Montaudouin, armateur négrier

Le commerce triangulaire

10 - Le voyage négrier

De l'Europe vers l'Afrique

L'Afrique et la traite négrière

Le comptoir de Juda

De l'Afrique vers l'Amérique

Les Amériques et l'esclavage

Le retour

11 - Les trois expéditions négrières de *La Concorde*

Avril 1713 - juillet 1714, Première expédition

[Février 1715 - septembre 1716, Deuxième expédition](#)

[24 mars 1717, Troisième expédition](#)

[La grande colère de Monsieur Montaudouin](#)

[ÉPILOGUE](#)

[ANNEXES](#)

[SOURCES](#)

[BIBLIOGRAPHIE](#)

Photo de couverture : Barbe-Noire représenté lors de la capture d'un navire dans un mouillage tropical. Gravure extraite de *l'Histoire des Pirates* de Daniel Defoe, alias le capitaine Johnson.
agence Leemage

© 2010, Éditions Glénat

BP 177 – 38008 Grenoble Cedex

www.glenatlivres.com

Tous droits réservés pour tous les pays

ISBN : 978-2-823-30002-4

Dans la même collection *Hommes et Océans* :

Fabrice Amédéo, Sébastien Josse, *Le Tour du monde des extrêmes*

Fabrice Amédéo, *Les Rois du large. Quarante ans de solitaire du Figaro*

Gilbert Barnabé, *Dans le bleu*

Jean-Michel Barrault, *Mer bonheur*

Jean-Michel Barrault, *Escales*

Salah Boussen, Raphaël Voituriez, *Pêcheurs de contes en Atlantique*

Catherine Chabaud, *Possibles rêves*

Dominique Charnay, *Moitessier. Le Chemin des îles*

Christian Clères, *Terre ! La Petite Histoire des grandes découvertes*

Christian Clères, *La Mer à la folie*

Sandra Dual, Préface d'Érick Surcouf, *Le Trésor de Surcouf*

Bernard Dussol, *Carnets de soute*

Bernard Dussol, *La Dernière Aventure de la*

Calypso Georges Fleury, Hubert Jacquey, *El Capitán Bouchard*

Karin Huet, *À même la mer*

Klaus Hympendahl, *Angoisse à bord*

Raphaëla le Gouvello, Hélène André, Guy Saillard, *Vent debout*

Éric Loizeau, *Du Cap Horn à l'Everest*

Peter Nichols, *Golden Globe*

Jean-Paul Ollivier, *Mon père, Albert Londres et le*

Georges Philippart Charles Paolini, *Les Maîtres de phares*

Charles Paolini, *Les Plus Belles Aventures de plongée*

France Pinczon du Sel, Éric Brossier, *Circumpolaris*

Michaël Pitiot, Marielle Laheurte, *Pour les yeux d'une jonque*

Alain Sefton, Peter Blake, *Une Vie au grand large*

Nick Ward, Sinéad O'Brien, *Seuls face à l'ouragan*

ABRÉVIATIONS DES SOURCES

ADLA *Archives départementales de Loire-Atlantique. Nantes.*

ADM *Admiralty and Navy Board Record.*

AN *Archives nationales. Paris.*

AN *Archives nationales, série colonies.*

Col

Centre des archives d'outre-mer. Aix-en-Provence.

BNL *Boston News-Letter.*

CO *Colonial Office Records.*

CSPCS *Calender of State Papers : Colonial, America and West Indies.*

PRO *Public Record Office. Londres.*

PRÉAMBULE

LE PIRATE, MYTHE ET RÉALITÉ

De Daniel Defoe à Robert Louis Stevenson

*« N'était-il pas avec England
Et Mary, de la Blanche Rose ? »
Mémorial, du Fliegend-Holland
, Le soir tombe en apothéose
Sur les gibets de Long Island.*

Pierre MAC ORLAN
L'auberge du Brûlot Fournier
1921

Figure emblématique du forban dans les premières années du XVIII^e siècle, Edward Teach, dit Barbe-Noire, incarne à lui seul tout l'étrange romantisme qui gravite autour du monde de la piraterie.

Selon l'historien maritime anglais David Cordingly dans son ouvrage *Under the Black Flag*¹, la fascination qu'inspirent jusqu'à nos jours les pirates trouve deux explications.

Il y a tout d'abord les lieux exotiques où la plupart d'entre eux ont opéré. Les forbans les plus fameux des XVII^e et des XVIII^e siècles ont navigué dans les eaux tropicales de la mer Caraïbe, des côtes d'Afrique et de l'océan Indien. Îles de corail, lagons bleus et plages de sable frangées de cocotiers ont un énorme pouvoir d'attraction pour tous ceux qui vivent dans des latitudes septentrionales. C'est ainsi que les aventures de Barbe-Noire ont pour décor l'archipel des Grenadines, Porto Rico, les Bahamas, les îles du Belize et du Honduras, qui sont des lieux fréquentés de nos jours par de paisibles paquebots de croisières.

C'est pourquoi même un petit pirate sans grande envergure comme Calico Jack qui se contente d'attaquer des bateaux de pêche autour de la Jamaïque est plus séduisant qu'un escroc ou un voleur qui braque de nos jours des banques ou des magasins dans des rues commerçantes des villes européennes ou américaines. *L'Odyssée*, les voyages de Christophe Colomb, de Magellan ou du capitaine Cook et les romans maritimes de Conrad, de Melville ou de Mac Orlan ont passionné des générations de lecteurs terriens, et les pirates qui écumaient les mers entrent dans cette même fascination.

Cordingly donne une seconde explication à cette étrange attirance, c'est la nature anarchique de la piraterie. La plupart des gens selon lui sont condamnés à des existences monotones. Années après années, employés et ouvriers travaillant dans des bureaux ou dans des usines suivent la même routine journalière, empruntent le même bus ou le même train, conduisent leur voiture sur le même itinéraire et subissent les mêmes encombrements. Ils endurent des heures d'ennui, faisant souvent un travail qui ne leur donne pas ou peu de satisfaction et rentrent chez eux pour retrouver des problèmes familiaux ou la solitude d'un appartement dans une morne banlieue.

Quel plus grand contraste peut-il y avoir alors qu'avec la vie d'un pirate ? Les pirates échappent aux lois et règlements qui gouvernent la plupart d'entre nous. Ce sont des rebelles à l'autorité, des esprits libres qui édictent leurs propres règles. L'homme abandonne alors la grisaille des rues pluvieuses et part vers le soleil. Il s'imagine allongé sur une plage de sable avec une bouteille de rhum à la main et une jolie fille à ses côtés cependant qu'une goélette à la coque noire les attend au mouillage pour les emmener vers d'autres îles paradisiaques ! Nous voulons voir le monde des pirates tel qu'il nous a été présenté depuis des années dans les livres d'aventures, les pièces de théâtre et les films.

Nous voulons les mythes, les cartes mystérieuses, les trésors enfouis, les capitaines pirates avec leurs sabres et leurs boucles d'oreilles et les marins avec leurs jambes de bois et leurs perroquets

verts. Nous préférons oublier les tortures, les pendaisons et les plaintes désespérées des hommes naufragés sur des côtes inhospitalières. Pour la plupart d'entre nous, les pirates resteront les romanesques hors la loi vivant loin de toute civilisation sur de lointains rivages ensoleillés.

Dans la réalité, le monde des pirates était rude, violent et cruel. Les pirates étaient pour la plupart des jeunes gens d'une vingtaine d'années et plus vraisemblablement des anciens marins que des aristocrates ou des hommes cultivés. Quant aux capitaines, ils étaient bien souvent brutaux et despotiques, et leur carrière durait rarement plus de deux ou trois ans. Ils avaient en effet plus de chances de se noyer à la suite d'un naufrage ou d'être pendus que de finir leurs jours dans le luxe grâce au butin qu'ils avaient accumulé. Tous ceux qui ont passé quelque temps en compagnie de pirates nous ont laissé des récits horrifiés de leur langage ordurier, de leurs orgies et de leur brutalité.

Si Barbe-Noire est, aujourd'hui encore, le plus célèbre de tous les pirates, il le doit à un ouvrage publié pour la première fois en 1724 sous le titre *General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates* par un certain capitaine Johnson.

L'ouvrage de Johnson consacre un chapitre entier au personnage de Barbe-Noire qui, à la différence de personnages comme le capitaine Crochet ou Long John Silver, a réellement existé. C'est Johnson, le premier, qui nous a fourni l'image terrifiante d'Edward Teach.

L'*Histoire générale des plus fameux pyrates* est la source principale de tout ce qui a été écrit sur la piraterie. Cette édition eut un tel succès que de nombreuses rééditions se succédèrent à une cadence des plus rapides. Johnson aurait tiré la majeure partie de ses informations des transcriptions des minutes de procès de pirates et des articles parus dans des journaux de l'époque tels que la *London Gazette* et le *Daily Post*. De nombreux détails se rapportant aux conversations et aux descriptions géographiques suggèrent qu'il a

interviewé un certain nombre de marins et d'anciens pirates. Sa connaissance du langage maritime laisse supposer qu'il s'agit bien là d'un capitaine de navire, bien que ce nom puisse être le prête-nom d'un écrivain ou d'un journaliste.

Un certain mystère plane encore aujourd'hui autour de la personnalité de ce Johnson. S'agit-il donc d'un marin, d'un ancien pirate ou, comme il est maintenant communément admis, de l'auteur de *Robinson Crusoé*, Daniel Defoe ? Quelle que soit l'identité de son auteur, il faut souligner le fait que le livre a puissamment contribué à populariser les pirates ; c'est en effet la source de base des récits évoquant une époque qui a été souvent appelée « l'âge d'or de la piraterie », et il est donc plutôt question dans notre propos de contrôler la véracité des faits relatés dans l'ouvrage.

Si on ne peut assurer avec certitude qu'il est l'auteur de *L'Histoire générale des pyrates*, Daniel Defoe n'en a pas moins, en tout état de cause, été mêlé directement ou indirectement à ces épisodes de l'histoire de l'Angleterre. La tradition rapporte que c'est dans une taverne de Bristol existant encore de nos jours, le pub de Llandoger Trow (qui aurait d'ailleurs servi de modèle à Robert Louis Stevenson pour l'auberge de l'amiral Benbow dans *L'Île au trésor*), que Defoe aurait rencontré Alexandre Selkirk, lequel devait l'inspirer pour le personnage de Robinson Crusoé. Il ne s'agit là probablement que d'une légende, et il est plutôt vraisemblable que Defoe ait été en contact à Bristol avec Woodes Rogers. En 1709, lors d'une expédition de flibuste autour du monde, ce dernier a recueilli Alexandre Selkirk et il publie en 1712 une relation de son naufrage et de sa vie durant cinq ans sur une île de l'archipel Juan Fernández, au large du Chili. C'est en 1719 que Defoe publiera son *Robinson Crusoé*.

C'est Woodes Rogers qui, nommé gouverneur des Bahamas, débarrasse les îles des pirates en y apportant l'acte de pardon du roi d'Angleterre aux forbans repentis. Avec Woodes Rogers, Daniel Defoe aurait également rencontré le cartographe Herman Moll

(1654-1732), le corsaire William Dampier (1651-1715) et l'écrivain Jonathan Swift (1667- 1745). Ce dernier se serait inspiré de Rogers, Dampier et Selkirk pour camper les personnages de ses *Voyages de Gulliver*. Quant à Barbe-Noire, il serait, selon Johnson, né à Bristol vers 1680.

C'est dans une autre taverne que l'on retrouve l'auteur de *Robinson Crusoé*, à Londres cette fois, sur les bords de la Tamise, face à Execution Dock. C'est ici que sont pendus les pirates, là où se trouve aujourd'hui le pub à l'enseigne du Capitaine Kidd. En effet, Daniel Defoe couvre comme journaliste les procès de pirates pour le compte de l'*Applebee's Journal*, pénètre dans les prisons de Newgate et de Marshalsea et fréquente cette taverne d'où il assiste ainsi à nombre de pendaisons de pirates, de même qu'il rencontre, selon toute vraisemblance, Israel Hands, survivant de l'équipage de Barbe-Noire, devenu mendiant dans les rues de Londres, et dont Stevenson fait par la suite un des personnages de *L'Île au trésor*².

Ce roman, pour lequel son auteur a reconnu dans ses correspondances ce qu'il devait à l'*Histoire générale des plus fameux pirates* du grand capitaine Johnson a indéniablement marqué les imaginations de millions de lecteurs avec des personnages comme Long John Silver, Pew l'aveugle, le capitaine Flint ou Israel Hands. L'historien David Cordingly, déjà cité, nous raconte ainsi la genèse de *L'Île au trésor*². En septembre 1881, dans les montagnes d'Écosse, au terme d'un été glacial, un vent violent souffle dans la vallée de la Dee et, dans un cottage de la petite ville de Braemar, la pluie frappe les bow-windows du salon dans lequel Robert Louis Stevenson et sa famille se trouvent réunis autour d'une flambée. Il y a là les parents de Stevenson, l'écrivain lui-même, alors âgé de trente ans (il avait déjà écrit ses deux premiers romans : *Docteur Jekyll et Mister Hyde* et le *Maître de Ballantrae*), son épouse américaine, Fanny, et le fils de cette dernière, Lloyd Osbourne, douze ans. Pour passer le temps, Stevenson emprunte à Lloyd sa boîte d'aquarelle, se met à dessiner et, sur le papier, trace les contours d'une île sur laquelle il inscrit des noms de collines et de criques. Lloyd écrira plus tard : « Je

n'oublierai jamais le frisson que m'ont donné l'île du Squelette et la colline de la Longue-Vue, ni le climat d'émotion émanant de ces trois croix rouges ! Et surtout l'apogée de cette émotion lorsqu'il inscrivit les mots « Île au trésor », en haut à gauche ! Il semblait tout connaître : les pirates, le trésor enterré, l'homme abandonné sur l'île. »

Dans un essai rédigé l'année de sa mort, Stevenson raconte comment le futur scénario du livre lui apparut en étudiant la carte. Il y avait là tous les éléments du roman : les pirates, la mutinerie, un vieux gentilhomme appelé Trelawney, un cuisinier unijambiste et une chanson de marin avec un refrain : « Yo-ho-ho ! et une bouteille de rhum ! » En trois jours, il écrit trois chapitres qu'il lit aux membres de sa famille, lesquels, à l'exception de Fanny, sont enthousiasmés et émettent leurs suggestions. Lloyd insiste sur le fait qu'il ne doit pas y avoir de femmes dans le récit, cependant que le père de Stevenson imagine le contenu du coffre de Billy Bones et invente la scène dans laquelle Jim Hawkins se cache dans un baril de pommes.

Un des éléments les plus étonnants de *L'Île au trésor* est que les détails concernant la vie maritime et la piraterie paraissent absolument authentiques. Bien que n'ayant, de sa vie, jamais rencontré un pirate, Stevenson a su recréer des personnages de forbans et une atmosphère de violence. Ainsi, le meurtre de Tom Morgan par Long John Silver plonge Jim Hawkins dans l'horreur, et la confrontation de ce dernier avec le diabolique Israel Hands, l'ancien second de Barbe-Noire, relève du cauchemar. Les descriptions de l'*Hispaniola* en mer sont également saisissantes, avec le roulis lorsqu'elle est poussée par les vents alizés et son beaupré qui plonge dans la mer et en ressort au milieu des gerbes d'eau. Ces connaissances maritimes peuvent s'expliquer par le fait que le père et le grand-père de Robert Louis Stevenson étaient tous deux ingénieurs du service des phares et effectuaient de fréquentes tournées d'inspection le long des côtes écossaises. Robert Louis, qui devait lui-même à l'origine embrasser cette carrière, fit trois ans d'études d'ingénieur et passa plusieurs de ses vacances d'été à bord du bateau

du service des phares dans les îles Orkney et dans les îles Hébrides. En 1814, le grand-père Robert Stevenson avait effectué une longue croisière dans les îles Orkney en compagnie de Walter Scott, et l'écrivain avait puisé de ce voyage la matière d'un de ses romans, intitulé *Le Pirate*. Celui-ci s'inspirait des aventures réelles d'un certain John Gow, un forban qui avait écumé ces îles au début du XVIII^e siècle et qui fut pendu à Londres à Execution Dock, le 11 juin 1725. Pour en revenir à Daniel Defoe et Barbe-Noire, il faut ajouter que si l'auteur de *Robinson Crusoé*, en tant que journaliste, a pu recueillir les témoignages des pirates ou de leurs victimes et collationner les minutes des procès, et est donc de ce fait pleinement crédible, il a, en tant qu'auteur de récits d'aventures, vraisemblablement eu tendance à romancer les faits. Il faut noter ainsi qu'aucun des capitaines des navires attaqués par Barbe-Noire ne fait état de son physique terrifiant, mais que tous sont frappés par l'importance du tonnage et de l'armement de son navire.

Les documents conservés dans les archives anglaises et françaises laissent de même supposer que, contrairement ce qui a été signalé par Johnson, ce n'est pas l'aspect de Barbe-Noire qui a amené les capitaines des navires marchands arraisonnés par le pirate à se rendre sans la moindre résistance, mais plutôt son navire, un bâtiment exceptionnel pour un forban, tant par sa taille que par son armement.

C'est en novembre 1717, que Barbe-Noire capture, dans l'archipel des Grenadines, un navire négrier nantais, *La Concorde*. Ce navire de 300 tonneaux, appartenant à l'armateur Montaudouin, était à l'origine une frégate corsaire armée de 28 canons, qui avait participé en 1710 à la guerre de Succession d'Espagne. Barbe-Noire en fait, sous le nom de *Queen Anne's Revenge*, son « navire amiral » à bord duquel il se lance dans une vaste expédition de pillages à travers la Caraïbe et les rivages des colonies anglaises d'Amérique du Nord. En juin 1718, le pirate échoue l'ancien négrier nantais sur les côtes de Caroline du Nord. Une épave, découverte en 1996 sur le site présumé du naufrage,

remet au jour l'histoire de la *Queen Anne's Revenge*, ex-*Concorde*, et permet depuis lors de confronter le récit du capitaine Johnson aux sources authentiques, à savoir les archives anglaises, les américaines et les françaises.

C'est donc un étonnant destin que celui du navire nantais *La Concorde* qui, successivement frégate corsaire, navire négrier et vaisseau amiral du pirate anglais Barbe-Noire, va être confronté, entre les années 1710 et 1718, à trois des principaux aspects de la violence maritime : la guerre de course, la traite négrière et la piraterie.

¹ David Cordingly, *Under the Black Flag*. Harvest Book, 1997.

² Cordingly, op. cit. *The Letters of Robert Louis Stevenson*, Colvin, éd., 1911.
Robert Louis Stevenson : *Notes in Treasure Island*. Oxford University Press, 1990.

PREMIÈRE PARTIE

LE PIRATE BARBE-NOIRE

EDWARD TEACH, DIT BARBE-NOIRE

Après avoir servi les gouvernements français, anglais et hollandais dans leur politique coloniale en Amérique et combattu l'hégémonie économique de l'Espagne, la guerre de course dans l'archipel des Antilles tend à disparaître dès le début du XVIII^e siècle. En 1713, la paix d'Utrecht met fin définitivement à cette activité officielle. Ses principaux acteurs deviennent planteurs ou vont grossir les rangs des équipages qui s'adonnent à la piraterie océane. Nombre des corsaires anglais quittent leur base de la Jamaïque pour les Bahamas, et plus particulièrement l'île de New Providence (aujourd'hui Nassau) qui leur sert de repaire. C'est l'âge d'or de la piraterie anglaise, qui s'achève en 1718 avec l'amnistie générale accordée par le roi George I^{er}. Notons que cette activité illicite se déplacera par la suite vers le golfe de Guinée puis vers l'océan Indien. Selon Johnson et son *Histoire générale des plus fameux pirates*, l'importance de la piraterie dans les Caraïbes tient à trois grandes raisons.

En premier lieu, la présence d'une grande quantité de petites îles inhabitées avec des mouillages sûrs pour y radoubler les navires et qui fournissent des provisions en abondance : eau douce, oiseaux, tortues et poissons. Les pirates n'ont à y apporter que les alcools pour s'y divertir ; puis, une fois reposés, ils peuvent en repartir pour de nouvelles expéditions. Au sud de la Floride et dans les Bahamas, les forbans trouvent asile dans des cayes, petites îles sablonneuses, basses sur l'eau et recouvertes d'une végétation limitée à quelques buissons. Certaines abondent en tortues, qui recherchent les lieux les moins fréquentés pour y pondre leurs œufs. La chair des tortues est fort appréciée des navigateurs en général et des pirates en particulier. Celles-là constituent une réserve appréciable de viande fraîche

puisqu'elles peuvent être transportées vivantes et supporter de longues périodes de jeûne.

En second lieu, les pirates ont choisi la zone géographique de la mer Caraïbe en raison de l'importance du trafic maritime de la zone, avec des navires français, espagnols, hollandais et anglais, porteurs de riches cargaisons.

Le troisième motif de l'intérêt que les pirates rencontrent dans la Caraïbe est le fait que les vaisseaux de guerre les y poursuivent avec difficulté en raison de l'étroitesse des passages et des mouillages dans les îles. Ce sont les naufrages, en 1714, de plusieurs galions espagnols dans les Bahamas qui marquent le début de l'âge d'or de la piraterie. En 1716, des navires venus de La Havane travaillent, avec l'aide de plongeurs, à repêcher l'argent englouti et ont déjà retiré une masse importante de pièces de huit qu'ils ont déposée à terre sous la garde d'hommes armés. C'est alors que surviennent deux vaisseaux et trois sloops de la Jamaïque et de la Barbade, sous le commandement du capitaine Henry Jennings, qui s'emparent du trésor et l'emportent à la Jamaïque. Les Espagnols les poursuivent jusqu'en vue de ce port et regagnent La Havane pour en aviser le gouverneur, qui envoie un navire pour se plaindre aux autorités anglaises et récupérer les biens volés.

Cette action ayant été menée durant une période de paix, Jennings et ses hommes risquent fort d'être poursuivis ; ils prennent alors la mer et se lancent dans la piraterie, ne se contentant pas d'attaquer les Espagnols mais également leurs propres compatriotes et les navires de toute nation qui tombent entre leurs mains.

Les pirates recherchent ensuite un repaire et choisissent pour cela l'île de New Providence. Cette île bénéficie d'un mouillage idéal, avec une profondeur d'eau trop faible pour les gros vaisseaux de guerre mais suffisante pour les embarcations de faible tirant d'eau, prisées par les pirates. Il est possible de voir de loin l'ennemi ou la proie en raison des récifs de corail qui bordent le port. Enfin, la nourriture y est abondante avec, dans la mer, poissons, langoustes,

tortues et coquillages et, dans les bois, cochons sauvages et pigeons. D'autres pirates rejoignent Jennings et l'île devient un véritable repaire de brigands. À l'époque, 400 ou 500 familles sont éparpillées sur ce territoire que les Britanniques avaient essayé de coloniser. Mais ces habitants ne gênent en rien les pirates et les accueillent fort bien, à cause des marchandises que ceux-ci apportent.

La moderne ville de Nassau, capitale touristique des Bahamas, n'a pas la moindre ressemblance avec ce qu'est l'agglomération principale de New Providence au début des années 1700. C'est alors, sous le soleil tropical, un refuge de navigateurs, une plage encombrée de détritrus divers sur laquelle déambulent pirates, commerçants et prostituées de toutes les couleurs, vivant le plus souvent dans de simples tentes constituées d'anciennes voiles tendues sur des pièces de grément. On y trouve des tavernes où l'on boit, joue aux dés ou aux cartes, négocie les prises et l'avitaillement des navires, cependant que sur la grève on abat en carène des bâtiments pour les remettre en état pour de nouvelles courses. Les autorités britanniques vont s'inquiéter d'une telle situation et, en juillet 1716, Spotswood, gouverneur de Virginie, va écrire au ministre des Colonies : « Un groupe de pirates tente de s'établir à New Providence, et comme ils attendent des renforts, et en recevront sans nul doute, ils pourront devenir dangereux pour le commerce britannique si on ne les supprime pas... »

Si le rapport du gouverneur est bien fondé, il ignore que les pirates sont déjà installés. Il s'agit même de la concentration la plus importante jamais vue dans le Nouveau Monde, avec plus de 2 000 hommes logés à bord de brigantins ou de sloops ou dans des huttes à terre.

BARBE-NOIRE, MYTHE ET RÉALITÉ

Si l'on connaît de nombreux détails entourant les deux ou trois dernières années de la vie de Barbe-Noire et les circonstances de sa

mort, on ne sait que peu de chose sur les périodes qui ont précédé 1716. Il semble qu'il soit né à Bristol, en Angleterre, et qu'il ait servi comme marin sur des navires corsaires durant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713). On pense généralement qu'à l'époque de sa mort Barbe-Noire devait être âgé de trente-cinq à quarante ans, ce qui situe son année de naissance autour de 1680.

On n'a aucune certitude sur le vrai nom de Barbe-Noire. Il était d'usage chez les pirates de se donner un surnom. Dans tous les documents de l'époque, il est appelé Barbe-Noire, Blackbeard ou Edward Teach, et ce dernier nom a été orthographié de différentes manières, comme Thatch, Thach, Thache, Thack, Tack, Thatche ou Theach. Dans le rapport de Dosset, capitaine du négrier nantais *La Concorde*, capturé par le pirate en novembre 1717, on peut lire le nom de Titché, orthographe phonétique pour un Français mais correspondant vraisemblablement à la prononciation de « Teach ».

ORIGINES FAMILIALES, LE PORT DE BRISTOL

Selon Robert E. Lee et son ouvrage *Blackbeard the Pirate. A Reappraisal of His Life and Times*, un certain nombre d'indices laisseraient penser qu'Edward Teach est issu d'une famille aisée et respectable, et qu'on peut voir là l'une des raisons qui l'ont incité à masquer sa véritable identité et emprunter un surnom¹. Il a apparemment une certaine éducation, et il n'y a aucun doute qu'il sait lire et écrire. Il échange des correspondances avec les négociants et, au moment de sa mort, il a sur lui une lettre qui lui est adressée par le premier magistrat et secrétaire de la province de Caroline du Nord, Thomas Knight. Il est à l'aise aussi bien avec les truands de la pire espèce qu'avec les plus hautes personnalités et les notables.

Il est peu surprenant que Barbe-Noire, étant originaire de Bristol, ait choisi de faire une carrière maritime. Situé au sud-ouest de l'Angleterre, au confluent de deux rivières, l'Avon et la Frome, et à environ huit milles de la mer, Bristol est un des meilleurs exemples

de ces villes anglaises qui doivent l'essentiel de leur croissance au commerce maritime. La société des Merchants Adventurers, fondée là au début du xv^e siècle, contrôle le siècle suivant l'ensemble du trafic portuaire. Avec la découverte du Nouveau Monde, les marchands de Bristol construisent des navires pour amener des esclaves africains aux Antilles et ramener en retour le sucre et les divers produits des îles. Lorsqu'Edward Teach y vivait, Bristol avait grandi jusqu'à devenir la seconde ville d'Angleterre après Londres.

Ce sont les marchands de Bristol qui, peu après la découverte de l'Amérique, financent les voyages de Jean et Sébastien Cabot dans l'espoir de trouver une route par l'ouest vers l'Asie, en traversant l'Atlantique. William Hawkins et son fils John, de Plymouth, comptent parmi tous ces marins et aventuriers de cette région d'Angleterre, qui entreprennent les voyages suivants. Mais ce sont les pirates qui enrichissent l'Angleterre à l'aube de son expansion maritime. Francis Drake, né dans le Devonshire vers 1545, appareille de Plymouth en 1577 pour son expédition de pillage autour du monde. À son retour en septembre 1580, la reine Elizabeth descend la Tamise dans la barge royale pour armer chevalier « le plus grand des voleurs du monde » sur le pont de son *Golden Hind*. Le butin rapporté par Drake en Angleterre est évalué (et vraisemblablement sous-estimé) à 1 500 000 livres sterling. Plus tard, en juin 1586, alors que Drake revient de son grand raid dans les Antilles, ses 23 navires apparaissent fort opportunément devant les côtes de Caroline du Nord et peuvent sauver les survivants de la colonie de sir Walter Raleigh sur l'île de Roanoke.

LE CONTEXTE HISTORIQUE

Edward Teach a été sans nul doute influencé par les traditions maritimes de sa ville natale, mais on peut également suggérer d'autres influences, et le contexte historique et politique de son temps a également eu, de toute évidence, un certain impact sur le jeune Teach. À cette époque, l'Angleterre est en guerre perpétuelle, avec des

batailles principalement maritimes. La guerre de la Ligue d'Augsbourg l'oppose à la France de 1689 à 1697. En 1702, un nouveau conflit éclate, celui de la guerre de Succession d'Espagne (pour l'Angleterre, la « guerre de la reine Anne »), qui va s'achever en 1713 avec les traités d'Utrecht.

Il est vraisemblable que Teach a participé à cette guerre, quoiqu'aucun document n'indique à quelle date il a quitté Bristol et pris la mer. Il aurait fait plusieurs courses pour le compte d'armateurs de la Jamaïque où il se serait retiré à la fin du conflit. Comme bon nombre de ceux qui ont été corsaires, il est inévitable qu'il se tourne alors vers la piraterie ; c'est en effet, à cette époque, une tendance habituelle des hommes sans emploi dans les Antilles et vivant loin de chez eux. Le brigandage, qu'il soit terrestre ou maritime, augmente systématiquement après les guerres d'après les témoignages d'époque.

L'archipel des Bahamas, en raison de sa position au nord des îles des Caraïbes et sur la route des navires allant ou revenant d'Europe, devient à cette époque le haut lieu de la piraterie, et l'île de New Providence, le quartier général d'un grand nombre de forbans, dont Edward Teach.

1716. TEACH ET HORNIGOLD

C'est à New Providence qu'Edward Teach rencontre le capitaine Benjamin Hornigold et se lie d'amitié avec lui à la fin de l'année 1716. Benjamin Hornigold est le plus fameux des pirates qui opèrent au départ de l'île. Il s'agit donc, pour Teach, du meilleur professeur en piraterie qu'il est alors possible de trouver. À partir du port de Nassau, Hornigold et son élève écument les routes maritimes, attaquant des navires de toutes nations, puis le capitaine Hornigold confie à Teach le commandement d'un sloop que ce dernier avait capturé. Teach arme le sloop de 6 canons et de 70 hommes et va ainsi débiter une carrière qui fera de lui l'un des pirates les plus audacieux et les plus terribles de l'histoire. Au printemps de 1717, Hornigold et

Teach, commandant chacun un sloop, quittent New Providence pour les côtes américaines. À peine sortis en haute mer, ils capturent sans difficulté un voilier de La Havane chargé de 120 barriques de farine. Peu après, ils arraisonnent un sloop des Bermudes, déchargent du navire plusieurs centaines de tonneaux de sa cargaison de vin et lui permettent de continuer sa route. Quelques jours plus tard, ils aperçoivent un grand navire allant de Madère à Charleston, en Caroline du Sud. Au coucher du soleil, les deux sloops de Teach et Hornigold, arborant le pavillon noir, arrivent si rapidement que le capitaine, pris de terreur, n'offre aucune résistance. De ce navire, ils tirent un important butin.

La réputation de Barbe-Noire commence avec une déclaration faite à Londres par un certain capitaine Mathew Musson à la suite de la perte de son navire. Le 5 juillet 1717, Musson déclare au Board of Trade and Plantations que « au mois de mars dernier, [il a] fait naufrage sur Catt Island aux Bahamas ». Il apprend par des habitants de l'île que « cinq pirates ont fait du port de Providence leur lieu de rendez-vous », il s'agit des « capitaines Hornigold, Jennings, Burgiss, White et Thatch [avec] un sloop armé de six canons et d'environ 70 hommes² ».

MARS 1717. LE MAJOR BONNET

On pense que c'est vers le mois de mars 1717 que Teach rencontre un sloop pirate de 10 canons, commandé par le major Stede Bonnet, un ancien officier de la Garde royale britannique. Souvent évoqué sous le nom du « gentilhomme pirate », celui-ci est issu d'une excellente famille, est cultivé et bien élevé et possède de vastes plantations sucrières près de Bridgetown, sur l'île de la Barbade, où il s'est établi. Tenu en haute estime par ses voisins, ceux-ci ne manquent pas d'être surpris lorsqu'il décide brusquement de devenir pirate. Le bruit court alors qu'il aurait fait cela pour fuir une épouse acariâtre. Alors qu'il est d'usage de voler un navire pour se lancer dans la piraterie, Bonnet achète de ses propres deniers un sloop, le

baptise *Revenge* (c'était là un nom fort répandu chez les forbans à l'époque) et l'arme de 10 canons. Il recrute un équipage de 70 hommes, dont certains sont des pirates expérimentés, et met les voiles dans la nuit sans dire adieu à son épouse.

Bien que, par adresse ou par simple chance, il ait fait un certain nombre de prises, Bonnet n'a pas la confiance de son équipage, qui envisage sérieusement de le déposer. On peut imaginer un petit homme un peu rondouillard vêtu d'un gilet et de culottes de couleur vive, fraîchement rasé et portant perruque qui, lorsque son sloop est à portée du navire de Teach, empoigne son porte-voix et demande à qui il a l'honneur de parler. N'en croyant pas ses yeux, Barbe-Noire doit alors éclater d'un rire énorme puis, ayant repris le contrôle de lui-même, pencher sa tête hirsute par-dessus la lisse et répondre : « Je suis un Frère de la Côte ; montez à bord, capitaine ! » Bonnet accepte l'invitation de Barbe-Noire et vient à bord de son navire pour une visite de politesse.

On ignore ce qui fut dit dans la grande chambre du navire de Teach, mais les deux hommes, bien que de mentalités et d'origines fort différentes, trouvent un terrain d'entente, puisque de grands éclats de rire parviennent bientôt jusqu'au pont. Les deux capitaines décident de faire route ensemble et de s'associer. Toutefois, il ne faut que quelques jours à Teach pour réaliser que Bonnet est un fort mauvais marin et le remplacer par un pirate d'expérience, Richard, un de ses lieutenants. Teach, aussi bon diplomate que meneur d'hommes, parvient sans difficulté à persuader Bonnet du bon sens de cette décision en lui disant « qu'ignorant des fatigues et des devoirs inhérents au poste de capitaine, il valait mieux pour lui y renoncer et vivre tranquille, selon son bon plaisir, sur un navire comme le sien, où il ne serait tenu à aucun service et pourrait donner libre cours à sa fantaisie³ ». Comme son équipage refuse son autorité, le major Bonnet n'est pas en position pour discuter cette décision. De plus, observant Barbe-Noire en action dans les semaines qui suivent, il remet probablement en question son intention de devenir pirate. Il aurait dit à qui voulait l'entendre qu'il souhaitait se retirer

tranquillement dans un port sous autorité portugaise ou espagnole, car, craignant les railleries et les regards de ses compatriotes, il ne peut envisager de revenir dans sa plantation de la Barbade.

12 OCTOBRE 1717. CAP DELAWARE. PRISE DU GOOD INTENT

Le premier témoignage concernant l'association de Teach et de Bonnet est celui du capitaine du navire *Good Intent*, arrivé à Philadelphie le 24 octobre 1717. Venant de Dublin avec 150 passagers, le capitaine Codd raconte qu'il a été capturé le 12 octobre 1717, à l'embouchure du fleuve Delaware, par un sloop pirate du nom de *Revenge*, armé de 12 canons, avec 150 hommes d'équipage et commandé par Edward Teach⁴. Il signale la présence à bord d'un major du nom de « Bennett » qui n'y exerce aucun commandement mais se contente de se promener sur le pont en robe de chambre, un livre à la main. Ce personnage posséderait une importante bibliothèque, et n'est pas encore remis de la blessure qu'il a reçue lors de l'attaque d'un navire de guerre espagnol, au cours de laquelle 30 à 40 de ses hommes furent tués ou blessés. Il fait, selon toute vraisemblance, référence à Bonnet, que Teach, nous venons de le voir, a rencontré sept mois auparavant et en la compagnie duquel, à bord du sloop *Revenge*, le futur Barbe-Noire fait route vers le sud.

24 OCTOBRE 1717. L'ATTAQUE DU SAINT-MICHEL

Le 24 octobre 1717, un navire de l'armateur nantais Montaudouin, le *Saint-Michel*⁵, venant de Nantes à destination de Saint-Domingue, est à quelques milles au nord de cette île. Il ne transporte pas moins de 28 passagers, pour la plupart des habitants rejoignant les plantations de l'île ; parmi eux, M. Jacques Ribault, conseiller au Conseil supérieur du Cap-Français, des colons et des engagés, en majorité originaires des bords de Loire, Nantes, Angers, Saumur, Nevers, parfois accompagnés de leurs épouses, de leurs femmes de

chambre et de leurs esclaves⁶.

À dix heures du matin, étant à 5 ou 6 lieues dans le nord-est du mouillage de La Grange, la vigie signale deux voiles qui se dirigent vers eux. La crainte des pirates étant alors dans tous les esprits, Jean Dubois, le capitaine, fait armer son équipage et ceux des passagers qui se trouvent en état de se défendre. Les deux navires se rapprochent rapidement, ils arborent le pavillon anglais, et l'un d'eux tire un coup de canon ; le capitaine du *Saint-Michel* fait hisser son pavillon, les deux navires amènent alors les drapeaux anglais et hissent chacun le pavillon noir des pirates. Le capitaine Dubois parle d'un « pavillon noir avec une figure de mort tenant d'une main un dard et de l'autre un sablier. » Or, selon des sources bien établies, le pavillon de Barbe-Noire représenterait un squelette tenant d'une main une lance qui transperce un cœur et de l'autre un sablier pour marquer la fuite du temps. Deux navires de l'armateur nantais Montaudouin, *La Concorde* et le *Saint-Michel*, auraient-ils été attaqués dans la mer Caraïbe, à deux mois d'intervalle, par le même pirate, en l'occurrence le capitaine Teach ?

Il n'y a là aucune impossibilité, car les registres de l'amirauté de Nantes pour la période d'octobre 1717 à juin 1718 nous apprennent qu'un tiers des navires de l'armement Montaudouin destinés à la Guinée et aux Antilles ont rencontré des forbans, et que de ce tiers la moitié seulement parvint à s'échapper. Quant à Teach, il paraît avoir été fort actif durant cette période et dans cette zone. La seule imprécision concerne le pavillon du second navire, que le capitaine du *Saint-Michel* décrit comme représentant « une figure d'homme qui en tient un autre sous les pieds et qui lui traverse la gorge... » Or Stede Bonnet aurait eu pour emblème le symbole de la justice chez les pirates figurant une balance avec en son centre une tête de mort et sur chacun des plateaux un poignard et un cœur.

Les pirates possèdent leurs pavillons, qui sont rouges ou noirs et ornés souvent de squelettes et d'autres symboles. Lorsqu'ils souhaitent masquer leur identité, ils arborent un pavillon national, et

les pirates anglais n'hésitent pas à arborer le pavillon de l'Union Jack ou celui de Saint-Georges.

Durant plus de deux siècles, le pavillon noir avec les crânes et les os croisés est la marque des forbans dans tout le monde occidental. Il faut toutefois préciser que ce sinistre emblème ne constitue qu'un des nombreux symboles utilisés par la piraterie à ses origines. Au début du xvii^e siècle, des figures les plus variées sont représentées sur les pavillons pirates : cœurs sanglants, sabliers, lances, sabres d'abordage et squelettes complets. Des pavillons rouges ou « sanglants » sont mentionnés aussi fréquemment que des pavillons noirs jusqu'au milieu du xvii^e siècle.

Ce que tous les pavillons pirates ont en commun (qu'il s'agisse des pirates barbaresques ou des pirates anglo-américains), c'est d'inspirer la terreur aux marins marchands qui sont leurs victimes. Les emblèmes sur ces pavillons présentent le plus souvent les symboles de la mort, de la violence et du temps qui passe, afin de bien faire comprendre que les pirates demandent une reddition immédiate, avec des conséquences terribles dans le cas contraire.

Toutefois, en ce matin du 24 octobre 1717, le plus important n'est pas d'identifier les assaillants et leurs pavillons, mais plutôt de sauver sa peau. Le plus gros des navires forbans tire sept ou huit volées de canons, et le Nantais tente de manœuvrer pour pouvoir envoyer une bordée de ses pièces d'artillerie ; cependant les passagers, avec à leur tête Jacques Ribault, s'opposent à toute résistance, lui disant : « [...] qu'il ne fallait point se battre avec ces sortes de gens et que si le déclarant avait tiré un seul coup de canon, tout son équipage aurait été massacré, que lesdits forbans ne cherchaient qu'à piller quelques vivres [...] ».

