LES

CORSAIRES

ET LA

Guerre Maritime

PAR

Henry BRONGNIART

Avocat à la Cour d'Appel de Poitiers

PARIS

AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR

17, Rue Jacob, 17

Librairie Maritime et Coloniale.

—

1904

LES CORSAIRES

ET

La Guerre maritime

Je regarde l'abolition des lettres de marque comme étant du plus grand avantage pour un peuple aussi commerçant que le peuple anglais. (Paroles de lord Clarendon, à la Chambre des lords, le 22 mai 1856.)

C'est nous qui avons le plus gagné à ce changement. (Paroles de lord Palmerston, à la Chambre des communes, le 6 mai 1856.)

Si je voulais perdre un Etat, je le ferais gouverner par des philosophes. (Frédéric II.)

*

LES

CORSAIRES

ET LA

Guerre Maritime

PAR

Henry BRONGNIART

Avocat à la Cour d'Appel de Poitiers

PARIS

AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR

17, Rue Jacob, 17

Librairie Maritime et Coloniale.

1904

A tous les admirateurs du courage,

A tous ceux qui mettent le sens des réalités au-dessus des théories philosophiques,

A tous ceux qui croient encore à la sainteté de la guerre

P
n
c
la
d
o
/

B
C
F
E
J
T

B
B
C
D

D

F

G

G

L

M
M

M

BIBLIOGRAPHIE

Nous n'avons pas la prétention de donner une bibliographie complète des ouvrages relatifs à la question de la course, dont les uns ne sont pas assez sérieux et les autres trop techniques. Nous ne citons ici que ceux dont nous nous sommes servi directement, en laissant toutefois de côté d'innombrables articles de journaux et de revues dont nous avons eu occasion de nous servir, et des ouvrages d'un ordre trop général, comme ceux d'histoire générale *l'Histoire d'Angleterre* de Macaulay, par exemple).

OUVRAGES DE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC

Bonfils. — *Droit international public.*
Cauchy. — *Le droit maritime international.*
Funck Brentano et Sorel. — *Précis du droit des gens.*
Hautefeuille. — *Droit des gens maritime.* — *Histoire des origines.*
Johnstone. — *Handbook of Maritim rights.*
Travers Twiss. — *Droit des gens et des nations.*

OUVRAGES JURIDIQUES SUR LA COURSE ET LES QUESTIONS CONNEXES

Balch. — *The Alabama Arbitration.* (Philadephie, 1900.)
Bœck (de). — *De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi.*
Carron. — *La course maritime.* (Paris, 1875.)
Duboc (lieutenant de vaisseau). — *Le droit de visite et la guerre de course.* (Paris, 1902.)
Dupuis (**Ch.**). — *Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines.* (Paris, 1899.)
Funck Brentano. — *La Déclaration de Paris de 1856 et son application dans le droit moderne.* (*Revue générale de Droit international public*, 1894.)
Geffcken. — *La Déclaration de Paris.* (*Revue de Droit international* 1885, t. XVII, p. 369.)
Guienneuc. — *La marine auxiliaire en droit international.* (Thèse, Paris, 1900.)
Leroy (**G.**). — *La guerre maritime, les armements en course et la juridiction des prises.* (Paris et Bruxelles, 1900.)
Martens (**Ch. de**). — *Causes célèbres du droit des gens*, t. II.
Martens (**G.-F. de**). — *Essai sur les armateurs, les prises et surtout les reprises.* (Gœttingue, 1795.)
Monentheuil. — *Essai sur la course, son histoire, sa réglementation, son abolition.* (Thèse, Paris, 1898.)

Raynaud. — *Du principe du droit de prise dans la guerre maritime.* (Thèse Paris, 1900.)

Salmon (A.). — *La Course depuis la Déclaration de Paris.* (Paris, 1901.)

La bibliographie relative au droit de prise serait beaucoup plus longue. On la trouvera en tête de l'ouvrage de M. de Bœck.

OUVRAGES HISTORIQUES, POUR SERVIR A L'HISTOIRE DE LA COURSE

Chevalier (E., lieutenant de vaisseau). — *Histoire de la marine française.* (2 vol. Paris, 1902.)

Correspondant (25 février 1902). — *L'armateur Jean Ango et la liberté des mers.*

Duguay-Trouin. — *Mémoires.* (Edition de 1760.)

Farine. — *Deux pirates au XVIe siècle (les frères Barberousse).* (Paris, 1869.)