À ce discours, la moitié de l'équipage prend le parti des passagers et se refuse également au combat. Dubois doit donc amener son pavillon et envoie vers les pirates un canot. Celui-ci revient avec une dizaine d'Anglais qui donnent l'ordre au capitaine du *Saint-Michel* de se rendre à bord du navire pirate. Dubois s'exécute et constate

qu'il y a là un navire de 12 canons et 135 hommes d'équipage et un autre de 4 canons et 35 hommes d'équipage. Marins et passagers sont contraints d'abandonner le *Saint-Michel* et d'embarquer à bord d'un des bâtiments pirates, cependant que ceux-ci se lancent à la poursuite de trois autres navires qu'ils capturent le soir même. Il s'agit du *Saint-Jacques* de Bordeaux, du *Chaillet* de La Rochelle et d'un autre navire de Nantes, *La Gracieuse*, capitaine Le Barbier, un marin que connaît bien Dubois.

Les deux navires pirates et leurs quatre prises se rendent alors sur l'île de la Petite-Inague, dans l'archipel des Caïques à quelques milles de là. Tous les bâtiments sont pillés et leurs équipages et passagers sont embarqués à bord du navire de La Rochelle, à l'exception toutefois d'un contremaître, d'un voilier, d'un matelot et d'un armurier qui sont retenus de force par les pirates, cependant qu'un autre matelot, originaire de Virginie, se rallie volontairement aux forbans.

EDWARD TEACH DEVIENT BARBE-NOIRE

Si le capitaine du *Saint-Michel* a bien identifié le pavillon de Barbe-Noire, il ne nous donne aucune description du pirate et ne paraît pas avoir été frappé par l'aspect terrifiant que nous en a laissé Johnson :

« Notre héros se donna le surnom de Barbe-Noire pour la grande quantité de poils qui lui couvrait le visage. Cette barbe était noire, il la laissait croître jusqu'à une longueur extravagante, en sorte que toute sa poitrine en était couverte, et elle lui montait jusqu'aux yeux. Il était accoutumé d'en faire de petites tresses avec des rubans qu'il tournait autour des oreilles. Les jours de combat il portait ordinairement une sorte d'écharpe qu'il portait sur ses épaules avec trois paires de pistolets dans des fourreaux en forme de bandoulières. Il attachait deux mèches allumées sous le chapeau, qui lui pendaient de chaque côté du visage. Cet équipement, joint à ses yeux dont le

regard était naturellement farouche et cruel, le rendait si affreux qu'on ne saurait se former l'idée d'une furie des enfers plus terrible qu'était sa figure.⁷ »

Cette description est à comparer avec celle que nous fournit un témoin oculaire, Bostock, qui ne nous parle pas toutefois de l'aspect terrifiant décrit par Johnson et se contente de déclarer qu'Edward Teach « [...] était un grand homme mince avec une barbe très noire qu'il portait d'une grande longueur⁸ ». On peut alors se poser la question de savoir si l'aspect terrifiant du personnage n'est pas né de l'imagination de l'auteur de l'*Histoire générale des plus fabuleux pirates*. Le fait que, lors des attaques, les équipages de nombreux navires de commerce ne songent qu'à se rendre sans la moindre résistance serait plutôt lié à la taille et à l'armement de son navire, la *Queen Anne's Revenge*, ex-*Concorde*, une ancienne frégate corsaire avec ses 300 tonneaux et ses 26 canons.

On ne trouve d'ailleurs pas trace de faits concernant des violences ou des meurtres commis par Barbe-Noire à l'encontre de ses victimes lorsqu'elles se soumettent à son autorité. Quand il s'empare d'un navire, si chacun fait ce qu'il ordonne, ses victimes en sont quittes pour la peur et la disparition de leurs biens. Toutefois, la moindre résistance amène Barbe-Noire à faire un exemple, c'est ainsi qu'une de ses victimes ne lui ayant pas cédé volontairement une bague de diamants, il n'hésite pas à lui couper le doigt.

Tous les auteurs des XVII^e et XVIII^e siècles qui ont écrit sur la piraterie nous ont laissé de cette période un tableau fait de violences, d'atrocités et de cruautés de toutes sortes.

Les pirates et tous leurs complices doivent être condamnés à la damnation éternelle annoncent dans leurs prêches les ministres puritains qui, tout comme un certain nombre d'écrivains de l'époque, ont ainsi donné des pirates une image terrifiante. Il faut ajouter que si un capitaine laisse son navire capturé par des pirates, il a tout naturellement tendance à exagérer les dangers qu'il a rencontrés afin de protéger sa réputation et de pouvoir ainsi obtenir un autre

commandement le plus rapidement possible.

Johnson, contemporain de Barbe-Noire, rapporte l'anecdote suivante : « Un jour qu'il était sur mer, un peu pris de vin : "Allons, dit-il, faisons un enfer de nous-mêmes, et voyons qui pourra y résister le plus longtemps." Sur quoi, étant descendu à fond de cale avec deux ou trois autres de même espèce que lui et ayant fermé toutes les écoutilles ou ouvertures du tillac, il mit le feu à plusieurs pots remplis de soufre et autres matières combustibles, ce qu'il continua au risque d'être tous suffoqués, et n'ouvrit les écoutilles qu'après que la compagnie eut crié pour avoir de l'air, se glorifiant d'avoir été le plus courageux. »

Johnson raconte également cet épisode qui concerne Israel Hands, second de Teach et capitaine de l'*Adventure* :

« Une nuit qu'il était à boire avec Hands, le pilote et encore une autre personne, il prit deux pistolets de poche qu'il mit secrètement sur la table après les avoir bandés ; un de la compagnie, s'en étant aperçu, se retira et s'en fut sur le tillac, laissant Hands et le pilote avec le capitaine. Ensuite de quoi Barbe-Noire, ayant éteint la chandelle, tira les deux pistolets, sans qu'on lui eût donné le moindre sujet de se porter à une pareille action. Hands fut tellement blessé au genou qu'il en resta estropié pour toute sa vie ; l'autre pistolet n'ayant point fait d'effet, le pilote en fut quitte pour la peur. Lorsqu'on demanda à Barbe-Noire quelle raison l'avait induit à cela, il répondit que s'il ne tuait ainsi de temps en temps quelqu'un d'entre eux ils oublieraient qui il était. »

Quelques bribes de notes écrites de la main même du pirate sur le livre de bord trouvé sur son navire, après sa mort à Ocracoke, sont éloquentes : « Quelle journée ! Nous avons bu tout le rhum... Aujourd'hui presque personne n'est ivre... Quel sacré désordre ! Ces coquins complotent... Aujourd'hui on parle beaucoup de se séparer, une prise serait la bienvenue... Dure journée. Nous avons fait une prise et avons trouvé à bord quantité de liqueurs. L'équipage a beaucoup bu ; tout va bien.⁹ »

Ces lignes sont-elles authentiques ou sont-elles issues de l'imagination d'un romancier comme Daniel Defoe ? Il est difficile de le dire, mais, en tout état de cause, Edward Teach est sans conteste un chef hors du commun pour devenir le capitaine pirate qui connaîtra une célébrité universelle. Les capitaines des autres navires sont impressionnés par la discipline qui règne parmi ses équipages et la déférence dont font preuve à son égard ses officiers. Mener un navire par tous temps, tracer des routes pour chercher des abris et prendre soin d'équipages de rufians aux prises avec les maladies et les révoltes, c'est là ce dont la plupart des capitaines sont capables. Teach fait plus, utilisant ses talents de diplomate pour négocier ses partenariats (on l'a vu avec Stede Bonnet) et créant des marchés pour l'écoulement des marchandises volées. Il sait comment inspirer la confiance à ses hommes, comment leur apprendre à accepter la discipline et à obéir et comment apprendre à tout un équipage aussi bien la navigation que le maniement des armes.

Navigateur habile, tacticien émérite et excellent meneur d'hommes, Barbe-Noire sait également créer de véritables mises en scène pour terroriser les capitaines des navires qu'il attaque. Barbe-Noire va devenir ainsi l'archétype du pirate, et sa réputation va traverser l'Atlantique. La simple rumeur de sa présence suffit, dans bien des cas, à démoraliser ses futures victimes.

Johnson ou d'autres témoins signalent que l'attitude de Barbe-Noire à l'égard des femmes aurait été bien différente de celle de la plupart des pirates. Dès que le capitaine Teach entre dans une taverne, une nuée de filles se précipitent. Teach boit en leur compagnie, en garde parfois certaines auprès de lui et les applaudit lorsqu'elles dansent sur les tables, nues le plus souvent. Il les regarde toutes, mais une seule attire son attention et devient sa favorite pour la soirée ou pour toute la durée de son séjour dans la ville.

On rapporte également que Teach ne sait pas résister au charme des filles de joie. Le grand Barbe-Noire, la terreur des mers, serait alors entièrement à la merci de son nouvel amour, allant même jusqu'à lui

proposer le mariage. C'est pourquoi, plus d'une fois, à bord de la *Queen Anne's Revenge*, des unions sont ainsi solennellement célébrées, au pied du grand mât, entre le capitaine pirate et une de ses conquêtes féminines. Il est douteux qu'aucune de ces nouvelles mariées ne se soit réellement considérée comme l'épouse légitime du capitaine Teach. Pour elles, c'est une aventure portuaire avec le fameux Barbe-Noire, aventure qui doit se terminer en plaisanterie. Toutefois, il aide parfois financièrement certaines d'entre elles. Être une « femme de Barbe-Noire » accorde un certain prestige et permet aux filles de majorer par la suite leurs tarifs généreusement.

Après quelques jours de mer, Barbe-Noire a totalement oublié l'épouse qu'il a laissée à terre et, lors de la prochaine escale, trouve une autre fille. On ignore ce qui fait le charme de Barbe-Noire et la raison de la fascination qu'il inspire aux femmes. Tous les portraits que nous avons de lui ont été faits par des artistes qui ne l'ont jamais vu. Est-ce son regard, le ton de sa voix ou son allure générale qui attire ainsi les filles ?

Avant son mariage officiel de 1718 en Caroline du Nord, il aurait été marié au moins treize fois et aurait eu une épouse vivant à Londres. Il s'agit là vraisemblablement d'une femme que le capitaine Teach a épousée à bord de son navire dans une île des Antilles et qui ensuite est retournée en Angleterre. Si elle a eu un enfant de lui ou de quelqu'un d'autre, elle peut fort bien dire avoir été l'épouse du capitaine Teach. Légalement, il est impossible pour Teach d'avoir plus d'une épouse officielle vivante, car la polygamie est rigoureusement interdite par la loi anglaise.

En Angleterre, avant 1875, les tribunaux ecclésiastiques ont seuls compétence en matière de divorce, sauf en de très rares circonstances, dans lesquelles des personnalités de par leur richesse ou leurs relations peuvent obtenir une décision de divorce par un acte du Parlement. En droit canon, le mariage est un sacrement et, par son essence même, indissoluble. Les tribunaux ecclésiastiques ne prononcent que des séparations de corps qui ne permettent pas de se

remarier, mais ils n'ont jamais été établis dans les colonies américaines.

Il n'a jamais été question que Barbe-Noire ait provoqué l'annulation de l'un de ses mariages par l'assassinat d'une de ses épouses, et on ne peut le confondre avec le monstre du conte de Perrault, Barbe-Bleue, qui tuait ses femmes et cachait leurs corps dans une chambre fermée à clé.

¹ Robert E. Lee, *Blackbeard the Pirate*, John F. Blair, Winston-Salem, North Carolina, 1974.

² PRO CSPCS Vol. 29, #635. Cité par David D. Moore.

³ Daniel Defoe : *Histoire générale des plus fameux pirates*, tome I, *Les Chemins de fortune*, Phébus libretto, 2002, p. 100.

⁴ PRO BNL, #708 (Nov. 4 - Nov. 11, 1717). Cité par David D. Moore.

⁵ ADLA B 4578 f° 32.

⁶ ADLA 120 J 337 f° 107v.

⁷ *Les Chemins de fortune*, op. cit., p. 114.

⁸ Cité par David D. Moore : *A General History of Blackbeard the Pirate*. Site Web du *Queen Anne's Revenge*.
<http://www.qaronline.org/history/historyintro.htm>.

⁹ *Les Chemins de la fortune*, op. cit., p. 115.

28 NOVEMBRE 1717

EDWARD TEACH CAPTURE

LA CONCORDE

Une vingtaine de jours après l'attaque du *Saint-Michel*, Teach et Bonnet sont dans les Petites Antilles, au large de l'île Saint-Vincent. Ils arraisonnent un petit navire de la Martinique, appartenant à un notable de cette île, Henri Saint-Amour, et commandé par le fils de l'armateur¹. Le bâtiment se révélant de peu de valeur, les pirates le laissent à son équipage et ne s'emparent que d'un cochon, de quelques volailles et de plusieurs régimes de figes et de bananes. De plus, non contents d'avoir récolté un aussi faible butin, ils offrent en compensation à leurs victimes vingt-cinq nègres² provenant d'une précédente capture ! Tout laisse croire que cette générosité est le fait du major Bonnet qui, pirate débutant et plein de scrupules, tente de cette manière de dédommager les victimes malgré l'opposition de son associé Teach.

Cette anecdote illustre un aspect quelque peu ignoré de la piraterie, à savoir que plutôt que des doublons ou des pièces de huit raflés sur des galions espagnols, le butin des forbans consiste le plus souvent et, beaucoup plus prosaïquement, dans la capture de petits navires chargés de marchandises diverses telles que des vivres, du coton, du sucre, des pièces de gréement ou de l'outillage. Il illustre également les tensions qui devaient exister entre le terrible Teach et son associé, le « gentilhomme pirate » Stede Bonnet quant à la manière de pratiquer la piraterie.

Sans demander son reste, ce serait donc sur l'injonction de Bonnet que le petit navire de la Martinique s'éloigne rapidement sans vivres ni eau douce. Encalminé, il va dériver entre Saint-Vincent et Bequia

durant quatre jours, et son capitaine va partir en canot chercher du ravitaillement et de l'eau. Celui-ci aborde à Saint-Vincent, mais à son retour le bâtiment a disparu avec son équipage et ses captifs, entraîné par un courant portant au large.

LA MAUVAISE RENCONTRE

Le 28 novembre au matin, les deux navires forbans sont en vue d'un navire marchand de fort tonnage ; s'en approchant, ils réalisent qu'il s'agit d'un négrier, une proie tentante, car, outre leur cargaison humaine, ces navires transportent souvent de l'or venant des côtes d'Afrique. Par ailleurs, au terme d'une longue traversée, leurs équipages, bien qu'importants, arrivent décimés par les maladies et incapables de se défendre.

À portée de tir, les pirates envoient deux volées de canon et de mousqueterie et demandent à ce qu'un canot soit mis à la mer. Bien que terrorisé, l'équipage du négrier n'en est pas pour autant surpris, car les rencontres avec des forbans à l'approche des îles antillaises font partie des risques normaux de la navigation à cette époque. Aussi les pirates sont-ils redoutés des équipages des navires marchands, qui refusent souvent de se défendre de crainte d'encourir de sanglantes représailles et d'y laisser la vie.

Le négrier porte sur sa poupe le nom de *La Concorde*. Il est de Nantes, son capitaine est Pierre Dosset, et son armateur, René Montaudouin. Celui-ci a-t-il reconnu immédiatement le pavillon noir de Teach ? On l'ignore, mais le patronyme du pirate est mentionné clairement dans les correspondances relatives à cette affaire : « [...] Le 28 novembre dernier, étant à 60 lieues d'ici par les 14 degrés 27 minutes de latitude nord, ayant été attaqué par deux bateaux forbans anglais, l'un de 12 et l'autre de 8 canons armés de 250 hommes commandés par Edouard Titché anglais, fut enlevé par ces forbans avec 455 nègres qui lui restaient [...] »

Compte tenu de l'état sanitaire de l'équipage, il n'y a à bord de *La*

Concorde que 24 hommes valides pour faire la manœuvre et servir les canons. Aussi le capitaine, se voyant hors d'état de se défendre, obtempère-t-il à cet ordre, et la capture s'effectue sans effusion de sang. Le navire est ensuite conduit à l'île de Bequia, dans l'archipel des Grenadines, où il fait l'objet d'un pillage en règle³. Louis Arrot, un garçon de cabine originaire de Nantes, révèle aux forbans que le capitaine et certains de ses officiers détiennent de la poudre d'or ; ceux-ci en sont dépouillés sous la menace.

Les pirates décident de conserver *La Concorde* pour leur usage personnel et, en compensation, Dosset se voit mettre à sa disposition le plus petit des deux bateaux pirates, un sloop bermudien qu'il rebaptise, non sans humour, *La Mauvaise Rencontre*, car nombre de bâtiments de commerce sont alors appelés *L'Heureuse Rencontre*. En deux voyages, le capitaine nantais conduit à la Martinique le reste des captifs et des membres d'équipage de *La Concorde*⁴. De leur côté, les pirates conservent 85 esclaves et 10 marins retenus de force, tandis que 4 autres rejoignent volontairement les rangs des forbans.

ENRÔLEMENTS FORCÉS ET VOLONTAIRES

Outre le pillage de la cargaison, l'attaque d'un navire permet souvent aux pirates de compléter leurs équipages aux effectifs essentiellement fluctuants. Barbe-Noire, en s'emparant d'un grand navire comme *La Concorde*, va avoir besoin d'hommes pour le manœuvrer. Il va tout d'abord retenir de force dix hommes dont nous connaissons les noms et les fonctions grâce à la déclaration de retour faite au greffe de l'amirauté de Nantes. Il s'agit de :

1. Charles Duval, pilote, originaire de Port-Louis.
2. Jean Dubois, chirurgien major, originaire de Gascogne.
3. Marc Bourgneuf, second chirurgien, de La Rochelle.
4. Claude Deshaies, troisième chirurgien.
5. Esprit Perrin, maître charpentier, natif du Pellerin, aux environs de Nantes.

6. René Duval, second charpentier, natif de Nantes.
7. Jean Puloin, calfat.
8. Georges Bardeau, second cuisinier.
9. Jean Jacques, armurier.
10. Guillaume Creuzet, matelot, natif de Brest.

On peut remarquer ici que, mis à part un simple matelot, les pirates n'ont retenu, tout comme lors de la capture du *Saint-Michel*, que des marins qualifiés : un pilote, trois chirurgiens, un armurier, un cuisinier, deux charpentiers, et un calfat, postes dont le besoin doit se faire sentir à bord. Ils n'ont, en général, pas de difficulté à recruter des matelots, mais ont besoin d'hommes ayant des compétences spéciales. Parmi ceux-ci, les plus recherchés sont les chirurgiens, pour soigner les hommes, et les charpentiers, pour entretenir et réparer le navire.

Sur un navire, le charpentier est un des hommes les plus importants du bord. Il a été le plus souvent apprenti dans un chantier naval et devient ainsi un charpentier de bord qualifié. Il a la charge de la maintenance de toutes les parties en bois du navire, ce qui comprend la quasi-totalité des structures, de la quille aux espars et à la pointe des mâts. Si dans les gros temps les déformations d'un navire sont importantes et demandent pour le charpentier une attention de tous les instants, son rôle devient primordial lors des combats, où il est appelé à obturer les trous dans la coque, occasionnés par les boulets, réparer le gouvernail ou remplacer des espars brisés. Sur un navire pirate dans la mer des Caraïbes, sans possibilité de faire appel à un chantier, le rôle du charpentier est encore plus important. Les fortes températures alternant avec les pluies tropicales endommagent les bois, et les coquillages et algues qui envahissent les carènes dans les eaux tièdes entraînent la prolifération des tarets qui creusent des galeries dans les bois et nécessitent de fréquents carénages.

Si le rôle du tonnelier est moins essentiel pour la sécurité du navire, il est indispensable pour la conservation des vivres de l'équipage. En effet, mis à part les animaux vivants embarqués au

départ, toute la nourriture et la boisson à bord d'un voilier des ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles sont conservées dans des tonneaux. La vue en coupe d'un navire de commerce ou d'un vaisseau de guerre montre que la plus grande partie des fonds est remplie de barriques de dimensions variées ; il y a des tonneaux pour l'eau douce, la bière, le vin et les alcools, ainsi que pour le bœuf et les biscuits. Le tonnelier fabrique les barriques et les répare, jouant ainsi un rôle capital dans l'avitaillement du navire.

En plus des dix hommes recrutés de force par les pirates, quatre des marins de *La Concorde* se joignent volontairement aux hommes de Barbe-Noire ; nous connaissons également leurs noms, leurs origines et leurs fonctions, il s'agit de Louis Arrot, garçon de cabine, de Nantes (celui qui a signalé à Teach la présence de poudre d'or à bord du navire), Nicolas Pommeraye, de Saint-Malo, patron de chaloupe, François Derouet, de La Rochelle, matelot, et Joseph Mortepan, dit la Mornaie, volontaire, de Saint-Père-en-Retz. Cet enrôlement volontaire de marins auprès du pirate qui vient de capturer leur navire n'est pas un cas isolé. La discipline et la violence qui règnent à bord des bâtiments de commerce sont rudes et les désertions, fréquentes. La vie d'un matelot à bord d'un navire de commerce peut devenir un enfer s'il se trouve sous les ordres d'un capitaine ou d'un second prenant plaisir à brutaliser ses hommes.

Il faut également évoquer la simple question financière qui peut amener les hommes à rechercher chez les pirates quelques espérances de gains substantiels. Le rôle de l'équipage de *La Concorde* nous éclaire sur l'échelle des rémunérations : le garçon de cabine qui rejoint les pirates ne touche qu'une rémunération de 5 livres, alors que Dosset, le capitaine du navire, émarge à 100 livres ; les salaires s'échelonnent ensuite de la manière suivante : 80 livres pour le second capitaine, 60 pour le lieutenant Ernaud, 25 à 50 pour les officiers subalternes, 10 à 25 pour les matelots⁵.

LES PIRATES NOIRS

Outre les dix matelots recrutés de force par les pirates et les quatre « engagés volontaires », Edward Teach et son acolyte conservent quatre-vingt-cinq captifs du négrier nantais.

Les navires négriers sont ainsi des proies particulièrement intéressantes avec leurs captifs qui peuvent, par exemple, être aisément revendus à des planteurs des îles, lesquels évitent ainsi le versement des droits et taxes perçus par les autorités françaises, espagnoles ou anglaises pour l'importation des esclaves, ou qui peuvent, nous le verrons plus loin, compléter les équipages de forbans.

L'enrôlement de captifs africains sur un navire négrier n'a rien d'exceptionnel, les nègres et mulâtres sont présents sur presque tous les bateaux et ne portent que rarement le nom d'esclaves. Des pirates noirs⁶ ont navigué avec les capitaines Bellamy, Taylor, Williams, Harris, Winter, Shipton, Lyne, Skyrn, Roberts, Spriggs, Bonnet, Philips, Baptist, Cooper et d'autres. Le capitaine William Lewis se vante d'avoir quarante marins nègres capables » sur un équipage de quatre-vingts hommes et, en 1719, Olivier Le Vasseur, dit La Buse, a un navire composé « pour moitié de Français et pour moitié de nègres ». Les pirates noirs sont suffisamment connus – et suffisamment cauchemardesques – pour persuader un journal de raconter qu'une bande de bandits des mers entièrement composée de mulâtres maraudeurs mangent les cœurs des prisonniers blancs !

Il faut préciser toutefois que le statut des Noirs à bord des navires pirates reste aujourd'hui encore assez flou⁷. Certains auteurs ont suggéré que la démocratie qui règne chez les pirates et leur défiance vis-à-vis de l'esprit du temps les amènent à accueillir les Noirs en toute égalité à leur bord. On a parlé également d'esclaves fugitifs des plantations antillaises qui rejoignent les pirates pour trouver refuge à bord des navires et obtenir ainsi la liberté.

Dans le second volume de son *Histoire générale des pyrates*, publiée en 1728, le capitaine Johnson rapporte l'histoire du capitaine Misson et de ses compagnons pirates qui ont fondé, quelques années

auparavant, Libertalia, une république utopique sur l'île de Madagascar. La colonie rappelle l'antique prophétie selon laquelle le paradis se trouve sur la côte est de l'Afrique et annonce en même temps, comme tout idéal à caractère prophétique, l'avènement futur de sociétés civiles basées sur les idéaux révolutionnaires de liberté, d'égalité et de fraternité⁸.

Il se trouve que l'un des traits les plus marquants de l'utopie de Misson est son opposition à l'esclavage. Cet épisode a-t-il des bases historiques ? La réponse à cette question est ambiguë, voire contradictoire. On ne peut en effet tenir pour certaine la totale authenticité de l'ouvrage du capitaine Johnson, mais tous les documents recensés à ce jour tendent à confirmer la véracité de l'*Histoire générale des pirates* prise dans son ensemble. Toutefois, aucun de ces documents n'est venu nous confirmer l'existence de Misson et de son acolyte, l'étrange religieux Caraccioli.

Dans le premier chapitre que Johnson consacre à Misson, il évoque la capture d'un négrier hollandais, le *Nieuwstadt* :

« [...] Le *Nieuwstadt* transportait un peu de poudre d'or pour une contre-valeur d'environ deux mille livres sterling et quelques esclaves, dix-sept exactement, car il commençait à s'adonner à la traite. Les esclaves constituèrent un renfort bienvenu et le capitaine ordonna qu'ils fussent habillés de vêtements puisés dans les coffres hollandais. Pour l'édification de ses hommes, il ajouta que faire le commerce de ses semblables ne pouvait être agréable à la justice divine. [...] »

Dans sa communication sur les flibustiers noirs dans le colloque de Brest de mai 2001 sur l'aventure de la flibuste, Kenneth J. Kinkor⁹ évoque longuement le sort de ces forbans d'un type particulier. Selon lui, aucun équipage pirate n'a interdit aux Noirs de porter une arme à feu, ce qui fournit peut-être la preuve la plus convaincante qu'il existe peu de différences de statut entre les Blancs et les Noirs. De fait, les Noirs sont souvent passés à la postérité pour leur bravoure au combat. Des pirates noirs ont été jusqu'à mener à bien une mutinerie à

l'encontre d'un capitaine tyrannique et de ses acolytes. Il semblerait – toujours selon Kenneth J. Kinkor – que le pont des navires pirates ait été le premier lieu de pouvoir des Noirs au sein du monde blanc du XVIII^e siècle¹⁰.

David Cordingly, dans son ouvrage *Under the Black Flag*, ne partage pas ce point de vue. Pour lui, la pseudo liberté des esclaves africains à bord des navires pirates relève du roman et ne passe pas l'épreuve des faits. Pour lui, les pirates partagent les mêmes préjugés que les autres hommes blancs. Ils considèrent les captifs africains comme des biens meubles susceptibles d'être achetés et vendus et les emploient comme des esclaves à bord de leurs navires pour les travaux durs et subalternes tels que manœuvrer les pompes, aller à terre chercher de l'eau douce et du bois, laver et nettoyer et servir de domestiques aux capitaines.

Nombre de pirates ont travaillé dans le commerce des esclaves et ont par conséquent pris part à la machinerie de l'asservissement et de la déportation. Lorsque les pirates prennent des vaisseaux et s'emparent de leurs cargaisons, près des ports d'Afrique et du Nouveau Monde, les esclaves font parfois partie de la cargaison. Les pirates commettent parfois des atrocités sur les esclaves faits prisonniers¹¹.

La relation par Robert Dangerfield de ses deux années passées à bord d'un navire pirate comprend le récit d'une attaque d'un négrier français sur la côte occidentale d'Afrique. Les pirates prennent sur ce navire 50 tonnes de fer en barre, 25 pipes¹² de brandy, plusieurs balles de toile et 16 Noirs. Ils vendent par la suite ces Noirs au gouverneur anglais de la côte de Gambie. Lorsque William Dampier part en 1681 pour une expédition corsaire, il décrit son équipage comme étant composé de 44 hommes blancs, un Indien espagnol et deux Indiens Mosquitos, tous armés, et de « 5 esclaves capturés dans les mers du Sud ». Le fait que ces esclaves ne portaient pas d'armes est une indication de leur situation de domestiques du reste de l'équipage. Les chefs flibustiers L'Olonnois et Henry Morgan

considèrent les esclaves comme faisant partie de leur butin lorsqu'ils effectuent des descentes armées sur les villes d'Amérique centrale. Lorsque Morgan meurt à la Jamaïque, l'état de sa fortune inclut 109 esclaves noirs.

Durant la période de plus grande activité des pirates dans la Caraïbe, c'est-à-dire dans les vingt premières années du XVIII^e siècle, on trouve de nombreux récits de capture de navires négriers par des pirates et même de descente à terre pour capturer des esclaves dans les plantations des îles. En 1724, un groupe de négociants de la Jamaïque écrivit au Council of Trade and Plantations pour se plaindre des pirates « responsables des pertes et dommages occasionnés aux navires utilisés pour la traite négrière dont dépend l'avenir de [leurs] colonies. »

L'histoire de Barbe-Noire nous apporte un élément intéressant sur le statut des Noirs embarqués à bord des navires pirates. Lorsque le gouverneur de Virginie, lors du procès de 1718 de cinq Noirs ayant appartenu à l'équipage de Barbe-Noire¹³, demande à son conseil « s'il y avait quoi que ce soit dans les circonstances de ces nègres qui les exemptent d'être poursuivis comme les autres pirates », ses conseillers répondent que « lesdits nègres ayant été capturés à bord d'un vaisseau pirate et ayant fait apparemment au même titre que le reste de l'équipage acte de piraterie devraient être jugés de la même manière ; et si quelque différence se révèle dans leurs circonstances, il en sera tenu compte dans le procès. »

Ces cinq hommes furent jugés, condamnés et exécutés. Mais leur témoignage accusait Tobias Knight, le secrétaire du gouverneur de la Caroline du Nord, Eden, d'avoir trempé dans plusieurs affaires avec Barbe-Noire. Knight se défendit en arguant que les Noirs n'auraient pas dû être traduits devant un tribunal en tant que pirates, et que leur témoignage était dès lors inadmissible : « Ce ne sont (même si on les a astucieusement recensés sous des noms de chrétiens) que quatre esclaves nègres qui d'après les lois et les coutumes d'Amérique ne devraient pas déposer en qualité de témoins ; leur déposition n'a pas

la moindre validité à l'encontre de toute personne blanche.¹⁴ »

Le conseil partagea ce point de vue, innocentant ainsi Tobias Knight. Kenneth J. Kinkor estime toutefois que cette position est isolée et que les pirates noirs ont été le plus souvent placés sur un pied d'égalité avec les Blancs¹⁵. Ils représentent un pourcentage indéterminé des pirates exécutés pour leurs crimes. Pendant le procès fait à Boston en 1704 à l'équipage du pirate John Quelch, l'avocat de la Couronne avance que : « Les trois prisonniers à la barre n'ont pas la même couleur de peau que les autres, mais il est bien connu que les premiers et les plus célèbres pirates au monde furent de cette couleur. » Le tribunal statue toutefois qu'on les a poussés au crime et qu'ils n'ont fait qu'obéir, contraints et forcés aux ordres de Quelch. La question du statut précis des Noirs dans le monde des pirates reste donc posée.

¹ Henri Saint-Amour, capitaine de milice, avait été l'un des principaux meneurs de la révolte du Gaoulé du Diamant, en mai 1717, révolte qui amènera, nous le verrons plus loin, le vaisseau stationnaire *La Valeur* à rester à Fort-Royal, ce qui retardera sa poursuite de Teach après la capture de *La Concorde*. Petitjean Roget (Jacques), *Le Gaoulé, la révolte de la Martinique en 1717*, Société d'histoire de la Martinique, Fort-de-France, 1996.

² AN Col C8A 23 (1717) f° 47^r55. Voir annexe IV.

³ ADLA B 4578 f° 90v. Voir annexe X.

⁴ AN Col C8A 29 (1721) f° 6. Voir annexe XI.

⁵ ADLA 120 J 337 f° 53. Voir annexe III.

⁶ Marcus Rediker : « L'Utopie pirate », in *Pirates et flibustiers des Caraïbes, catalogue de l'exposition de l'Abbaye de Daoulas*, éditions Hoëbeke, Paris, 2001.

⁷ David Cordingly, *op. cit.*

⁸ Marcus Rediker, *op. cit.* p. 154.

⁹ Kenneth J. Kinkor : *Flibustiers noirs. Actes du colloque L'Aventure de la*

flibuste, Brest, 3 # mai 2001, éditions Hoëbeke, Paris, 2001, p. 97.

[10](#) Kenneth J. Kinkor *op. cit.* p. 108.

[11](#) Marcus Rediker, *op. cit.* p. 164.

[12](#) La pipe est une ancienne mesure des liquides variant, selon les localisations, de 500 à 600 litres.

[13](#) Kenneth J. Kinkor, *op. cit.* p. 111.

[14](#) « Procès de Tobias Knight », Robert E. Lee, *op. cit.* p. 148■149.

[15](#) Voir *Tryals of Stede Bonnet*.

DÉCEMBRE 1717-MAI 1718

L'ODYSSÉE CARAÏBE

DE LA CONCORDE

Tout comme pour le bateau de la Martinique, pris à la mi-novembre, c'est vraisemblablement grâce à la générosité de Bonnet, en conflit avec Teach, que Dosset peut embarquer sur le plus petit des deux bâtiments pirates et rallier ainsi la Martinique avec le restant de ses captifs. Barbe-Noire et Bonnet resteront un certain nombre de jours dans le secteur. Débute alors une vaste épopée de piraterie à travers la Caraïbe et la côte est américaine qui laisse dans l'histoire le nom de Barbe-Noire. Si les archives françaises relèvent pour ces jours-là la capture et l'incendie de deux petits navires appartenant à des armateurs de la Martinique¹, on trouve dans les archives anglaises de nombreux développements sur le navire anglais *Great Alleyn* dont la prise fut le point de départ de la renommée de Barbe-Noire.

6 DÉCEMBRE 1717. ÎLE SAINT-VINCENT, LE GREAT ALLEYN

Alors que *La Concorde*, devenue navire forban, croise encore devant Saint-Vincent, sa vigie aperçoit un grand navire au mouillage à Layou, une des criques de la côte ouest de l'île. Hissant le pavillon rouge et noir des pirates, Teach s'en approche en tirant plusieurs coups de canon². Ce navire est le *Great Alleyn*, un bâtiment marchand fortement armé, dont le capitaine est Christopher Taylor, allant de la Barbade à la Jamaïque, chargé de marchandises diverses et d'un important lot d'argenterie d'une valeur de 6 000 livres sterling, produit d'une vente de Noirs effectuée à Saint-Vincent. Après une courte résistance, le capitaine Taylor amène ses couleurs et se rend.

Les pirates se livrent au pillage et la cargaison du *Great Alleyn* est transportée sur *La Concorde*. Teach choisit pour sa part une magnifique coupe d'argent, il fait débarquer à terre l'équipage anglais et incendie le navire.

Cet épisode nous est confirmé par la déclaration de Bostock, capitaine du navire *Margaret*, arraisonné par Teach quelques jours plus tard près de l'île de Vieques à l'est de Porto Rico. Bostock affirme qu'il a vu à bord du navire de Teach de la vaisselle d'argent et plus particulièrement une très belle coupe³.

La nouvelle de la prise du *Great Alleyn* se répand comme une traînée de poudre à travers les Antilles. Elle est le point de départ de la renommée de Barbe-Noire. C'est ainsi qu'on lit dans le journal *The Boston News-Letter* de mars 1718 :

« En novembre dernier, un gros navire de Boston a été pris aux abords de Sainte-Lucie ou de Saint-Vincent par le capitaine pirate Teach qui se trouvait à bord d'un navire français de 32 canons et accompagné d'un brigantin de 10 canons et d'un sloop de 12 canons. Taylor, le capitaine du navire de Boston, a été mis aux fers durant vingt-quatre heures. Il a été fouetté pour avouer qu'il avait de l'argent à bord, son navire a été incendié et ses hommes ont été débarqués à la Martinique.⁴ »

DÉCEMBRE 1717. LE SCARBOROUGH

Quelques jours plus tard, Teach aurait rencontré le *Scarborough*, un navire de guerre britannique de 30 canons, envoyé de la Barbade pour rechercher et détruire *La Concorde*. Si l'on en croit Johnson, *La Concorde* aurait mis en fuite le navire britannique. Avec la vitesse de son navire, le pirate peut facilement éviter la rencontre, mais Edward Teach n'est pas de ceux qui fuient devant le combat. Le *Scarborough* ouvre le feu à distance puis à courte portée et Teach a ses voiles trouées par des boulets. Le combat dure plusieurs heures, les canonnières de Teach prouvent leur supériorité, et le commandant du

Scarborough commande à son équipage de quitter le combat et de faire voile vers la Barbade. Teach décide de ne pas le poursuivre, ne souhaitant pas faire courir de risques à ses hommes et à son navire dans un combat avec un navire sans cargaison. Il laisse le navire de guerre poursuivre sa route et fait voile vers les riches établissements espagnols des côtes américaines.

Cependant, si de nombreux auteurs estiment que c'est ce combat, et non la prise du *Great Alleyn*, qui est à l'origine de la célébrité de Barbe-Noire, le problème est que cet épisode est probablement faux, car une telle fuite devant l'ennemi, pour un vaisseau de guerre de Sa Gracieuse Majesté, n'aurait pas manqué d'entraîner de nombreuses correspondances avec l'Amirauté et même la cour martiale pour Francis Hume, le commandant de ce navire. La lecture du livre de bord et des correspondances de Hume ne révèlent pas l'existence d'un tel engagement, mais deux témoignages évoquent toutefois une rencontre de Barbe-Noire avec un navire de guerre. Il faut ajouter que, lors d'une escale du *Scarborough* à la Martinique, le 17 février 1718, Francis Hume a déclaré aux autorités françaises que les forbans se vantaient de ne craindre aucun vaisseau de guerre⁵.

C'est ainsi qu'un certain Thomas Knight, qui passa quelque temps avec les pirates à la suite de sa capture le 29 novembre 1717, nous signale avoir vu un navire de guerre que l'équipage voulait attaquer contre l'avis du capitaine Teach, alors malade.

Ces documents tendent à prouver que les pirates de Barbe-Noire ont eu vraisemblablement l'opportunité de rencontrer le *Scarborough* (ou un autre navire de guerre britannique) mais que, pour une raison ou une autre, l'engagement n'a pas eu lieu.

DÉCEMBRE 1717. CRAB ISLAND, PRISE DE LA MARGARET

Faisant route vers le Nord, Barbe-Noire et ses acolytes sont, au début de décembre 1717, au large de Crab Island⁶. Le capitaine Teach y arraisonne le navire marchand *Margaret* et fait monter son

capitaine, Henry Bostock, à bord de *La Concorde* (qu'il n'avait pas encore rebaptisée). Barbe-Noire pille la *Margaret* de son armement, de sa cargaison composée de bovins et de porcs, ainsi que de ses livres et instruments de bord. Il n'est fait aucun mal à Bostock et aux membres de son équipage, si ce n'est que Barbe-Noire contraint deux matelots à se joindre à ses hommes, cependant qu'un certain Robert Bibly se rallie volontairement aux pirates. La *Margaret* est ensuite totalement désarmée et autorisée à continuer sa route sans autre dommage.

À son retour à Saint-Christophe, son port d'attache, le capitaine Bostock relate sa rencontre avec Barbe-Noire au gouverneur de l'île, Walter Hamilton, qui lui demande une déclaration circonstanciée. Cette déclaration, accompagnée d'une lettre adressée par le gouverneur Hamilton au Council of Trade and Plantations, a été conservée au Public Record Office à Londres. C'est la raison pour laquelle nous avons pour cette affaire beaucoup plus de détails que pour les autres navires pris par Barbe-Noire.

Dans la déposition de Bostock se trouve mentionné le fait que Barbe-Noire commande à l'époque un grand navire et un sloop. Le navire est un ancien négrier français, de construction hollandaise, armé de 36 canons et monté de 300 hommes.

Les membres de l'équipage de Barbe-Noire disent à Bostock qu'ils ont incendié plusieurs autres navires, dont deux ou trois de Saint-Christophe et, la veille, un bâtiment appartenant à un certain Robert McGill, natif d'Antigua. Ils disent également qu'ils ont l'intention d'aller à Hispaniola (Saint-Domingue) pour caréner leur navire et y rester en attendant le passage d'une flotte espagnole devant aller de La Havane à Hispaniola et Porto Rico juste après Noël avec de l'argent destiné à la paie des garnisons. Barbe-Noire lui-même interroge Bostock sur les allées et venues d'autres navires⁷. C'est ainsi qu'il apprend que le roi George I^{er} de Grande-Bretagne et d'Irlande a, le 5 septembre 1717, signé une proclamation par laquelle le pardon est accordé à tous les pirates qui se rendraient aux autorités

avant le 5 septembre 1718 et prendraient l'engagement formel de renoncer à leurs activités. Cette proclamation devrait parvenir à New Providence en février.