Gallois (Napoléon). — *Les corsaires français.* (2 vol. Paris, 1847.)

Grammont (H D. de). — *Histoire d'Alger sous la domination turque.*

De Granges de Surgères. — *Prises des corsaires français (1778-83).* (Paris, 1900.)

Journal de bord d'un flibustier (1686-1693), d'après un manuscrit de la Bibliothèque nationale publié par E. Ducéré. (Bayonne, 1894.)

Jurien de la Gravière (Amiral). — *Les Gueux de mer (Revue des Deux-Mondes,* 1891).

Laugel. — *Les corsaires confédérés (Revue des Deux-Mondes,* 1864).

Petit (Edouard). — *André Doria* (Thèse Aix, 1887).

Poulain (Abbé J.). — Histoire de Duguay-Trouin. (Paris, 1886.)

Roncière (de la). — *Histoire de la marine française.* (2 vol. Paris, 1900.)

Surcouf. — *Robert Surcouf.* (Paris, 1890.)

OUVRAGES TECHNIQUES POUR SERVIR A LA QUESTION DE LA COURSE

Correspondant (10 juin 1900). — *La guerre de course et la guerre d'escadre.*

Dislère. — *Les croiseurs et la guerre de course.* (Paris, 1875.)

Fleury-Ravarin. — *Notre défense maritime et coloniale.* (Paris, 1900.)

Loir et G. de Caqueray, lieutenant de vaisseau. — *La Marine et le Progrès. Les luttes de l'avenir par la science, par les millions.* (Paris, 1901).

Lieutenant X. (1). — *La guerre avec l'Angleterre.* (Paris, 1900.) *La guerre de course et la défense navale.* (Revue de Paris, 1er et 15 mai 1900), etc.

(1) Le lieutenant X., de son vrai nom Suarès, officier de marine des plus distingués, est mort au moment où nous terminions cet ouvrage, dans lequel nous avons eu plus d'une fois occasion de citer ses remarquables articles, œuvre d'un esprit vigoureux et positif, ennemi des théories philosophiques.

AVERTISSEMENT

Nous avons employé dans cet ouvrage essentiellement la *méthode historique*. Sans négliger aucune des faces de la question, nous n'avons pas cru devoir insister sur le point de vue juridique proprement dit, très secondaire, à notre avis, dans une question de défense nationale, synonyme de défense légitime. Aux *faits*, et aux faits seuls, nous avons demandé la justification de nos idées. Aussi avons-nous donné la plus grosse part à la partie historique. Puis, quand nous abordons le grand problème de la course à l'heure actuelle, c'est encore sur des faits indiscutables que nous nous appuyons pour conclure à la légitimité, à la nécessité, à la possibilité de l'emploi des corsaires aujourd'hui comme autrefois, et plus encore peut-être.

Si nous nous sommes parfois laissé aller à un ton de polémique, c'est la conséquence forcée d'une conviction profonde. Fort de notre méthode, nous n'avons pas épargné ceux qui raisonnent avec des théories philosophiques toutes faites ou avec leurs sentiments. Mais que les adversaires de nos idées veuillent bien

reconnaître que nous n'avons laissé dans l'ombre aucune objection et songer que, grâce à cette méthode historique, ils trouveront dans notre ouvrage tous les documents nécessaires pour entreprendre, s'il leur plaît, la thèse contraire.

Inutile d'ajouter que, raisonnant dans l'hypothèse d'une guerre maritime, nous n'avons nullement à nous préoccuper des relations diplomatiques actuellement existantes entre les différents peuples. A ceux qui nous diraient que notre thèse n'est pas de saison, nous nous bornerions à faire remarquer que le jour même où M. Loubet faisait son entrée dans Londres, les Malouins érigeaient une statue à Surcouf.

Poitiers, octobre 1903.

AVANT-PROPOS

DÉFINITION DE LA COURSE

La course est le fait, pour un navire, de courir sus à d'autres navires et de s'en emparer selon certaines règles.