DÉCEMBRE 1717. CAPTURE DE LA VOLANTE DE LA MARTINIQUE

Peu de temps après la capture de la *Margaret*, les pirates sont sur la côte sud de Porto Rico où ils rencontrent un petit bâtiment de commerce et tirent deux coups de canon de semonce. Le bateau s'enfuit et va se réfugier dans le mouillage de Boca Chica, où l'équipage s'enfuit à terre. Barbe-Noire s'empare du navire, il s'agit de *La Volante*, un voilier de Saint-Pierre de la Martinique, chargé de mulets et de marchandises diverses⁸.

JANVIER 1718. NEW PROVIDENCE, LA CONCORDE DEVIENT LA QUEEN ANNE'S REVENGE

De Porto Rico, *La Concorde* se dirige vers l'île de New Providence⁹, dans l'archipel des Bahamas. Nous savons que le forban s'installe dès mars 1717 dans cette île, qui est alors le plus grand repaire de pirates de l'Atlantique.

On peut donc penser que tout naturellement c'est vers cet abri que Barbe-Noire s'est dirigé pour caréner et transformer en un navire pirate le négrier nantais *La Concorde*. Le navire a en effet quitté Nantes depuis le 24 mars 1717, il a passé de longs mois dans des eaux tropicales sur les côtes africaines, et une révision complète de la coque s'avère nécessaire. De plus, il est indispensable d'en changer la silhouette afin d'éviter les navires de guerre français. Or, de tels travaux ne peuvent se faire que dans un lieu discret, et New Providence, protégée par ses barrières de corail, est l'endroit idéal.

La Concorde est transformée en un navire de combat. Pour augmenter sa puissance de feux et sa vitesse, le gaillard d'avant et une

partie du gaillard d'arrière sont supprimés. Il faut également démonter les aménagements prévus pour le transport des captifs : sur le pont la rambarde, véritable rempart séparant le gaillard du reste du navire pour prévenir toute révolte et dans l'entrepont, les faux ponts et bat-flanc construits pour le logement des captifs. Percé de 26 sabords, le bâtiment nantais n'est armé que de 16 canons lorsqu'il est capturé par Teach, qui lui adjoint alors 10 pièces sur affût et 14 pièces de petits calibres montées sur pivot sur les rambardes. La figure de proue du navire négrier lui ayant été arrachée dans un coup de mer peu après le départ de Nantes, les pirates lui en fixent vraisemblablement une nouvelle et, désormais méconnaissable, le navire est alors rebaptisé *Queen Anne's Revenge*.

Ce nom fait référence à la guerre de Succession d'Espagne qui opposa, entre 1701 et 1713, les royaumes de France et d'Espagne, à une coalition européenne comprenant l'Angleterre, où ce conflit est connu sous le nom de « guerre de la reine Anne », un conflit auquel aussi bien Barbe-Noire que la frégate *La Concorde* ont participé. De nombreux navires pirates portent le nom de *Revenge*, *Revanche*, en français, ou *Desquite*, en espagnol.

Pour un pirate, l'armement du navire choisi est moins important que sa vitesse et ses aptitudes marines, parce que l'on peut toujours, par la suite, ajouter des canons. Cet armement s'effectue dans des lieux sûrs, hors d'atteinte des autorités, et bien que l'on n'ait aucun rapport relatant de telles pratiques, on peut deviner à la lecture de *l'Histoire générale des pyrates* de Johnson que c'était l'usage des pirates de capturer un navire et de mettre ensuite charpentiers et canonniers au travail. Le capitaine Edward England capture ainsi un navire du nom de *Pearl*, l'arme pour en faire un navire pirate, le renomme *Royal James* et fait voile vers les Açores pour y faire de la piraterie. Lorsqu'Edward Lowther et ses mutins s'emparent du *Gambia Castle* en 1721, ils abattent les cloisons des cabines, transforment le navire en *flush deck*¹⁰, le peignent en noir, le nomment *Delivery* et partent chercher fortune sur les mers.

Le meilleur récit sur les transformations d'un navire se trouve dans le chapitre de Johnson consacré à Bartholomew Roberts. Lorsque Roberts et ses hommes capturent l'*Onslow* en 1721, ils décident de le garder pour leur usage. C'était une frégate de la Royal African Company, dont ils font un navire corsaire en abattant des frontaux et en le rasant. Ils lui donnent le nom de *Royal Fortune* (comme leur précédent navire) et l'armement de 40 canons¹¹. Abattre ainsi les cloisons laisse de la place pour la manœuvre des canons comme à bord d'un navire de guerre. L'expression « *making her flush* » suggère que les pirates abattent également les gaillards. Ayant ainsi dégagé les ponts, les hommes de Roberts transportent les canons de l'ancien *Royal Fortune* et les ajoutent à ceux dont l'*Onslow* était déjà équipé. Il fut probablement nécessaire d'ouvrir de nouveaux sabords, mais cela ne pose aucune difficulté pour des charpentiers de navires. Le résultat donne une formidable machine de guerre capable de s'opposer aux plus gros navires de la Compagnie des Indes et qui ne ferait qu'une bouchée d'un navire marchand dans l'Atlantique. Le malheur de Robert est qu'il rencontre, quelques semaines après la capture de l'*Onslow*, un navire mené par un commandant déterminé.

Outre la vitesse, les qualités marines et l'armement, la taille d'un navire a son importance. À toutes choses égales, un grand navire est plus rapide et plus apte à faire face au gros temps qu'un navire de faible tonnage. Un grand navire peut également porter plus de canons. Mais pour un pirate un petit navire a ses avantages, il est plus facile de le tirer sur une grève pour le caréner, il peut se glisser par-dessus les bancs de sables et dans les criques et les estuaires où un navire de guerre ne peut pénétrer. Dans une lettre écrite à New York et datée de 1712, le gouverneur Hunter note : « Cette côte est infestée d'un grand nombre de petits navires pirates qui avec leur faible tirant d'eau et la possibilité d'utiliser des avirons sont hors de la portée des navires de guerre.¹² »

Peu de navires de pirates ont des équipages inférieurs à 30 hommes, mais plutôt de 150 à 200, ce qui donne au pirate une importante supériorité lorsqu'il attaque un navire. Cependant, ce

nombre d'hommes ne se justifie pas seulement pour être supérieur en nombre aux équipages de leurs victimes dans des combats au corps à corps, car un navire pirate, tout comme un navire de guerre, a besoin d'hommes pour servir les canons.

Un vaisseau du 5^e rang avec 32 canons nécessite 220 hommes. Un vaisseau du 4^e rang armé de 44 canons demande 250 à 280 hommes. Les équipages de pirates exigent les mêmes proportions, et il n'y a pas d'exemple d'un capitaine pirate s'emparant d'un navire de 20 canons et en y ajoutant 20 autres s'il n'a pas un équipage suffisant pour manœuvrer ces pièces. Les canons montés sur affût nécessitent le service de quatre à six hommes pour charger, viser, tirer et les remettre en position après le recul. Il faut en outre des hommes pour servir les pièces sur pivot et pour manœuvrer le navire.

MARS 1718. ÎLE DE TURNEFFE (BELIZE), RENCONTRE DE L'ADVENTURE

Son carénage et sa transformation en navire pirate effectués, *La Concorde* est désormais méconnaissable, à tel point qu'un capitaine anglais qui la rencontre peu après son départ de New Providence reconnaît les forbans, mais pense qu'ils ont échangé *La Concorde* contre un vaisseau anglais de 40 canons¹³.

La *Queen Anne's Revenge* et la *Revenge* de Stede Bonnet, commandée par Richards, font alors route vers le détroit du Yucatan où, selon Colin Woodard dans son ouvrage *The Republic of Pirates*, ils espèrent surprendre et capturer une cible de choix, le navire amiral de la South Sea Company, le *Royal Prince* et son navire d'escorte le HMS *Diamond*, qui selon les sources officielles se rendent dans le port mexicain de Veracruz pour une mission de relance des relations commerciales anglo-espagnoles après la signature des traités d'Utrecht.

L'affaire est d'autant plus tentante que Teach a appris que les fièvres tropicales avaient fortement affaibli l'équipage du *Diamond*,

facilitant ainsi une attaque.

N'ayant pu rencontrer le *Royal Prince*, les pirates vont, en mai 1718, jeter l'ancre pour faire de l'eau, devant l'île Turneffe, au large de ce qui est aujourd'hui le Belize. Cette région peu peuplée et protégée de dangereux récifs est devenue dès la fin du xviii^e siècle un important repaire de forbans anglais qui y ont installé des bases pour attaquer les galions espagnols.

Le lendemain de leur arrivée, les vigies signalent qu'un sloop fait route vers leur mouillage. Les pirates se préparent alors au combat, et Richards, avec la *Revenge*, se porte au-devant de l'arrivant, cependant que l'autre navire, pavillon noir hissé, attend. Le capitaine du sloop n'a pas le choix, il affale ses voiles et vient sous l'arrière de la *Queen Anne's Revenge*. Le navire est de la Jamaïque, il se nomme l'*Adventure*, son capitaine, Harriot, et il se rend dans le mouillage également pour y faire de l'eau.

Une échelle de corde est lancée par-dessus le bastingage de la *Queen Anne's Revenge* et ordre est donné au capitaine Harriot de monter à bord. La moitié de l'équipage de l'*Adventure* rejoint le navire amiral, cependant que les autres restent à bord de leur sloop converti en navire pirate. Le second de Barbe-Noire, Israel Hands, est nommé capitaine de l'*Adventure*.

Les équipages réunis de Teach, Bonnet et Harriot, sous le haut commandement de Barbe-Noire, passent une semaine de détente sur la plage de Turneffe. On raconte que les équipages des navires pirates ont ainsi coutume, lorsqu'ils croisent dans les Antilles, de chercher une île accueillante pour y passer des sortes de vacances à terre. Les plages tièdes et parfumées associées à une nourriture variée et abondante sont un luxe que peu de gens à cette époque peuvent s'offrir.

Des motifs purement sanitaires font de ces séjours à terre une quasi-nécessité. L'eau douce, transportée dans des barriques, est réservée à la boisson et à la cuisine. Il n'y a pas d'eau pour se laver, si ce n'est du fait des averses et, au terme de quelques semaines de mer,

la peau des pirates tire fortement vers le sombre.

Des voiles sont tendues, pour ceux qui veulent dormir à terre, entre les arbres, près des sources d'eau claire et des feux de bois – les grillades de viande fraîche, impossibles à bord des navires, sont alors un luxe inhabituel. Les pirates désœuvrés se livrent à la pêche et surtout à la chasse des cochons et des bœufs sauvages. S'il y a des indigènes, ils échangent avec eux des légumes contre des marchandises transportées dans les navires. Mais les pirates anglais, d'une manière générale, n'apprécient que fort peu les fruits exotiques abondants dans les îles des Caraïbes. En bons Anglais conservateurs de leurs traditions culinaires, ils leur préfèrent le bœuf, le porc, le poisson et le rhum pour leurs agapes.

Ils apprécient toutefois la tortue verte, qu'ils dégustent en soupe cuisinée dans du sherry. En effet, ces tortues, devenues extrêmement rares de nos jours, abondent à l'époque de la piraterie et constituent un des éléments les plus attractifs de la région. On est allé jusqu'à dire que la tortue verte était un élément déterminant dans l'implantation des pirates dans cette partie du monde. Pour les navigateurs, l'un des principaux avantages de ces tortues est qu'elles peuvent être gardées vivantes à bord des navires de longues semaines sans soins particuliers.

Les plaisirs des pirates durant leurs vacances dans les Caraïbes sont relativement simples. Ils ne prêtent probablement que peu d'attention aux magnifiques fleurs tropicales à moins qu'elles n'ornent le corps de quelque belle indigène. Les oiseaux au plumage chatoyant doivent les intéresser, car on parle de plusieurs flibustiers ayant capturé des perroquets et leur ayant appris à jurer comme de vieux loups de mer. Les pirates voient le paradis tropical alors qu'il était encore vierge de la civilisation moderne.

Les chansons et la musique occupent une grande place dans la vie des hommes de mer. Chaque équipage pirate a son musicien, et, lorsqu'il y a des filles, les hommes retrouvent les vieilles danses du folklore de leurs pays respectifs.

AVRIL 1718. ÎLE DE ROATAN, ARCHIPEL DE LA BAHIA (HONDURAS), LE PROTESTANT CAESAR

Le 9 avril 1718, la flotte de Teach lève l'ancre et fait route jusqu'à l'île de Roatan dans l'archipel de la Baie, au large du Honduras, une région alors fréquentée par nombre de pirates. Ils trouvent au mouillage un grand navire et quatre sloops. Le navire est le *Protestant Caesar* de Boston, capitaine Wyar, trois des sloops appartiennent à un certain capitaine Jonathan Bernard, de la Jamaïque, et le quatrième, à un certain capitaine James.

Les navires pirates, arborant tous le pavillon noir, entrent sans hésitation dans la baie et troublent d'un coup de canon la quiétude du mouillage, ce qui effraie tant le capitaine Wyar et son équipage, qu'ils sautent dans les canots et cherchent abri à terre. Tous les bâtiments se rendent sans la moindre résistance et Barbe-Noire envoie son maître d'équipage et huit matelots pour prendre possession du grand navire abandonné. Ils pillent la cargaison du *Protestant Caesar* et mettent le feu au navire, parce qu'il appartient à des négociants de Boston, ville où des pirates, peu de temps auparavant, ont été jugés et condamnés à la pendaison.

Teach charge Richards et Hands de s'emparer des quatre sloops. Les trois qui appartiennent à Bernard sont relâchés, mais le quatrième est incendié parce que James, son capitaine, a élevé quelques protestations¹⁴.

De l'archipel de la Baie, les pirates font voile vers Grand Cayman, une petite île à l'ouest de la Jamaïque, où ils s'emparent d'un petit navire de pêche à la tortue, vraisemblablement pour avoir des vivres frais. De là, ils contournent l'extrémité occidentale de Cuba vers les Bahamas, et ils semblent avoir capturé sur la route un petit sloop espagnol. Ils font ensuite escale à La Havane, où les pirates ont coutume de vendre leur butin et faire du ravitaillement. Continuant leur route vers le nord, ils s'emparent de deux sloops et d'un brigantin anglais allant de Guinée en Caroline du Sud¹⁵.

Dans une lettre datée du 13 mai 1718 et adressée au Council of Trade and Plantations, le gouverneur des Bermudes écrit qu'il a appris que parmi les pirates écumant la région il y a « un certain Teach avec lequel se trouve le major Bonnet de la Barbade. Ils ont un navire de 36 canons et 300 hommes, un sloop de 12 canons et de 115 hommes, ainsi que deux autres navires et regroupent ainsi près de 700 hommes¹⁶ ». Le gouverneur était probablement mal informé sur le nombre total de pirates composant les équipages de Barbe-Noire, car la majorité des sources mentionne qu'il y avait environ 400 hommes à bord de la flotte de Teach lorsqu'il se trouve devant le port de Charleston peu de temps après.

Cette flottille, à laquelle il faut ajouter un autre sloop et quelques annexes, est la force navale avec laquelle Teach réalise son exploit le plus retentissant, le blocus du port de Charleston en Caroline du Sud.

¹ PRO CSPCS Vol. 30, August 1717 - December 1718. August 19, 1718. 660. *Extracts of several letters from Carolina*. South Carolina, 13th June 1718. (Access 188). AN Col C8A 23 (1717) f° 39. Voir annexe V. AN Col C8A 23 (1717) f° 47. Voir annexe VI.

² AN Col C8A 24 f° 84.r

³ PRO CSPCS Vol. 30, #298 iii.

⁴ PRO BNL, n° 752 (March 3 to March 10, 1718).

⁵ AN Col C8A 24 (1718) f° 108. Voir annexe VIII.

⁶ Aujourd'hui île de Vieques à l'est de Porto Rico.

⁷ PRO CSPCS Vol. 30, #298 iii.

⁸ AN Col C8A 24 f° 125.

⁹ AN MARINE B1 29 f° 474. Voir annexe VII.

¹⁰ Un navire *flush deck* est un navire sans gaillards, avec un pont continu permettant une plate-forme de combat.

¹¹ *Les Chemins de fortune, op. cit.*, p.277

[12](#) David Cordingly, p. 189. CSPC, volume 1711-12, n° 335.

[13](#) AN Col C8A 24 f° 125.

[14](#) *The Tryals of Major Stede Bonnet*. The Information of David Herriot (p. 44-46).

[15](#) Voir Johnson. Dans le procès de William Howard à la fin de 1718, celui-ci est accusé d'avoir été avec Barbe-Noire lors de la capture d'un navire anglais en avril 1718.

[16](#) Cal. State Papers, XXX (Aug. 1717-Dec. 1718), sec. 551. (Access 190).

MAI 1718

LE BLOCUS DE CHARLESTON

Vers la fin du mois de mai 1718, toute une flottille apparaît à l'entrée du port de Charleston. Elle est composée de la *Queen Anne's Revenge*, de l'ancien navire de Bonnet la *Revenge*, de l'*Adventure*, ainsi que d'un sloop de bonne taille et d'une ou plusieurs barques destinées au transbordement des marchandises des navires capturés. Décidé à faire le blocus du principal port des colonies du Sud, Teach s'est octroyé le titre de commodore, ce qui lui donne la totalité des pouvoirs, aussi bien administratifs que judiciaires, à bord des navires. Il est alors au sommet de sa carrière de pirate.

Tous les navires, aussi bien ceux qui entrent que ceux qui sortent du port, sont alors arraisonnés. Il en est ainsi du bateau-pilote et d'un grand navire, le *Crowley*, capitaine Robert Clarke, en partance pour Londres avec, comme passagers, de nombreux notables de la ville. Durant cinq ou six jours, huit ou neuf navires sont ainsi capturés et pillés¹. Les habitants de Charleston réalisent rapidement ce qui se passe à l'entrée du port. Aucun navire n'y pénètre, et les bâtiments prêts à prendre la mer n'osent pas s'aventurer à l'extérieur de peur des représailles.

LES OTAGES

Les passagers et l'équipage du *Crowley*, en route pour Londres, sont faits prisonniers et amenés à bord du navire de Barbe-Noire, où ils sont interrogés sur le nombre de bâtiments dans le port, leurs cargaisons, leurs dates de départ et leurs destinations. Barbe-Noire découvre au sein des passagers un certain Samuel Wragg, personnage très riche et membre du Conseil de la province de la Caroline,

accompagné de son fils, alors âgé de quatre ans.

Après leur interrogatoire, les passagers et l'équipage du *Crowley* sont reconduits à bord de leur navire et jetés à fond de cale. Tous, le capitaine, les matelots, les marchands, les notables et même le fils de M. Wragg, restent là, dans l'obscurité et le silence, sous les panneaux fermés, durant une demi-journée, terrorisés et persuadés qu'ils ne vont pas en sortir vivants. Barbe-Noire, quant à lui, a bien l'intention de retirer le maximum de bénéfice de cette capture, voyant notamment dans Samuel Wragg un otage de valeur le plaçant en situation de force pour négocier avec les autorités de Charleston. Finalement, on ouvre les panneaux de cale et la lumière tombe sur les prisonniers qui sont hissés sur le pont et, pour les plus importants d'entre eux, envoyés à bord de la *Queen Anne's Revenge* où le capitaine Teach les attend.

LE COFFRE DE MÉDICAMENTS

Barbe-Noire leur expose que ses équipages ont un important besoin de médicaments et qu'il charge le lieutenant Richards accompagné d'un autre officier de se rendre à Charleston pour transmettre cette demande aux autorités de la ville. Il ajoute que, pour garantir le retour de ses émissaires, tous les prisonniers seront gardés en otage et que, s'il n'est pas fait droit à leur demande dans le délai imparti, ces derniers seront mis à mort, leurs têtes envoyées au gouverneur, et tous les navires capturés à l'entrée du port, incendiés.

Samuel Wragg, porte-parole des prisonniers, répond qu'il craint que certains des médicaments ne soient pas disponibles à Charleston. Il propose que l'un d'entre eux accompagne les deux envoyés des pirates. Barbe-Noire accepte cette idée et convoque une nouvelle session de l'assemblée des pirates qui approuve cet amendement, preuve de la démocratie qui règne alors dans la société des forbans.

Samuel Wragg se porte volontaire pour se rendre à Charleston avec les deux émissaires. En tant que membre du Conseil de gouvernement, il avance qu'il serait le mieux à même de présenter la

demande de Barbe-Noire. Pour preuve de sa bonne volonté, il propose de laisser son jeune fils en otage jusqu'à son retour. Barbe-Noire refuse, rétorquant que les habitants de Charleston ne laisseraient pas repartir vers les pirates un personnage de l'importance de Wragg.

ENVOI D'UNE AMBASSADE

Après quelques discussions, un certain Marks, habitant de Charleston, est choisi pour accompagner les pirates et présenter leur requête au gouverneur. On lui donne deux jours pour accomplir sa mission. Il est informé que si la moindre chose advenait aux pirates, Barbe-Noire passerait la barre avec sa flotte, brûlerait tous les navires dans le port et pillerait la ville.

Les trois hommes montent dans une embarcation et partent pour le port de Charleston, cependant que Teach déplace sa flotte ainsi que les navires capturés et mouille au large pour attendre le retour de l'ambassade. Chez les prisonniers, l'anxiété est à son comble.

Deux jours passent sans que les émissaires donnent signe de vie. Barbe-Noire, furieux, envoie chercher Wragg et se met à hurler qu'il n'est pas homme à se faire berner de la sorte et que Wragg et ses amis doivent se préparer à mourir.

Wragg, plaidant pour la vie de ses camarades otages, tente de raisonner le pirate. Il est certain que la colonie de la Caroline du Sud tient à la vie de ses citoyens ainsi prisonniers et fera tout ce qui est possible pour les retrouver sains et saufs. Il dit que quelques difficultés inattendues doivent être à l'origine de ce retard, que peut-être l'embarcation a eu un problème ou que ce sont les deux pirates eux-mêmes qui sont à l'origine du retard. Dans l'un ou l'autre cas, il est anormal de prendre la vie de prisonniers innocents pour quelque chose que ni eux ni les habitants de Charleston ne peuvent contrôler. Il demande à ce que le délai soit prolongé d'un jour, s'appuyant sur le fait que l'on n'a rien à gagner à se hâter.

Cette demande paraît calmer Barbe-Noire. Il accepte de prolonger

son ultimatum d'une journée, mais assure que si le bateau n'est pas là le lendemain, tous les prisonniers seront exécutés sous deux heures.

LES PÉRIPÉTIES DE L'AMBASSADE

Commencent alors pour les otages de nouvelles heures d'angoisse. Au terme de cette interminable journée, une vigie sur le gaillard d'avant annonce qu'une petite embarcation sort du port. Barbe-Noire regarde le bateau avec sa longue-vue et dit qu'il peut apercevoir son propre manteau rouge, qu'il avait prêté à Marks, pour afficher, peut-être, qu'il détient ainsi l'autorité du commodore lui-même. Mais lorsque le bateau vient se mettre à couple de la *Queen Anne's Revenge*, il est visible qu'il n'y a à son bord ni les deux pirates, ni Marks, ni le coffre de médicaments qui avait été expressément demandé. L'homme qui escalade l'échelle de coupée dans un lourd silence est un envoyé de Marks.

Une fois sur le pont, l'homme informe Barbe-Noire que les émissaires en route pour Charleston ont été pris dans un brusque coup de vent qui a fait chavirer leur embarcation. Précipités à la mer, ils ont dû nager jusqu'à une île inhabitée située à plusieurs milles de terre. De là ils ont tenté de rejoindre la ville et auraient péri si un bateau de pêche n'était pas passé par là et ne les avait recueillis. Teach accepte cette explication, renvoie ses prisonniers sur leur navire et retarde de deux jours leur exécution.

Au bout de deux jours, il est désormais certain que le gouverneur de la Caroline du Sud a capturé ses hommes et il va se venger en tuant non seulement ses prisonniers, mais également tous les citoyens de Caroline du Sud qui lui tomberaient entre les mains. Il ne peut attendre le retour des prisonniers au-delà du lendemain matin, et les otages ont alors toutes les raisons de le croire.

Le capitaine Johnson raconte qu'une partie des prisonniers, dans une tentative désespérée pour sauver leurs vies, proposent de piloter les navires pirates pour entrer dans le port. Ils promettent que dès

qu'ils seront sous les murs de la ville, s'ils ne voient pas en sortir les émissaires, ils acceptent d'être massacrés jusqu'au dernier. Ils ne comprennent pas pourquoi il n'a pas été fait droit à la demande des pirates, à moins que les habitants de Charleston n'accordent plus de valeur à un coffre de médicaments qu'à leur vie.

Barbe-Noire est favorable à cette proposition qui lui permet de se venger de ce qui est, selon lui, une trahison du gouverneur. Il réunit une nouvelle fois les pirates en conseil. Ceux-ci approuvent le projet et huit navires, les quatre bateaux pirates et les quatre navires capturés, lèvent l'ancre et se dirigent vers le port.

PENDANT CE TEMPS À CHARLESTON

Les navires s'immobilisent devant la ville dont les habitants partagent maintenant la terreur des prisonniers. Quelques instants plus tard, une barque vient accoster la *Queen Anne's Revenge*, avec à son bord les deux pirates, M. Marks et le coffre de médicaments.

M. Marks explique les raisons de son retard. Dès son arrivée, il a soumis la demande de Barbe-Noire au gouverneur Robert Johnson, qui reconnaît aussitôt que la ville est en grand danger et incapable de se défendre. Le gouverneur convoque d'urgence le Conseil pour lui soumettre la question, et les membres de l'assemblée, tout comme les habitants, estiment qu'il ne faut pas sacrifier la vie de respectables citoyens pour quelques dollars de médicaments. Pendant que Marks fait son rapport au Conseil, Richards et le pirate qui l'accompagne se promènent tranquillement dans les rues.

Il n'a fallu que quelques heures pour préparer les médicaments demandés par Barbe-Noire, mais lorsque Marks se met à la recherche des deux pirates pour le voyage de retour, il ne peut les retrouver. Ils ont rencontré des camarades de beuveries et sont allés avec eux de taverne en taverne. Marks est inquiet, il sait qu'il doit revenir avec les hommes de Barbe-Noire. On recherche les pirates à travers la ville. Ils sont finalement retrouvés, totalement ivres !

Dès le retour des deux pirates et la réception du coffre de médicaments, Barbe-Noire libère les navires et les prisonniers, comme il l'avait promis, mais cependant il se livre à un pillage en règle, et les prisonniers les mieux vêtus se voient retirer leurs beaux habits et renvoyés à terre à moitié nus².

LE MYSTÈRE DU COFFRE DE MÉDICAMENTS

La valeur du coffre de médicaments a été évaluée à une somme de l'ordre de 300 à 400 livres sterling. Alors que Barbe-Noire est à la tête d'une flotte de plus de 400 pirates et est capable de rançonner toute une ville, on peut s'étonner qu'il n'ait pas exigé une somme plus importante, en espèces ou en bijoux et pierres précieuses. De plus, les pirates n'avaient pas été récemment impliqués dans un combat, et il est difficile alors de comprendre pourquoi ils ont un tel besoin de médicaments. On peut faire l'hypothèse d'une épidémie à bord des navires, mais il semble que des médicaments d'usage courant auraient pu être prélevés dans tous les navires capturés devant Charleston. Il a été suggéré qu'ils avaient peut-être besoin de médicaments à base de mercure contre la syphilis, que de tels maux étaient plus fréquents que les blessures chez les pirates, et que la dernière fille que Barbe-Noire avait rencontrée lui avait peut-être laissé une maladie vénérienne en guise de souvenir.

Barbe-Noire et ses hommes ont vraisemblablement d'autres excellentes raisons de ne demander qu'un coffre de médicaments aux habitants de Charleston, mais celles-ci nous sont restées inconnues. Le blocus du port n'a pas été sans profit pour eux : un total de huit ou neuf navires a été pillé, et tout ce qu'ils ont de valeur a été transbordé sur les navires de la flotte pirate. Du navire à bord duquel se trouvait Samuel Wragg, ils ont récupéré une valeur de l'ordre 1 500 livres en pièces d'or et d'argent.

C'est dans une franche gaieté que Barbe-Noire quitte Charleston pour se diriger vers la Caroline du Nord. Ses navires transportent le

butin le plus important qu'il ait jamais récolté de toute sa carrière de pirate.

Teach, le pirate le plus redouté des Amériques, a ainsi mis à sa botte le grand port de Charleston sans avoir tiré le moindre coup de canon. Il n'y a eu de blessés ni du côté des pirates ni de celui de leurs victimes, et l'image terrible d'un pirate sans pitié que Barbe-Noire s'est forgée de toutes pièces lui a rapporté de bons dividendes.

Le blocus de Charleston entraîne chez les citoyens de la ville un besoin de vengeance et sème l'idée de se débarrasser aussi rapidement que possible des pirates.

[1](#) PRO CSPCS Vol. 30, August 1717 - December 1718. August 19, 1718. 660. *Extracts of several letters from Carolina*. South Carolina, 13th June 1718. (Access 188).

[2](#) PRO CSPCS Vol. 30, August 1717 - December 1718. June 18. Charlestown, South Carolina. 556. Gouvernor Johnson to the Council of Trade and Plantations (Access 189).

LA CRIQUE DU HUNIER

Durant le blocus du port de Charleston, Teach avait appris que Woodes Rogers, avec plusieurs navires de guerre, avait quitté l'Angleterre pour Nassau avec l'ordre d'appliquer le pardon accordé par le roi George I^{er} aux forbans repentis et de nettoyer ainsi la mer des Caraïbes de tous les pirates. Le capitaine Hornigold et d'autres capitaines et leurs équipages étaient déjà à Nassau, attendant la grâce promise à ceux qui s'étaient volontairement rendus avant la date spécifiée.

Signé le 5 septembre 1717, l'acte de pardon s'énonçait dans les termes suivants :

« De par le roi proclamation pour la réduction des pirates
George, Roi,

Ayant été informé que plusieurs sujets de la Grande-Bretagne ont commis depuis le 24 juin de l'année 1715 divers actes de piraterie et brigandage dans les mers des Indes occidentales, ou aux environs de nos plantations, qui ont causé de très grandes pertes aux marchands de la Grande-Bretagne et autres négociants dans ces quartiers, nonobstant les ordres que nous avons donnés de mettre sur pied des forces suffisantes pour réduire ces pirates ; ayant trouvé à propos, pour en venir à bout plus efficacement, et de l'avis de notre Conseil privé, de publier cette royale proclamation ; promettant et déclarant par la présente que tous les pirates qui se soumettront avant le 5 septembre 1718, par-devant un de nos secrétaires de Grande-Bretagne ou Irlande, ou par-devant quelque gouverneur de nos plantations au-delà des mers, jouiront de notre gracieux

pardon pour les pirateries qu'ils auraient pu commettre avant le 5 du mois de janvier prochain – par ces motifs, enjoignons et commandons très expressément à tous nos amiraux, capitaines et autres officiers de mer, comme aussi à tous nos gouverneurs et aux commandants de nos forts, châteaux ou autres places en nos plantations, et à tous autres officiers civils ou militaires, de se saisir de tous pirates qui refuseront ou négligeront de se soumettre conformément à la présente. Déclarons, en outre, que toute personne qui pourra découvrir ou faire en sorte que l'on découvre et arrête un ou plusieurs de ces pirates, à commencer du 6 septembre 1718, en sorte qu'ils tombent entre les mains de la justice pour être punis de leurs crimes, recevra récompense à savoir, pour chaque commandant de vaisseau, la somme de cent livres sterling, pour chaque lieutenant, maître, contremaître, charpentier et canonnier, quarante livres sterling, pour chaque officier subalterne, trente livres, et pour chaque matelot, vingt livres. Et si quelqu'un de la troupe, ou au service des commandants ou navires, peut dans le terme susdit saisir ou livrer, ou faire en sorte qu'on arrête quelqu'un de ces commandants, il aura pour chacun deux cents livres sterling, lesquelles sommes seront payées par le lord Trésorier, ou par les commissaires de notre Trésorerie qui seront pour lors de service, en étant requis par la présente.

Donné à Hampton-Court le
5 septembre 1717,
l'An quatrième de notre Règne. »

Réalisant que les beaux jours de la piraterie sont désormais terminés, Teach décide de disloquer sa bande, de se retirer dans l'environnement plus calme de la Caroline du Nord et de se rendre au gouverneur de cette colonie, Charles Eden, plutôt qu'à celui des Bahamas, Woodes Rogers.

Ce choix peut trouver une explication dans le fait que Teach et

Rogers ont à peu près le même âge et qu'ils ont tous deux passé leur enfance à Bristol. Il n'est pas impossible qu'ils se connaissent ou même qu'ils aient été, durant leurs années de jeunesse, des amis proches. Barbe-Noire a utilisé un nombre important de surnoms, et Rogers, qui vient d'être nommé Capitaine général et Gouverneur des îles Bahamas, ne connaît probablement pas le véritable nom du plus célèbre pirate de l'époque. Le forban ne souhaite certes pas retrouver un ancien ami d'enfance et par là déshonorer le nom de sa famille à Bristol.

DÉBUT JUIN 1718. CARÉNAGE À LA CRIQUE DU HUNIER

Barbe-Noire décide de conserver le butin de ses pillages pour lui-même et pour ses plus proches compagnons et fait transborder sur un des sloops la majeure partie de ces richesses. Prenant prétexte d'un carénage que nécessite l'état des coques, il donne l'ordre à sa flotte de faire voile vers la baie connue à l'époque sous le nom de la crique du Hunier sur la côte de la Caroline du Nord. Aujourd'hui, cette baie porte le nom de Beaufort, elle permet d'accéder aux villes de Beaufort et de Morehead. Pénétrant dans la passe, Barbe-Noire échoue volontairement son navire sur un banc de sable¹. Dans le choc, son grand mât s'abat et l'ensemble du gréement se trouve fortement ébranlé ; puis, comme s'il s'agissait d'un accident, le pirate hèle Israel Hands à bord de l'*Adventure*, lui demandant du secours pour l'aider à se déséchouer. Hands, qui connaît les intentions de son chef, fait lancer des amarres comme pour tirer le grand navire de ce mauvais pas. Ce faisant, il échoue son propre bâtiment à une portée de canon du navire de Teach sans avoir pu lui porter assistance. La *Queen Anne's Revenge*, ex-*Concorde*, est ainsi irrémédiablement perdue ; et ici s'arrête son histoire mais non celle de son équipage.

LE PIRATE REPENTI

Après l'échouement de la *Queen Anne's Revenge*, Teach tente de

se débarrasser de diverses manières de ses hommes. Il abandonne ainsi Harriot, l'ancien capitaine du sloop *Adventure*, sur un banc de sable et envoie Stede Bonnet à Bath pour recevoir son pardon des mains du gouverneur Eden. Barbe-Noire va s'emparer des vivres et marchandises contenues dans le navire de Stede Bonnet, qu'il laisse toutefois à son ancien associé. Furieux, tout comme l'étaient Harriot et ses matelots abandonnés sur l'îlot et qu'il avait recueillis en revenant de Bath, Bonnet jure de se venger.

Stede Bonnet est alors au terme de sa course à la gloire et à la fortune. Incapable de retrouver Barbe-Noire, il erre sans but le long des côtes jusqu'au moment où, trois mois plus tard, le 27 septembre 1718, il est capturé, après un combat acharné, par des gens de Charleston à l'embouchure de la Cape Fear River. Rattrapés après une tentative d'évasion, Bonnet et vingt-cinq de ses membres d'équipage seront pendus sur le gibet du port de Charleston.

Teach, de son côté, à bord du sloop chargé de tout le butin, va également se rendre à Bath pour y solliciter et obtenir ce pardon. Il établit domicile dans cette ville, devient un proche du gouverneur Eden et un notable respecté, car, à cette époque, la piraterie n'est pas considérée comme un crime, et Barbe-Noire peut vendre, en toute impunité, le produit de ses anciennes rapines.

Durant un certain temps, le capitaine mène l'existence d'un gentilhomme oisif. Son navire rapide devient un yacht à bord duquel il navigue dans les calmes eaux intérieures de la Caroline du Nord en faisant de temps à autre quelques sorties en haute mer pour tromper son ennui.

Johnson nous décrit ainsi cette vie² :

« Le capitaine Teach, autrement Barbe-Noire, passa trois ou quatre mois sur la rivière ; tantôt il était à l'ancre dans les anses, tantôt il en sortait pour aller d'une île à l'autre pour négocier avec les chaloupes qu'il rencontrait, auxquelles il faisait part du butin qu'il avait à bord, des provisions qu'il

prenait en échange, bien entendu lorsqu'il était d'humeur libérale, car le plus souvent il enlevait ce qu'il trouvait à propos sans en demander la permission, sachant bien qu'on n'oserait en exiger le paiement. Quelquefois il allait à terre, où il se divertissait jour et nuit avec les maîtres des plantages ; il en était assez bien reçu, mais je ne saurais dire si c'était par amour ou par crainte. Il y avait des temps où il était assez courtois envers eux et leur faisait présent de rhum et de sucre en récompense de ce qu'il en recevait, mais, pour ce qui est des libertés que lui et ses compagnons prenaient avec leurs femmes et leurs filles, je ne voudrais pas assurer qu'ils en payassent la juste valeur. Souvent il agissait en maître envers eux, en mettant plusieurs sous contribution ; il se donnait même des airs de gouverneur, non pas qu'il y eût la moindre dispute parmi eux, mais seulement pour se faire valoir. »

Peu de temps après son installation à Bath, Barbe-Noire prend sa quatorzième épouse. En visitant les plantations, il choisit une fille de seize ans, fille d'un planteur du comté de Bath. C'est le gouverneur Charles Eden qui célèbre le mariage.

L'installation de Barbe-Noire à Bath³, sa soumission et son mariage pourraient signifier qu'il a l'intention de passer le restant de ses jours en menant la vie d'un riche gentilhomme. Toutefois, Barbe-Noire n'est pas un homme capable de rester inactif, il a une véritable passion pour l'aventure. Il veut être là où il se passe quelque chose, et cet endroit est pour lui la haute mer. Si de bonne foi il a accepté le pardon du roi, il est toutefois inévitable qu'il retombe un jour ou l'autre dans le monde de la piraterie.

REPRISE DE LA PIRATERIE

Les vieux compagnons du pirate restés en Caroline du Nord regrettent bientôt leurs anciennes activités. Ils sont incapables de se

contraindre aux obligations de la société, et si Barbe-Noire n'avait pas été là pour les contraindre à la discipline, tous ces forbans n'auraient pas tardé à semer le désordre dans la colonie.

C'est donc l'impatience de ses hommes qui pousse Barbe-Noire à reprendre la mer, car autant il sait maintenir la discipline à bord d'un navire, autant il en est incapable à terre. Par l'amirauté de Bath il se fait alors délivrer pour son navire l'*Adventure* un passeport pour un voyage vers l'île de Saint-Thomas, dans les actuelles îles Vierges américaines.

Sans la moindre intention de se rendre à Saint-Thomas pour y pratiquer un commerce honnête, les équipages de Teach font route vers Philadelphie, qui est alors la plus grande ville d'Amérique du Nord. Barbe-Noire avait eu maintes fois l'occasion de s'y rendre, il a des amis dans la région et est bien connu dans toutes les tavernes du port. Mais cette fois, à peine a-t-il pénétré dans l'un de ces établissements qu'il apprend que le gouverneur William Keith a, en août 1718, lancé un appel pour son arrestation.

Il est impossible pour un homme comme Teach de passer inaperçu à Philadelphie. Il reprend la mer précipitamment, tandis que le gouverneur monte une expédition composée de deux sloops sous les ordres des capitaines Raymond et Taylor et qu'il lance à la poursuite du pirate.

En quittant Philadelphie, Barbe-Noire met le cap sur les Bermudes. Sur sa route, il rencontre plusieurs navires anglais, mais se contente de leur soustraire des provisions de bouche nécessaires à son entreprise. À la fin du mois d'août, son sloop *Adventure*, équipé de 8 canons, affronte deux navires marchands français, l'un sur lest et l'autre chargé de sucre et de cacao en provenance de la Martinique. Pour Barbe-Noire, la capture d'un Français est une affaire habituelle. Après avoir transféré l'ensemble de l'équipage du navire chargé à bord de l'autre, il leur permet de continuer leur route. Le navire pris avec sa cargaison est emmené en Caroline du Nord. En raison de sa taille, ce navire est probablement mis au mouillage dans une crique à

Ocracoke.

Vers le 24 septembre 1718, Teach déclare au gouverneur Eden qu'il a trouvé le navire français en pleine mer sans âme qui vive à bord ; il est ainsi considéré comme une épave.