Il ne faut pas confondre la course et *les corsaires.*

« *Les corsaires,* dit sir Travers Twiss, *sont des navires armés qui sont équipés par des particuliers et naviguent sous le commandement d'un chef auquel une puissance belligérante a accordé une commission l'autorisant à saisir et à prendre les navires et les marchandises des sujets d'une puissance ennemie.* »

Cette définition établit bien la différence entre le *corsaire* et le *pirate.* Le corsaire se distingue du pirate par la *lettre de marque,* par laquelle l'État lui délègue sa souveraineté. Il s'en distingue, en outre, parce qu'il a une *nationalité* et n'attaque que les navires *ennemis.*

Aux lettres de marque il faut ajouter les *lettres de représailles,* grâce auxquelles un particulier pouvait, pour se faire justice, armer en course en pleine paix et saisir les navires de la nation de son débiteur jusqu'à

concurrence de la somme due. Le dernier exemple de ces représailles eut lieu au XVIIIe siècle. Louis XVI, en effet, accorda, en 1778, à deux commerçants de Bordeaux le droit d'armer en course contre les Anglais. Si nous citons ce cas dès maintenant, c'est pour ne plus avoir à y revenir, ne nous plaçant dans notre étude qu'au point de vue de la guerre maritime. Les corsaires dont nous aurons à nous occuper sont seulement ceux qui, comme dit Wolf, « *non privatum, sed publicum privatim bellum gerunt* ».

La course peut encore être faite par la marine de l'État. La course ainsi comprise n'a pas été abolie par la Déclaration de Paris. Nous aurons à rechercher dans la suite de cet ouvrage si cette solution peut être considérée comme satisfaisante et définitive. C'est la grave et délicate question de la *marine auxiliaire*, c'est-à-dire de l'incorporation en temps de guerre de la marine de commerce dans celle de l'État.

D'une façon générale, nous emploierons dans ce travail le mot *course* d'une manière restrictive. Nous n'entendons par là ni la piraterie, ni les représailles en temps de paix, ni la course faite par la marine de l'État, mais seulement *la course en temps de guerre, pratiquée par les corsaires.*

INTRODUCTION

LA PIRATERIE

Alors que le corsaire est un combattant investi d'une délégation de la puissance publique, le pirate fait métier de piller les navires en pleine paix, sans distinction de nationalié.

Chaque jour, dans le langage usuel, nous voyons les gens les plus éclairés employer indifféremment les termes de corsaire et de pirate. C'est confondre le soldat volontaire avec le voleur, le héros avec le bandit. La course est une façon comme une autre de faire la guerre maritime. Sa légitimité, en droit naturel tout au moins, ne peut être contestée. La piraterie (et tous les auteurs sont d'accord là-dessus) est un crime contre le droit des gens. Le pirate peut être capturé par tout navire de guerre et même, sous certaines conditions, par les navires de commerce.

Rechercher les origines de la piraterie serait rechercher les origines mêmes de la navigation.

Nous en trouvons les traces dès les premiers temps de la Grèce. Il faut bien voir des pirates dans ce prudent

Ulysse protégé de Pallas, dans ce Ménélas à la recherche de la belle Hélène, victime lui-même d'autres pirates, des pirates aussi dans ces Argonautes partis à la conquête de la Toison d'or, dans tous ces héros chantés par les poètes, dont les nefs rapides ont parcouru la mer blanchissante d'écume. Le sage Nestor demande, sans songer à s'indigner, à Télémaque, assis à sa table, s'il est un pirate (*Odysée*, chant IIIe). Et le non moins sage Solon admet parfaitement, à en croire Gaïus, la formation d'associations entre ceux qui « *ad* prædam *negotiationemve proficiscuntur* ».

Avec le développement du commerce, il fallut pourtant prendre des mesures de protection contre eux. A Athènes, les jeunes gens, sous le nom de *déripoles*, organisèrent une garde le long des côtes. De cette nécessité naquirent aussi des voyages de conserve désignés par Cicéron sous le nom d'ὁμόπλοια.

Rome, pour qui le droit de la guerre se confondait avec le droit au butin, eut pourtant à réprimer les excès des Ciliciens, véritable peuple de pirates. César, un instant leur captif, en avait en vain tiré une vengeance éclatante. Il fallut organiser contre eux une vraie expédition. Pompée, armé par la loi Gabinia de pouvoirs discrétionnaires, les anéantit dans la grande bataille de Coracesium (67 av. J.-C.), si bien que Rome, maîtresse définitive de la mer, n'eut bientôt plus besoin d'une seule galère.

Il fallut pourtant se défendre encore contre des Goths

et des Vandales descendus du Pont-Euxin sur de frêles barques plates, qui furent défaits par Claudius Gothicus.

Vers 450, les habitants de la côte nord d'Afrique, avec des chefs comme Genséric, commençaient à se livrer aux fameuses pirateries qui ne devaient prendre fin qu'en 1830. C'est l'origine de ces pirates barbaresques, sur lesquels nous reviendrons plus loin en raison d'une certaine analogie avec les corsaires et de leur grande importance dans l'histoire.

En même temps des Saxons se livraient à des déprédations dans les mers du Nord et faisaient déjà prévoir les Northmans.

On sait comment ces derniers, poussés, à partir de la fin du VIIIe siècle, hors de leurs pays peu fertiles du Nord et de leurs mers glacées par le besoin des aventures, se jetèrent sur la Grande-Bretagne, la Germanie, même l'Espagne et l'Italie ; comment, repoussés de France pendant le règne de Charlemagne, ils profitèrent de la guerre civile à la mort de Louis le Pieux pour pénétrer par les estuaires des fleuves au cœur même de l'empire ; comment, à la fin du IXe siècle, leurs *Vikings* ou rois de mer deviennent de véritables conquérants, si bien qu'en 911, Charles le Simple, par la convention de Saint-Clair-sur-Epte, concède à Rollon la partie de la Neustrie qui est devenue la Normandie.

Si au Xe siècle les Northmans se transforment partout en paisibles agriculteurs et demandent le baptême,

ils ne perdent pas pour cela le goût des aventures, comme le prouve, au XIe siècle, la conquête de l'Angleterre par leur duc Guillaume et la merveilleuse expédition des fils de Tancrède, fondateurs du royaume des Deux-Siciles.

La piraterie n'en reste pas moins un des grands fléaux du moyen âge. Aux XIIe et XIIIe siècles se forment de puissantes sociétés de pirates, et surtout au XIVe où nous voyons d'anciens marins, enrôlés par Lubeck contre le Danemark, devenir la terrible bande des *Frères Vitaliens* ou *Ravitailleurs*, ces « Frisons qui pour lors faisaient plusieurs roberies et pilleries sur la mer dont était grande renommée. » Les villes de la Hanse durent organiser contre eux une expédition, et l'amiral de Hambourg put, en 1402, enlever à l'abordage le navire de leur principal chef, Stortebeker.

« Les gueux de mer, dit l'amiral Jurien de la Gravière, furent les héritiers naturels des Vitaliens... Guillaume d'Orange fut le chef que toutes ces bandes éparses attendaient. » Nous verrons plus loin pourquoi, en dépit de leurs excès, nous rangeons les gueux de Hollande du XVIe siècle, ainsi que les flibustiers des Antilles du XVIIe siècle, parmi les corsaires, bien qu'on puisse, à bien des égards, voir en eux des pirates.

Aujourd'hui, nous ne trouvons plus que de rares vestiges de piraterie sur la côte marocaine du Riff ou la côte de Guinée. Les pirates sont encore nombreux dans la Chine méridionale, et la France a dû diriger

contre eux plusieurs expéditions, notamment en 1872. On en trouve encore dans les archipels Malais, malgré les leçons qu'ont dû leur infliger l'Angleterre, l'Espagne, la Hollande et la France ; et aussi dans la mer Rouge, comme en témoigne le bombardement de l'île de Middy effectué, comme représailles, par l'Italie en octobre 1902.

Sans doute aujourd'hui les croisières à vapeur organisées partout rendent la piraterie de plus en plus difficile ; mais il n'en serait pas moins faux de la regarder comme appartenant aux époques de barbarie de l'antiquité. Il est permis de croire que la piraterie, comme la course, ne disparaîtra pas, car le crime, comme la guerre, est de tous les temps.

LES CORSAIRES

ET

LA GUERRE MARITIME

PREMIÈRE PARTIE

Catégories intermédiaires entre la Piraterie et la Course.

CHAPITRE PREMIER

LA PIRATERIE EN TEMPS DE GUERRE, CONFONDUE AVEC LA COURSE MARITIME

Nous allons envisager d'abord les cas les plus discutables. Ces cas ne sauraient rentrer dans notre définition de la piraterie. Il ne s'agit plus du pillage des navires, en pleine paix, indépendamment de leur nationalité. Nous avons affaire ici non plus à des criminels, mais à des corsaires plus ou moins régulièrement commissionnés,

à des belligérants, plus ou moins respectueux des lois de la guerre, il est vrai. En tous cas, tous ont eu, dans leurs excès, une même excuse : combattre les ennemis de leur pays. Quelques-uns même, comme nous le verrons, ont rendu d'importants services à ce qu'on est convenu d'appeler la civilisation. Nous ne les avons pas moins mis à part, afin de pouvoir n'appuyer notre défense de la course que sur des exemples irréprochables.