Mis à part la prise de ce navire français et de sa cargaison de sucre et de cacao, il ne semble pas que Barbe-Noire ait attaqué d'autres navires après qu'il eut reçu le pardon du gouverneur Eden en juin 1718. Il vit alors apparemment en une sorte de semi-retraite et tente de mener une vie aussi tranquille que son tempérament d'aventurier le lui permet. Des rumeurs circulent cependant, selon lesquelles il aurait attaqué de petits bâtiments de commerce dans les canaux bordant la colonie. Il arraisonne ainsi quelques bateaux pour leur prendre les marchandises qu'ils ont à bord lorsqu'il en a besoin. De bonne humeur, il sait se montrer généreux, allant même, imitant en cela Stede Bonnet, jusqu'à donner d'autres marchandises en échange de ce qu'il a pris. Il est alors bien difficile de prouver qu'il s'était livré à quelques pillages, et ce sont vraisemblablement les marins du commerce qui ont laissé courir ces rumeurs de piraterie.

UNE FÊTE PIRATE À OCRACOCKE

À la fin de septembre 1718, alors que Barbe-Noire est dans son mouillage d'Ocracoke, la vigie annonce qu'un gros brigantin et plusieurs bâtiments plus petits approchent de la passe en venant du sud. Le capitaine Teach alerte tous ses hommes. Lorsque les navires s'approchent, il reconnaît les visiteurs comme étant des Frères de la Côte.

Le commandant en chef de la petite flotte est le capitaine Charles Vane, le plus recherché parmi les pirates écumant alors les eaux de l'Atlantique. Vane n'a aucune difficulté à reconnaître Barbe-Noire et sans hésitation ordonne d'envoyer un salut au plus grand des pirates restés sur les côtes américaines. Ses canons résonnent sur les eaux calmes de la baie et, selon la coutume des Frères de la Côte, le

capitaine Teach répond au salut de la même manière.

Se déroule alors la plus grande fête pirate jamais tenue sur le continent nord-américain. Parmi les célébrités qui participent à ces festivités auprès de ce qui est aujourd'hui le village d'Ocracoke, il y a Edward Teach, Israel Hands, Charles Vane, Robert Deal et John Rackam, qui ont tous été commandants de navires pirates.

Johnson nous dit que la fête dure plusieurs jours. On y rôtit nombre de bœufs et de cochons sauvages, et les pêcheurs et les traitants qui passent par là, voyant un tel rassemblement, s'arrêtent pour les approvisionner en denrées de toute sorte. Ils n'ont rien à craindre tant que l'*Adventure* de Barbe-Noire est au mouillage avec les navires visiteurs.

Munis d'une ample provision de rhum, les pirates ne laissent pas vides leurs bols de punch, et si quelques-uns chassent et pêchent, la plupart ne sont là que pour se divertir. Dans ce rassemblement de toute l'élite de la piraterie de la côte, Teach et Vane échangent les nouvelles. Teach vient de Philadelphie et des Bermudes, et Vane est au courant de tout ce qui s'est passé les derniers mois aux Antilles et sur les côtes sud-américaines.

MORT DE BARBE-NOIRE

La crainte de se trouver en face d'un aussi grand nombre de pirates parmi les plus fameux a sans nul doute été l'un des éléments qui ont amené le gouverneur de Virginie, Spotswood, à organiser quelques semaines plus tard une expédition vers Ocracoke pour capturer Barbe-Noire. Il a reçu une information indiquant que les pirates ont l'intention d'y construire une forteresse. Deux vaisseaux de la marine britannique, les HMS *Pearl* et *Lyme*, sont alors au mouillage sur la rivière James, mais leur tirant d'eau étant trop important pour pénétrer en baie d'Ocracoke, le gouverneur affrète deux sloops dont l'un est commandé par le lieutenant Maynard, du HMS *Pearl*, et l'autre par l'enseigne Baker du HMS *Lyme*.

Le 21 novembre, Barbe-Noire est attaqué dans son repaire d'Ocracoke, à proximité d'un mouillage naturel situé à la pointe sud de l'île, appelé depuis « baie de Teach ». Au cours de l'affrontement, Baker est tué avec plusieurs de ses hommes après avoir essuyé une bordée de l'*Adventure*. Puis Barbe-Noire vient à l'abordage du sloop de Maynard. Après un féroce combat, digne des films mythiques du genre, les deux protagonistes se retrouvent face à face et s'affrontent au pistolet. Touché mortellement, puis sabré par l'un des hommes de Maynard, le pirate s'écroule. Ayant perdu leur chef, les autres forbans se rendent. Sur ordre du lieutenant, la tête tranchée de Barbe-Noire est exposée, amarrée à l'extrémité du beaupré du sloop. Ainsi s'achève la vie tumultueuse de l'un des plus fameux pirate⁴.

Sur les quinze hommes faits prisonniers, seuls deux boucaniers échapperont à la pendaison : Samuel Odell, qui avait été enrôlé de force, et Israel Hands qui, suite au report de son exécution, bénéficiera de l'amnistie royale. Ce dernier retournera en Angleterre, où il finira sa vie comme mendiant à Londres. Il deviendra l'un des principaux personnages du roman de Robert Louis Stevenson, *L'Île au trésor*, passant du même coup à la postérité, tout comme son redoutable capitaine Barbe-Noire.

¹ *Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates*, London, 1719. *Les Chemins de fortune*, op. cit. p. 103.

² *Histoire des pirates anglais*, éditions Famot, 1977, p. 88.

³ Robert E. Lee, op. cit., p. 75 et suivantes.

⁴ Sur la mort de Barbe-Noire, voir Robert E. Lee, op. cit. p. 113 et suivantes.

SECRETS D'ÉPAVE

Durant près de trois siècles, l'épave de la *Queen Anne's Revenge* reste enfouie sous les eaux, jusqu'à ce qu'en 1996 des plongeurs, en tentant de localiser l'épave d'un galion espagnol naufragé dans ces parages en 1750, découvrent, à l'entrée de la baie de Beaufort, sous six mètres d'eau et à un mille et demi de la côte, les restes d'un navire dont le tonnage et la datation correspondent aux caractéristiques du navire de Barbe-Noire.

Liée au nom du plus célèbre représentant de l'âge d'or de la piraterie, cette découverte, pour peu qu'elle puisse être définitivement confirmée, serait d'une importance historique considérable. Elle permettrait peut-être, tout en évoquant le romantisme associé à la piraterie, de fournir de précieux renseignements aussi bien sur les activités de Barbe-Noire que sur la construction des navires français de l'époque, leur armement et la vie quotidienne à bord.

Entre 1996 et 2009, des campagnes de fouilles sont menées chaque année avec le concours de nombreux plongeurs et chercheurs dépêchés par des entreprises privées ou des universités et instituts américains. La section d'archéologie sous-marine de la North Carolina Division of Archives and History s'est vu confier l'organisation de ces différentes missions, y compris le traitement et la conservation des objets remontés. Un consortium intitulé *Queen Anne's Revenge Project* est mis en place dès 1996. Depuis cette date, plus de 2 000 objets ont été découverts et conservés, tandis que plusieurs milliers d'autres sont en attente d'un traitement en laboratoire.

Si une partie des fonds du navire est intacte, les conditions de conservation et de protection du bois se révèlent trop délicates pour envisager un renflouement. Toutefois, des échantillons de bois sont

prélevés pour identification et datation. Les navires pirates étaient fortement armés, et la *Queen Anne's Revenge* ne fait pas exception à la règle. Sur les 40 pièces d'artillerie attestées par les archives, 18 sont répertoriées et 3 remontées. En outre, de nombreux boulets et des tapes de canons en plomb sont découverts sur le site. Quant aux vestiges d'armes portatives, dans l'état actuel des fouilles ils se limitent à un canon de tromblon en cuivre, une plaque latérale en forme de serpent de mer, un talon de crosse et plusieurs milliers de plombs de petit calibre. Aucune arme blanche n'est découverte ; seuls un morceau de meule et une pierre à aiguiser peuvent éventuellement justifier de leur présence à bord. Enfin, deux grenades à main avec manche en bois sont mises au jour. Les débris de verre retrouvés avec ces grenades sont à rapprocher du texte de Johnson sur le dernier combat de Barbe-Noire : « Lorsque la chaloupe du lieutenant eut bordé celle du capitaine Teach, les gens de ce dernier jetèrent plusieurs grenades d'une nouvelle invention. C'étaient des bouteilles remplies de poudre, de morceaux de fer, de plomb et autres ingrédients, lesquelles, étant jetées dans un bâtiment, y faisaient des ravages incroyables et jetaient l'équipage dans une extrême confusion. »

LES OBJETS DU BORD

En pirate consciencieux, Barbe-Noire était réputé pour récupérer, outre les valeurs, tous les objets utilitaires qu'il pouvait trouver à bord des navires capturés. Ainsi possédait-il quantité d'instruments de navigation et le matériel médical indispensable à sa dangereuse activité – d'autant qu'à cette époque, les maladies vénériennes sévissaient au sein des équipages. La découverte sur le site d'une seringue d'étain à canule coudée, contenant encore des traces de mercure destiné à soigner la syphilis, est peut-être liée à l'anecdote du coffre de médicaments exigé auprès du gouverneur à Charleston.

Bien qu'en faible proportion sur l'ensemble des objets mis au jour, quelques effets personnels ont pu être identifiés, tels que fragments

de pipes en terre et aiguilles de cuivre. En outre, découverte étonnante sur l'épave d'un navire volontairement abandonné, les plongeurs ont trouvé de la poudre d'or. Son analyse permettra peut-être de déterminer son origine. On sait que, lors de sa capture, *La Concorde* transportait plus de 4 kilos de poudre d'or en provenance du comptoir de Juda (Ouidah).

Les navires pirates embarquaient plusieurs centaines d'hommes et devaient posséder un avitaillement en conséquence, d'autant que les croisières pouvaient être assez longues. Cela explique sans doute la présence sur l'épave de nombreux cercles de barriques, ainsi que des fragments de faïence et de verre, vestiges de flacons de vin ou de rhum. De la vaisselle en étain, dont certaines pièces portent encore le poinçon du fabricant, a également été extraite de la partie arrière. Pour clore cet inventaire, signalons encore, parmi le mobilier récupéré, la présence d'une petite cloche, d'une crépine de pompe et d'un croc de gréement. En outre, de nombreux clous en fer, des plaques de plomb et quantité de pierres de ballast parsèment le site. Notons enfin que, le navire ayant été volontairement échoué par petits fonds, il est probable que l'essentiel de l'armement et du matériel de bord ait été enlevé par les pirates ou pillé par les riverains.

UN FAISCEAU D'INDICES

L'épave a été découverte dans une zone où les documents d'archives situent l'échouement du navire pirate. La configuration du site, ainsi que le nombre et la taille des canons et des ancres évoquent un bâtiment dont le tonnage est comparable à celui de la *Queen Anne's Revenge*. Tous les autres naufrages répertoriés dans cette zone correspondent à des navires de commerce d'un tonnage moindre et dotés d'une artillerie embarquée beaucoup plus faible. Les canons remontés à la surface sont d'origines et de calibres divers, ce qui est courant à bord des navires pirates qui constituent leur armement à partir de leurs différentes prises.

L'étude partielle des vestiges de la coque indique une construction de type français. Les biologistes ont identifié les éléments de bordage et de membrure comme ayant été débités dans du pin rouge pour les premiers et du chêne blanc pour les seconds. Ces essences proviennent vraisemblablement d'Europe du Nord, et l'on sait que les chantiers français importaient ces types de bois. La datation d'échantillons au carbone 14 indique que les arbres utilisés étaient sur pied au milieu du xvii^e siècle.

Après analyse, il se confirme que les objets découverts sont contemporains de la fin du xvii^e ou du début du xviii^e siècle. Par ailleurs, nombre d'entre eux montrent d'évidentes similitudes avec le mobilier remonté de l'épave du *Whydah Galley*, un négrier anglais également devenu navire pirate, naufragé en 1717 au large du cap Cod, comme cette entrave de fer découverte en 2009 et apparemment destinée aux captifs africains embarqués à bord des négriers.

Tous ces éléments permettent de considérer l'épave étudiée comme étant probablement celle de la *Queen Anne's Revenge*, ex-*Concorde* de Nantes, ce navire nantais dont il faut maintenant évoquer l'histoire et qui, frégate corsaire puis navire négrier, a fait avec ses 300 tonneaux et ses 28 canons la célébrité de Barbe-Noire et l'a portée à travers les siècles jusqu'à nos jours.

DEUXIÈME PARTIE

LE NAVIRE LA CONCORDE

CONSTRUCTION ET ARMEMENT DE LA CONCORDE

De nos jours à Nantes, les majestueux hôtels d'armateurs de l'île Feydeau et du quai de la Fosse témoignent encore de la splendeur d'une ville qui fut, au milieu du XVIII^e siècle, un des tout premiers ports français. Toutefois, si cet essor est lié au développement, après 1750, du commerce avec les îles d'Amérique et au trafic négrier, il est établi que ces richesses prenaient leurs origines dans les activités commerciales de la fin du XVII^e siècle et des premières années du siècle suivant. Au tout premier rang des négociants nantais apparaît la famille Montaudouin qui armera des navires durant la majeure partie du XVIII^e siècle, soit depuis le règne de Louis XIV jusqu'à la veille de la Révolution. Elle doit tout son prestige au plus fameux de ses membres, René Montaudouin (1673- 1731), qui est durant le premier tiers du XVIII^e siècle le plus grand armateur du port. Il ouvre la voie à la grande époque de l'armement nantais, et portera au plus haut degré la fortune de sa famille grâce à l'or venu des colonies espagnoles, aux prises ramenées par ses navires corsaires, à la pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve et surtout au trafic négrier et au commerce du sucre des Antilles.

RENÉ MONTAUDOUIN ET LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE LA FOSSE

La frégate *La Concorde* a été pour la première fois armée en course par René Montaudouin en avril 1710, mais, compte tenu des lacunes existant pour cette période dans les archives nantaises, on ne trouve pas trace d'acte de propriété, de déclaration de construction ou bien encore de rôle d'armement pour cette frégate du port de 250 (ou 300)

tonneaux et armée de 28 (ou 26) canons¹.

Elle a, selon toute probabilité, été construite dans un des chantiers de la Fosse où, malgré l'ensablement du fleuve, on construit encore des navires de fort tonnage au début du XVIII^e siècle. Les chantiers de construction sont nombreux, et vers 1700 on échoue près du Sanitat « les navires pour les radoubes, calfater et goudronner, soit pour rompre les bastiments soit pour en construire de nouveaux.² » La tradition se maintient pendant les années 1700 à 1715, avec toutefois un léger ralentissement, car les mentions de navires achetés dans d'autres ports sont assez nombreuses dans les registres d'armement. C'est pourtant dans les chantiers nantais installés sur la grève de l'île Gloriette, à la Fosse ou à Indret, que furent construits un certain nombre de navires équipés en guerre et marchandises pendant les hostilités. C'est ainsi que le *Duc de Bretagne*, navire de 350 tonneaux équipé de 38 canons est mis en chantier sur la Fosse pour le compte de René et Jacques Montaudouin, tout comme, nous le verrons plus loin, la frégate *La Concorde*.

Un certain nombre de documents nous décrivent ces chantiers en évoquant les inconvénients engendrés par leur présence sur la Fosse³.

« Du lieu de la Fosse, contenant 80 toises de longueur, à prendre depuis la rue Montaudouin jusqu'à la maison de la Barbonnière le Breton, il y avait 50 toises de longueur, depuis le bord de la rivière de Loire jusqu'à 20 pieds de distance des maisons... » La présence de trois navires en construction formait « par son élévation, non seulement un obstacle à la vue, qui en descendant de la ville pouvait s'étendre sur les quais d'Estrées, de Chézine et jusqu'au coteau de l'Hermitage, mais encore opérait un embarras... »

Il faut ajouter à ces inconvénients esthétiques le fait que la voie publique est constamment occupée par les bois de construction et se trouve parfois réduite à « six pieds de largeur », c'est-à-dire moins de deux mètres. Les chantiers constituent alors un univers plein de bruits et d'odeurs, les quais et les cales respirent le brai, ce goudron étendu à chaud sur les coques.

René Montaudoin, s'il demeure au Port-au-Vin, l'actuelle place du Commerce, possède également un immeuble au bas de la Fosse à l'emplacement de la rue encore appelée Montaudouine, auprès de l'actuelle rue de Flandres. C'est là que se situent les chantiers navals, et les Montaudouin ont à proximité une carrière de pierres. En 1699, une procédure est ouverte contre la veuve Montaudouin, pour avoir encombré de pierres provenant de sa carrière le quai réservé aux chantiers navals. Un charpentier ayant dénoncé le sans-gêne de la dame, un des fils de celle-ci survient, traite l'accusateur d'insolent et de coquin et lui assène un coup de poing. Le document ne précise pas s'il s'agit de René Montaudouin, mais tout le laisse penser, nous venons de voir en effet que, né en 1673, il a moins de dix-huit ans lorsqu'il perd son père et prend en main les destinées de l'entreprise familiale. Une telle violence s'accorde bien avec le personnage tel que nous le découvrirons plus tard au cours d'autres procès et dans les lettres incendiaires qu'il échange avec les autorités. Quoi qu'il en soit, le raffinement des manières et le bon ton sont encore inconnus chez les Montaudouin en cette fin du xvii^e siècle !⁴

LES TYPES DE CONSTRUCTIONS

Les voiliers du xvii^e siècle, qu'ils soient destinés à un usage militaire ou à un usage civil, relèvent encore du « bateau rond médiéval », de faible longueur pour sa largeur. Ce sont pour l'ensemble de « mauvais marcheurs », leur quille est courte, souvent peu prononcée, ce qui rapproche le navire nantais du navire hollandais⁵.

La construction de *La Concorde* par René Montaudouin répond toutefois à un impératif spécifique : il s'agit d'une frégate corsaire, et si l'armateur fournit des plans généraux au chantier, celui-ci a toute latitude pour donner au navire, suivant la technique de l'époque, les caractéristiques recherchées pour la carène et la voilure qui procureront à la fois rapidité et légèreté, qualités premières et

indispensables d'un bon corsaire.

Au début du XVIII^e siècle, ces frégates prennent l'allure de vaisseaux dont elles ont l'apparence extérieure sans en atteindre complètement le tonnage. La coque est plus fine, plus racée et surtout plus légère que celle des vaisseaux de la Marine royale. La mâture élancée leur donne une vitesse plus considérable surtout par beau temps et au plus près. Les formes de la carène sont toutefois arrondies, car on pense alors qu'un navire porte mieux la toile par des formes rebondies plutôt que par le rude et lourd rappel du lest. Les frégates ont à l'artimon une voile latine qui donnera la célèbre brigantine et ne sont mâtees que de perroquets sans aucun cacatois⁶.

LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Quel que soit le lieu de construction, nous savons que le roi fait importer, par l'intermédiaire des Nantais, de grandes quantités de bois, surtout des pins, venant des pays du Nord et principalement de Suède. Ces achats destinés aux arsenaux royaux ne leur sont pas toujours livrés en totalité, et les négociants ont la possibilité de s'en procurer pour leurs besoins personnels. Les forêts de la région nantaise sont également exploitées, et c'est ainsi qu'en 1704 Daniel Beday, « fournisseur des bois pour la construction des vaisseaux de sa Majesté demeurant en sa maison faubourg Richebourg paroisse de St Clément », passe un marché de 14 000 livres « pour la fourniture des bois dépendants du château de Cambon moyennant 28 sols chaque pied-cube suivant la permission du Roi accordée par la lettre de Monseigneur de Pontchartrain Ministre et secrétaire d'État du 23 octobre 1703 et celle de Monsieur le Grand Maître des bois eaux et forêts de cette province de Bretagne du 19 novembre dernier.⁷ » Ces bois destinés théoriquement aux arsenaux de Brest et de Lorient sont peut-être en partie revendus aux armateurs nantais. Cela est probable, mais nul document ne permet de l'afficher catégoriquement⁸.

L'ARMEMENT

Une fois *La Concorde* construite, on procède à son armement et, en premier lieu, à la mise en place de son artillerie. Il faut savoir qu'il existe pour un navire de combat deux grandes techniques d'utilisation de ses canons : le « tir à démâter », qui consiste à tirer, le plus souvent avec des boulets ramés (deux boulets reliés l'un à l'autre par une barre métallique), dans le gréement pour stopper l'adversaire, ou le tir « à couler bas », avec des boulets pleins qui fracassent membrures et bordées et créent des voies d'eau. Mais, dans tous les cas, c'est le navire lui-même qui doit manœuvrer pour orienter l'artillerie, aussi l'efficacité de celle-ci dépend-elle du « coup d'œil », de la manœuvre, de la valeur du commandant et des qualités nautiques du navire. Le nombre des canons varie de 16 à 36. *La Concorde* en porte 28, vraisemblablement de calibre VI, se répartissant en 20 pièces dans la batterie basse et 8 pièces dans la batterie haute.

Il faut ajouter à ces canons 5 ou 6 pierriers, qui sont des pièces d'artillerie sur lesquelles s'ajustent des boîtes en fer contenant la charge de poudre. Ils tirent des grenades de leur invention dans lesquelles se trouvent des pierres, des balles de mousquet et de la ferraille bien serrée en paquet et jouant l'office de mitraille pour les abordages.

En plus des canons et des pierriers⁹ l'équipage reçoit tout un équipement défensif et offensif composé d'armes à feu individuelles et d'armes blanches. *La Biche*, de 60 tonneaux, montée par 60 hommes, dispose de 50 fusils et de 50 pistolets¹⁰, *La Bonne Nouvelle*, de 75 tonneaux, pour 69 hommes, possède 36 fusils, 24 pistolets et 36 sabres¹¹. Chacun a donc les armes pour attaquer ou se défendre. À bord de *La Concorde*, un trompette galvanisera les matelots de son instrument.

L'ÉQUIPAGE

Pour commander sa frégate, René Montaudouin choisit un marin d'expérience en la personne de Jean Le Roux, qui en 1708 était le capitaine du *Duc de Bretagne*, un navire de 350 tonneaux, orgueil de la flotte de l'armateur. Les capitaines des corsaires nantais sont généralement des hommes jeunes mais ayant tout de même une bonne expérience de la mer.

C'est donc au commandant du navire corsaire qu'échoient les tâches les plus diverses, celles de choisir et recruter l'équipage, de s'assurer de l'approvisionnement en armes, munitions et vivres de bouche, de diriger le navire et, au retour, de se charger de toutes les formalités administratives, déclarations à l'amirauté, fixation des parts de prise à attribuer à chacun des membres de l'équipage.

Le commandant du navire est secondé par un important état-major¹² composé d'un second et d'un troisième capitaine, de trois lieutenants et de quatre enseignes. À cet état-major sont adjoints les chirurgiens, les écrivains et les aumôniers¹³.

Depuis Colbert, le recrutement des équipages des vaisseaux du roi, et donc également ceux armés en course par des armateurs privés, se fait par le système dit des classes, qui oblige tous les marins marchands à effectuer des périodes dans la marine royale. En fait, dans les premières années du XVIII^e siècle, ce recrutement n'est souvent que théorique, et on est, tout comme en Angleterre, amené à faire appel à la « presse », par laquelle des rafles sont organisées dans les ports, enrôlant de force tous les hommes valides.

Les armateurs privés ne disposant pas de moyens aussi énergiques sont appelés à utiliser d'autres procédés de recrutement pour leurs équipages, notamment en faisant valoir les bénéfices escomptés dans les expéditions de course. Nombre de matelots désertent ainsi les vaisseaux du roi pour rallier des équipages corsaires et y chercher fortune. C'est ainsi que Duguay-Trouin lui-même, malgré sa belle réputation de capitaine, ne peut retenir ses marins lorsqu'il arme des bâtiments prêtés par le roi, et on peut lire dans une lettre écrite le 14 décembre 1707 par Pontchartrain et adressée à Lusancay :

« Quoiqu'il vous ait été envoyé ci-devant une liste des matelots de votre département qui ont abandonné les vaisseaux de l'escadre de M. du Guay-Trouin à la première relâche, afin de les châtier, il m'est cependant revenu que vous n'en avez fait aucune justice.

Vous trouverez ci-joint une autre liste de ceux qui ont déserté à la seconde relâche afin que vous empêchiez qu'ils ne s'embarquent sur des vaisseaux particuliers et que vous les obligiez de retourner à Brest pour servir ledit sieur du Guay la première fois qu'il réarmera. Ne manquez pas de leur faire entendre qu'ils seront punis suivant la rigueur des ordonnances s'ils y manquent...¹⁴ »

Certains marins n'hésitent pas à embarquer clandestinement sur des corsaires, et on voit ainsi le célèbre Jacques Cassard s'apercevoir en pleine mer de la présence à son bord de cinq hommes, inconnus des registres ; il en fait à son retour le rapport à l'amirauté :

« Leur ayant demandé la raison pour laquelle ils s'étaient embarqués sans sa permission et d'où ils étaient, ils lui répondirent qu'ils avaient d'autres raisons que de faire la course sans lui et qu'ils le priaient de le souffrir ne demandant aucune avance ni salaire, espérant d'être seulement récompensé en cas de prise suivant la valeur qu'ils auraient marqué avoir pour le combat et les occasions qui auraient pu se présenter pour sa défense et celle de sa frégate... »

La célébrité du corsaire nantais doit naturellement avoir lourdement pesé dans leur décision de se joindre à son équipage de cette manière discrète.

Sur les registres des classes, on distingue habituellement les matelots, les mousses et les novices¹⁵. Ils sont tous, en général, engagés au profit ou à la part, et il leur revient alors un tiers de la valeur des prises à l'arrivée. Ils reçoivent en outre des gages pour rémunérer leur travail à bord pendant l'expédition ; une partie de ces gages, les deux tiers environ, payable avant l'embarquement, porte le nom d'« avance ». Le dernier tiers est versé sitôt la course terminée. Suivant les conventions passées, les matelots peuvent garder cette avance ou la retrancher de la part des prises. L'enregistrement devant

notaire en juillet 1702 des « actes » de l'équipage de la frégate de René Montaudouin le *Duc de Bourgogne* nous révèle qu'un matelot reçoit en avance 60 livres, un mousse ou un novice, 20 livres seulement.

L'équipage complet de *La Concorde* à son départ de Nantes est de 188 hommes, y compris le capitaine et les officiers. L'origine géographique des hommes composant les équipages est très variée, mais on compte 10 hommes originaires de la région nantaise sur les 29 marins morts durant l'expédition, et 18 sur les 29 déserteurs.

Launay, *op. cit.* p. 53 et suivantes.

¹ Il faut noter que malgré l'obligation faite aux armateurs de déclarer au siège de l'amirauté la construction ou l'achat de tous les navires (ordonnance de 1681, Règlement de Strasbourg du 24 octobre 1681), les modifications ne sont pas mentionnées dans le cas des sociétés d'armement entre un armateur et des intéressés, ce qui évitait aux propriétaires de payer à nouveau les droits d'enregistrement.

² Nantes, ADLA C 664.

³ Bruno Cailleton, *La Construction navale civile dans l'amirauté de Nantes au XVIII^e siècle*. Hérault, 1999, p. 48.

⁴ Nantes, archives municipales EE 237.

⁵ Une des premières victimes de Barbe-Noire, le capitaine de la *Margaret* Henry Bostock, déclare que le navire du pirate était un ancien négrier français, de construction hollandaise, armé de trente-six canons et monté de trois cents hommes (PRO. CSPCS. vol. 30 # 298 iii. Lettre du gouverneur Hamilton, déposition de Henry Bostock ; cité par Lee *op. cit.* p. 27 et suivantes.)

⁶ Voir annexe I : les constructions navales à Nantes au début du XVIII^e siècle.

⁷ ADLA Archives notariées, notaire Alexandre 1704.

⁸ Launay : *La Guerre de course à Nantes pendant la guerre de Succession d'Espagne*. Nantes. Mémoire DESH inédit, 1962, p. 63 et suivantes.

⁹ Launay, *op. cit.*, p. 70.

¹⁰ ADLA B 4907.

[11](#) ADLA B 4908.

[12](#) Launay, *op. cit.*, p. 78|79.

[13](#) Launay, *op. cit.*, p. 74|78.

[14](#) 62. ADLA 120 J 79.

[15](#) Launay, *op. cit.* p. 70|72.

21 JUILLET 1710- 2 NOVEMBRE 1711 EXPÉDITION EN COURSE

En 1701, un conflit éclate lors de la succession du roi d'Espagne Charles II. Celui-ci, n'ayant pas d'héritier direct, et afin d'éviter un partage de l'empire espagnol, a légué par testament la totalité de son héritage au duc d'Anjou, petit-fils de Louis XIV. À la mort de Charles II, en novembre 1700, Louis XIV accepte les clauses de ce testament, et Philippe, duc d'Anjou, va prendre le titre de roi d'Espagne sous le nom de Philippe V. Louis XIV ayant garanti à celui-ci ses droits à la couronne de France, la France et l'Espagne pourraient ainsi être un jour réunies dans les mêmes mains. Devant une telle perspective, l'empereur d'Autriche, Léopold I^{er}, obtient l'alliance des Provinces-Unies et de l'Angleterre. Ces pays s'engagent alors à donner la succession d'Espagne au fils cadet de l'empereur, l'archiduc Charles, et entrent en conflit avec la France. Entre 1702 et 1714, la France et l'Espagne vont donc être opposées à une vaste coalition groupant une grande partie des pays européens.

Les hostilités vont donner aux négociants nantais la possibilité de pratiquer un type d'armement bien connu de certains d'entre eux : l'armement en course. La guerre de course permet en effet à l'État de faire appel à des armateurs privés pour faire la guerre sur mer, c'est une des formes de la lutte stratégique et économique que mènent les belligérants. Il s'agit d'une activité légale, elle se distingue fondamentalement de la flibuste ou de la piraterie et tiendra une place de tout premier plan dans les activités maritimes des négociants nantais durant les années 1702 à 1712.

LA GUERRE DE COURSE À NANTES

Il existe deux sortes de commissions : la « commission en guerre », délivrée aux navires spécifiquement affectés à faire la guerre de course, et la « commission en guerre et marchandises », réservée aux navires armés en vue de transporter des marchandises mais également en état de capturer des bâtiments ennemis si l'occasion est propice et point trop dangereuse.

Il est important de noter qu'à Nantes, durant la guerre de Succession d'Espagne, le nombre des commissions « en guerre et marchandises » dépasse de beaucoup celui des commissions de course. Entre 1702 et 1712, 427 navires appartenant à la première catégorie ont appareillé de Nantes, contre seulement 39 de la seconde.

La commission en course est toujours établie au nom du capitaine, mais c'est l'armateur qui est le véritable organisateur et le financier de l'expédition¹. Souvent le principal intéressé dans l'entreprise, il en est rarement le seul ; pour tous les armements, qu'il s'agisse d'armements corsaires ou d'armements au long cours, des sociétés sont constituées, et l'armateur en est l'administrateur. Elles groupent entre deux et treize membres. Le nombre des associés varie en proportion du tonnage des bâtiments, et les capitaux nécessaires à la « mise-hors » d'un navire de 60 tonneaux représentent une dépense de l'ordre de 15 000 livres, alors que les armateurs devront fournir approximativement 60 000 livres pour une frégate de 300 tonneaux comme *La Concorde*.

Les hostilités qui règnent alors sur mer sont à l'origine de fortunes considérables qui s'édifient à Nantes. René Montaudouin est certainement au premier rang de ces armateurs corsaires. Son éclatant succès s'explique par le tonnage relativement élevé pour l'époque de ses vaisseaux capables de porter une artillerie considérable et par l'audace de ses capitaines judicieusement recrutés. Il équipe des corsaires, spécialement destinés à la course, et des navires marchands qui, pour se défendre ou attaquer, sont armés « en guerre et marchandises ».

René Montaudouin est, pendant la durée de la guerre, intéressé dans neuf navires corsaires, dont six sont armés par ses soins : en 1703, *le Diligent* de 200 tonneaux, en 1704, le même navire pour une nouvelle campagne, ainsi que *le Duc de Bourgogne* de 130 tonneaux, en 1705, *le Duc de Bretagne* de 350 tonneaux, en 1710, *le Comte de Tessé* de 26 canons et le navire qui nous intéresse ici, *La Concorde*, également de 26 canons.

Au cours de la seule année 1710, René Montaudouin aura des parts d'intérêt dans les bâtiments corsaires suivants :

Nom du navire	Tonnage	Nbre de canons	Capitaine	Nbre de parts
Comte de Tessé	250	26	Hubert Levesque	12
Le Content	250	28	Pierre Baugrand	16
La Concorde	300	28	Jean Leroux	16
Lusancay	200	24	Jean Vié	20
Cupidon			Duval Manoir	
Césard	150	24	Jean de Cazalis	

Le plus beau navire armé en course par René Montaudouin est le *Duc de Bretagne*². Construit dans les chantiers de Nantes, le vaisseau a reçu une commission en guerre le 13 août 1705. Il jauge 350 tonneaux, porte 40 canons et a un équipage important. Sous la conduite de Voisin-Lavigne, qui a fait ses preuves sur *Le Diligent*, la frégate s'empare, en 1705, de trois navires anglais, l'*Elizabeth*, la *Junon* et le *Salabery*. L'année suivante, elle mène à Cadix deux prises, l'une génoise, l'autre anglaise³.

L'*Illustre*, également de l'armement Montaudouin et commandé par Jean Vié, attaque, le 5 juillet 1711, au large de l'île de Ré, le *Jean-Galey*, de Jersey, et s'en empare. Les prisonniers sont conduits au château de Nantes et le navire conquis, adjudé à l'armement Montaudouin, est armé en course à son tour pour escorter l'*Illustre*

dans sa chasse⁴.

Les corsaires du grand armateur nantais se couvrent donc de gloire lors de la guerre de Succession d'Espagne, et *La Concorde*, 300 tonneaux, ne faillit pas à la réputation de l'armement Montaudouin. Munie d'une « commission en guerre et marchandises », la frégate part en campagne le 21 juillet 1710. Les péripéties de cette expédition nous sont connues par la déclaration de retour que fera son capitaine au greffe de l'amirauté de Nantes⁵.

21 JUILLET-19 SEPTEMBRE 1710. DE NANTES À LA CÔTE D'AFRIQUE

La Concorde est un navire tout neuf lorsqu'elle quitte l'estuaire de la Loire. Derrière elle, une véritable flotte constituée de quatorze navires de commerce qu'elle a pour mission d'escorter jusqu'à la sortie du golfe de Gascogne. Sur la plupart de ces bâtiments, René Montaudouin possède des participations qu'il souhaite protéger.

Le 22 juillet, deux des navires relâchent à l'entrée du golfe du Morbihan (où ils seront capturés par les Anglais), et le 24, des vents contraires obligent *La Concorde* et les autres navires à relâcher à Port-Louis⁶, où Dominique Bolinier, second capitaine d'armes, déserte le bord. *La Concorde* appareille le 1^{er} août, mais, devant la pointe du Raz et à la vue de trois gros vaisseaux de guerre étrangers, se réfugie à Brest.

Le 7 août, *La Concorde* quitte la rade de Brest avec les douze navires marchands nantais restant, ainsi qu'avec un vaisseau du roi, le *Superbe*, armé en course sous le commandement du sieur de La Monnerie.

Le 9 août, ils rencontrent une escadre de onze vaisseaux de guerre supposés être anglais et, cependant que le *Superbe* prend l'escorte des navires marchands, *La Concorde* cingle seule vers le Sud.

Le 1^{er} septembre, la frégate est au large des Canaries et prend en

chasse un navire faisant route sur Tenerife. S'en étant approchée, elle arbore son pavillon et tire un coup de semonce. Le navire poursuivi hisse alors un pavillon espagnol et il continue sa fuite jusque sous le fort de l'île de Gomera.

Réalisant qu'il a affaire à un navire allié, le corsaire interrompt sa poursuite, ralentit son allure en carguant une partie de ses voiles, mais reçoit une volée de coups de canon de la part du navire espagnol et de l'artillerie du fort. Une chaloupe est mise alors à la mer avec un officier pour se rendre au fort, qui essuie encore des coups de feu. Enfin, parvenu à terre, l'officier peut se rendre au fort où il est reçu par le gouverneur auquel il présente la copie de sa commission en course, attestant ainsi la légalité de sa situation.

19|26 SEPTEMBRE. GORÉE

La Concorde continue sa route vers le Sud et, le 19 septembre, va mouiller devant l'île de Gorée. Découverte en 1444 par les Portugais, cette île a la particularité d'être à proximité immédiate du continent africain et d'offrir une rade abritée des vents alizés. Cette situation va en faire au cours des siècles l'objet de la convoitise des nations coloniales européennes. En 1588, les Hollandais s'en emparent et la baptisent « Goede reede », c'est-à-dire « bon mouillage », d'où son nom de Gorée. Puis, le 1^{er} novembre 1677, l'île est prise par les Français sous le commandement du vice-amiral d'Estrées. Gorée devient alors pour les navires français une précieuse escale, où ils peuvent se ravitailler et éventuellement effectuer les réparations et l'entretien nécessaires avant leur descente vers le golfe de Guinée.

La Concorde va y faire escale jusqu'au 26 septembre et y renouveler ses provisions d'eau douce.

17|20 OCTOBRE. SESTRE, PRISE DU BRIGANTIN LA NOSTRA SIGNORA DE BAHIA DE TODOS SANTOS

Descendant toujours vers le Sud, la frégate est devant la rade de Sestre le 17 octobre et y arraisonne un brigantin portugais de 30 tonneaux venant du Brésil, la *Nostra Signora de Bahia de todos santos*, sur lequel le capitaine Le Roux envoie trois officiers et dix matelots tant pour amariner les bâtiments que pour veiller à la consignation des marchandises et effets contenus à bord. Le 20, il est procédé à l'inventaire des marchandises en présence du capitaine portugais et de son équipage, lesquels sont ensuite embarqués sur *La Concorde* à l'exception de deux d'entre eux, qui seront laissés à bord du brigantin portugais en attente de l'adjudication de la prise.

Le Roux nomme alors Joseph Guilloux, son premier pilote, capitaine de la prise et lui ordonne avec neuf matelots embarqués de faire route vers le Cap Lahou, où il les rejoint le 2 novembre.

2 NOVEMBRE. CAP LAHOU, PRISE DU DOGRE HOLLANDAIS SAINT-PAUL

Ce même 2 novembre, au Cap Lahou, à la pointe du jour, l'équipage de *La Concorde* aperçoit un voilier mouillé à environ deux lieues de terre. Faute de vent, il est contraint de mettre sa chaloupe à la mer avec quinze hommes, sous le commandement d'un des officiers, un certain Masson, pour aller reconnaître ce navire. Il s'agit d'un bâtiment hollandais qui, armé de 8 canons, ouvre le feu sur la chaloupe, laquelle retourne vers la frégate, y embarque quatorze hommes supplémentaires et repart vers le Hollandais. Celui-ci, remorqué par des embarcations, tente alors de s'échapper. Masson leur coupe la route, les embarcations larguent leur remorque, et la chaloupe prend le Hollandais en chasse. Au bout de trois à quatre heures de poursuite et après qu'on lui a tiré un certain nombre de coups de canon et de volées de mousqueterie, le Hollandais amène son pavillon et se rend.

Le Roux envoie des hommes à bord du dogre hollandais pour en assurer la prise, celui-ci se révèle être un négrier, et ils s'emparent de

ses captifs. Il est intéressant de noter ici les excuses trouvées par le capitaine pour effectuer des opérations de traite :

« Et le déclarant voyant par lesdits inventaires que les effets de la prise en l'état qu'ils étaient ne pouvaient produire que très peu de chose pour les droits dus à monseigneur l'Amiral, non plus qu'aux armateurs et intéressés de ladite frégate *La Concorde*, prit le parti d'en traiter partie pour le nombre de quatre-vingts nègres tant mâles que femelles négrillons et négrilles qu'il embarqua sur ledit brigantin duquel il retira le restant desdits effets. Il fit embarquer les vivres, agrès et apparaux nécessaires, en fit un état et estimation et de ce que les nègres avaient coûté en traite, en chargea ledit sieur Guilloux et lui ordonna de le conduire à l'île française de Saint-Domingue... » Le brigantin portugais, chargé des captifs du dogre hollandais, arrivera à Port-Louis, au sud de Saint-Domingue le 24 janvier. Guilloux y fera sa déclaration et y paiera les droits dus tant sur le navire que sur les captifs.