§ I. — *Les Gueux de mer.*

Si nous ne plaçons pas au rang des corsaires réguliers ces vaillants défenseurs de la liberté nationale, c'est parce qu'ils s'attaquèrent même aux neutres, à cause aussi de la validité contestable de leurs commissions. « Si plusieurs de ces armateurs, nous dit Martens, furent punis comme pirates même par d'autres États que par l'Espagne, c'est tant à cause des excès qu'on leur reprochait qu'à cause des doutes qu'on élevait si le prince d'Orange, qui alors n'était pas encore nommé admiral des Provinces depuis unies, avait le droit de donner des lettres de représailles. »

Mais combien les excès de ces anciens pirates subitement élevés au rôle de belligérants sont faciles, non seulement à expliquer, mais même à justifier ! Ils ne sauraient étonner quiconque est au courant des mœurs du XVe et du XVIe siècle. Les *gueux* étaient ouver-

tement soutenus contre les neutres par la Hollande. En effet, les États généraux allaient jusqu'à interdire le commerce avec l'Espagne aux sujets de toutes les nations, tandis que l'Espagne interdisait de son côté tout commerce avec les provinces rebelles. Après quoi, ils étaient unanimes à refuser les indemnités réclamées par l'Angleterre et les villes de la Hanse en faveur de leurs sujets. Et ces abus sont parfaitement admis par toutes les nations de l'Europe. Les corsaires anglais Dracke, Frobuscher et tant d'autres fondateurs de la puissance maritime de leur pays furent redoutables aux États neutres et furent soutenus ouvertement en cela par la reine Elisabeth. Enfin Grotius lui-même, le grand philosophe, défenseur de la liberté des mers, soutient qu'un gouvernement n'a pas à répondre des faits et gestes de ses corsaires.

Les excès des « gueux » dans leur révolte se justifient encore par les excès de l'Espagne dans la répression. Tandis qu'ils étaient pendus sur mer sans autre forme de procès, leurs alliés, les gueux des bois, étaient enfermés tout vivants dans des tonneaux où ils étaient rôtis à petit feu. La conduite de l'Espagne excitait beaucoup plus l'indignation que celle des sujets révoltés, même en guerre avec la société, témoin la défection de Jean Abels, vaillant marin de Dokkum, qui, chargé par le Conseil de la Frise de réprimer les pirates, livra ses vaisseaux à ceux-là mêmes qu'il avait mission de combattre (1567).

Ces « gueux de mer », qui plus tard, par le pillage des galions et des colonies de l'Espagne, devaient fonder un magnifique empire colonial, commencèrent par être les véritables auteurs de la liberté des Pays-Bas. En effet, le duc d'Albe, en présence des difficultés pour faire payer l'impôt, préparait une terrible répression quand il apprit que les gueux de mer venaient de s'emparer du port de La Brielle (1er avril 1572). A ce signal tout le nord des Pays-Bas se souleva; pendant que Louis de Nassau s'emparait de Mons et que le Taciturne entrait en Brabant.

« C'est une phase nouvelle qui vient de s'ouvrir, dit l'amiral Jurien de la Gravière. L'histoire de la marine néerlandaise commence. Quelle marine pourrait se glorifier de plus magnifiques annales ? Celle-ci n'a pas seulement honoré la patrie : elle l'a fondée. »

§ II. — *Flibustiers des Antilles.*

Au XVIIe siècle, au moment où notre attention est accaparée par les événements de l'Europe, des aventuriers, sous le nom de *flibustiers*, poussés par l'appât des galions espagnols, pesaient d'un grand poids dans les destinées des grandes puissances.

Leur point de ralliement était l'île de la Tortue, rocher inaccessible, où ils déposaient leurs trésors.

Ils avaient pour alliés sur la terre ferme les *boucaniers* de l'île de Saint-Domingue (1).

Les Espagnols massacrèrent indistinctement les boucaniers paisibles et les pillards. La France, pour protéger ses nationaux, transforme leurs établissements en colonies. En 1637, un des chefs des flibustiers, Duparquet, est nommé par Louis XIII gouverneur de la Martinique.

Mais beaucoup préférèrent à la vie de colons la vie aventureuse des pirates. Vers 1660 les *Frères de la Côte* se sont organisés sous leur étendard noir, orné de la tête de mort et du sablier. Agglomérés dans de petites barques, ils guettent les navires espagnols. L'éclat de leurs exploits, l'importance du butin, leur attirent des milliers de recrues (2).

Les Espagnols ne pouvaient plus expédier un navire

(1) Les boucaniers étaient ainsi appelés parce qu'ils vivaient de la chasse des bœufs sauvages et du boucanage de la peau de ces animaux. En 1655 ils se mirent sous la protection de la France. Comme les Espagnols avaient, pour les prendre par la famine, exterminé les bœufs sauvages, ces chasseurs durent se transformer en planteurs. Quand la France leur eut envoyé (1655) un gouverneur et une cargaison de femmes, la colonie de Saint-Domingue était fondée.

(2) Faut-il rappeler entre mille le coup de main de Pierre Legrand abordant avec une méchante barque, montée par une vingtaine d'hommes, un vaisseau amiral d'un équipage de deux cents hommes et faisant couler son propre bateau pour ne pas permettre à ses compagnons de fuir, dès qu'il a atteint le vaisseau ennemi à la faveur de la nuit ? Et ces vingt hommes, armés seulement de sabres et de pistolets, font prisonniers l'amiral espagnol et tous ses officiers.

sans le voir tomber aux mains des flibustiers. Aussi n'en laissèrent-ils plus partir un seul. Ils espéraient ainsi déterminer ces aventuriers à abandonner des parages où ils ne trouveraient plus de proies à saisir.

Le plan aurait réussi avec d'autres hommes. Comme les richesses ne quittaient plus les ports, il fallait aller les y chercher en dépit des garnisons et des forteresses (1).

Ces prodiges n'ont pas empêché Martens (2) de nous représenter les flibustiers comme « composés de la fange de plusieurs peuples ». Et s'indignant de ce que le roi de France ait pu se servir d'eux pour détruire le commerce espagnol, ait pu accorder des brevets d'officiers et de gouverneurs à des hommes

(1) Rien n'est plus extraordinaire que les expéditions des flibustiers sur la terre ferme, celle entre autres de Nau l'Olonais et Michel le Basque contre Maracaïbo, pour laquelle ils réunirent sept navires et quatre cent quarante volontaires. Un fort gardait la ville, il fut vite enlevé; mais les habitants avaient fui avec leurs richesses dans un autre fort du Venezuela, Gibraltar. Les flibustiers les y poursuivirent. Ils durent s'avancer sur la vase à l'aide de branches d'arbres sous le feu de l'artillerie ennemie, puis s'élancèrent à l'assaut. Les Espagnols opposèrent en vain une résistance acharnée : cinq cents, sur les six cents qui gardaient les forts, se firent tuer, dont tous les chefs. Les fuyards s'étaient réfugiés à Mérida, au sein des montagnes. Maracaïbo paya pour Mérida une forte rançon.

Citons encore l'expédition de Van Horn et de douze cents flibustiers français contre la Vera-Cruz (1683), celle où quatre mille aventuriers se réunirent pour essayer la conquête du Pérou, et tant d'autres à côté desquelles pâlissent les plus célèbres exploits de l'antiquité.

(2) Martens, *Essai sur les armateurs* (op. cit.).

traités avec raison en pirates par les Espagnols, « on ne sait, dit-il, si on doit être plus scandalisé de la complaisance de la France, ou des cruautés dont cette horde a souillé ses entreprises les plus hardies. »

Il faut pourtant, avec Cauchy (1), reconnaître qu'ils ont eu « une sorte de droit public non moins étrange que leurs guerres, car certaines règles de justice, quelquefois même un sentiment délicat d'équité présidait au partage des captures ». Cet auteur voit en eux des hommes « emportés par leurs passions, mais accessibles aux sentiments qui accompagnent presque toujours l'intrépidité guerrière » (2).

Si nous laissons maintenant de côté toute considération de droit, nous devons remarquer que ce commerce qu'ils détruisaient, cet or auquel ils barraient la route, étaient destinés à allumer la guerre en Europe. C'était l'époque du Pacte colonial, et le commerce d'alors était avant tout national. La guerre et le pillage aux Antilles, c'était la paix et la sécurité en Europe.