24 NOVEMBRE. CAP DES TROIS-POINTES

Pendant ce temps, *La Concorde*, accompagnée de sa prise, le brigantin portugais, poursuit sa course le long des côtes d'Afrique et y vend la poudre d'or et l'ivoire prélevés sur ses deux saisies. Victime d'une importante voie d'eau, la frégate est contrainte d'effectuer un carénage au Cap des Trois-Pointes, mais devant l'état du navire, il est décidé de faire voile vers les îles françaises d'Amérique où un radoub complet pourra être effectué. Les prisonniers hollandais et portugais exigent alors d'être débarqués sur l'île de São Tomé, ce qui leur est accordé, car les vivres manquent et ce sera autant de bouches en moins à nourrir.

Le dogre hollandais, confié au commandement d'un des officiers de *La Concorde*, le sieur La Blanche Cottineau, prend également la route des îles d'Amérique.

27 FÉVRIER-23 AVRIL 1711. LA MARTINIQUE ET SAINT-DOMINGUE

Arrivée à la Martinique le 27 février, *La Concorde* en repart une fois ses réparations terminées. Elle est le 13 mars à la Grenade, où elle rejoint le dogre hollandais qui arrive des côtes de Guinée.

Le 15, les deux navires quittent la Grenade et, poussés par un alizé, passent au vent de l'île de Margaritas et des côtes du Venezuela, puis font route vers Saint-Domingue. Le 24 mars, ils engagent un combat avec un corsaire anglais armé de 8 canons. Un incendie se déclare alors dans la soute aux poudres, l'Anglais s'enfuit, six hommes sont tués à bord de *La Concorde* et douze sont blessés, cependant qu'un certain Calantain Le Roux, de Piriac, est déclaré « estropié ».

Le 14 avril, *La Concorde* arrive à Jacmel, sur la côte sud de Saint-Domingue. Le lendemain, les capitaines des deux navires font leur déclaration au greffe de l'amirauté. Cottineau y déclare notamment avoir pris le 15 janvier sur la côte de Guinée un navire portugais de 54 tonneaux, mais que, puisqu'ils ont été poursuivis par deux bâtiments ennemis, celui-là a dû être abandonné avec les deux hommes qui avaient été mis à bord. Il est ensuite procédé à l'inventaire des prises, puis les deux navires se rendent à Léogane où vont être vendus les captifs et le dogre hollandais.

Au cours du voyage, trente hommes désertèrent, et le rapport du capitaine Le Roux évoque l'épisode de la fuite des nommés Étienne Monsigny et Jean Dubois, qui quittent le bord à Jacmel, le 22 avril en emportant chacun leur fusil, qu'ils vendent dès le lendemain de leur fuite pour avoir de l'argent puis, démunis de tout, se rendent aux autorités et, pour se défendre, accusent de malversations plusieurs membres de l'équipage.

28 AVRIL. PRISE DE LA BETSY GALLERE

La Concorde part de Jacmel le 23 avril et, le 28, capture un petit bâtiment anglais de 60 à 70 tonneaux, la *Betsy Gallere*⁷, chargé de

« bœuf, lard et beurre d'Irlande et de quelques autres marchandises sèches ». La prise est conduite à Saint-Louis où elle arrive le 4 mai et où sont adjugées les marchandises.

Le 29 mai, *La Concorde* et sa prise ainsi qu'un navire de 17 canons, la *Vierge-Marie*, une autre frégate et un bateau du Petit-Goâve appareillent pour Léogane. Le 1^{er} juin ils sont poursuivis par un navire anglais de 60 canons, et *La Concorde*, obligée de forcer la toile, a une voie d'eau qui l'oblige à faire un carénage à Léogane. Là, on charge la frégate et sa prise la *Betsy Gallere* de barriques de sucs et de cuir de bœufs.

1^{ER} SEPTEMBRE. RANÇON DU MARLBOROUGH, DE BOSTON

Avant de repartir pour Nantes, *La Concorde* est à La Havane où le consul de France lui confie une cinquantaine de passagers, l'équipage d'un navire français récemment capturé par les Anglais.

Ils appareillent le 22 août de La Havane et rencontrent le 15 septembre au large des Bermudes un petit navire de Boston, le *Duc de Marlborough*, qui doit s'engager à verser une rançon de 350 livres en échange de sa liberté, laissant un des membres de son équipage en otage en garantie du paiement de cette rançon. Le traité de rançon et le procès-verbal de l'interrogatoire de l'otage nous éclairent sur cette procédure⁸ bien particulière.

Après cette rencontre, *La Concorde* reprend sa route vers Nantes où, après avoir croisé plusieurs navires de guerre anglais auxquels elle réussit à échapper, elle est finalement de retour le 2 novembre à son port d'attache..

LE BILAN D'UNE CAMPAGNE DE COURSE

Cette campagne offre un aspect bien particulier de la course. Il faut en effet noter que le rapport du capitaine Le Roux ne fait état que d'un véritable combat, celui qui oppose la frégate à un corsaire

anglais le 24 mars 1711, combat au cours duquel 6 marins de la frégate ont d'ailleurs été tués. Les autres navires capturés ou rançonnés se sont rendus sans la moindre résistance.

Des 188 hommes embarqués au départ, 28 perdront la vie au cours du voyage, ce qui correspond à un pourcentage légèrement supérieur à 15 %, soit assez comparable aux chiffres que nous relèverons pour les expéditions de traite, les morts se répartissant comme suit :

- Côtes d'Afrique : 8 morts.
- Traversée Afrique-Antilles : 4 morts.
- Séjour Antilles : 12 morts.
- Retour Antilles-Nantes : 4 morts.

Il faut noter que mis à part les 6 marins tués dans l'explosion de la soute aux poudres, le 24 mars 1711, les causes essentielles de décès sont la maladie (scorbut, fièvres tropicales, malaria, etc.) Trente hommes abandonneront le navire, essentiellement durant le séjour aux Antilles (Saint-Domingue, Grenade), sauf un matelot qui désertera à Brest, dans les jours qui suivent le départ de Nantes⁹.

Nous avons vu plus haut que *La Concorde* était dotée d'une commission « en guerre et marchandises », ce qui lui laisse la possibilité de pratiquer le commerce. Il faut en outre préciser que l'expédition corsaire de la frégate *La Concorde* s'est déroulée sur les côtes de Guinée et dans la mer des Caraïbes et que ce voyage est par bien des aspects un voyage négrier. Les importants développements relatifs à la vente des captifs et des marchandises de la cargaison des navires capturés et le litige intervenu avec certains officiers du bord accusés de détournement et de traite des captifs pour leur propre compte montrent clairement que le capitaine et son état-major paraissent bien plus préoccupés de se livrer à des trafics plus ou moins licites que de se risquer en d'aléatoires combats.

On ne peut donc comparer une telle expédition aux exploits des corsaires fameux dont l'activité, la plupart du temps, se situe le long des côtes françaises, espagnoles ou anglaises. Aussi est-il nécessaire

en conclusion, et pour bien comprendre ce qu'est la guerre de course durant la guerre de Succession d'Espagne, d'évoquer le personnage du Nantais Jacques Cassard.

LE CORSAIRE NANTAIS JACQUES CASSARD

Tout comme l'armateur René Montaudouin, son contemporain, Jacques Cassard est issu d'une famille de marchands de la Fosse. Son père, Guillaume Cassard, est qualifié de « négociant armateur », il épouse en 1664, en la chapelle du Sanitat, Jeanne Drouard, également d'une famille de commerçants. Jacques, né en 1679, est le huitième enfant issu de ce mariage.

En 1697, Cassard va participer à l'expédition dirigée contre Carthagène par le baron de Pointis. En 1700, il commande le *Laurier*, navire de 100 tonneaux, armé de 6 canons et appartenant à son beau-frère Drouard puis, à partir de 1705, il commande des corsaires nantais ou malouins, dont le *Saint-Guillaume*, petite corvette de 3 canons armée par J. Moreau, négociant à Nantes, et fait de nombreuses prises qu'il ramène à Saint-Malo. En 1707, il est le capitaine de la *Duchesse Anne* de Nantes, 120 tonneaux, 16 canons et 104 hommes d'équipage, construite dans les chantiers de l'île Gloriette¹⁰. Avec ce bâtiment, il sillonne la Manche et les côtes de l'Atlantique et capture de nombreux ennemis qu'il envoie à Brest ou à Nantes.

L'année suivante, le roi le nomme lieutenant de frégate et lui donne 2 000 livres de gratification. Il occupe désormais des postes importants. Il se rend à Dunkerque tout d'abord, où il reçoit le commandement du vaisseau du roi le *Jersey*. À partir de ce moment, Nantes perd Jacques Cassard, mais le roi gagne un marin aux qualités exceptionnelles.

Jacques Cassard part à Marseille et, à la suite d'une campagne glorieuse en Méditerranée, reçoit, le 26 juin 1709, cette missive flatteuse du ministre Pontchartrain relative à sa dernière affaire :

« L'événement de cette action et la fermeté que vous avez fait paraître ont fait bien du plaisir à sa Majesté et Elle l'a regardée comme une action unique et extraordinaire et pour vous marquer l'attention qu'elle y a fait, Elle vous a sur-le-champ nommé capitaine de brûlot et je vous en enverrai incessamment le brevet. »

Il est nommé capitaine de frégate le 20 janvier 1710 et, au cours de croisières qui ont un certain retentissement à Versailles, il libère plusieurs convois de vivres arraisonnés par l'ennemi et destinés à ravitailler le royaume. Sa plus célèbre affaire est sans nul doute la descente qu'il opère dans la colonie hollandaise de Surinam en 1712 avec 3 vaisseaux, 4 frégates et 2 bâtiments légers. Il en assure le commandement avec le titre tout récent de capitaine de vaisseau. Le chiffre de la rançon de Surinam, 2,4 millions de livres, suffit à prouver l'importance de l'opération. Terrifiées par cette campagne et par la prise de Rio de Janeiro, les puissances alliées se décident à demander la paix.

Le journal du marquis de Dangeau relate l'impression produite à Versailles par l'annonce du succès de Jacques Cassard : « Samedi 4 février 1713... Le soir un peu avant le souper du roi, M. de Pontchartrain lui porta chez Mme de Maintenon la nouvelle que Cassard, fameux armateur, qui a été fait capitaine de vaisseau au dernier remplacement, avait fait une descente dans l'Amérique méridionale et qu'il avait rançonné la ville de Surinam où il y a une colonie hollandaise, qu'il en avait tiré 700 000 francs en argent et plus de 100 000 écus en marchandises... »

En 1718, en couronnement de ses exploits légendaires, Jacques Cassard reçoit la croix de chevalier de l'ordre de Saint-Louis. Mais le corsaire va avoir une fin de vie malheureuse. Abandonné par les ministres et par ses anciens protecteurs, poursuivi par ses créanciers, enfermé dans un sombre cachot du château de Ham, il mourra désespéré le 21 janvier 1740.

[1](#) Launay, *op. cit.* p. 53 et suivantes.

[2](#) ADLA B 4478 f° 046v. 15 octobre 1704. Acte de propriété du *Duc de Bretagne*.

[3](#) Stéphane de la Nicollière-Teijeiro, *La Course et les corsaires du port de Nantes*, p. 66-67 ; Hervé du Halgouët, *Nantes, ses relations commerciales avec les îles d'Amérique, ses armateurs*, Rennes, Imprimerie Oberthur, 1939, p. 65 ; André Péju, *La Course à Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Arthur Rousseau, Paris, 1900, p. 94-98 ; Émile Gabory, *La Marine et le commerce de Nantes*, p. 127.

[4](#) Stéphane de la Nicollière-Teijeiro, *op. cit.*, p. 88-98.

[5](#) ADLA B 4575 f° 19 et suivantes.

[6](#) Entrée du port de Lorient.

[7](#) Déclaration de la prise : ADLA B 4575 f° 33. Ce navire deviendra la propriété de René Montaudouin : Soumission le 17 octobre 1711 (ADLA B 4479 f° 93). Acte de propriété le 19 avril 1712 (ADLA B 4480 f° 19). Départ pour les îles d'Amérique le 21 novembre 1712 (ADLA B 4575 f° 126).

[8](#) ADLA B 4915.

[9](#) Voir l'état des déserteurs et des morts. ADLA B 4575 f° 23v et suivantes. Annexe II.

[10](#) ADLA B 4913 ; B 4478 f° 96.

LA TRAITE NÉGRIÈRE

De retour à Nantes en novembre 1711, *La Concorde* n'a pas, tout au moins selon les documents parvenus jusqu'à nous, effectué d'autre expédition corsaire durant le conflit, et c'est le 13 avril 1713, soit exactement deux jours après la signature du traité d'Utrecht qui marque la fin des hostilités de la guerre de Succession d'Espagne, qu'elle appareille pour son premier voyage négrier.

LA TRAITE NÉGRIÈRE FRANÇAISE

Les termes du traité de Tordesillas (1494), qui partage entre l'Espagne et le Portugal les terres nouvellement découvertes, réservent au Portugal l'accès à la côte d'Afrique. Aussi, est-ce à ce pays que l'Espagne va tout d'abord concéder l'Asiento, c'est-à-dire le monopole de la fourniture des esclaves à ses colonies du Nouveau Monde, monopole qui passera, dans les années 1640, dans les mains de la Compagnie hollandaise des Indes occidentales.

Dans les îles de Martinique et de Guadeloupe, les Français vont créer des établissements et en 1642, Louis XIII, alors roi de France, autorise la traite des esclaves africains « pour le plus grand bien de leurs âmes », sans préciser que c'est surtout pour le plus grand bénéfice des négriers et des colons établis dans ces îles ! Louis XIV continue dans ce même esprit et écrit en 1676 : « Il n'y a rien qui puisse autant contribuer au développement de nos îles d'Amérique que l'importation d'un grand nombre de nègres... »

Comme la plupart des autres partenaires de ce trafic, la puissance de la France est directement associée au développement colonial de la Caraïbe et liée plus précisément au besoin de main-d'œuvre dans ses plantations sucrières. La France se situera au troisième rang des

puissances négrières au XVIII^e siècle, juste derrière l'Angleterre et le Portugal, et transportera un peu plus de vingt pour cent des captifs amenés aux Amériques durant cette période.

Cette activité ne commence réellement qu'avec le développement des compagnies à monopole durant la seconde moitié du XVII^e siècle et se perpétuera durant tout le XVIII^e siècle jusqu'à ce que les révolutions en France et en Haïti mettent fin au rôle de la France comme puissance négrière.

Bien qu'ayant fait des esclaves de centaines de milliers d'Africains, la France ne peut satisfaire à la totalité de la demande de main-d'œuvre pour ses îles d'Amérique, et on estime que les négriers français n'ont pas fourni plus de soixante pour cent du nombre total des esclaves importés dans leurs colonies de la Caraïbe¹.

En 1664, Colbert met en place un système colonial qui va être le fondement des futures relations commerciales des colonies de la couronne et octroie à la toute récente Compagnie des Indes occidentales le monopole du commerce colonial. La Compagnie du Sénégal, fondée en 1672, et celle de Guinée, fondée en 1685, recevront le monopole du trafic sur certaines régions d'Afrique. Ces compagnies se révèlent incapables d'administrer d'aussi vastes territoires, font banqueroute ou sont réorganisées sous différents noms.

Avant les premières années du XVIII^e siècle, les Français ne vendent que peu d'esclaves aux Espagnols, mais tout change à la suite de la concession de l'Asiento à la France en 1701. La France s'engage alors à livrer annuellement quatre milles esclaves aux colonies espagnoles durant quinze ans. La Compagnie de Guinée devient alors Compagnie de l'Asiento et se charge, aux termes de ce contrat, de livrer des esclaves aux colonies espagnoles.

La concession de ce monopole convoité ne tarde pas à bouleverser les relations entre la France et l'Angleterre, relations qui se détériorent jusqu'à déboucher sur un conflit armé : c'est la guerre de Succession d'Espagne, dont l'Angleterre sort victorieuse ; elle

récupère le monopole de l'Asiento par le traité d'Utrecht en 1713. L'Angleterre, avec la Royal African Company, domine bientôt le commerce négrier au départ des ports de Londres, Bristol et Liverpool.

La perte de l'Asiento amène les banquiers parisiens à réaliser que les compagnies créées au XVII^e siècle demandent à être réorganisées si la France veut participer à ce fructueux trafic. Afin d'inciter les financiers français à investir dans la traite négrière, d'importants changements économiques sont nécessaires. C'est ainsi qu'en 1716, John Law, un banquier français d'origine écossaise réalise que, plutôt qu'une importante quantité de métaux précieux, seul le crédit peut relancer l'économie. Il lance le papier-monnaie et contribue à la création d'une banque nationale.

Le gouvernement français publie de nouvelles lois réglementant la traite négrière par deux séries de lettres patentes datées de 1716 et 1717. Ces articles créent un système qui autorise tous les négociants à pratiquer la traite négrière sous condition que leurs navires soient armés dans l'un des cinq ports autorisés : Rouen, La Rochelle, Bordeaux, Saint-Malo et Nantes. Pour financer la construction et l'entretien des postes de traite établis le long des côtes africaines, une taxe de 20 livres est prélevée sur chaque esclave traité. Les esclaves achetés avec des marchandises manufacturées françaises ou importées d'Extrême-Orient ou des colonies de la Caraïbe sont exempts de cette taxe. Paradoxalement, c'est donc la perte du monopole de l'Asiento par la Compagnie française de Guinée qui va marquer le véritable départ de la traite négrière nantaise.

RENÉ MONTAUDOUIN, ARMATEUR NÉGRIER

Le 16 janvier 1716, des lettres patentes accordent la liberté de commerce aux Français sur toutes les côtes qui étaient la concession de la Compagnie de Guinée, et cette liberté consacre la prééminence des ports de Bordeaux, Le Havre, La Rochelle et surtout Nantes, qui

va devenir ainsi le premier port négrier français.

La Compagnie du Sénégal, qui bénéficie alors du monopole de la traite sur une partie de la côte d'Afrique, avait dû par manque de navires utiliser des bâtiments d'armateurs nantais qui travaillaient pour son compte. L'exemple des profits ainsi réalisés donna à René Montaudouin l'idée d'armer pour son bénéfice personnel².

En 1706, il est le premier à expédier dans l'intérêt privé deux vaisseaux pour la traite négrière, le *Duc de Bretagne* et l'*Auguste*, tandis que la compagnie du Sénégal équipe également deux bâtiments³. De 1707 à 1712, René Montaudouin arme un à quatre vaisseaux annuellement en partance pour l'Afrique⁴. D'autres négociants suivent l'impulsion donnée par le grand armateur. Quatorze départs ont lieu en 1713, dont trois sont assurés par Montaudouin et un seul par la Compagnie.

La fin de la guerre de Succession d'Espagne permettant un allègement de l'artillerie et du tonnage, René Montaudouin arme désormais des navires plus légers, mais de plus en plus nombreux, et dont il est désormais, avec son frère Jacques Montaudouin de la Robretière, le seul intéressé⁵. La flotte qu'il consacre au grand trafic maritime est considérable. Les registres de l'amirauté de Nantes font mention pour la seule année 1712 du retour de 38 navires naviguant pour son compte, outre trois vaisseaux, dont le négrier *La Concorde*, qui ne sont pas rentrés au port. C'est donc une flotte d'une quarantaine de bâtiments environ, jaugeant au total 3 700 tonneaux, armée de 140 pièces de canons et employant près de 1 200 hommes, que Montaudouin a risquée en une année sur l'océan⁶.

L'activité négrière de René Montaudouin est particulièrement forte en 1714-1715. Le 14 septembre 1714, le *Duc de Bretagne*⁷ (330 tonneaux) quitte Nantes à destination des côtes de Guinée, il est suivi le 26 par l'*Affriquain*⁸ (300 tonneaux), puis le 27 par le *Lusancay*⁹ (200 tonneaux).

En décembre, Montaudouin obtient un passeport pour un autre de ses navires, la *Société*¹⁰, pour apporter des vivres aux trois bâtiments

précédents et embarquer à son bord les captifs malades afin de les emmener à Saint-Domingue.

Le 23 janvier 1715, la *Société* est à Ouidah et en repart le 10 février avec 105 captifs provenant des trois navires. Cinq jours plus tard, une révolte éclate au terme de laquelle 14 des captifs et 3 membres de l'équipage, dont le capitaine, trouvent la mort. Arrivé le 10 avril au Cap Français, sur l'île de Saint-Domingue, les captifs survivants sont vendus, et la *Société* sera de retour à Nantes le 2 août.

Les trois navires auxquels la *Société* est venue porter assistance font route peu de temps après elle vers le Cap Français. Ils sont de retour dans le port de Nantes le 6 octobre 1715, pour le *Duc de Bretagne* et en janvier 1716 pour l'*Affriquain* et le *Lusancay*.

Les relations commerciales de René Montaudouin avec l'Amérique sont donc constantes. Ses vaisseaux déchargent leurs cargaisons d'esclaves africains à Cayenne, à la Martinique ou à la Guadeloupe¹¹. En 1714, il propose aux habitants de Cayenne de leur procurer 400 à 500 Noirs chaque année ou même davantage. Mais la colonie ne peut absorber qu'une quantité réduite de nègres, et les îles des Antilles sont de meilleures clientes.

À la Martinique, Montaudouin va contester les droits que le gouverneur prélève sur les navires négriers, et les exactions de M. de Vaucresson deviennent telles que René Montaudouin se plaint au ministre de la rapacité des officiers du roi et ose écrire au gouverneur, en mars 1715 : « Vous vous jetez, comme des vautours ravissants, sur les pauvres vaisseaux négriers... À la fin vous aurez peine à vous contenter de la moitié de la cargaison. » Vaucresson fait savoir au ministre qu'« un nommé Montaudouin [lui] a écrit une lettre insolente ».

LE COMMERCE TRIANGULAIRE

Les voyages négriers de *La Concorde* s'inscrivent dans un mécanisme relativement complexe qu'il est nécessaire de détailler.

L'exploitation des richesses du Nouveau Monde entraînera en effet la mise en place de routes maritimes régulières entre l'Europe, l'Afrique et les Amériques, routes qui utiliseront un régime de vents et de courants favorables : vents alizés à l'aller, brises dominantes d'ouest pour le retour.

Les expéditions consistent alors à se rendre d'Europe en Afrique pour y échanger des produits manufacturés contre des captifs, à emmener ces captifs dans les colonies américaines, d'où seront rapportés en Europe les produits tropicaux. Si l'armateur négrier est, le plus souvent, un particulier, il ne peut, en raison de l'importance des mises de fonds nécessaires, être le seul apporteur de capitaux. Il fait généralement appel à des investisseurs issus de sa famille, de sa ville, de sa région. Parfois, même, le montage financier de l'opération se fait à l'échelle nationale voire internationale.

Pour attirer ces partenaires financiers, ou intéressés, l'armateur leur soumet un prospectus d'armement ou devis estimatif qui laisse espérer un profit très élevé : le navire est solide, de capacité suffisante, le capitaine expérimenté, les sites d'achat et de vente des Noirs bien choisis.

Les investisseurs convaincus, l'argent ainsi réuni va permettre d'armer le navire, de recruter un équipage et d'acquérir des marchandises de traite. L'importance de ces mises de fonds, jointe à celle des risques encourus par les navires négriers, rend désormais indispensable la souscription de polices d'assurance.

Le contrôle de l'expédition lui échappant, l'armateur la suit désormais de son bureau, à la lecture des lettres reçues du capitaine ou de ses associés aux colonies. Pour une lettre reçue, il peut en adresser jusqu'à dix ou quinze, selon le nombre des actionnaires qu'il doit régulièrement informer. L'expansion du commerce maritime a eu un considérable effet multiplicateur : il faut produire non seulement des navires, mais également les cargaisons, qui seront échangées au-delà des mers. En retour, les denrées coloniales alimenteront le commerce, mais aussi des industries de transformation, par exemple

le raffinage et le conditionnement du sucre ou le tissage du coton.

L'essor de la construction navale stimule également d'autres industries, comme la métallurgie ou le textile. L'arrière-pays des ports négriers voit se développer un artisanat prospère qui fabrique armes, textiles, verroteries, quincaillerie, etc. Par ailleurs, il faut fournir aux colonies tout ce qui est nécessaire à leur subsistance (salaisons, vin, farines, produits manufacturés...), car elles ne travaillent que pour l'exportation.

Le navire est l'outil de base de l'opération négrière. Sous réserve d'aménagements, tout navire ayant un volume de cale suffisant et un entrepont de hauteur convenable peut faire un négrier : des bricks ou des trois-mâts jaugeant plus de 300 tonneaux comme des goélettes qui n'en font parfois pas 50. Le choix d'un navire de fort tonnage permet de transporter le maximum de captifs, le risque étant alors d'allonger la durée du séjour sur les côtes africaines, donc les risques de mortalité dus aux fièvres. Le choix d'un petit navire diminue parfois la rentabilité, mais permet des investissements plus faibles et des rotations plus rapides.

Alors que le critère de vitesse est relativement secondaire pour les navires marchands habituels, cette notion est d'importance pour les navires négriers. Elle permet de réduire la durée des traversées, limitant ainsi la mortalité des captifs, elle permet également de continuer à pratiquer la traite durant des hostilités avec la possibilité d'échapper aux croiseurs ennemis. Navires rapides, utilisés comme corsaires durant la guerre de Succession d'Espagne, des frégates comme *La Concorde* vont retrouver un nouvel emploi dans la flotte négrière nantaise qui, dans les années 1710-1719, est composée pour plus de la moitié de ce type de navire, pour leur grande majorité construits à Nantes.

Si le navire de René Montaudouin est âgé de trois ans environ lors de son premier voyage négrier, il aura près de sept ans lorsqu'il sera capturé en novembre 1717 par le pirate Barbe-Noire. Cette durée de vie se situe dans la durée moyenne de vie des navires négriers nantais

dans les premières années du XVIII^e siècle, comme en témoigne le tableau suivant :

Tranches d'âge des navires	Nbre de navires dans la tranche d'âge
Navires neufs	1
1 à 3 ans	3
4 à 6 ans	10 à 13
7 à 9 ans	7 à 12

La traite négrière nécessite des équipages importants : alors qu'il faut 8 hommes pour un navire de 200 tonneaux faisant du cabotage entre Sète et Smyrne, il peut en falloir 60 pour un navire de même tonnage allant de Nantes à la côte d'Afrique et aux îles d'Amérique. Ceci en raison tant d'un nombre d'hommes suffisant nécessaire pour surveiller des captifs prêts à se révolter, que de la mortalité importante, due aux fièvres tropicales, dans les équipages de négriers.

Il faut alors prévoir un doublement de l'effectif des officiers et des officiers « marinières » pour pallier les décès éventuels. Ceux-là, tels que le maître charpentier, le maître tonnelier ou le chirurgien, sont en effet indispensables. Le capitaine est l'homme de confiance de l'armateur, dont il a les instructions écrites. Financièrement intéressé aux résultats de l'expédition, il doit être à la fois navigateur et commerçant, et c'est sur lui que repose la réussite du voyage. 60 à 70 % de la mise-hors du navire, c'est-à-dire de l'investissement initial, consistent en l'acquisition des marchandises de traite destinées à être échangées contre les captifs :

- Des textiles, qui représentent généralement les deux tiers de la cargaison, avec les célèbres toiles d'indienne très prisées par les intermédiaires africains.

- Des armes à feu (les fusils de traite).

- Des vins, alcools et spiritueux.

- Des métaux, (barres de fer, de cuivre ou de plomb).

- Des pacotilles, marchandises diverses allant des couteaux aux cauris, coquillages d'Extrême-Orient servant de monnaie tout au long de la côte d'Afrique.

À ces marchandises de traite, il faut ajouter les vivres, ainsi que l'eau douce conservée dans des tonneaux de chêne.

¹ Marcel Chailley, *Histoire de l'Afrique occidentale française, 1638-1659*, Paris, 1968, p. 85. ; Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Paris, 1969, pp. 81-83 ; H. S. Klein ; *The Middle Passage*, Princeton University Press, N. J, 1978, p. 175.

² Gaston-Martin, *Nantes au XVIII^e siècle. L'ère des négriers, 1714-1774*, Karthala, 1993. p. 183

³ H. du Halgouët, *op. cit.*, p. 22-23.

⁴ H. du Halgouët, *op. cit.*, p. 208. ; Gaston-Martin, *L'Administration de Gérard Mellier*, Toulouse, 1928, p. 183-184.

⁵ ADLA B 4578.

⁶ Jean Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*, t. I, « Nantes », Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 1978, réf. 49.

⁷ Mettas, 51.

⁸ Mettas, 53.

⁹ E. Gabory. *La Marine et le commerce de Nantes*, p. 83-85.

¹⁰ AN Col C8A 20 & 21.

¹¹ G. Jouy, *La Traite négrière nantaise entre 1713 et 1720*. Mémoire de maîtrise, Nantes, 1997, dir. M. Saupin. Inédit, p. 35. L. Roblin, *Le Commerce de la mer et Nantes, 1680-1730*. Doctorat 3^e cycle, Paris, 1986-1987, p. 115.

LE VOYAGE NÉGRIER

Avant l'appareillage, l'armateur doit tout d'abord faire une déclaration au greffe de l'amirauté de sa ville, déclaration mentionnant le nom et le tonnage du bâtiment, son capitaine, sa destination et le port de son retour. Contre reçu de cette déclaration, il reçoit les acquits à caution qui lui permettent de sortir sans frais des entrepôts les marchandises qu'il a été autorisé à y placer. Une fois le navire chargé, la cargaison vérifiée par les commis des fermes et les diverses formalités remplies, le navire peut prendre le large.

DE L'EUROPE VERS L'AFRIQUE

Aller d'Europe en Afrique prend un temps qui varie selon les qualités nautiques du navire, la force et la direction des vents, ou encore la distance séparant le port de départ de la destination africaine. Il faut onze semaines à *La Concorde* pour rejoindre Ouidah lors de son premier voyage contre quatorze semaines lors de son voyage de 1717. Pour aller à Loango, lors du voyage de 1715, quatorze semaines ont été également nécessaires.

Les fortunes de mer les plus variées attendent les navires durant cette étape : risques liés aux erreurs de pilotage lors de l'appareillage, coups de vent, tempêtes, attaques par des navires de nations ennemies, échouements sur les côtes inhospitalières de Mauritanie...

Les escales allongent la durée du voyage : on distingue celles qui sont prévues pour prendre du tabac à Lisbonne ou du vin aux Canaries, par exemple, de celles qui sont provoquées par des avaries – voie d'eau ou démâtage –, notamment lors de la traversée du golfe de Gascogne.

Selon leur nationalité et les instructions laissées par les armateurs,

les navires font route vers les sites de traite de la côte africaine. La croissance rapide de la demande et l'épuisement des sites impliquent que la recherche de captifs se fasse de plus en plus vers le sud au XVIII^e siècle. Dès les années 1770, le Mozambique, de l'autre côté de l'Afrique, constitue l'ultime déplacement géographique.

L'AFRIQUE ET LA TRAITE NÉGRIÈRE

Les préjugés européens ont longtemps considéré l'Afrique noire comme un continent sans histoire, dont l'organisation politique ne dépassait pas le niveau de la tribu primitive. Or, avant l'arrivée des Occidentaux, de nombreux pays africains disposaient pourtant de royaumes puissants et structurés.

Dès le III^e siècle de notre ère, le royaume du Ghana exporte de la poudre d'or vers le monde méditerranéen. À travers tout le territoire africain, s'édifient des structures politiques cohérentes, dont certaines ne sont pas très éloignées des États monarchiques qui naissent en Europe.

Si les conflits entre ces divers royaumes sont fréquents, ils n'en constituent pas pour autant une spécificité africaine : au XVII^e siècle, l'Europe est perpétuellement déchirée par les guerres et ne connaît presque pas d'années de paix.

Les relations entre les peuples africains sont également marquées par un commerce actif et diversifié, organisé le long des grands fleuves et des routes caravanières. Sans ce puissant réseau d'échanges préexistants, la traite des esclaves n'aurait jamais pu s'organiser.

Tous ces États se caractérisent par une économie agricole plus ou moins développée, ainsi que par une activité artisanale importante, en pratiquant notamment la métallurgie. L'esclavage existait dans la plupart de ces États sous sa forme domestique classique.

Ce sont les autorités locales ainsi que des courtiers installés sur les côtes qui serviront d'intermédiaires pour tous les achats de captifs.

En effet, si les Portugais, lors de leurs premiers contacts avec les côtes d'Afrique, se sont parfois livrés à des razzias de captifs, il a été rapidement jugé préférable de faire appel à des transactions commerciales en s'adressant à des intermédiaires qui vont chercher ces captifs souvent très loin dans les terres. Il faut attendre en effet 1795 pour que les Européens, avec l'explorateur écossais Mungo Park, pénètrent à l'intérieur du continent africain.

De vastes et complexes réseaux d'échanges vont ainsi s'organiser à travers l'Afrique : les produits d'Europe pénètrent profondément le continent, tandis que les captifs prennent en nombre croissant les routes menant à la côte. Ce trafic permet la montée en puissance des populations du littoral où les intermédiaires, au contact du Blanc, gagnent en force et en prestige ; la désobéissance est de plus en plus fréquemment sanctionnée par la vente aux négriers.

Les premiers édifices européens sur la côte africaine sont d'inspiration nettement militaire, même si leurs bâtisseurs sont surtout motivés par des considérations marchandes. Ces fortifications parfois imposantes assurent en permanence la protection des intérêts commerciaux d'une nation et facilitent considérablement les opérations de traite. C'est dès 1482 que les Portugais construisent un fort à la Mine, sur les côtes de l'actuel Ghana, fort dont les Hollandais s'emparent en 1637.

Portugais, Hollandais, Anglais et Français installent sur les côtes africaines un certain nombre d'établissements fixes. Ils appartiennent généralement aux grandes compagnies à monopole. Ce sont des centres de stockage et de distribution des marchandises occidentales et des cargaisons humaines. Malgré une puissance apparente, les forts de traite témoignent de la faible implantation des Européens en Afrique : peu nombreux, leur autorité se limite à une enclave littorale concédée par le pouvoir africain. Le plus souvent, la traite s'effectue dans des établissements provisoires, comptoirs ou « baracons », où les négriers entreposent leurs marchandises, négocient leurs échanges et entassent leurs captifs avant leur embarquement pour une

destination pas forcément connue.

La traite peut prendre des aspects différents selon les sites géographiques où elle se pratique.

Dans le cas où il existe une implantation européenne à terre dans un fort ou dans un comptoir, ou si les autorités africaines locales sont fortement structurées et organisées pour la traite, le navire peut, au mieux, embarquer sa cargaison humaine sur un seul site. Dans le cas contraire, le navire est amené à se déplacer tout le long de la côte pour compléter son chargement, la traite peut alors durer de longs mois, avec les risques qu'entraîne un séjour dans des régions infestées de fièvres souvent mortelles : c'est la traite « sous voile ». Qu'il s'agisse de traite fixe ou de troc sous voile, les procédures commerciales sont relativement identiques dans le pays où se pratique la traite. La présence de la barre ne permet pas aux navires de s'approcher de la côte, et la crainte des fièvres fait éviter aux capitaines certains mouillages abrités près de la terre. Aussi les négriers restent-ils au mouillage au large et sont-ils tributaires, pour leurs liaisons avec la terre, des pirogues menées par des autochtones (*les crewmen*), seules embarcations capables de franchir la barre. Dès son arrivée, le capitaine doit convenir avec les autorités locales des droits de traite, appelés « les grandes coutumes », auxquels s'ajoutent quelques présents.

Interviennent ensuite les tractations avec les courtiers qui vont échanger les captifs contre les marchandises de traite. Les hommes jeunes sont les plus recherchés donc les plus chers, mais les femmes et les enfants des deux sexes sont également achetés par lots. Ces captifs sont examinés par le chirurgien qui, lorsque l'accord sera conclu, les marquera au fer.

LE COMPTOIR DE JUDA

La rade de Juda (ou Ouidah), est un petit royaume de la Guinée supérieure faisant partie aujourd'hui du Bénin. C'est au comptoir de

Juda que *La Concorde* va effectuer sa traite lors de son voyage de 1717. La France crée peu d'établissements permanents de traite négrière sur les côtes africaines, préférant utiliser des postes temporaires. Les seuls comptoirs d'une certaine importance sont établis sur le fleuve Sénégal et à Juda sur la Côte-de-l'Or, près du golfe du Bénin¹. Henri Carloff, agent général de la Compagnie des Indes occidentales et l'un des aventuriers les plus audacieux des premières années de l'histoire de la traite négrière, fonde Juda en 1671. Les années suivantes, il crée un certain nombre de forts sur la Côte-de-l'Or pour le compte de divers états européens, dont Carlosburg (Cape Coast), Christianborg (Accra) et Friedrichsburg. En 1657, Carloff a un différend avec ses employeurs suédois, travaille pour le compte du Danemark, puis, avec une troupe de Danois, s'empare des établissements suédois qu'il avait fondés et arraisonne un navire suédois chargé d'or. Considéré comme un pirate par la Suède et l'Angleterre, il abandonne les Danois pour se mettre au service des Français.

Le royaume de Hueda (Ouidah) dont la capitale est Savi (ou Sahe), située à quelques kilomètres à l'intérieur des terres, devient le comptoir négrier le plus important de l'Afrique de l'Ouest². La plupart des nations européennes pratiquant la traite négrière ont des factoreries ou des forts à Ouidah et pratiquent leur commerce en toute quiétude, quelle que soit la situation politique en Europe. Le fort anglais de Ouidah est situé à environ deux kilomètres de la mer entre le fort danois d'Accra, le fort français de Pillau ou Juda, et le fort hollandais, tous à quelques centaines de mètres les uns des autres.

« À environ quatre milles de Ouidah, dans la capitale royale, la compagnie a un comptoir. C'est une importante place de commerce, mais un triste lieu de séjour, comme les autres établissements européens en raison du voisinage des marais avec des odeurs pestilentielles et des nuées de moustiques qui en rendent pour les hommes le séjour intolérable³. »

En 1717, lorsque *La Concorde* effectue sa traite à Juda, le fort

français est en construction, et l'officier responsable du comptoir écrit en ce mois de septembre⁴ :

« [...] Il n'a pu à cause de cet ouvrage informer le Conseil du départ du navire *La Concorde*⁵ du 28 septembre avec 520 captifs, de la *Vierge de Grâce*⁶ du 29 avec 230, tous deux de Nantes, ni de l'arrivée du vaisseau l'*Intrépide*⁷ du même port du 22 qui doit en partir incessamment avec 430 captifs.

Il prévoit que l'*Affriquain*⁸ mettra encore du temps à faire sa cargaison par la grande quantité de vaisseaux anglais, portugais et hollandais qui sont à la côte. »

Cette rade est dangereuse du fait d'une barre qui interdit l'approche des navires de fort tonnage. C'est par l'intermédiaire des pirogues locales que le capitaine, accompagné d'une partie de ses officiers, débarque pour mener à bien ses opérations de traite. Il effectue au préalable ses démarches administratives au fort français, lequel a salué l'arrivée du bâtiment d'une salve d'artillerie. Le R.-P. Labat écrit à propos de ce lieu : « Chaque soir, gouverneurs, facteurs et capitaines de vaisseaux se réunissent sur l'une des places plantées d'arbres se promenant et traitant de leurs affaires. » De là, le capitaine se dirige vers Xavier – ou Savi –, capitale de Juda située à trois lieues et demie de la mer. Grâce à la présence des comptoirs, construits dans un style européen, cette ville est particulièrement prospère. Paul Erdman Isert écrira dans ses *Voyages en Guinée et dans les îles Caraïbes en Amérique* en 1785 : « Il y avait tous les jours des marchés, dans lesquels on vendait en public toute sorte de marchandises, tant d'Europe que d'Afrique. »

Le capitaine négrier se rend dans le Sérail, c'est-à-dire le palais royal. Il doit, pour ce faire, franchir l'enceinte de terre battue, gardée par des sentinelles, que domine une tour où veille une batterie de canons. Arrivé dans la cour des coutumes, il paie les droits relatifs à la traite, puis pénètre à l'intérieur du palais proprement dit, édifié en terre grasse et rouge.

Le roi se tient au fond de la salle d'audience, assis sur son trône,

un vaste fauteuil dressé sur une estrade couverte d'un tapis de Turquie. Il a les reins ceints d'une longue jupe de soie blanche, qui forme traîne, et porte des bracelets et des colliers de perles, d'or et de corail. Le souverain reçoit le capitaine, le fait asseoir, boit avec lui des liqueurs, puis honore sa sortie d'une salve de canons. Il aime tout particulièrement les Français, a priori bons clients, et appelle les armateurs nantais, tels que Montaudouin et Laurencin, ses « cousins et bons amis ». Le roi déborde de bonnes intentions, à tel point que lorsque ses prisons viennent à manquer de captifs il vend volontiers ses propres femmes !