En outre, nous devons tenir compte à ces bandes de pillards d'avoir été les premiers pionniers de la civilisation dans ces régions lointaines, d'avoir colonisé la grande île de Saint-Domingue, qui fut la plus riche du monde, jusqu'au jour où un philosophe vint dire à

(1) *Op. cit.*

(2) Quelques-uns de ces aventuriers étaient d'origine noble ou peu s'en faut, comme Lussan ou Grammont, dont Forbin nous parle presque avec respect dans ses *Mémoires*.

la Convention : « Périssent les colonies plutôt qu'un principe ! » Si, comme l'a dit Édouard Laboulaye, « coloniser est le plus vaste problème qu'un peuple puisse se proposer », nous devons reconnaître que les flibustiers, en dépit de leurs excès, ont accompli une œuvre féconde entre toutes, et Louis XIV, peu suspect d'ignorer les règles de l'honneur, a prouvé, en les soutenant, qu'il mettait le sens de la réalité au-dessus de tous les sophismes humanitaires des philosophes.

§ III. — *La piraterie dans la guerre d'Indépendance de la Grèce.*

La piraterie fut d'abord, dans cette guerre sauvage entre toutes, la conséquence naturelle de l'indiscipline de la flotte grecque. « Les écumeurs de mer, a dit l'amiral Jurien de la Gravière, devaient fatalement s'imposer aux flottes de la Grèce comme les Klephtes de la montagne à ses armées. » Mais, ajoute-t-il, l'indiscipline des matelots grecs est excusable si l'on songe que, le plus souvent, ils manquaient de vivres et de solde... D'ailleurs, la marine ottomane ne laissa pas d'être sujette à caution. M. Chabaud-Arnault fait allusion aux « scènes de meurtre, de viol et de pillage comme celles qui eurent pour témoins les plages de Chio et les rochers d'Ipsara » (1).

(1) Voir les détails donnés sur cette guerre par M. Chabaud-Arnault, capitaine de frégate, dans la *Revue maritime et coloniale* de juillet 1881.

Si les escadres se livraient à de tels excès, à plus forte raison en était-il de même des corsaires indépendants. De fait, les habitants de l'Archipel se livrèrent à la piraterie et pillèrent des navires neutres sous prétexte de contrebande de guerre. Ils ravagèrent surtout les abords du golfe de Salonique, les côtes de la Syrie et de l'Égypte. Ils établirent même des batteries dans l'îlot de Gabouza, où l'amiral de Rigny vint brûler leurs vaisseaux, acte qui lui valut les remerciements du gouvernement hellénique.

Il faut tenir compte, pour juger ces faits impartialement, du tempérament grec, toujours porté à la piraterie sur mer comme au brigandage sur terre, et cela depuis l'antiquité jusqu'à l'époque de la guerre de Crimée, où nous voyons surgir des pirates grecs, auxquels Français et Anglais firent payer cher leur imprudence. Ne soyons pas trop sévères pour les corsaires d'un pays où les gendarmes eux-mêmes ne sont peut-être pas sans reproches. J'en appelle au *Roi des montagnes*.

Et puis, quels qu'aient pu être les abus, condamnables en théorie, mais difficiles à empêcher dans la pratique, restons-en à cette belle phrase de l'amiral Jurien de la Gravière : « Deux fois, dans des périodes séparées par deux siècles et demi d'intervalle, le même fait s'est produit : un petit peuple, qu'une puissance colossale se flattait d'écraser sans peine, a conquis son indépendance à l'aide de sa marine. Les gueux de mer ont

affranchi les Pays-Bas du joug de l'Espagne, les corsaires d'Hydra et d'Ipsara ont arraché la Grèce à la tyrannie ottomane. »

§ IV. — *La piraterie dans les guerres d'indépendance de l'Amérique du Sud.*

La course fit son apparition dans ces guerres et dégénéra bientôt en piraterie. Cet abus est fréquent dans ces pays souvent troublés par la guerre civile. Même dans la guerre entre les États-Unis et le Mexique en 1846, un Espagnol qui avait obtenu des lettres de marque fut convaincu de piraterie.

Loin d'en tirer un argument contre la course, comme de Boeck tout préoccupé des principes, nous voulons voir surtout, avec Marcel Dubois, l'éminent géographe avant tout préoccupé des faits, dans ces corsaires moitié pirates les véritables agents de l'émancipation des colonies espagnoles (1). Ces provinces, en effet, dont l'or ne pouvait plus être emporté hors de chez elles par les galions, s'habituèrent à le dépenser sur place. En même temps, n'étant plus en relations qu'avec des corsaires, elles arrivèrent à se passer de la tutelle oppressive de la métropole, à prendre conscience de leur propre vie.