DE L'AFRIQUE VERS L'AMÉRIQUE

Cependant que les captifs sont rassemblés sur les plages, on prépare les aménagements nécessaires au transport de la cargaison humaine à travers l'Atlantique.

Une rambarde, véritable muraille hérissée de pointes de fer et percée de meurtrières, sépare le gaillard d'arrière, où va se trouver l'équipage, du reste du navire, afin de pallier tout risque de révolte. Dans l'entrepont, on installe un plancher à mi-hauteur, appelé échafaud, qui permettra d'augmenter la capacité du navire et d'y coucher les captifs en surnombre.

Si ce n'est une petite cambuse placée sur l'avant et destinée aux matelots, tout l'entrepont est destiné aux captifs. Le parc des hommes occupe les deux tiers avant, celui des femmes le tiers arrière. On essaye généralement de traiter les captifs suivant cette proportion.

Dans la cale, sont amarrées les futailles d'eau, à raison d'une barrique (228 litres environ) par individu, la durée de la traversée étant estimée à deux mois. Sous le parc des femmes se trouve la soute à vivres (80 livres par individu).

Sur le pont, une cuisine, consistant en une énorme chaudière destinée à la cuisson de la nourriture des captifs, est installée le long de la rambarde.

Les captifs, pour la plupart, n'ont jamais vu la mer. Ils connaissent à bord des navires des conditions de vie intolérables : mal de mer, clausturation, fers, promiscuité, puanteur. À cela s'ajoute l'incertitude angoissante de ce que sera leur sort. Le départ est le moment le plus redouté par les équipages : les tentatives de révolte ou de suicide y sont fréquentes ; aussi laisse-t-on, durant plusieurs jours, les captifs enfermés dans l'entrepont.

Le but d'une expédition négrière étant de s'enrichir par la vente des captifs aux colons d'Amérique, les plus grands soins sont apportés à la conservation de la cargaison. Les deux risques majeurs sont les révoltes et les épidémies qui n'épargnent personne. Les maladies (diarrhée, dysenterie, scorbut, fièvre typhoïde) et les cas de mélancolie entraînant des suicides portent les taux de décès chez les captifs à 15 à 20 % en moyenne. La mortalité dépend aussi de la durée de la traversée : six semaines du golfe de Guinée aux Antilles font une traversée rapide.

Des différentes étapes des voyages négriers, les deux plus dangereuses sont la période de la traite sur les côtes africaines et la traversée entre l'Afrique et les Caraïbes. Plus de 53 % des décès à bord des négriers nantais sont survenus sur les côtes d'Afrique et 35 % durant la traversée. Le nombre de morts enregistrés dans l'équipage de *La Concorde* durant son voyage de 1717 est dans cette fourchette de chiffres.

On peut ci-dessous comparaître les mortalités entre les différents voyages de deux navires : *La Concorde*, 250 tonneaux au début du XVIII^e siècle et la *Marie-Séraphique*, 150 tonneaux, un autre navire nantais qui navigue entre 1769 et 1777, et constater une importante diminution de ces mortalités malgré un entassement de captifs sensiblement supérieur (2,55 par tonneau au lieu de 1,68).

LA CONCORDE, 250 tonneaux (1713-1717) ¹							
Voyages		Captifs			Équipages		
Dates du voyage	Durée	Au départ	Morts	Pourcentage	Au départ	Morts	Pourcentage
13/4/1713 31/7/1714	15 mois, 2 sem.	418	55	13,16 %	62	5	8 %
27/2/1715 23/9/1716	19 mois	331	39	11,78 %	59	28	13,55 %
24/3/1717 28/11/1717	8 mois, 4 jours	516	61	11,82 %	75	16	21,33 %

LA MARIE-SÉRAPHIQUE, 150 tonneaux (1769-1777) ²							
Voyages		Captifs			Équipages		
Dates du voyage	Durée	Au départ	Morts	Pourcentage	Au départ	Morts	Pourcentage
1/5/1769 29/6/1770	14 mois	302	10	3,31 %	40	6	15
9/10/1770 11/10/1771	12 mois	320	13	4,06 %	39	2	5,13 %
18/2/1772 30/4/1773	14 mois, 2 sem.	340	7	2,06 %	40	2	5 %
31/12/1773 5/4/1775	15 mois, 1 sem.	361	21	5,82 %	40	1	2,50 %
22/5/1776 3/12/1777	18 mois, 2 sem.	591	189	31,98 %	41	12	29,27 %

La mortalité est donc également importante parmi les équipages. Au cours du XVIII^e siècle, elle avoisine les 20 %, et l'espérance de vie pour un Européen sur la côte d'Afrique est alors de deux ans. Les navires négriers requièrent un équipage important, mais à l'approche des Antilles, la santé des esclaves est plus importante que celle des marins. Les esclaves représentent une grande valeur pour les capitaines qui reçoivent des primes de l'ordre de 4 % du prix de vente de chaque esclave arrivé vivant aux Antilles.

Les mauvais traitements infligés aux matelots durant le voyage incitent nombre d'entre eux à la désertion à l'arrivée aux Antilles. On raconte même que certains marins en sont réduits à mendier auprès des captifs leurs rations alimentaires que des Noirs, pris de pitié leur glissent à travers les caillebotis de la cale⁹. Les équipages des navires négriers sont traités avec la plus grande rigueur et souvent même avec cruauté. Ils vivent et meurent sur le pont, et en 1789, un ancien esclave, Olaudah Equiano, publie un ouvrage qui décrit pour la première fois les conditions de la traite négrière vues par une victime. Il évoque l'existence des marins à bord des négriers de la manière suivante :

« Je n'avais jamais rencontré de gens faire preuve de semblable cruauté et cela non seulement envers nous les Noirs, mais également envers d'autres Blancs. Alors que nous avions l'autorisation de nous tenir sur le pont, je vis ainsi un Blanc fouetté sans pitié devant le mât de misaine, avec une telle force qu'il en mourut. Ils le poussèrent alors sur le côté comme ils auraient fait avec un animal...¹⁰ »

Mais il n'est pas rare que la traversée soit interminable sur des navires surchargés ou délabrés par le mauvais temps, avec des équipages et des captifs décimés par la maladie ou la mort dans les zones de calme du pot au noir, avec des révoltes sanglantes, et avec des impératifs de rationnement d'eau et de nourriture. Pour d'autres, ce sera la disparition pure et simple avec la simple mention portée sur le rôle d'armement ou sur un registre : « Sans nouvelle depuis son départ... »

LES AMÉRIQUES ET L'ESCLAVAGE

En découvrant les Amériques, les Espagnols y trouvent des populations vivant à un degré de civilisation parfois fort avancé, tels les Aztèques au Mexique ou les Incas dans les Andes. Pour exploiter leurs conquêtes, ils font tout d'abord appel au travail servile de ces Amérindiens, ceux-ci, principalement du fait du travail dans les

mines, sont rapidement exterminés et remplacés par des esclaves africains importés par l'intermédiaire des Portugais.

Affaiblie par les guerres, l'Espagne, dans la première moitié du XVIII^e siècle, ne peut faire face aux ambitions territoriales des autres nations européennes sur le Nouveau Monde. Les Anglais prennent pied sur Saint-Christophe, la Barbade, Antigua, Montserrat et surtout la Jamaïque. Ils s'installent également sur le continent nord-américain. Les Français occupent la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Martin, Saint-Barthélemy, la Guyane et la partie occidentale de Saint-Domingue. Les Hollandais fondent des bases commerciales à Curaçao, Saint-Eustache, Tobago, Saint-Martin et en Guyane. Le Danemark et la Norvège occupent les îles de Saint-Thomas, Saint-John et Sainte-Croix. L'Espagne ne conserve aux Antilles que Cuba et la partie orientale de Saint-Domingue, mais maintient sa position sur le continent américain. Le Portugal, quant à lui, conserve l'immense territoire du Brésil.

Lorsqu'ils créent des établissements sur le Nouveau Monde, Anglais et Français font venir des engagés blancs, les « trente-six mois » (c'est-à-dire ayant signé un contrat de travail d'une durée de trois ans), pour le travail dans les plantations de tabac. C'est l'apparition de la culture de la canne à sucre qui entraînera l'appel intensif à la main-d'œuvre africaine, plus résistante aux conditions climatiques des régions tropicales.

À l'arrivée du navire négrier la vente des captifs est annoncée par voie d'affichage, elle a lieu, selon les circonstances, à bord du navire ou à terre, les captifs ayant, dans tous les cas, reçu les soins que demande leur état après la traversée. Le capitaine n'assure pas seul la vente, il a l'appui d'une maison de consignation avec laquelle l'armateur a déjà passé un accord. Connaissant parfaitement le terrain, elle est mieux à même de s'entendre avec les acheteurs, planteurs d'habitations caféières ou sucrières. Le prix d'un adulte jeune, dit « pièce d'Inde », peut équivaloir à la solde annuelle d'un capitaine de navire.

Les colons achètent les captifs, souvent aux enchères, à l'unité ou par lots, un peu au comptant et beaucoup à crédit, un peu en argent et beaucoup en nature, c'est-à-dire en produits coloniaux : café, sucre, tabac, coton, indigo. Les délais de paiement amènent souvent les capitaines à rester sur place recouvrer leurs créances, cependant que le navire est confié au second pour le retour.

On peut distinguer trois grandes catégories d'esclaves dans les colonies américaines :

- les esclaves domestiques au service personnel des colons ;
- les esclaves des mines ;
- les esclaves des plantations de canne à sucre, de café, de coton, d'indigo ou de cacao (les cinq sixièmes de la population servile).

Les conditions de vie des esclaves sont réglementées par des codes spécifiques à chacune des colonies, pour les possessions espagnoles ou anglaises, ou par un code unique, le Code Noir, pour les colonies françaises.

Aux Antilles, l'habitation, c'est-à-dire l'ensemble des bâtiments et des terres d'une plantation de canne à sucre, de café ou d'indigo, peut rassembler des centaines de Noirs qui travaillent sous la direction de quelques cadres blancs. Les esclaves reçoivent de l'habitation leur logement, leurs habits, leur nom. Ils appartiennent à l'habitation au même titre que les meubles ou les animaux : leur propriétaire a tous les droits sur eux, dont celui de les vendre ou de les châtier durement. La vie quotidienne des esclaves est marquée par une succession de journées mornes et harassantes.

La mise en valeur des Antilles est passée par plusieurs cycles ; à la quête de l'or par les Espagnols a succédé la culture du tabac des boucaniers et des premiers colons, puis celle, plus exigeante, de l'indigo. Très vite, la canne à sucre se révèle comme étant la plus rentable ; sans supplanter totalement les autres produits coloniaux, elle ne tarde pas à devenir la culture dominante. Au XVIII^e siècle, les Antilles sont appelées les « Isles à sucre ».

Le sucre représente alors la plus grosse part du commerce colonial français. À Saint-Domingue, 800 plantations sucrières fournissent les deux tiers de la production mondiale.

Les denrées coloniales enrichissent les métropoles européennes qui mettent en place des régimes protectionnistes. La France avec le principe de « l'Exclusif » interdit aux colonies tout commerce avec l'étranger. Elles dépendent donc de leur métropole, tant pour leur approvisionnement que pour la vente de ce qu'elles produisent. Le marché des denrées coloniales est en fait entre les mains des négociants métropolitains, qui en tirent les plus substantiels bénéfices. En outre, les négociants ont partie liée avec les colons, en raison du crédit qu'ils leur consentent (particulièrement dans la vente d'esclaves).

L'essor de la canne à sucre implique d'énormes répercussions sociales et économiques sur le développement des Antilles. Culture de grands propriétaires aux moyens financiers conséquents, elle va empêcher l'immigration d'Européens pauvres désireux de faire fortune. Elle va par contre entraîner un afflux considérable d'esclaves noirs africains, qui présentent l'avantage d'être habitués aux climats tropicaux.

La nature et la dureté de leurs conditions de vie dans les plantations sucrières seront désormais les traits dominants de la vie sociale dans les colonies.

LE RETOUR

Pour la dernière étape de son voyage, le navire négrier prend l'aspect d'un banal navire marchand, chargé de produits coloniaux : sucre, café, indigo, tabac ou coton, produits de la vente de ses captifs. Toutefois, l'importance des contre-valeurs fera qu'il sera la plupart du temps impossible à un seul navire de rapporter en Europe l'ensemble des produits résultant de l'expédition, et trois cargaisons de sucre sont au minimum nécessaires pour absorber les fonds dégagés par un

chargement de captifs africains. Aussi faut-il faire appel à d'autres navires, venus d'Europe en « droiture » pour transporter l'excédent. Un nombre considérablement plus élevé de navires que les navires négriers au sens strict participent donc au commerce triangulaire.

Cette dernière partie du voyage est aussi, sur le plan maritime, la plus délicate. C'est durant cette étape que les navires, fatigués par de longs mois de navigation, rencontreront le plus de gros temps et de vents contraires.

Sitôt son arrivée, le capitaine du navire procède au désarmement et fait décharger la cargaison. En même temps, il fait sa déclaration de retour au greffe de l'amirauté, déclaration dans laquelle il consigne les événements majeurs ayant émaillé son voyage, prenant notamment toute réserve sur l'état de la cargaison au cas où le navire ait eu à subir du gros temps durant l'étape du retour.

C'est du résultat de la vente des produits coloniaux que dépend le résultat final de l'opération, mais ce résultat ne peut, le plus souvent, être connu que des mois, si ce n'est des années, plus tard, en raison des « queues de retour ». Il faut en effet attendre le retour des navires de droiture qui ramènent l'excédent de cargaison des îles, produit de la vente des captifs. Il faut également tenir compte des délais de paiement des colons américains, délais dont la longueur grève lourdement la rentabilité générale des opérations pour les armateurs et négociants européens.

Au XVIII^e siècle, la consommation des produits coloniaux (café, tabac et surtout sucre) se généralise, et les importations françaises sont réexpédiées en partie vers l'Europe du Nord, grâce au commerce hollandais. Ce sont les villes portuaires atlantiques qui bénéficient le plus du commerce colonial. Les négociants réinvestissent une part de leurs revenus dans la construction immobilière avec ces édifices qui demeurent encore de nos jours à Nantes ou à Bordeaux.

[1](#) Simon Berbain : *Études sur la traite des Noirs au golfe de Guinée. Le comptoir français de Juda au 15^e siècle*. Mémoires de l'IFAN, n° 3, Paris 1942.

[2](#) E. A. Soumonni : « The administration of a port of the Slave Trade Ouidah in the 19th Century. Ports of the Slave Trade (Bight of Benue and Biafra). » *Actes de la Conférence du Centre d'études du Commonwealth*, Université de Stirling, 1998, p. 49.

[3](#) Hait : Barbot on Guinea, vol. II, p. 644.

[4](#) AN marine B 1 29 f° 461 & s.

[5](#) Voyage de *La Concorde* de 1717 : Mettas, 90 ; ADLA B 4578 f° 56v - Il y est déclaré 516 Noirs et le départ le 9 octobre.

[6](#) Mettas, 92.

[7](#) Mettas, 94.

[8](#) Mettas, 93. Armateur Montaudouin.

[9](#) Manix and Crowley, *Black Cargoes*, p. 147 ; James Morley, « Reports and Papers », *British Parliamentary Series*, vol. 73, 1790, p. 163.

[10](#) Olaudah Equiano : *The Interesting Narrative and Other Writings*, Grande-Bretagne, 1789, p. 57.

LES TROIS EXPÉDITIONS NÉGRIÈRES DE LA CONCORDE

AVRIL 1713-JUILLET 1714, PREMIÈRE EXPÉDITION

Le 13 avril 1713, sous le commandement d'Isaac Thomas, *La Concorde* part de la rade de Mindin, à l'embouchure de la Loire. Elle n'est plus armée que de 14 canons au lieu des 26 qu'elle portait lors de son voyage de 1710 alors qu'elle était armée en frégate corsaire, et son équipage n'est plus composé que de 62 hommes au lieu des 188 embarqués pour l'expédition corsaire.

Après une courte escale à Tenerife, *La Concorde* arrive à Juda (Ouidah) le 5 juillet, où la traite va être effectuée. C'est le 14 octobre, soit après plus de trois mois de traite, qu'elle appareille pour la Martinique avec à son bord 418 captifs et 120 livres d'ivoire.

La traversée va durer deux mois, et à l'arrivée à Fort-Saint-Pierre 55 captifs et 5 membres de l'équipage sont morts ; puis, une fois la vente des captifs effectuée, le navire chargé de sucre, de coton et de cacao prend la route du retour et arrive dans l'estuaire de la Loire le 17 juillet 1714¹.

FÉVRIER 1715-SEPTEMBRE 1716, DEUXIÈME EXPÉDITION

Le 27 février 1715, *La Concorde* appareille pour une seconde expédition négrière, elle porte cette fois 18 canons. Elle a pour capitaine Mathieu Denis et comporte en tout 65 hommes d'équipage.

Arrivée le 19 juin à Loango, elle y traite 331 captifs. Le capitaine meurt durant la traite, ainsi que 2 marins et, sous le commandement de Michel Denis, second capitaine et frère du précédent, le navire part pour Saint-Domingue le 23 novembre. Trente-neuf captifs mourront

durant la traversée, elle arrivera à Léogane le 23 février et sera de retour à Nantes le 23 septembre.²

24 MARS 1717, TROISIÈME EXPÉDITION

Le 24 mars 1717, *La Concorde*, armée de 16 canons, et montée par 75 hommes d'équipage, capitaine Pierre Dosset, armateur René Montaudouin, appareille de l'estuaire de la Loire à destination des côtes de Guinée³.

Les conditions de navigation au départ sont particulièrement difficiles : le 28, un coup de vent contraint le navire d'aller se mettre à l'abri sous l'île de Groix, mais le mauvais temps l'oblige quelques heures plus tard à filer son câble par le bout et à abandonner sur le fond une ancre de 1 500 livres. *La Concorde* talonne par trois fois, heureusement sans gravité. Le vent mollit enfin et, après avoir mouillé à proximité de l'île d'Hoëdic, sans doute dans l'attente de la marée, le navire regagne l'estuaire de la Loire et le mouillage de Mindin.

La Concorde embarque une nouvelle ancre, complète son avitaillement et reprend la mer le 12 avril. Le 24, un fort coup de vent assaille le navire, un matelot tombe à la mer et disparaît ; le même jour, la figure de proue est arrachée par les lames. C'est après cinquante-six jours de navigation que Dosset reconnaît la côte d'Afrique, soit le 6 juin 1717, et ce n'est qu'un mois plus tard qu'il atteint le comptoir de Juda, où il traite 516 captifs et 14 onces de poudre d'or ; il appareille le 9 octobre à destination de la Martinique⁴.

La traversée est rude, le scorbut et les fièvres tropicales déciment équipage et captifs et, alors que la traversée touche à sa fin, sur les 75 hommes d'équipage embarqués à Nantes, 15 sont morts et 36 autres sont malades, ce qui réduit à 24 hommes ceux qui peuvent encore participer à la manœuvre du navire et surtout à celle des canons pour se défendre. Quant aux captifs, 61 ont péri durant la traversée de l'océan Atlantique.

Aussi, lorsqu'au matin du 28 novembre 1717 le négrier arrive en vue de l'île de la Martinique, dans les Petites Antilles, et que deux navires inconnus apparaissent dans la brume avec en tête de mât leurs terrifiants pavillons noirs, est-il hors d'état de se défendre.

Le 10 décembre, les correspondances de l'intendant et du gouverneur de la Martinique mentionnent l'arrivée dans l'île du capitaine de *La Concorde* qui leur déclare :

« [...] Le 28 novembre dernier, étant à 60 lieues d'ici par les 14° 27' de latitude nord, ayant été attaqué par deux bateaux forbans anglais, l'un de 12 et l'autre de 8 canons, armés de 250 hommes commandés par Edouard Titché [...] ⁵. »

De retour à Nantes, François Ernaud, lieutenant à bord de *La Concorde*, mentionne dans sa déclaration faite au greffe de l'amirauté de Nantes, le 27 avril 1718 :

« [...] À 30 ou 40 lieues de la Martinique, par la latitude de 14° 30' nord, ils rencontrèrent vers les 8 heures du matin, par un temps de brume, deux bateaux forbans dont l'un était armé de 12 canons et équipé de 120 hommes d'équipage et l'autre armé de 8 canons et équipé de 20 hommes [...] ⁶. »

Ces deux déclarations comportent des imprécisions avec un écart de plus de 20 lieues marines (60 milles marins) sur la position du navire lors de l'attaque et une différence quant au nombre de pirates (250 ou 140 ?). Soixante lieues au sud de la Martinique situeraient la rencontre un peu au sud de l'île de Saint-Vincent, ce qui est la position la plus vraisemblable puisqu'on sait que c'est sur l'île de Bequia toute proche qu'a eu lieu le pillage.

Nous avons vu plus haut les conditions de cette capture et le pillage qui s'en est suivi. Teach va ainsi faire du négrier nantais son navire amiral qui, sous le nom de *Queen Anne's Revenge*, va entrer dans l'histoire de la piraterie.

LA GRANDE COLÈRE DE MONTAUDOUIN

Déjà victime de l'attaque d'un de ses navires, le *Saint-Michel*, le 27 octobre 1717, sur la côte nord de Saint-Domingue, l'armateur Montaudouin apprend la capture de *La Concorde*, le 28 novembre, au sud de la Martinique. Il se plaint de ce que le gouverneur n'a pas envoyé le vaisseau de guerre stationnaire au secours de son navire, et en rendra responsables les autorités locales.

Chacune des îles françaises des Antilles est administrée par un gouverneur, lui-même dépendant d'un gouverneur général siégeant à Petit-Goâve pour les îles Sous-le-Vent et à Fort-Royal de la Martinique (aujourd'hui Fort-de-France) pour les îles du Vent (Martinique, Guadeloupe et dépendances). Or, lorsque survient l'attaque de *La Concorde*, la Martinique est aux prises avec une révolte qui étouffe considérablement le système défensif que l'île peut opposer aux forbans. Cette révolte, connue sous le nom du « Gaoulé du Diamant », avait éclaté à la suite de la capture de navires étrangers introduisant des marchandises dans la colonie, au mépris de la réglementation de l'Exclusif qui réservait à la France le commerce avec ses îles.

Afin de maintenir le calme et l'ordre, le gouverneur général de Feuquières conserve en rade de Fort-Royal le vaisseau *La Valeur*, commandant La Rochalas, et refuse qu'il soit envoyé à la poursuite des pirates en général et de Teach en particulier, d'où l'impunité dont bénéficient les forbans durant toute l'année 1717.

Dans une lettre écrite à Fort-Royal de la Martinique le 8 novembre 1717, le gouverneur informe le secrétaire d'État que : « [...] M. de La Rochalas et moi agissons de concert et le ferons jusqu'à l'arrivée de l'escadre, n'avons pas jugé à propos d'envoyer *La Valeur* croiser contre les forbans et pour s'opposer au commerce étranger, à cause de l'incertitude présente de ce qui peut arriver aux îles [...] »⁷.

Le 24 janvier 1718, dans une délibération du conseil de Marine concernant la côte française de Saint-Domingue, on n'évoque pas la capture de *La Concorde*, survenue aux abords de la Martinique, mais celle d'un autre navire de Montaudouin, le *Saint-Michel* :

« Les forbans de la côte Saint-Domingue ont encore pris le vaisseau le *Saint Michel* de Nantes appartenant au sieur de Montaudouin et en ont pillé deux de Bordeaux. Ils ruineront absolument le commerce des îles et on n'osera plus y envoyer si on n'y met ordre. Les forbans se fortifient tous les jours de plus en plus. Ledit sieur Montaudouin perd à lui seul depuis six mois cinquante à soixante mille écus. Comme des 120 vaisseaux qui ont été armés cette année à Nantes, il y en a le tiers à ce négociant, cette ville perdrait tout s'il quittait ce commerce comme il l'assure si on ne met pas ordre à détruire ces forbans⁸. »

Il faudra attendre le début du mois de février suivant pour que *La Valeur* quitte son mouillage et parte à la poursuite des pirates. On peut lire ainsi dans les correspondances du gouverneur Feuquières que c'est la présence de deux navires de guerre anglais mouillés à Fort-Royal (la France et l'Angleterre étaient alors en paix) qui incite M. de La Rochallas, commandant de *La Valeur*, à partir avec eux à la poursuite des pirates, en direction des îles de Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Cariacou, les Grenadines, Tobago⁹. »

On verra plus loin qu'à cette époque Teach n'est pas dans les Petites Antilles, mais se trouve vraisemblablement à New Providence où il procède au carénage de *La Concorde* qui va devenir ainsi la *Queen Anne's Revenge*.

Cette carence des forces navales de la colonie laissera donc le champ libre aux forbans, ce qui expliquera quelques mois plus tard la colère de Montaudouin à l'annonce de la capture de son navire *La Concorde* par Edward Teach, colère dont une correspondance de Feuquières nous donne les échos le 12 mai 1718.

Feuquières se défend en disant que la nouvelle de la capture de *La Concorde* n'est parvenue à la Martinique que quatre jours après l'événement, que le capitaine de *La Valeur* ignorait où se trouvaient les pirates et que, surtout, son navire était indispensable à la Martinique, compte tenu des mouvements séditieux qui s'y déroulaient. Il ajoute enfin que M. Montaudouin, quelle que soit son

importance comme armateur, n'a pas à exiger qu'un navire de Sa Majesté soit à son service.

[1](#) ADLA 120 J 335 f° 81 & s. ADLA B 4576 f° 118.

[2](#) ADLA 120 J 336 f° 335 ; AN Col C 9A 12 : AN Col F3 94.

[3](#) ADLA 120 J 337 f° 53. Voir annexe III.

[4](#) ADLA B 4578 f° 56v

[5](#) AN Col C 8A 22 f° 447 (annexe IV) et AN Col C8A 23 f°39 (annexe V).

[6](#) ADLA B 4578 f° 56v (annexe IX) et ADLA B 4578 f° 90v (annexe X).

[7](#) AN marine B1 29 f° 001.

[8](#) AN Col C8A 25 f° 49.

[9](#) AN Col C8A 24 f° 150. Voir annexe XII.

ÉPILOGUE

En matière de conclusion, il faut préciser que l'affaire de la capture de *La Concorde*, loin d'être un cas isolé, va être la première d'une longue série d'attaques de navires négriers nantais, et, à partir de 1718, les agressions de forbans vont avoir pour cadre les côtes occidentales d'Afrique. En effet, lorsque Woodes Rogers est nommé gouverneur des Bahamas avec pour mission l'éradication de la piraterie, New Providence perd son statut d'île refuge pour les pirates. Certains d'entre eux acceptent le pardon du roi d'Angleterre sous la condition d'abandonner la piraterie, mais d'autres vont quitter les eaux nord-américaines pour passer dans le golfe de Guinée puis dans l'océan Indien et poursuivre l'aventure.

C'est ainsi qu'à la suite de *La Concorde*, capturée par Barbe-Noire le 28 novembre 1717, six autres navires négriers appartenant à l'armateur nantais René Montaudouin vont, au cours des mois suivants, être les victimes de forbans le long des côtes africaines.

L'*Elisabeth*, 80 tonneaux, capitaine François Nègre, est prise par des pirates au large du cap des Trois-Pointes sur les côtes de l'actuel Ghana et retenu par eux du 10 au 12 juin 1719¹.

Le 22 juin, c'est au tour du *Victorieux*, 250 tonneaux, capitaine Guillaume Hays, d'être attaqué devant le comptoir de Juda. Son assaillant avait déjà capturé trois navires portugais, un navire anglais et un navire français du port de La Rochelle. Le Nantais réussit à s'échapper, mais, le 7 octobre, près de l'île d'Annobon, il est à nouveau arraisonné. Les forbans lui enlèvent une centaine de captifs avant de le laisser repartir².

Le 12 août 1719, l'*Union*, 130 tonneaux, capitaine Jacques Nadreau, est capturé à Juda³.

À la fin du mois de septembre 1719, l'*Heureux Aventurier*, 80

tonneaux, capitaine Jacques Hego, est capturé au large de la Mine, dans l'actuel Ghana⁴.

Le 30 novembre, l'*Affriquain*, parti de Nantes le 22 mars sous le commandement de l'ancien capitaine de *La Concorde*, Pierre Dosset, est capturé au départ de l'île du Prince par le pirate Thomas Cocklyn, associé du célèbre La Buse. L'équipage du négrier est alors décimé par les fièvres tropicales et le scorbut, maladies dont vont mourir le capitaine Pierre Dosset ainsi que son second Joulin. Le navire est totalement pillé, et le rapport de mer déposé au retour au greffe de l'amirauté de Nantes contient, ce qui est exceptionnel, un inventaire complet du pillage :

« Il lui pille ses vivres, dix-huit canons, soixante fusils, une espingole, dix-sept pistolets, trente-trois espontons, six sabres, deux paquets de baguettes, mille trois cents gargousses de fusil, dix-huit livres de balles, cinq cents pierres de fusil, quatre voiles majeures, dix-huit milliers de cordages de différentes grosseurs, le tout neuf. Trente-six barils de viande, vingt barils de farine, neuf grosses barriques d'eau-de-vie, neuf barils de vin, cinq barillons de beurre, dix milliers de biscuits, une barrique de vin aigre, quarante livres de fil de voile, deux “ pincés-mailles ” (sic), deux quarts de brai, une barrique de “ ky ” (sic), cinq caisses de chandelle, un baril de fer-blanc, le grand fanal de poupe, deux porte-voix, les pavillons français et étrangers, une ligne de sonde, six cuillères et six fourchettes d'argent, dix-huit plats et six douzaines d'assiettes d'étain, deux douzaines de nappes, dix douzaines de serviettes, six chandeliers de cuivre et l'émouchet, quinze flacons d'huile d'olive, douze pains de fromage, plusieurs épiceries et rafraîchissements, vingt et un cochons, dix-huit cabris, cent poules, dix grosses bouteilles de vin, le coffre du chirurgien, les instruments, les palans, et affûts des dits canons, bragues et plaques, plaques de plomb, soixante balles de canon de six livres, cinquante-cinq balles

ramées, dix-sept poulies, un garde-feux, vingt écouvillons, quatre cuillères, soixante livres de balles à fusil, cent cinquante gargousses de poudre à canon, cinquante-quatre grenades, quatre douzaines de parchemins, dix mains de papier gargousse, vingt-cinq poudres fines, deux rouleaux de plomb, cinq mannes de clous, tous les ustensiles du tonnelier, plus la cargaison et toutes les hardes et effets. »

Libéré après ce pillage, le navire poursuit sa route sous le commandement du premier lieutenant Vince et arrive au Cap Français le 27 août 1720 avec 66 morts sur les 95 hommes d'équipage, et 91 morts sur les 126 captifs⁵.

Enfin, en mars 1721, un autre membre de la famille Dosset, François, le frère de Pierre, lui aussi au service de Montaudouin, capitaine du négrier l'*Excellent*, est sur la route du retour vers Nantes lorsqu'il est pris à l'abordage, en plein Atlantique, par un navire arborant le traditionnel pavillon noir. L'équipage est mis hors de combat et le capitaine est attaché sur un canon et fouetté jusqu'à ce qu'il indique la cachette de l'or et des espèces monnayées, soit 12 livres de poudre d'or, 1 500 livres en piastres, 100 pistoles et 750 livres.

¹ ADLA B 4579 f° 92 ; ADLA B 4580 f° 120 & s. ; AN Col C8A 23 ; AN marine B3 268.

² ADLA B 4579 f° 63|68v.

³ ADLA B 4580 f° 5|6v.

⁴ ADLA B 4579 f° 79|81.

⁵ ADLA B 4580 f° 72v-76v. Cité par Jean-Pierre Moreau, *Pirates au jour le jour*, Tallandier, 2009, p. 108.

ANNEXES

ANNEXE I :

LES CONSTRUCTIONS NAVALES

À NANTES AU DÉBUT DU XVIII^E SIÈCLE

Si *La Concorde* a été construite sur les chantiers de la Fosse, on n'en possède néanmoins pas les plans, mais on peut déduire ses caractéristiques en se référant à d'autres navires du même tonnage et du même type lancés à Nantes dans les premières années du XVIII^e siècle.

1706 - Construction du Jules Caesar

En 1706, un maître charpentier de la Fosse, Rialland, a la charge de la construction du *Jules César*¹, une frégate corsaire pour le compte des armateurs d'Havelooze et Martin. Nous avons pour ce navire, une frégate « à cul carré » de 280 tonneaux, armée de 24 canons, pratiquement identique à *La Concorde*, un descriptif précis :

« (...) 70 pieds et 1/2 de quille... 24 pieds de large, de franc-bord à franc-bord... 9 pieds de cale sous barrots... 10 pieds autour de son panneau...

(...) Le navire est percé de 28 sabords, à savoir : 8 entre les ponts, depuis le grand mât... et 20... 2 dans la sainte-barbe battant en retraite... 2 dans la chambre...

La chambre du château a 5 pieds et demi de hauteur. Il y aura aussi 2 portes en avant qui pourront servir pour les canons de chasse...

(...) Le vaisseau est bien frégaté, sur le modèle des bermudiens, nouvelle fabrique anglaise, sans y trouver rien à dire que c'est une construction bien jolie...

(...) Je Julien Rialland certifie et confesse avoir vendu à MM. d'Havelooze et Jean-Baptiste Martin, marchands en

cette ville, mon navire présentement sur le chantier de la Fosse à Nantes suivant les conditions ci-dessus et mettre ledit navire dans l'eau dans un mois de ce jour pour la somme de 8 000 livres tournois payables après la livraison du navire.

Comme ledit Rialland dit ne savoir écrire, a fait signer sa fille Jeanne Rialland pour lui. »

1710 - Construction du Content

En date du 31 mai 1710², il est fait état de la construction sur les chantiers de la Fosse à Nantes d'une frégate de 250 tonneaux ou environ et armée de 28 canons, du nom du *Content*. Elle est armée pour la course, et René Montaudouin en est un des principaux intéressés. Le constructeur du *Content* est le sieur Verrin, maître charpentier, qui a déjà eu sur ses chantiers de la Fosse un certain nombre de navires corsaires. En 1704, il a construit le *Surprenant*³, l'année suivante, c'est la *Joye* qui sort de ses chantiers⁴, pour le compte de l'armateur Thiercelin, ainsi que le *Duc de Bretagne*, pour le compte de René et Jacques Montaudouin. En 1706, c'est encore lui qui a bâti le *Luzancay*.

1726^m1735 - Le constructeur Arnou

Les archives départementales de Loire-Atlantique conservent également les plans de deux navires construits en 1726 par un des maîtres charpentiers de la Fosse, le sieur Arnou. Ces plans, bien que succincts, donnent une idée de la silhouette que devait avoir *La Concorde*.⁵

L'Achille présente les caractéristiques suivantes :

- Longueur hors-tout 81 pieds.
- Longueur de quille 77 pieds.
- Largeur 22 pieds.
- Creux 9 pieds.
- Tonnage 245 tonneaux.

Dans un mémoire intitulé *État de ce que doit occuper d'eau les navires depuis 22 tonneaux jusqu'à 350 et la façon que l'on construit depuis cinq à six années*, ce même constructeur nous fournit le tableau comparatif suivant :

Longueur de quille	Tirant d'eau à vide	Tirant d'eau en charge	Chargement au tonneau
34 pieds	3 pieds	6 pieds	22 tonneaux
38	4	7	40
45	5	8	60
48	6	9	80
50	6 ½	10 ½	100
55	6 ¾	11	120
60	7	11 ¼	150
66	7 ½	11 ¾	170
70	8	13	200
74	8 ½	13 ½	250
76	8 ¾	14	280
80	9	14 ½	300
82	9 ¼	15	350

Le mémoire comprend le croquis d'une frégate avec la légende suivante :

« Par l'élévation d'une frégate de 60 pieds de quille, M. Arnou, maître constructeur à Nantes qui la faite dit avoir donné une

démonstration certaine de trouver le tirant d'eau des vaisseaux de différentes grandeurs à vide ou chargés sans lesquelles observations il assure qu'on ne peut réussir que par hasard à bien asseoir un navire sur l'eau... »

1735 - Construction du Maréchal de Coigny

Un autre document, provenant de la même cote des archives départementales de Loire-Atlantique, nous fournit un ensemble de détails extrêmement précis sur la construction d'un autre navire assez semblable à *La Concorde*. Il s'agit du devis du *Maréchal de Coigny*, construit en 1735 par Nicolas Arnou pour le compte de la veuve de René Montaudouin, soit quatre années après la mort de celui-ci.

Les proportions de ce navire sont les suivantes :

- Longueur de quille 80 pieds.
- Largeur 26 pieds, 8 pouces.
- Creux 11 pieds.

Ce document nous indique notamment l'échantillonnage des bois des différentes parties du navire, échantillonnage qui peut être comparé aux travaux faits sur l'épave de la *Queen Anne's Revenge*, travaux analysés dans un article de David D. Moore⁶. Il nous fournit également d'intéressants renseignements sur l'aspect et les aménagements intérieurs d'un navire de commerce des premières années du XVIII^e siècle :

« (...) Toute la menuiserie comme il est dit, savoir : lambrisser la grande chambre, les murailles et plafonds, cloisons, un buffet, une table à manger avec un tiroir, volets, châssis avec un banc derrière les portes pour entrer dans les bouteilles ; les cinq échelles, deux passavants au gaillard derrière un habitacle. La dunette sera en trois appartements, savoir un lit à chaque chambre, une garde robe dans la chambre du conseil, un banc derrière, lambrisser les murailles, tous vitrages nécessaires, peindre le navire à fond noir, les lisses de jaune

relevé de massicot, les murailles en rouge, chambres et dunettes d'un gris perlé, un filet de vermillon sur toutes les moulures, cadènes de haubans, cale, haubans, crocs aux sabords (...). »

ANNEXE II :
LISTE DES DÉSERTEURS ET DES MORTS DE
L'EXPÉDITION CORSAIRE DE LA CONCORDE
ADLA B 4575 f° 23v & s

Liste des déserteurs de l'équipage de La Concorde
de Nantes

Etienne Montigny, de Paimbœuf,
aide pilote, déserté à Jacmel le 22 avril 1711.

Paul Jan, du Pouliguen,
contremaître, le 26 février 1711.

Jean Bertaud, de Piriac,
déserté à Brest le 4 août 1710, au commencement du voyage.

Paul Dubois, de Guémené,
capitaine d'armes, déserté à Jacmel le 22 avril.

François Berac, de Martigues,
matelots, déserté à la Grenade le sixième février.

Jean Clément, de Dunkerque, déserté au Cul-de-Sac le 14 juin.

Guillaume Jean, de Brest, matelot, au Petit-Goave, le 20 mai.

Nicolas Chapron, de Noirmoutier,
matelot, à St Louis le 22 février.

François Peken, de Dunkerque,
matelot, à la Grenade le 6 dudit mois de février.

Jean Granier, du Cap Breton,
matelot, à la Grenade, ledit jour 6 février.

Joseph Rodriguez, de La Corogne,
maître de canot, audit lieu le même jour.

Charles Fardeau, de Saint-Nazaire,
matelot, à Saint-Louis, le 15 dudit mois de février.

Pierre Pentoisseaux, du Croisic,
matelot, à ladite Grenade, le 6 février.

Gildas Lescuyer, d'Assérac,
matelot volontaire, au Cul-de-sac à Saint-Domingue,
le 15 juin. Angus Glissemann, de Bremen, trompette à ladite
Grenade, le 6 février.

Jacques Maillard, de la Martinique,
demeurant au Croisic, capitaine de matelots, au même lieu.

Etienne Baptiste, de la ...,
contremaître, au Cul-de-Sac, le 22 juin.

Michel Mornay, de Lorient,
à La Grenade, le 6 février.

André Lombard, de Gennes,
matelot,
audit lieu, le même jour.

Jérôme de Sestre, de Saint Thomas,
nègre, à la Grenade, le 6^e jour de février.

Jacques Berier, de Biliers,
matelot, audit lieu le même jour.

Jean-Baptiste Gêneur, du Havre,
volontaire, au Cul-de-Sac, le 4 dudit mois de juin.

Jean-Pierre le Broisic, de Brest,
mousse, à la petite rivière de Léogane le 28 juillet.

Jean-Baptiste Bertrand, cuisinier,
à ladite Grenade, le 3^e jour de février.

Jean Ricordeau, du Migron, audit lieu le même jour.

Dominique Bodinier, de Saumur,
second capitaine d'armes, au Port-Louis, le 2 août 1710.

Jean Thébaud, de Saint-Nazaire,
mousse, à Saint-Louis, le 10 février dernier.

Jacques Besnier, de Saint-Nicolas, le 28 octobre dernier.

Suivent les noms des morts

Le sieur Gilles Guyton, de Nantes,
lieutenant sur *La Concorde*, mort le 11 janvier.

Le sieur Charles Pinaud, du ...
en Poitou, chirurgien major, le 1^{er} du mois de janvier dernier.

Le sieur Français Glotin, de Montoire,
second chirurgien, mort le 24 septembre 1710.

Joseph Guiboux, de Saint-Nicolas de Hautes,
premier pilote, le 18 juin dernier.

Chartes Villes, de L...,
second-capitaine, le 24 mars dernier.

Jean Boumard, de Ça..., matelot,
le 1^{er} septembre 1710.

Pierre Germain, de La Rochelle,
matelot, le 1^{er} avril dernier.

François Garcia, de Port en ...,
matelot, le 11 janvier dernier.

Pierre Fernand, dudit lieu, matelot, le 6 mars dernier.

Charles Bernard, de Saint-Nazaire, le 3 août dernier.

T. Le Gac, du Croisic.

François Loyer, dudit lieu,
matelot, mort le 10 janvier dernier.

Louis Gugeaud, de Piriac, le 18 août 1710. Julien Emery, dudit lieu,
le 26 mars.

Julien Denis, dudit lieu, le 8 août 1710.

Le Foussier, dudit lieu, aussi matelot, le 22 août.

François Le Roux, dudit lieu, matelot, le 28 janvier.

Jean Moreau, de Mesquer, le 13 août 1710.

Gilles Pitre, de Dunkerque, le 23 août.

Joseph Delisson, de Paimbœuf, le 30 décembre 1710.

Pierre Coignard, de Nantes, le 11 septembre 1710.

René Babant, dit François Robert, le 30 juin.

Jean Brateau, volontaire, le 1^{er} janvier.

Jean Thibaud, de Guérande, le 9 août.

Claude Riou, de Brest, armurier, le 11 janvier.

Pierre Duchenay, volontaire, le 8 janvier.

Jacques Chartrain, de Paris,
volontaire, mort à l'hôpital de Lessin (?) le 2 mai dernier.

Jean Duval, de Paimbœuf, pilote, le 5 octobre.

Pierre Van Xon, fils, de Dunkerque, le 9 octobre.

Que ledit Guiton avait pour 546 livres 6 sols de hardes ; ledit Denis, 1 366 livres, 18 sols ; ledit Glottin, 136 livres, 18 sols ; ledit Guiboux, 39 livres ; Ledit Boumard, 31 livres, 19 sols ; ledit Gaumard, 16 livres, 5 sols ; Jean Hivert n'a rien ; que le père dudit François Le Roux s'est chargé de ses hardes ; que les hardes dudit Pitre de Dunkerque ont été jetées à la mer, étant pourries ; que ledit Pelisson avait pour 3 livres, 18 sols ; ledit Coignard, 46 livres, 18 sols, 6 deniers ; que les hardes de Jean Duval sont restées à bord, attendu que personne ne les a voulu acheter.

C'est son rapport qu'il a affirmé véritable et
lecture lui faite y persiste.

ANNEXE III :
24 MARS 1717, RÔLE D'ARMEMENT
DE LA CONCORDE, VOYAGE DE 1717
ADLA 120 J 337 f° 53

9 mars 1717 La Concorde

Parti de la rivière le 24 mars 1717, pris par les forbans le 28 novembre. Arrivé à la Martinique le 7 décembre.

Arrivé en France le 10 octobre.

Voir déclaration du capitaine du 13 octobre 1718.

Rôle d'équipage du navire *La Concorde* de Nantes, du port de 200 tonneaux, appartenant au sieur René Montaudouin, armé de 14 canons, pour aller à la côte de Guinée et aux îles françaises de l'Amérique.

Solde mensuelle

OFFICIERS-MAJORS		
CAPITAINE		
100 £	De retour	Pierre Dosset, de Nantes
SECOND CAPITAINE		
80 £	De retour	Charles Baudin, de Bour...
LIEUTENANT		
60 £	De retour et passé sur le ... de La Rochelle	François Emaud, de La Bernerie
ENSEIGNES		
40 £	Mort le 20 octobre 1717	Pierre Sauquier, d'Audierne
30 £	Mort, le 5 décembre 1717	Joseph Dupuy, d'Olonne
AUMÔNIER		
30 £	De retour sur le navire le Maréchal d'Estrées	M. Claude Le Cam, prêtre, de Musillac
CHIRURGIEN		
50 £	De retour à Nantes et passé sur un vaisseau anglais	Jean Dubert, d'Arzal,

Solde mensuelle

OFFICIERS MARINIERS		
MAÎTRE		
40 £	De retour et passé de la Martinique à Nantes sur le Soleil de Nantes	Laurent Poussé, de Gennes
PILOTES		
35 £	De retour à Nantes et passé sur un vaisseau anglais	Charles Duval, de Lorient
15 £	De retour et passé de la Martinique sur le Bel Espoir, de La Rochelle	Pierre Sagory, de Saint-Nicolas
		Charles Raguideau, de Nantes
25 £	Revenu sur ...	Pierre Emery, de Piriac
15 £	Mort le 18 octobre 1717	Louis d'Espinasse, de Nantes
CONTREMAÎTRE		
24 £		Jean Goué, de Saint-Nicolas
CANONNIER		
33 £		Jean Gibouleau, de Paimbœuf

Solde mensuelle

CHARPENTIER		
50 £	De retour	Esprit Perrin, du Pellerin
40 £	Pris par force par les forbans	René Duval, de Saint-Léonard
DÉPENSIER		
25 £	Embarqué sur l’Affriquain	François de Fumelle, de Sainte-Croix
AIDES CHIRURGIENS		
30 £	Pris par force par les forbans	Marc Bourgneuf, du Pont de pierre.
MATELOTS		
21 £	S’est rendu forban de bonne volonté	Nicolas Pomrneraye, de Dinan
20 £	Payé et congédié à la Martinique	François Lemarquis, Dudit
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Michel Hervé, Dudit
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Thomas Guillaume, Dudit
20 £	Mort le 13 septembre 1717	Jean Coupard, de Saint-Malo
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Dominique Demis, Indien, du Cullion
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Georges Bineau, de Chypre

Solde mensuelle

20 £	Payé et congédié à la Martinique	Mathurin Estan, de Lorient
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Léonard Giraudais, de Saint-Nicolas
16 £	Mort le 23 juin 1717.	Pierre Peron, de Plougastel
22 £	Payé et congédié à la Martinique	Maurice, de Saint-Nicolas
18 £	Embarqué sur la Providence de Nantes	Étienne Faverau, de L'île d'Yeu
16 £	Mort le 12 septembre 1717	François Mestier, de St Germain En Poitou Boulangier.
19 £	Mort, le 17 avril 1717	Jean Mourel, de Marseille
25 £	Pris par force par les forbans	Jean Puloin, de Paimbœuf, Calfat
20 £	Mort le 1er octobre 1717	Jacques Caret, de Port-Louis
12 £	Payé et congédié à la Martinique	Pierre Perré, de St Nicolas, Tonnelier
18 £	Payé et congédié à la Martinique	Noël Cayau, de Marseille
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Richard Robin, de Dunkerque
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Michel Mandin, de Lorient

Solde mensuelle

18 £	Rendu de bonne volonté avec les forbans	François Drouet d'angoulême
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Nicolas Hue, de Cherbourg
18 £	Trompette, payé et congédié à la Martinique	Philippe Charles, du Pont D'arche
18 £	Mort le 29 octobre 1717	Pierre Lemoine, de St-Julien-de-Concelles
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Paul Charias, de La Rochelle
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Jean Daniel, Dudit
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Tanguy Le Saulx, de Brest
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Yves Rolland, de l'île d'Ars
18 £	Payé et congédié à la Martinique	Vincent Fraval, Dudit
19 £	Mort le 22 septembre 1717.	Guenolé Queiarc, de
18 £	Payé et congédié à la Martinique	Pierre Chauvet, de Marennes
18 £	Retenu par force par les forbans.	Georges Bardeau, de Nantes
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Louis Colas, de Quimper

Solde mensuelle

18 £	Embarqué sur la Providence de Nantes	André Lejeune, d'Ostende
20 £	Payé et congédié à la Martinique	Joseph Le Grau, de Port-Louis
21 £	Mort le 16 octobre 1717	François Lombard, Dudit
14 £	Mort le 26 septembre 1717	Jacques Gautier, de St-Nicolas
10 £	Payé et congédié	Jean Gobin, du Pellerin
20 £	Mort le 12 juillet 1717	Pierre Lambert, d'Ostende
20 £	Payé et congédié	Jacques Eden, de Dunkerque
20 £	Payé et congédié	Jean Bars, d'Amsterdam
16 £	Pris par force par les forbans	Guillaume Creuzet, de Nantes
15 £	N'a pas embarqué	André Gaillard, de
18 £	Mort le 29 août 1717	Jacques Boucard, de Paimbœuf
21 £	Payé et congédié	Jacques Mecaut, de Luçon
10 £	Payé et congédié	Pierre Laroche, de Boursefranc
18 £	Payé et congédié	Joseph Alabard, nègre de Juda

Solde mensuelle

COMMIS		
30 £	De retour avec le Maréchal d'Estrées	François Martin, de Nantes
VOLONTAIRES		
15 £	Payé et congédié	Jean Hervouet, de Nantes
12 £	Payé et congédié	Louis Dier, de Sainte-Anne
10 £	Mort, le 23 août 1717	Fleury Dousset, de Bourgneuf
8 £	Rendu de bonne volonté avec les forbans	Julien Joseph, de Pornic
5 £	Idem, Prendre son signalement	Louis Arot, de Sainte-Croix

Je soussigné, Pierre Dosset, du lieu de Nantes, capitaine du navire *La Concorde* de Nantes, déclare que M. ... Commissaire de la marine aux Classes m'a remis six officiers majors, douze officiers marinières, quarante-sept matelots, deux volontaires et trois mousmes dénommés au présent rôle pour le voyage que je dois faire à la côte de Guinée et îles françaises d'Amérique dont je promets de faire bon et fidèle compte Dieu aidant dans les derniers jours du mois de décembre 1717 selon les termes du congé qui m'a été accordé.

Je promets de plus de ne recevoir aucune autre personne dans mon bord que ceux dénommés audit rôle, ni de faire

dans ce port aucun changement dans ledit équipage sous quelque prétexte que ce soit sans permission du bureau des armements de la marine de Nantes. Je promets en outre de fournir audit équipage pendant toute la durée du voyage les rations de vivres en quantité et qualité réglées par les ordonnances de la Marine. Me soumettant en cas qu'elles ne soient point fournies en entier, d'en rendre compte pour leur être payée en argent par l'armateur en conformité aux règlements du Roi

Fait à Nantes le 8 mars 1717.

Signé Pierre Dosset

Je soussigné armateur du susdit navire me rends caution à l'exécution des faits ci-dessus Signé De Lambretière Montaudouin

Armuriers

Jean Jacques Retenu de force par les forbans. Claude Dehaye. D°

ANNEXE IV :
10 DÉCEMBRE 1717.
ARRIVÉE D'UN BATEAU
COMMANDÉ PAR PIERRE DOSSET
AN Col C8A 22 (1717) f° 447-449

Martinique. Correspondances à l'arrivée Intendant Mesnier. 10 décembre 1717.

[...] Le 7 de ce mois est aussi arrivé ici un bateau commandé par le capitaine Pierre Dosset de Nantes avec 246 nègres, négresses,

négrillons et négrières. Ce capitaine était parti de Nantes le 12 avril dernier commandant le navire *La Concorde* pour aller traiter des nègres à la côte de Guinée où il était arrivé le 8 juillet et, après avoir traité 516 pièces de nègres en était parti le 2 octobre pour faire son retour en cette île.

Mais, le 28 novembre dernier, étant à 60 lieues d'ici par les 14 degrés 27 minutes de latitude nord, ayant été attaqué par deux bateaux forbans anglais, l'un de 12 et l'autre de 8 canons armés de 250 hommes commandés par Edouard Titcher anglais, fut enlevé par ces forbans avec 455 nègres qui lui restaient qui firent dégrader (sic) ledit Dosset avec son équipage aux Grenadines sur l'île de Becoya, proche de la Grenade, excepté 14 hommes en ayant retenu par force 10 et les 4 autres ayant pris parti de bonne volonté avec les forbans qui ont donné audit Dosset le bateau dans lequel il est arrivé ici, lesdits 246 nègres et une autre partie de nègres dont il ne sait pas le nombre qu'il a laissé en ladite île Becoya avec une partie de son équipage n'ayant pu les faire contenir dans ce bateau sans risquer d'en perdre beaucoup et lesquels il va chercher dans le même bateau au moyen d'un passeport que M. de Feuquières lui a fait expédier et d'un rôle d'équipage qu'il lui a aussi donné pour ledit bateau.

Le capitaine Dosset prétend que ces forbans ont donné 25 de ses nègres à un petit bateau de cette île qu'ils avaient pris et pillé et qu'ils ont relâché.

Ledit capitaine Dosset fera sans doute ses diligences pour demander la restitution de ces 25 nègres.

J'ai l'honneur d'envoyer ci-joint au Conseil la déclaration qu'a faite ledit capitaine Dosset au greffe de cette île en y arrivant. Des maîtres de barques qui font le commerce d'ici à la Grenade ont rapporté aussi avoir vu ledit vaisseau *La Concorde* dans une baie de l'île Saint-Vincent et qu'ils y auraient brûlé un navire et un bateau dont les fonds étaient encore sur l'eau. Ces mêmes bateaux ont eu la chasse par ces forbans dont ils ont réchappé en faveur des calmes et de leurs avirons.

Ce qui fera connaître au Conseil la nécessité qu'il y aurait que le Roi voulût bien envoyer en ces mers-ci deux bonnes frégates bien armées et fines de voiles [...]

ANNEXE V :
10 DÉCEMBRE 1717.
AFFAIRE DU CAPITAINE DOSSET
AN Col C8A 23 (1717) f° 39

Martinique. Correspondances à l'arrivée.
Gouverneur M. de Fauquières M. de Pas de
Fauquières Au Fort-Royal de la Martinique, le 10 de
décembre 1717.

[...] Le sieur Dosset, capitaine du navire de Nantes, *La Concorde*, parti de France le 12 avril dernier pour aller traiter des nègres en Guinée, arriva à Juda le 8 juillet et en partit le 2 octobre suivant avec une cargaison de cinq cent seize nègres à dessein de venir à la Martinique.

Mais le 28 novembre à soixante lieues de terre par les quatorze degrés et vingt-sept minutes de latitude nord ayant été attaqué par deux bateaux forbans anglais armés de deux cent cinquante hommes, l'un de 12 canons l'autre de 8 et tous les deux commandés par Edouard Titcher anglais. Ces forbans se sont emparés de ce navire ainsi que de la cargaison et le premier de décembre ont dégradé aux Grenadines sur l'île Becouya³²⁷, proche de la Grenade, le sieur Dosset et son équipage excepté 14 hommes dont 10 par force, les 4 autres s'étant rendus forbans de bonne volonté.

Avant de partir de Becouya les forbans relâchèrent au capitaine Dosset un de leurs deux bateaux avec environ deux cent cinquante nègres ou négresses et deux ou trois tonneaux de fèves.

Deux jours auparavant un des deux bateaux forbans, étant allé croiser sur l'île de Saint-Vincent, y prit le bateau du sieur Henri Saint Amour, capitaine d'une compagnie dans le régiment de milices de Collait. Ce bateau était commandé par le fils dudit sieur Henri Saint Amour et lui fut rendu par les forbans au moyen d'un cochon, de quelques volailles et plusieurs régimes de figues et de bananes qu'il leur donna.

Dosset a ajouté avoir appris du capitaine forban qu'outre le bateau restitué au fils de Saint Amour, il lui aurait aussi donné vingt-cinq nègres. J'aurai soin d'éclaircir cette affaire, et si la donation se trouve réelle et véritable, je ferai restituer les vingt-cinq nègres au capitaine négrier.

Quoique Dosset m'ait rapporté qu'il avait vu partir le bateau et le navire forbans et qu'ils faisaient route au nord, il y a apparence qu'ils sont revenus aux Grenadines, puisque le six de ce mois un bateau venant de la Grenade et passant à Layou, baie de Saint-Vincent, y fut chassé par une pirogue de vingt-cinq hommes que les forbans lui envoyèrent, et ensuite par le bateau de ces mêmes forbans.

Le lendemain, un autre bateau de cette île venant aussi de la Grenade fut également chassé devant Saint-Vincent à l'endroit appelé la Roche Percée et aurait infailliblement été pris, si dans le plein calme où il se trouva ainsi que les forbans, il ne s'était servi de ses avirons pour les éviter promptement.

Ces deux maîtres de bateaux m'ont assuré que le navire et le bateau forban étaient les mêmes qui avaient pris Dosset et que depuis ils auraient fait sans doute quelques autres prises puisque passant devant Saint-Vincent ils auraient vu un bateau et un navire tout en feu et qu'à l'éperon du navire brûlant ils auraient remarqué des figures qui faisaient croire que c'était le *Dauphin* appartenant au sieur Simon, marchand de Saint-Pierre, qui l'attendait d'un jour à l'autre.

Suivant le rapport de Dosset et des deux maîtres de bateau, il paraît que ces forbans ont armé à la Vermude⁸ et qu'ils ne se contenteront pas du mal qu'ils ont déjà fait.

Et de là je prendrai l'occasion de représenter au Conseil de quelle utilité il est d'avoir toujours deux frégates bien armées, tant pour nettoyer ces mers et rendre la navigation libre, que pour empêcher le commerce étranger qu'on aura de la peine à détruire sans cela.

Il y a quelque temps que le sieur Hums, capitaine commandant le *Scarborough*, vaisseau du Roi d'Angleterre et garde-côte des îles anglaises, vint ici s'informer si on y avait nouvelle de quelques forbans, mais il y a apparence qu'il cherchait moins ces pirates que de faire du commerce étranger, puisqu'il m'est revenu que à ce dernier sujet il était resté longtemps à Sainte-Alouzie³⁴. [...]

ANNEXE VI :
21 DÉCEMBRE 1717.
DÉSORDRES CAUSÉS PAR LES FORBANS
AN Col C8A 23 (1717) f° 47¹55

Martinique. Correspondances à l'arrivée. M. de Pas de Feuquières. Au Fort-Royal de la Martinique, le 21 de décembre 1717.

Le 10 de ce mois j'ai eu l'honneur d'informer le Conseil des désordres causés dans ces mers par les forbans. J'ai su depuis à qui étaient le navire et le bateau, que deux maîtres de barque venant de la Grenade m'avaient rapporté avoir vu en feu devant Saint-Vincent à l'endroit appelé Layou³⁴.

Le bateau appartenait au sieur Simon, marchand au bourg St-Pierre de cette île et le navire à un marchand anglais.

Voici ce que j'ai appris touchant ces deux bâtiments par la déposition de Pierre Raimond Olivier, maître du bateau brûlé du sieur Simon.

Le 4 de ce mois, Olivier étant mouillé à St-Vincent pour y faire du bois à brûler, un bateau forban et son canot armé de dix hommes l'attaquèrent à une anse de ladite île appelée Mayougany et obligèrent lui Olivier et son équipage composé de douze hommes, lui compris d'abandonner son bateau et de se réfugier à terre, d'où après s'être battu pendant quelque temps et avoir tué deux forbans, ils se sauvèrent dans les bois.

Une demi-heure auparavant le navire corsaire fit prendre un vaisseau anglais mouillé à Layou, autre anse de Saint-Vincent et obligea le capitaine qui avait envoyé son équipage à terre avec tout son argent d'aller lui quatrième à son bord. Là, à force de coups et en le menaçant de le faire pendre, il le contraignit d'envoyer chercher son trésor qui consistait en six mille livres sterling et ensuite de le lui remettre s'il voulait se garantir de la mort.

Il y a apparence que ce capitaine anglais avait tiré cette somme considérable de la traite qu'il avait faite à Saint-Vincent, sans doute avec les Français qui y vont naviguer sous prétexte d'aller à la pêche, peut-être aussi sans passeport.

On n'a pu me dire si c'était de nègres, marchandises sèches ou comestibles que le capitaine anglais avait traité. Quoi qu'il en soit, les forbans après s'être emparés de ce navire envoyèrent chercher le bateau de Simon échoué à Mayougany et l'ayant mené à Layou auprès du navire, ils mirent le feu à ces deux bâtiments qui ont été entièrement brûlés.

Ensuite, ayant enlevé à terre cinq autres hommes de l'équipage du capitaine anglais et une jeune fille anglaise qu'il devait mener à Antigua et qu'un habitant français de Saint-Vincent leur livra pour deux nègres, ces forbans, après avoir gardé six jours dans leur bord les neuf hommes et la fille, les renvoyèrent à terre et leur donnèrent cinq nègres de la cargaison de Dosset, puis mirent à la voile le 9, faisant le noroy.

Olivier assure que les habitants français établis à l'île de Saint-Vincent contribuent beaucoup à attirer les forbans par rapport aux

rafraîchissements qu'ils leur donnent. Olivier confirme aussi la prise du bateau commandé par le fils de Henri Saint Amour et la restitution qui lui en a été faite au moyen des rafraîchissements qu'il fut obligé de fournir aux forbans, mais il ajoute de plus que les forbans avaient mis dans ce bateau cent nègres de la même cargaison de Dosset, et auraient envoyé le fils de Saint Amour sans aucuns vivres ni eau. De sorte que Saint Amour étant dans le canal entre Saint-Vincent et Cariacou, fut obligé d'aller à terre à l'endroit appelé la Roche Percée et d'abandonner son bateau avec les nègres et un Caraïbe parlant français sans que depuis il ait eu aucune nouvelle de son bâtiment.

Le capitaine en second du navire de Dosset revenu de Saint-Vincent en même temps qu'Olivier ne convient pas de cette dernière circonstance ; ce qui m'obligera d'en éclaircir la vérité au retour du fils de Henri Saint Amour et par tous ceux qui en auront quelque connaissance.

Par ma dernière lettre j'ai eu l'honneur de mander au Conseil qu'il y apparence que les forbans ne se contenteront pas du mal qu'ils ont déjà fait et là dessus j'ai pris la liberté de lui représenter la nécessité qu'il y a d'avoir toujours ici deux frégates bien armées tant pour rendre la navigation libre que pour s'opposer au commerce étranger ; mais je n'ai point pensé à y envoyer *La Valeur* car outre qu'elle n'a pas assez de forces pour attaquer ces forbans qui sont plus de trois cents, M. de La Rochallas et moi trouvons que la présence de cette frégate est bien plus nécessaire ici, quoique tous les esprits paraissent y être dans une parfaite tranquillité.

On me donne sur cela tant de différents avis qu'il est bien difficile de faire fonds sur aucun ; et c'est ce qui m'empêche d'en informer exactement le Conseil. Tantôt on me dit que beaucoup d'habitants ont de quoi armer plus de dix mille de leurs nègres avec lesquels ils mettront toute l'île en feu si à l'arrivée de M. de Champmeslin on n'apporte pas une amnistie générale.

Quelques avis m'ont fait avertir qu'on aurait dessein de m'enlever afin de rendre leur composition meilleure. D'autres enfin ont voulu

m'assurer que le premier Jour de l'An il y aurait une révolte générale des nègres.

Il est de la prudence de ne rien négliger sur ces diverses admonitions mais il y en a aussi de n'y pas ajouter une entière foi. Ainsi sans rien croire affirmativement et sans rien rejeter de tout ce qui m'est dit, je me mets en état de parer à tout. Et quoiqu'on m'assure de toutes parts qu'il n'y a aucun mouvement dans l'île, ce qui m'est confirmé par M. de Martel qui est à la Capesterre, par M. Durieux qui en vient, par M. Mesnier et ici par M. de Valmeynier qui assure qu'excepter dans les quartiers qu'habitent les quatre scélérats qui ont arrêté ces Messieurs, tout est absolument paisible dans les autres où il va souvent ; malgré toutes ces affirmations de prétendue sécurité, je ne me laisse pas de me tenir exactement sur mes gardes et de donner de bons ordres pour qu'on y soit partout.

Je reviens à l'amnistie que je crois absolument nécessaire si le Roi est dans le dessein de conserver cette île ; j'ose même assurer le Conseil qu'à l'arrivée de l'escadre, il n'y aura pas le moindre remuement si elle apporte cette amnistie tant désirée ; mais si ce pardon ne vient point et s'il n'y a nulle espérance sur cela, quoique le nombre de ceux qui, en ce seul cas, peuvent avoir dessein de remuer soit fort inférieur à celui qui a paru au temps de la révolte, je ne répondrai point qu'il ne soit encore assez considérable pour causer tous les meurtres, les incendies et les autres malheurs où les portera leur désespoir.

À cet endroit de ma lettre arrive ici le sieur Henri St Amour et son fils Charles Henri, commandant le bateau de son père pris à Saint-Vincent et ensuite restitué. Sa déposition est conforme à celle qu'a faite Olivier, elle en diffère seulement en ce que le capitaine du navire forban lui ayant rendu son bateau et donné cent six nègres, il lui ordonna de passer derrière son vaisseau et d'appareiller promptement parce que le capitaine du bateau forban son associé ne voulant point consentir à la restitution du bateau ni à la donation des nègres était dans la résolution de le retenir absolument. Ainsi Charles Henri fut

obligé de forcer de voiles sans vivres ni eau et, s'étant trouvé en plein calme pendant trois à quatre jours à quatre ou cinq lieues au large entre Saint-Vincent et Becouya, il prit le parti de mettre son canot à la mer pour aller chercher des vivres et de l'eau, accompagné seulement du fils d'un habitant de son quartier et d'un des 106 nègres, à l'aide desquels il arriva enfin non sans beaucoup de peine au lieu de Saint-Vincent appelé la Roche Percée, sans avoir depuis aucune nouvelle de son bateau dans lequel il avait laissé 105 nègres et un Caraïbe parlant français.

Charles Henri ajoute qu'il a tout lieu de craindre que son bateau ne soit allé à la dérive, les courants étant forts en cet endroit et portant tous au large. Il m'a assuré qu'étant à Saint-Vincent, il aurait exhorté les habitants français qui sont dans cette île d'y arrêter le nommé Trouvé qui aurait livré aux forbans la jeune fille anglaise. Il croit qu'on me l'amènera avec les deux nègres qu'il a reçus pour récompense de son forfait, [...].

Par la déposition qui vient de m'être faite par Laurat, capitaine en second du navire de Dieppe, la *Ville de Nantes*, commandé par le sieur Lemaître, mouillé à la Basse-Terre de la Guadeloupe, chargé de sucre et prêt à partir pour la France, j'apprends que ce bâtiment ayant déradé jusqu'aux habitants du quartier de ladite île éloignée de deux lieues du fort et à une de terre, aurait le 9 de ce mois été enlevé par le navire et le bateau forbans, le même jour qu'ils étaient partis de Becouya.

Le capitaine de ce navire et tout son équipage ont eu le temps de se sauver à terre avant que les corsaires aient pu se rendre maîtres de son bâtiment qu'ils ont emmené et dans lequel n'est resté qu'un petit mousse. Il y a lieu de croire qu'ils auront brûlé ce navire qui est très mauvais voilier.

Le capitaine est parti pour la France dans le navire de Nantes l'*Heureux Retour* commandé par La Pommeraye, et j'ai appris de nouveaux désordres des forbans par son second, le pilote, un calfat et un matelot auxquels j'ai permis de naviguer dans ces îles jusqu'à ce

qu'ils trouvent l'occasion de retourner en Europe.

Aujourd'hui 22, cette lettre n'ayant pu partir, j'apprends par celle que je reçois de M. de Pradines, lieutenant du Roy à la Grenade, que le bateau de Saint Amour y est arrivé avec soixante-quatre négrellons ou négrelles, et le Caraïbe dont il a été parlé. Il me marque qu'il les fera vendre à la Grenade.

En ce cas j'aurai soin que le produit soit donné à Dosset. À l'égard des quarante et un nègres ou négresses qui se trouvent de moins suivant la déposition de Saint Amour, il y a apparence qu'ils auraient péri dans le bateau où ils ont été cinq jours sans boire ni manger. Il en est déjà mort quatre de ceux arrivés à la Grenade.

ANNEXE VII :
21 JANVIER 1718,
ACTIVITÉ DES FORBANS À SAINT DOMINGUE
AN marine B1 29 f° 474

Les forbans n'ont pas paru sur la côte de cette île depuis le dernier armement qui les a écartés, mais ils n'ont fait guère moins de torts ayant pris sous Porto Rico *La Concorde* de Nantes chargée de 500 Noirs, le *Roy Guillaume* de Rochefort et le *Saint-Antoine* de Marseille allant de la Martinique à Saint-Domingue. Ils se sont rassemblés aux îles de la Providence au nombre de 18 barques.

Ils eurent avis à la Jamaïque où les forbans ont des correspondances secrètes (étant à la plus grande partie de cette île) qu'ils avaient projeté de surprendre le Petit-Goâve ce qui leur fut confirmé par un des brigands nommé Marcel, français de nation, armé dans un de ces forbans qui prit une barque de Saint-Domingue sous le cap Tiburon. Comme ce Marcel a sa belle-sœur mariée au Petit-Goâve, à laquelle il a obligation de la vie, il chargea le patron de cette barque de l'avertir de mettre ses effets à couvert parce que les forbans

avaient résolu dans les fêtes de Noël qu'ils appellent leur Christmas (où ils ont coutume de faire quelques extravagances et éclats) de venir brûler le Petit-Goâve.

Ils envoient la déclaration de ce patron qui contient que le bateau forban qui l'a pris était armé de 14 canons et 110 hommes d'équipage, qu'on lui donna la géhenne pour savoir s'il avait de l'argent dans sa barque et s'il y avait beaucoup de vaisseaux à Léogane, qu'on lui dit qu'ils attendaient 17 bateaux forbans pour aller brûler le Petit-Goâve.

Ils remarquent que ce patron a omis dans sa déclaration une circonstance qu'il leur a dit de bouche à oreille, que Marcel le pria fortement de ne point le nommer parce qu'il y allait de sa vie si les Anglais apprenaient qu'il a révélé le secret de cette descente.

Quoiqu'ils eussent peine à ajouter foi à une entreprise aussi téméraire où ils couraient risque de se faire pendre pour la seule satisfaction de faire du mal, ne pouvant y espérer un grand butin. Cependant les principaux officiers estimèrent qu'il ne fallait point mépriser cet avis, que les pirates espagnols sous le nom de Grecs tentèrent la même entreprise il y a 28 ans avec 300 hommes dont on en pendit 40, et qu'une seule barque de ces forbans avait fait une descente à Jacmel pour y piller le magasin de la Compagnie et quelques maisons.

Sur ces exemples, M. Chateumorand estima qu'il était de la prudence de se tenir sur ses gardes et de prendre des précautions pour se garantir de la surprise. Les batteries du Petit-Goâve qu'on devait refaire à neuf furent promptement rétablies par les soins de M. de Paty qui se servit de nègres commandés pour les travaux ordinaires de la fin de l'année et en commanda encore un plus grand nombre pour faire des retranchements de terre avec des fascines le long du bord de la mer qui ceignaient en partie le bourg. On y a observé des flancs pour y placer des mousquetaires et on y a établi deux petites batteries de 3 pièces de canon chacune.

M. de Chateamorand fit aussi travailler à Léogane à rétablir le fort

de la pointe. Il fit faire quelques retranchements aux environs. Il ordonna de barricader les bords de la mer autant qu'il soit possible et il chargea M. de Brack de ce soin. Il jugea encore à propos d'envoyer à l'accul du Petit-Goâve sous la batterie des bâtiments marchands qui étaient dans la rade de Léogane et il mit aux deux entrées des passes trois des plus gros vaisseaux qu'il fit bien armer.

Il ordonna à une partie des milices du Cul-de-sac et de l'Artibonite de se rendre le lendemain des fêtes de Noël au Petit-Goâve et à Léogane où elles sont restées jusqu'au 12 janvier sans que les forbans se soient présentés.

On prétend qu'ils ont été avertis des préparatifs qu'on faisait pour les recevoir, mais il est plus vraisemblable que la désunion s'est mise parmi eux et a fait échouer leur projet.

Ils ont su par le patron de la chaloupe du vaisseau le *Saint-Jacques* de Bordeaux pris par les forbans le 22 octobre, lequel patron ils avaient retenu malgré lui et ne l'ont relâché que nouvellement, qu'en effet ils étaient rassemblés au nombre de 18 barques à Longueland, une des petites îles de la Providence. Il en parle pour les avoir vus mais il a su en même temps qu'ils se prenaient les prises les uns des autres, qu'ils étaient sur la méfiance et qu'ils cherchaient à se séparer.

Les mouvements qu'ils ont causés quoiqu'ils n'aient point paru ont servi au moins à réveiller les habitants endormis sur la confiance de la paix. Quelques-uns qui n'avaient point d'armes en ont acheté autant qu'ils en ont trouvé à vendre, les bâtiments marchands n'en apportant pas un nombre suffisant et ils parurent en bon état aux revues qui furent faites le lendemain de leur arrivée.

Messieurs de Chateamorand et Mithon ont été une partie du temps au Petit-Goâve où le premier, qui était très faible d'une dangereuse maladie, se fit transporter le dernier jour de décembre, deux jours après que la fièvre l'eut quitté. Elle lui reprit à son arrivée, et il l'a eue presque tout le temps qu'il y a séjourné avec un rhume sur la poitrine dont il n'est pas encore quitte. Cependant il visita les retranchements et il vit les troupes sous les armes. Il eut lieu d'être

content du zèle et de la bonne volonté que les habitants firent paraître sans aucune plainte de se voir éloignés de chez eux. M. de Chateaumorand leur avait donné des logements chez les habitants des environs du Petit-Goâve et de la plaine de Léogane pour leur épargner la dépense du cabaret, mais la plupart ont mieux aimé se tenir au lieu d'assemblée pour être prêts en cas de descente. Il y avait 500 bons hommes au Petit-Goâve, cavalerie et infanterie, sans compter les 3 vaisseaux armés et les batteries bien garnies.

On a seulement nourri aux dépens du Roi 100 matelots des vaisseaux pris par les forbans estimés pour le service des batteries et 20 garçons et mulâtres libres qu'on a jugé à propos de ne pas disposer sur les habitations.

On a aussi donné la subsistance à 200 nègres esclaves qui travaillaient aux retranchements. N'y ayant point d'ingénieur, M. de Paty a conduit ces travaux avec assiduité et a maintenu une bonne discipline pendant que les troupes ont été assemblées. Les officiers ont aussi fait paraître beaucoup de zèle en cette occasion. Ils ont fait le moins de dépense qu'il a été possible, cependant elle se montera à 12 à 13 000 livres tant pour les nourritures pendant 8 jours que pour les batteries qu'il a fallu faire dans les retranchements. Ils supplient le Conseil d'approuver cette dépense extraordinaire pour éviter les discussions.

Tous les efforts faits à l'occasion des forbans ne mettront point la colonie à l'abri de leurs pirateries et son commerce est perdu si on n'envoie pas deux frégates ou deux galères contre ces brigands qui ont armé *La Concorde* et le *Roy Guillaume* qui se joindront à leurs barques. Ils ne les en estiment pas plus forts et on prendrait bien plus aisément leurs vaisseaux et leurs barques si on avait des frégates.

Les nouvelles publiques leur apprennent qu'on arme en Angleterre 16 vaisseaux pour les détruire dont quatre du premier rang. Il y aurait lieu d'en espérer un bon succès si cet armement n'a point d'autre objet, ce qu'ils ont peine à croire, des vaisseaux du premier rang et un armement si considérable ne paraissant pas convenir à cette

expédition. On croit que les Anglais veulent prendre leur revanche des 900 hommes que les Espagnols leur ont chassés de Campeche et des bâtiments qu'ils leur ont pris dans cette rade.

ANNEXE VIII :
19 FÉVRIER 1718.
ESCALES DE NAVIRES ANGLAIS
AN Col C8A 24 (1718) f° 108

Martinique. Correspondances à l'arrivée. 19 février 1718, Feuquières.

[...] Le 10 de ce mois mouilla en cette rade assez près de *La Valeur*, le vaisseau du Roy d'Angleterre appelé la *Perle* commandé par le sieur Georges Gordon, capitaine des Vaisseaux de Sa Majesté britannique.

Il envoya aussitôt ici me dire le sujet de son arrivée, et après m'avoir fait demander permission de faire de l'eau et de prendre quelques modiques rafraîchissements dont il avait besoin, il ajouta qu'il saluerait le fort si on lui rendait coup pour coup. Je répondis qu'il était le maître de le faire ou non. Il tira quinze coups, je lui en fis rendre autant. [...]

Le 17 de ce mois arrivèrent à Saint-Pierre deux vaisseaux du Roy d'Angleterre pour y mouiller, le *Scarborough*, capitaine Hume, et le *Staford*, capitaine Roze. M. de Vecque leur dit de venir ici s'ils avaient besoin de quelque chose. Ils y sont arrivés le 18. Je leur ai fait donner quelques rafraîchissements qu'ils m'ont demandés et ils doivent partir ce jour avec le vaisseau la *Perle*.

Le capitaine du *Scarborough* et celui du *Staford* m'ont rapporté que les forbans actuellement établis à la Providence au nombre de cinq mille auraient vingt-deux voiles à la mer, dont plusieurs de vingt

et trente-six canons, avec lesquels ils disent n'appréhender aucun vaisseau de guerre. Ce rapport m'a paru assez incroyable, quoique les deux capitaines anglais m'aient assuré le tenir d'un autre de leur nation que ces forbans ont pris [...].

ANNEXE IX :
27 AVRIL 1718. LA CONCORDE DE NANTES
PRISE ET PILLÉE PAR LES FORBANS
ADLA B 4578 f° 56v & s

Du 27 avril [1718]

A comparu le sieur François Ernaud, ci-devant lieutenant sur le navire nommé *La Concorde* de Nantes du port de 200 tonneaux ou environ. Le dit vaisseau commandé par Pierre Dosset, premier capitaine et lequel avait pour second capitaine Charles Baudin. Ledit vaisseau armé de 16 canons et de 75 hommes d'équipage, appartenant au sieur René Montaudouin et autres et duquel dit sieur Ernaud le serment pris, il a promis et juré de dire vérité.

Lequel nous a déclaré que son dit vaisseau ayant été chargé des marchandises permises pour la côte de Guinée et autres îles françaises et étant son dit capitaine muni de toutes les expéditions nécessaires pour accomplir leur dit voyage.

Il partit du bas de cette rivière le 24 mars 1717 et par le mauvais temps ils furent contraints de relâcher sous Groix le 28 dudit mois où ils mouillèrent environ les 8 heures du soir et le 29 suivant environ les 9 heures du matin le gros temps les obligea de filer leur câble par le bout et d'abandonner leur seconde ancre pesant environ 14[00] à 1 500 livres et ledit câble de 12 à 13 pouces de grosseur, tout neuf, n'ayant jamais mouillé et d'une longueur de 120 brasses. Ils furent jetés sur le banc des Écarts où ledit vaisseau toucha de trois coups de

talon.

De là ils mirent le cap à la mer et vinrent mouiller sur l'île de Houëdic, le 29 où ils mouillèrent leur grande ancre et leur gros câble tout neuf de 12 à 13 pouces. Le 30 dudit mois ils furent contraints de revenir mouiller à Mindin. Ensuite de quoi par la diligence qu'ils firent ils y recouvrèrent le câble et ancre ci-dessus qu'ils avaient filé sous Groix. Auquel lieu de Mindin ils y réparèrent un câble neuf de 12 à 13 pouces par rapport au leur qui était endommagé. [...] Ils prirent des vivres et rafraîchissements pour remplacer ceux qu'ils avaient consommés. Ensuite de quoi ils appareillèrent dudit Mindin le 12 avril suivant.

Le 24 dudit mois, le nommé Jean Morel, matelot provençal sans pouvoir le sauver [...] et ledit jour perdu la figure de l'éperon dudit vaisseau.

Le 6 juin arrivèrent à Mesurade faire du bois et de l'eau d'où ils partirent le 18 dudit mois pour se rendre à Juda où ils mouillèrent le 8 juillet et auquel endroit ils firent leur traite et chargèrent sur ledit navire le nombre de 516 têtes de Noirs de tous sexes et âges et quatorze onces d'or en poudre.

Après quoi ils partirent dudit lieu le 9^e jour d'octobre suivant pour aller à la Martinique et aux îles françaises de l'Amérique.

Le 28 novembre suivant, se trouvant à 30 ou 40 lieues de la Martinique, par la latitude de 14° 30' nord, ils rencontrèrent vers les 8 heures du matin par un temps de brume deux bateaux forbans dont l'un était armé de 12 canons et équipé de 120 hommes d'équipage et l'autre armé de 8 canons et équipé de 30 hommes. Le déclarant dit avoir lors 16 hommes morts de maladie y compris celui qui s'était noyé et en outre 36 hommes de leur dit équipage malades de scorbut et de flux de sang de sorte qu'ils n'étaient que 21 hommes à faire la manœuvre et conduire ledit vaisseau. Si bien que lesdits deux bateaux forbans leur ayant tiré deux volées de canon et de mousqueterie et leur crièrent de mettre leur canot à la mer. Ledit capitaine et officiers et membres de l'équipage se voyant hors d'état de se défendre desdits

forbans, ils vinrent à bord desdits forbans qui les menèrent à Bicoya, îles des Grenadines où le déclarant et tous les autres membres de son équipage ont été fouillés et visités et leur ont pillé et pris l'élite de leur cargaison et ont mis le restant sur ladite île à terre.

Et par la déclaration d'un garçon de chambre de son équipage qui déclara auxdits forbans que son capitaine et ses officiers avaient de la poudre d'or. Ce que voyant lesdits forbans menacèrent le déclarant et son équipage de leur couper le col s'ils ne rendaient ladite poudre d'or. Or comme le dit garçon de chambre appartenant au sieur Martin, commis sur ledit navire le leur avait déclaré. Lequel dit garçon de chambre avait nom Louis Arrot de Nantes âgé de 15 ans ou environ qui se rendit forban volontairement avec eux. Ce qui obligea le déclarant conjointement avec les autres de leur livrer ladite poudre d'or dont un chacun en avait quelque peu en son [?] sans comprendre celle qui était à fret et se sont emparés de toutes les nippes et hardes les ayant mis tout nus comme aussi de leur dit navire avec tous ses canons et apparaux que lesdits forbans ont retenus.

Déclare en outre que lesdits forbans ont retenu par la force dix hommes de leur équipage, à savoir :

Charles Duval, natif de Port-Louis, pilote.

Jean Dubois, Gascon, chirurgien-major.

Marc Bourgneuf, second chirurgien, Rochellois.

Claude Deshaies, 3^e chirurgien.

Esprit Perrin, maître charpentier, natif du Pellerin.

René Duval, 2^e charpentier, natif de Nantes.

Jean Puloin, calfat.

Guillaume Creuzet, matelot, natif de Brest.

Georges Bardeau, 2^e cuisinier.

Jean Jacques, armurier.

De plus un nègre qui était passager trompette et marié à Saint-Malo dont le déclarant ne sait le nom a dit en outre que quatre de leur dit

équipage y compris le garçon de chambre ci-devant mentionné, se sont volontairement rendus aux forbans, à savoir :

Nicolas Pommeraye, de Saint-Malo, patron de chaloupe.

François Derouet de La Rochelle, matelot.

Joseph Mortepan, dit la Mornaie, volontaire, de Saint-Père-en-Retz.

Après quoi lesdits forbans donnèrent au déclarant et au reste de son équipage tant malade que sain un de leurs bateaux pour les conduire à la Martinique avec les Noirs que les forbans abandonnèrent sur ladite île Bicoya où trente-deux Blancs et deux cent quarante-six Noirs embarquèrent dans leur bateau pour les passer à la Martinique où le déclarant arriva le 7 octobre suivant. Ayant mis les Noirs à terre et donné ordre pour leur subsistance et garde. Il retourna de la Martinique le dix de ce mois à ladite île de Bicoya pour y reprendre le reste des Noirs que les forbans y avaient abandonné et où ils arrivèrent le 13 dudit mois et auquel endroit ils déchargèrent encore dans ledit bateau forban douze Blancs et cinquante-deux Noirs pour repasser avec les autres à la Martinique auquel endroit ils arrivèrent le... dudit mois où le capitaine dudit navire *La Concorde* a, par ordre de justice, congédié et payé tout son équipage du provenu desdits Noirs. Dit de plus que le bateau que les forbans leur avaient donné, la justice de la Martinique s'en est saisie et l'ont fait vendre à l'encan la somme de trois mille neuf cent cinquante livres ou environ dont la justice s'est emparée jusqu'à ce que la propriété dudit bateau ne soit réclamée par quelqu'un.

Dit que ledit bateau était de la construction bermudienne, du port de 40 tonneaux ou environ.

Après quoi le déclarant se mit en qualité de passager jointement avec Pierre Sagory, second pilote, et Pierre Perré, tonnelier sur le navire le *Saint-Esprit* de Canada qui les a passés à La Rochelle où ils ont débarqué le 5 du présent mois et nous a requis, voulant faire vérifier la présente déclaration par les sieurs ci-dessus dénommés sur

ledit navire *La Concorde* qu'il a fait comparaître et auxquels ayant fait lecture de la présente déclaration.

Qu'il lui est mort le nombre de 15 hommes non compris le noyé ci-dessus :

Pierre Fortier, 2^e lieutenant, natif d'Audierne, mort à la traversée,
Joseph Dupuy, des Sables, enseigne,
Louis Despiose, pilote,
Jean Coupard, tonnelier,
Pierre Perron, coq,
François Nestier, boulanger,
Jacques Carré, matelot,
Pierre Lemoyne, tonnelier,
Guillaume Guillonet, matelot,
François Lombard, bossman,
Jacques Gauthier, matelot,
Pierre Lambert,
Jacques Bosseau.
Fleury...
René Roulet, cuisinier.

ANNEXE X :
27 AVRIL 1718,
VÉRIFICATION DE LA CONCORDE
ADLA B 4578 f° 90v & s

Vérification et addition de Ernaud lieutenant pour

La Concorde pillée et prise par les forbans

A comparu le sieur Pierre Dosset de Nantes, ci-devant maître et commandant le navire nommé *La Concorde* de Nantes, du port de 200 tonneaux ou environ, armé de 14 canons et équipé de 72 hommes tout compris par le sieur René Montaudouin, bourgeois et armateur dudit navire.

Duquel dit capitaine le serment pris la main levée il a juré de dire vérité et auquel après lui avoir donné lecture de la déclaration faite par le sieur François Ernaud, son premier lieutenant sur son dit navire *La Concorde* en date du 27 avril dernier, il a reconnu celle-ci sincère et véritable.

Il souhaite seulement ajouter que lorsqu'il eut le malheur d'être capturé par les bateaux forbans mentionnés dans ladite déclaration ci-dessus datée, le déclarant dit avoir lors dans son bord le nombre de 455 têtes de Noirs de tous sexes et âges, 61 Noirs étant morts durant la traversée. Lesquels font ensemble 516 têtes qu'il avait audit lieu de Juda.

Dit avoir donné ordre à Charles Baudin, son second lieutenant sur ledit navire de prendre cinq livres de poudre d'or de M. Turgot, lieutenant sur le vaisseau le *Ruby* de Saint-Malo, lesquelles ledit Bardieu a remis en mains de lui déclarant et que ladite poudre d'or a été prise et pillée par les forbans jointement avec treize livres six onces appartenant moitié pour moitié aux sieurs Dosset et Martin et amis.

De plus quatorze onces appartenant à la cargaison dudit navire et encore huit onces appartenant à Pierre Sagory, 2^e pilote, plus trois onces appartenant au sieur Moret pour 3 onces d'eau-de-vie qu'il lui avait confié, plus deux onces appartenant à Pierre Fauquères, premier enseigne sur ledit navire que lui déclarant avait trouvé dans son coffre après sa mort, en faisant l'inventaire et vente de ses hardes, ladite mort précédant la dite action des forbans.

Dit de plus que lesdits forbans auraient embarqué soixante Noirs

dans la barque de Henri Saint Amour qui s'est trouvée à la Grenade échouée sur le quai. Lesquels lui déclarant a déclaré envoyer quinze Noirs qu'il a réclamés à la Martinique les ayant reconnus par la marque du navire. Tous lesquels Noirs joints ensemble ont produit suivant le compte fourni par le déclarant à ses bourgeois et armateurs la somme de cent seize mille neuf cent soixante-cinq livres dix sols.

De plus dit n'avoir reçu que la somme de 3 600 livres pour la vente du bateau forban qui a été vendu à l'encan par ministère de justice quoiqu'il soit par la déclaration du sieur Ernaud qu'il avait été vendu 3 950 livres ayant été diminué par autorité de justice de la somme de 350 livres pour un câble acheté par ordre de justice au sieur Estyefore, marchand à Saint-Pierre de la Martinique. En outre, il s'est trouvé pour la somme de 737 livres de cacao, et pour 62 livres de futailles et un chaudron de cuivre vendu 212 livres, plus 600 livres pour deux négrillons qui leur avaient été volés par des Espagnols et que le déclarant a récupéré. Toutes lesquelles sommes jointes font celle de cent dix-neuf mille vingt-six livres dix sols. Sur laquelle somme il a été contraint de payer 8 926 livres 17 sols pour commission, et outre pour gages de l'équipage onze mille trois cent nonante-huit livres, dix sols et pour autres frais faits par lui déclarant la somme de 7 554 livres. Dit de plus avoir laissé le net provenant dudit bateau en espèces sonnantes entre les mains de M. Georges Prévost, marchand à la Martinique, lequel a consenti un reçu au déclarant en cas de réclamation dudit bateau. C'est la déclaration de laquelle lecture lui faite, il a juré être sincère, y persiste et a signé DOSSET. En marge : Les 61 nègres vendus à la Grenade ont produit 12 200 livres, que sur le nombre des noirs qui ont été amenés à la Martinique, il y en a 56 exténués (?) à 125 livres pièce. Le total des Noirs [...] réclamés se monte à 376 sur quoi il en appartient six aux officiers dudit navire et 20 qui sont morts en venant de Bicoya et à la Martinique pendant la vente. Reste 350 noirs qui ont été vendus. Déduire de 455. Il se trouve 105 Noirs de perte depuis la prise dudit navire.

DOSSET

ANNEXE XI :
22 AOÛT 1721.
ÉTAT DES NÈGRES
AN Col C8A 29 (1721) f° 6

État des nègres qui ont été introduits à la
Martinique depuis le 1^{er} janvier 1714 jusques et y
compris le 7 août 1721.

Nom du bâtiment :	La Mauvaise Rencontre
Propriétaire	?
Capitaine	<i>Pierre Dosset</i>
Port d'armement	<i>Nantes</i>
Lieu de la traite	<i>Guinée</i>
Date d'arrivée à la Martinique	<i>7 décembre 1717</i>
Nègres mâles	<i>171</i>
Négresses	<i>147</i>
Négrillons de 13 ans et au-dessous	<i>47</i>
Négrilles de 13 ans et au-dessous	
Total	<i>374</i>

Remarques : *61 vendus à la Grenade compris au total.
Bateau donné audit Dosset par les forbans qui lui ont pris son
navire nommé La Concorde à l'atterrage de cette île, venant de
Guinée.*

Note de l'auteur après la transcription :

Sur les 21 navires négriers arrivés à la Martinique entre juin 1717
et juin 1720, 10 (y compris *La Concorde*) ont été armés par

Montaudouin.

ANNEXE XII :
12 MAI 1718.
PLAINTES DE MONTAUDOUIN
AN Col C8A 24 (1718) f° 150

Martinique. Correspondance à l'arrivée.

Feuquières : Plaintes de l'armateur Montaudouin à propos de la prise par les forbans de son navire *La Concorde*.

12 mai 1718

[...] Au style de la lettre que je joins ici du sieur Montaudouin, avec la réponse que j'ose supplier le Conseil de vouloir lui faire tenir, j'ai reconnu l'auteur de l'insolente lettre à Messieurs Duquesne et de Vaucresson, et il y a lieu de croire qu'il n'en a eu aucune réprimande, puisque sur le faux compte qui sans doute lui aura été rendu par quelqu'un de ses commis résidents en cette île au sujet de son navire *La Concorde* pris par les forbans à soixante lieues d'ici, il s'avise de vous dire que j'aurai vu la prise de son vaisseau venant de Guinée comme si j'en avais été spectateur, ose blâmer M. de la Rochelas de ce qu'il n'a point d'abord été au secours de son navire, et tient là-dessus des discours peu convenables sans considérer s'il accuse juste et s'il est bien fondé à les avancer.

Par mes lettres au Conseil des 10 et 11 décembre dernier, je lui ai rendu compte exact de cette affaire et de toutes les circonstances qui l'ont accompagnée. Il est vrai que le 28 novembre, *La Concorde* a été enlevée par les forbans qui, après avoir dégradé Drosset aux Grenadines, en sont partis le 6 décembre, mais nous n'avons appris

cette nouvelle que quatre jours après, c'est-à-dire le 10 décembre.

Quelle apparence que M. de la Rochalas allât leur faire rendre gorge, puisque pour lors il ne savait point où ils étaient ; d'ailleurs ce vaisseau était trop nécessaire en cette rade pour qu'il pût s'engager à aucune entreprise.

Je ne suis point étonné que le sieur Montaudouin ait désiré recouvrer son bien par le moyen de quelques secours, cela est assez à sa place ; mais qu'à ce sujet il prétende disposer des vaisseaux et des officiers de Sa Majesté, et qu'il ait la hardiesse de trouver à redire à la conduite de M. de la Rochalas, c'est ce que je ne saurais comprendre et qui surprendra sans doute le Conseil lorsqu'il sera informé de cette vérité.

Je sais que le grand commerce du sieur Montaudouin est très utile à ces îles et même au commerce de France ; mais outre qu'il en tire le principal émolument, il me paraît que cela ne doit point l'autoriser à écrire avec tant de liberté ni à dire des impertinences.

Lorsqu'il se trouvera de mauvaise humeur, il peut la passer sur des gens qui lui appartiennent ou qu'il paie. Encore doit-il observer de le faire à propos et avec justice, non sans raison ainsi qu'il vient d'en user à l'égard de Dosset qui certainement a rempli de sa part tout ce qu'il pouvait attendre d'un habile maître après Dieu et d'un honnête homme attaché à ses intérêts : il le prouvera par ses démarches et par le compte qu'il rendra de sa gestion. C'est lui seul que Montaudouin doit croire, non quantité d'écrivains qui peuvent avoir eu leurs raisons pour déguiser la vérité ou pour la falsifier.

Au reste quoique le procédé du sieur Montaudouin dut l'exclure de toutes faveurs sans lui faire tant de grâces, je puis cependant assurer depuis que je suis ici que je n'ai pas laissé de rendre à ses commis et aux capitaines de ses navires les petits services qui ont dépendu de moi. Je continuerai sur ce pied sans aucun ressentiment pour ses irrégularités que je méprise si fort qu'elles n'attirèrent jamais la moindre de mes attentions.

Je vais avoir l'honneur d'informer le Conseil que depuis que suis

en cette île, deux ou trois capitaines négriers sont ici venus m'offrir le bénéfice d'un pour cent gratis qu'ils avaient coutume de donner du temps de M. Duquesne. Je l'ai refusé hautement sans expliquer pourquoi et n'en recevrai assurément aucun de quelque nature qu'il puisse être, à moins que le Conseil ne juge à propos de m'en envoyer l'ordre.

Le nommé La Grange, manchot natif de Saint-Christophe, ayant tenu des discours séditieux au quartier de cette île appelé Case-Pilote, me fut envoyé ici où il a été interrogé nombre de fois, mais les réponses ayant été toutes différentes et n'ayant pu tirer de lui rien de positif, je le renvoyais au Conseil qui a rendu contre lui l'arrêt dont je joins ici l'expédition. Il serait à propos que l'île fut purgée de quantité de garnements de cette nature, et c'est à quoi je tiens exactement la main. M. de la Roch, attaqué depuis plusieurs jours d'un violent érysipèle, ne peut avoir l'honneur d'écrire au Conseil.

Le Pas de Feuquières

Note en marge : [...] Le Conseil n'a pas jugé à propos d'envoyer la lettre quoique Montaudouin ait eu tort de lui écrire comme il l'a fait, mais cela ne nécessitait pas une attention si pressante de sa part. D'autant plus qu'il faut considérer que ce négociant puisse être fâché de perdre son bien [...].

¹ ADLA B 4478 f° 84.

² ADLA B 4479 f° 36v.

³ ADLA 120 J 476.

⁴ ADLA B 4478.

⁵ ADLA C 664 ; Cailleton, op. cit. p. 108■109.

[6](#) David D. Moore, *Blackbeard's* Queen Anne's Revenge, Archaeological Interpretation and Research Focused on the Hull Remains and Ship-related Accoutrement Associated with Site 31-CR-314.

[7](#) Bequia en Français

[8](#) Les Bermudes se disaient La Vermude à l'époque

SOURCES

Archives départementales de Loire-Atlantique.
Nantes.

120 J 335 f° 81
120 J 336 f° 335
120 J 337 f° 107v
120 J 337 f° 53
B 4575 f° 19 & s.
B 4576 f° 118
B 4578 f° 32
B 4578 f° 34v
B 4578 f° 56v
B 4578 f° 90v
B 4915

Archives nationales. Paris.

AN marine B1 29 f° 001
AN marine B1 29 f° 474
AN marine B1 29 f° 81v
AN marine B1 29 f° 85

Centre des archives d'outre-mer. Aix-en-Provence.

AN Col C8A 24 f° 125
AN Col C8A 24 f° 130
AN Col C8A 24 f° 84
AN Col C8A 25 f° 49
AN Col C8A 22 (1717) f° 447
AN Col C8A 23 (1717) f° 39
AN Col C8A 23 (1717) f° 47
AN Col C8A 23 f° 26
AN Col C8A 24 (1718) f° 108
AN Col C8A 24 (1718) f° 150
AN Col C8A 24 f° 125
AN Col C8A 25 (1718) f° 6
AN Col C8A 29 (1721) f° 6

Public Record Office. Londres.

BNL, #708 (Nov. 4 to Nov. 11, 1717)
BNL, #716 (Dec. 30, 1717 - Jan. 6, 1718)
BNL, #725 (March 3 to March 10, 1718)
CO 152/12, n° 67 (iii)
CO 152/14, f° 289
CO 5/1265, f° 247|249
CSPCS Vol. 29, #635
CSPCS Vol. 30, #298 i
CSPCS Vol. 30, #298 ii
CSPCS Vol. 30, #298 iii
CSPCS Vol. 30, #551

CSPCS Vol. 30, #556

CSPCS Vol. 30, #660

BIBLIOGRAPHIE

ANONYME, *Tryals of Stede Bonnet and Other Pirates*, Londres, 1719

BABITS L. E., « *Pirates* », *Tributaries*, North Carolina Maritime History Council, n° 11, oct. 2001

BLOND Georges, *Histoire de la flibuste*, Stock, 1969

BOTTING Douglas, *Pirates et flibustiers*, Time-Life, 1979

BUTLER Lindley S., « The Quest for Blackbeard's *Queen Anne's Revenge* », *Tributaries*, North Carolina Maritime History Council, n° 11, oct. 2001

COLLECTIF, *L'Aventure de la flibuste. Actes du colloque de Brest, 3 # mai 2001*, Hoëbeke, 2002

COLLECTIF, *Catalogue exposition Pirates & Flibustiers des Caraïbes. Daoulas 2001*, Hoëbeke, 2001

CORDINGLY David, « Les pirates aventuriers », *Catalogue exposition Pirates & Flibustiers des Caraïbes. Daoulas 2001*, p. 126, Hoëbeke,

CORDINGLY David, *Under the Black Flag. The Romance and the Reality of Life Among the Pirates*, Harvest Book, 1997

DAGET Serge, « Traite et piraterie », in Jaeger, *Vues sur la piraterie*, Tallandier, 1992

DEFOE Daniel, *Histoire générale des plus fameux pyrates*. Tome I. « Les Chemins de fortune », Phébus libretto, 2002

DEFOE Daniel, *Histoire générale des plus fameux pirates*. Tome II. « Le Grand Rêve flibustier », Phébus libretto, 2002

DESCHAMPS Henri, *Pirates et flibustiers*, PUF, 1952

DUCOIN Jacques, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVII^e siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, Éditions de l'Inde, 1992

DUCOIN Jacques, « *La Concorde*. De la traite à la piraterie », *Le Chasse-marée*, n° 148, 2001

DUCOIN Jacques, *Recherches dans les archives françaises sur le navire nantais La Concorde capturé par les pirates en 1717*, North Carolina Dept. of Cultural Ressources, 2001

DUCOIN Jacques, « L'odyssée du négrier nantais *La Concorde* devenu le navire amiral du pirate Barbe-Noire », *Neptunia*, n° 224, 2001

DUCOIN Jacques, « Les Pirates noirs », « Le négrier nantais *La Concorde* et le pirate anglais Edward Teach, dit Blackbeard », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, N° 4, Nantes, 2002

JACQUIN Philippe, *Sous le pavillon noir. Pirates et flibustiers*, Gallimard (« Découvertes »), 1988

JAEGER Gérard A. (dir.), *Vues sur la piraterie*, Tallandier, 1992

KINKOR Kenneth J, « Flibustiers noirs », *L'Aventure de la flibuste. Actes du colloque de Brest, 3 # mai 2001*, Hoëbeke, 2002

LAPOUGE Gérard, *Les Pirates*, Phébus, 1987

LAUNAY : *La Guerre de course à Nantes pendant la guerre de Succession d'Espagne*. Nantes. Mémoire DESH inédit, 1962.

LAWRENCE Richard W. & WILDE RAMSING Mark, « In Search of Blackbeard : Historical and Archaeological Research at Shipwreck Site 0003BUI », *Southeastern Geology*, V. 40, n° 1, 2001

LE BRIS Michel, « Daniel Defoe (1660-1731) », *Catalogue exposition Pirates & Flibustiers des Caraïbes. Daoulas 2001*, p. 176, Hoëbeke, 2001

LE BRIS Michel, « Comme pris de vertige », *Catalogue exposition Pirates & Flibustiers des Caraïbes. Daoulas 2001*, p. 20, Hoëbeke, 2001

LE BRIS Michel, « La Navigation et l'évolution des bateaux », *Catalogue exposition Pirates & Flibustiers des Caraïbes. Daoulas 2001*, p. 18, Hoëbeke, 2001

LE BRIS Michel, *D'or, de rêves et de sang. L'épopée de la flibuste (1494-1588)*, Hachette, 2001

LEE Robert E., *Blackbeard the Pirate. A Reappraisal of His Life and Times*, John F. Blair, Winston-Salem, 2000

LUSARDI Wayne R., « The Beaufort Inlet Shipwreck Project »,

The International Journal of Nautical Archaeology, 2000

METTAS Jean, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*. (2 vol.), SHOM, 1978|1981

MOORE David D., « Blackbeard the Pirate : Historical Background and the Beaufort Inlet Shipwrecks », *Tributaries*, North Carolina Maritime History Council, 1997

MOORE David D. & DANIEL Mike, « Blackbeard's Capture of the Nantaise Slave Ship *La Concorde* », *Tributaries*, North Carolina Maritime History Council, n° 11, oct. 2001

MOORE David D., « Blackbeard's *Queen Anne's Revenge* », *Tributaries*, North Carolina Maritime History Council, n° 11, oct. 2001

MOREAU Jean-Pierre, *Pirates au jour le jour*, Tallandier, 2009

REDIKER Marcus, « L'Utopie pirate », *Catalogue exposition Pirates & Flibustiers des Caraïbes. Daoulas 2001*, Hoëbeke, 2001

SHANNON George Ward Jr, « North Carolina Maritime Museum and the *Queen Anne's Revenge* Shipwreck Project », *Tributaries*, North Carolina Maritime History Council, n° 11, oct. 2001

VERGE-FRANCESCHI Michel, « Au commencement il y a l'or », *Catalogue exposition Pirates & Flibustiers des Caraïbes. Daoulas 2001*, Hoëbeke, 2001

REMERCIEMENTS

POUR LA PARTIE AMÉRICAINE :

Toute l'équipe du Queen Anne's Revenge Project et plus particulièrement :

Richard W. Lawrence, directeur de la section archéologie sous-marine au North Carolina Office of State Archeology.

Philippe Lafargue, sous-directeur du Tryon Palace Historic Sites & Gardens, à New-Bern, Caroline du Nord.

David D. Moore, Conservateur de la section d'archéologie sous-marine au North Carolina Maritime Museum.

Mark Wilde-Ramsing, Acting Director. North Carolina Underwater Archaeology Branch

Karen Browning, Archaeological Technician - Digital/Graphic/Internet

POUR LA PARTIE FRANÇAISE :

Jean-François Caraes, Directeur adjoint des archives départementales de Loire-Atlantique.

Krystel Gualde, Responsable de la conservation du musée d'Histoire de Nantes.

L'association nantaise « Les Anneaux de la Mémoire » et son président Yvon Chotard.

La Société Etoile Marine Croisière, armateur de L'Etoile du Roy.

CRÉDITS ICONOGRAPHIQUES

Page 1 : Cartes et plans, Bibliothèque nationale de France, Paris.

Page 2 : en haut à gauche Costa/Leemage

en haut à droite North Wind Pictures/Leemage

en bas National Maritime Museum, Greenwich/Leemage

Page 3 : National Maritime Museum, Greenwich/Leemage

Page 4 : Marcel Mochet

Page 5 : North Carolina Department of Cultural resources

Page 6 : Cliché ville de Nantes – Musée d'Histoire de Nantes -
Château des ducs de Bretagne

Page 7 : Clichés ville de Nantes – Musée d'Histoire de Nantes -
Château des ducs de Bretagne

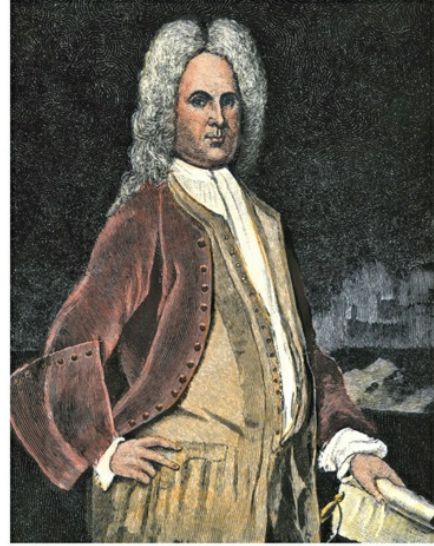
Page 8 : Cliché ville de Nantes – Musée d'Histoire de Nantes -
Château des ducs de Bretagne



Les isles Antilles, isles Lucayes, les Caribes
Carte de Sanson, planche 35, XVII^e siècle.



Officier à la retraite et propriétaire d'une grande plantation à la Barbade, Stede Bonnet décide brusquement de devenir pirate, achète un navire et part pour l'aventure. Il rencontre Barbe-Noire avec lequel il s'associe mais qui ne tarde pas à le déposséder de son navire.



Alexander Spotswood, gouverneur de Virginie et ennemi juré de Barbe-Noire, se venge du pirate qui avait pillé plus de 20 navires de sa colonie. Il envoie une flotte de guerre aux Carolines pour se débarrasser de lui et de ses hommes à Ocracoke en novembre 1718.



Cette peinture de Hogarth représente Woodes Rogers, gouverneur de Nouvelle Providence avec sa famille à l'heure du thé. Le fils de Rogers, William, montre fièrement au gouverneur de la Nouvelle Providence une carte de l'île dont le territoire s'agrandit.



Cette gravure du ^{xix}^e siècle représente le port de Bristol, ville natale de Barbe-Noire.
Ce port a été longtemps spécialisé dans le commerce des esclaves
et a fourni à la piraterie nombre de marins.



Bien qu'il s'agisse de la réplique moderne d'une frégate corsaire anglaise et d'une date de construction bien postérieure à celle de *La Concorde*, *L'Étoile du Roy* ex *Grand-Turk* a, avec ses 310 tonneaux, ses 20 canons et ses 240 hommes d'équipage, des caractéristiques et une silhouette très proches de ce qu'on peut supposer être celles de *La Concorde*. Photographie publiée avec l'aimable autorisation de la société Étoile Marine Croisière, armateur du navire.



Ce schéma met en évidence les principaux objets découverts et identifiés sur l'épave de la *Queen Anne's Revenge* :

- 1. Canons.
- 2. Ancres.
- 3. Pierres de lest.
- 4. Vestiges de la coque du navire.
- 5. Cercles de barriques.

Dessin original de David D. Moore, avec l'aimable autorisation du North Carolina Department of Cultural Resources.

PLAN, PROFIL, ET DISTRIBUTION DU NAVIRE LA MARIE SERAPHIQUE DE NANTES, ARMÉ PAR M. GRUËL, POUR ANGOLE, SOUS LE COMMANDEMENT DE GAUGY, QUI A TRAITÉ A LOANGUE, DONT LA VUE EST CI DESSOUS, LA QUANTITÉ DE 307 CAPTIFS DIVERS, EN 3 MOIS 20 JOURS, PARTI LE 18. DECEMBRE 1769. AYANT EN CALLE, SUR LE PONT, ET DANS LA CHALOUPE N.1. BARIQUES D'EAU SUIVANT LES PLANS CI DESSOUS.

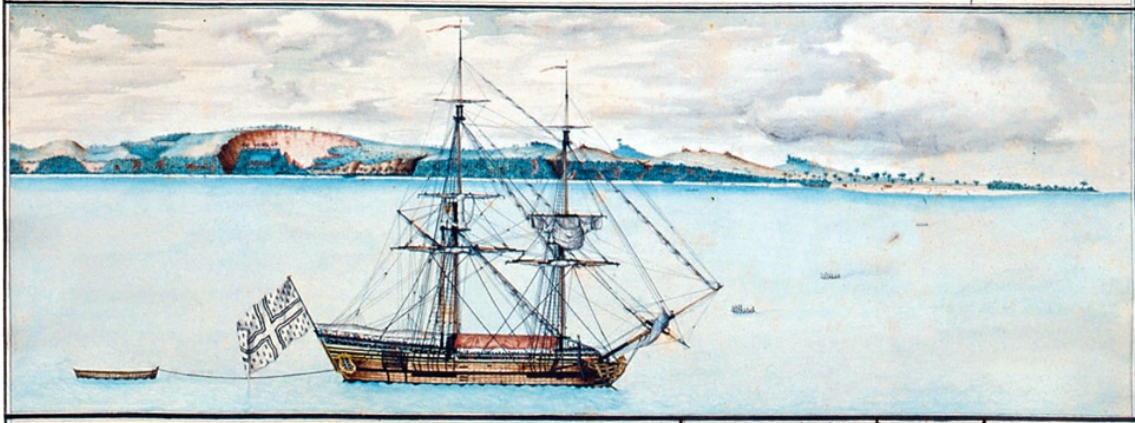
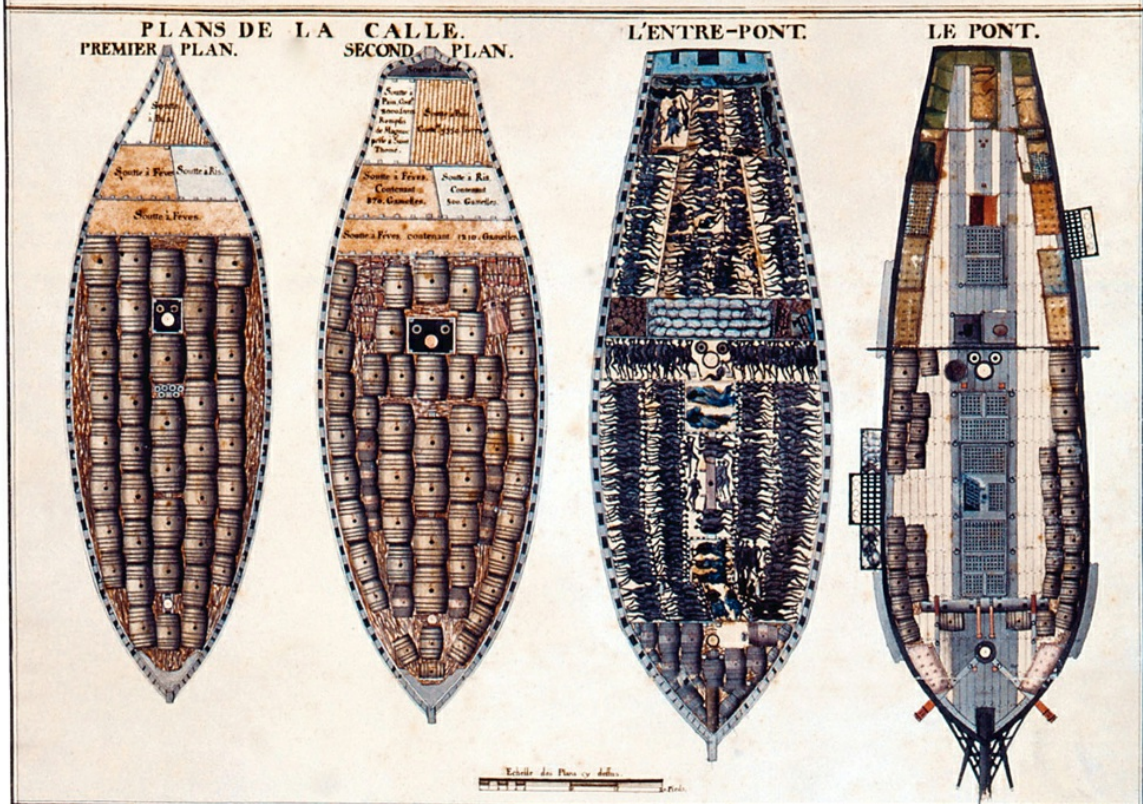
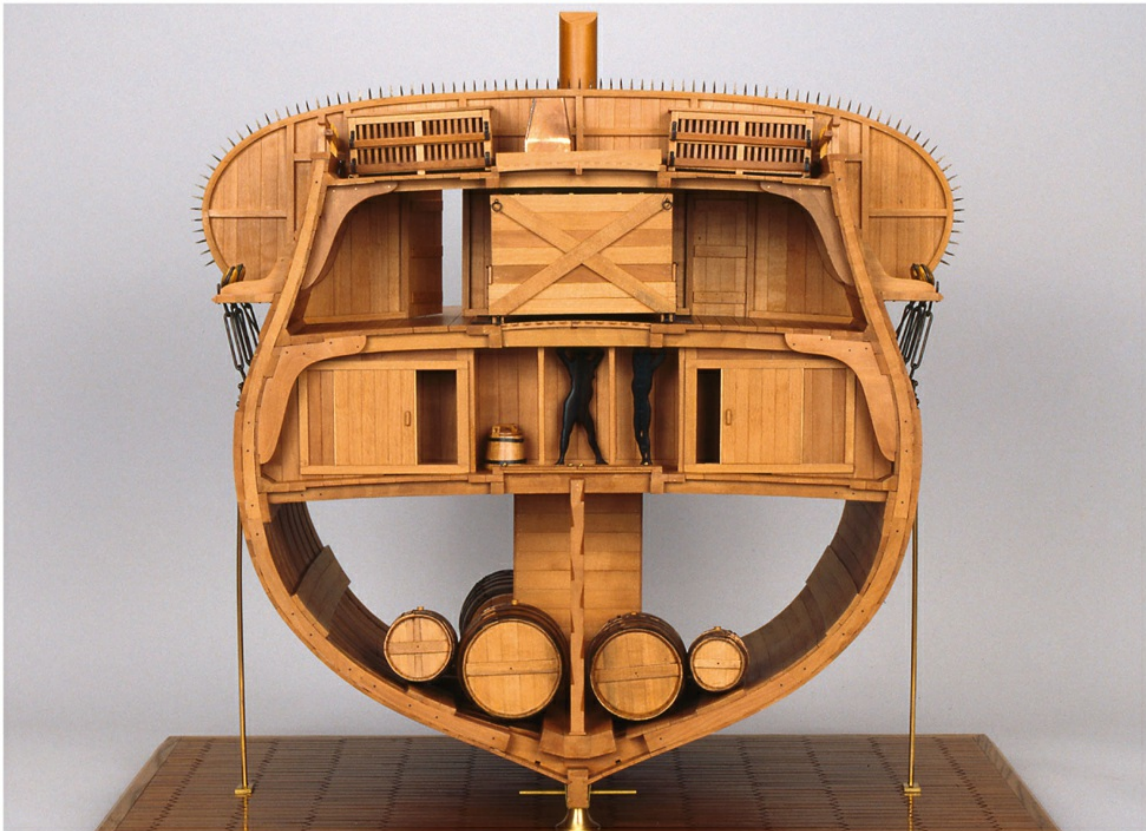
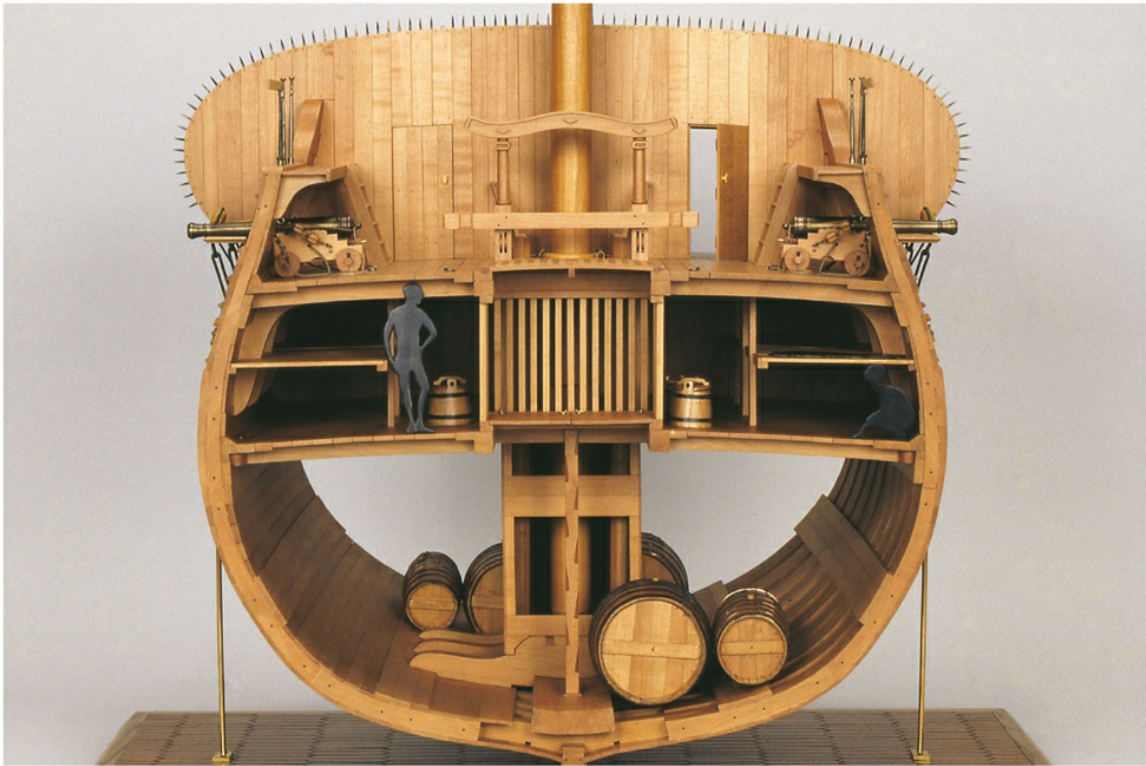


TABLEAU GÉNÉRAL DE LA TRAITE DE NÈGRES, COMMENCÉE LE 25 AOÛT, ET FINIE LE 16 DECEMBRE. 1769.															PRODUIT A LOANGUE		VENTE AU CAP.		RÉSULT DES OPERATIONS	
INDICATION DES MARCHANDISES.															Négro Négre Négre	Négro Négre Négre	Au Comptant. A un Mois. A deux Mois. A trois Mois. A quatre Mois. A six Mois. A huit Mois. A dix Mois. A douze Mois. A quatorze Mois. A quinze Mois. A dix-huit Mois. A vingt-quatre Mois.		Retour à Nantes par le Navire. favori ou par le Navire de la Compagnie.	
TRAITE GÉNÉRALE.															1017 1/2	1017 1/2	1017 1/2		1017 1/2	
COUTUMES.															1017 1/2	1017 1/2	1017 1/2		1017 1/2	
COUVERTURES PRESENTS.															1017 1/2	1017 1/2	1017 1/2		1017 1/2	
PRADIS.															1017 1/2	1017 1/2	1017 1/2		1017 1/2	
CONSOMMATION.															1017 1/2	1017 1/2	1017 1/2		1017 1/2	
TOTAL.															1017 1/2	1017 1/2	1017 1/2		1017 1/2	
MONTANT DES FACTURES.															1017 1/2	1017 1/2	1017 1/2		1017 1/2	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue		Produit à Loangue		Produit à Loangue	
Produit à Loangue															Produit à Loangue</					



Coupe au grand mât du navire négrier *l'Aurore*.



Cette gravure de 1776 par Nicolas Ozanne nous montre la Fosse et ses chantiers, où a été construite la frégate *La Concorde*.