(1) On peut trouver de curieux détails sur le rôle de la piraterie et de la course dans la colonisation dans le très intéressant livre de Marcel Dubois, *Systèmes coloniaux et peuples colonisateurs.*

CHAPITRE II

LES BARBARESQUES (1)

§ I. — *Les Barbaresques sont-ils pirates ou corsaires ?*

Nous devons placer les Barbaresques au rang des pirates. En effet, ne s'attaquaient-ils pas sans déclaration de guerre à tous les chrétiens indistinctement ? Peut-on admettre qu'une différence de religion puisse suffire à constituer un état de guerre permanent ? Et si l'on songe que leurs pillages incessants, souvent indépendants de toute représaille, étaient accompagnés, ni plus ni moins, d'un trafic de chair humaine, n'y a-t-il pas là de quoi les mettre au ban des nations civilisées, n'est-ce pas assez pour leur dire : Le titre de corsaire est un titre d'honneur, et vous ne le méritez pas ?

Nous devons pourtant faire certaines réserves. Ces écumeurs de mer représentaient un État puissant. Alors que nul ne s'abaisserait à traiter avec des pirates (car vis-à-vis d'eux une guerre d'extermination est seule possible), nous voyons les nations les plus jalouses de leur honneur, la France en particulier,

(1) Nous avons dû en faire une catégorie à part, tant à cause de leur très grande importance dans l'histoire que de leur caractère tout spécial.

attacher le plus haut prix à l'alliance des Barbaresques. La course était une ressource officielle inscrite au budget de la Régence. Une nation, pour obtenir la liberté des mers, devait payer un tribut annuel. Ces forbans, du reste, obéissaient à des lois. Leur droit n'était pas celui des chrétiens, voilà tout.

La course, devenue bientôt pour Alger la source presque unique de la richesse, ne fut au début qu'une des formes du *Djehad* (guerre sainte). La fonction des galères d'Alger consistait à nuire à l'ennemi héréditaire, l'Espagnol. Et pour cela il fallait détruire son commerce et ravager ses côtes. Dans cette lutte incessante, les *reïs* d'Alger déployèrent, au témoignage d'Haëdo, une valeur sans égale, comme cela se vit dans les grandes journées de Malte, de Tunis et de Lépante. Ils accouraient au premier signe du sultan. L'amiral était nommé par le sultan lui-même. Astreints à une sévère discipline, grâce à laquelle ils purent faire aux ennemis de leur pays un mal incalculable, les fondateurs de l'*Odjeac* ne sauraient, en toute justice, être regardés comme des pirates ordinaires.

Avant de leur reprocher leurs procédés, songeons que, dans bien des cas, ils n'ont eu qu'à s'inspirer des exemples qui leur avaient été donnés par les Espagnols (1).

(1) Nous les voyons même, en 1567, intercéder en faveur d'un Valencien, Juan Gascon, qui avait voulu s'emparer d'Alger par sur-

« En fait, dit Grammont dans sa savante *Histoire d'Alger*, les *reïs* furent à l'Islam ce que les Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem furent à la chrétienté ; comme eux, ils firent tout le mal possible à l'Infidèle, combattant ses vaisseaux de guerre, enlevant ses bâtiments de commerce, brûlant et pillant ses villes maritimes, ravageant ses côtes et réduisant les peuples en captivité ; tout cela était fort barbare, mais la guerre se faisait ainsi à cette époque, et les modernes inventions nous réservent de si terribles spectacles de destruction que les massacres des temps passés ne nous paraîtront plus que comme des jeux d'enfants. »

§ II. — *Les frères Barberousse et la fondation du royaume d'Alger (XVIe siècle).*

A aucune époque, nous l'avons vu, la Méditerranée n'a manqué de pirates. Au XIVe siècle, les habitants de Bougie étaient les plus renommés dans cette industrie, à laquelle l'expulsion des Maures de l'Espagne vint donner un grand accroissement.

Il n'en est pas moins vrai qu'en 1515 l'Espagne occupait la côte d'Afrique de Melilla à Bougie. En

prise avec deux galères. Ils demandèrent qu'il fût traité en captif ordinaire et admis à payer rançon, au lieu d'être livré à la foule comme ne pouvant être incriminé que d'un acte de guerre. Ce fait, rapporté par un prêtre espagnol, peu suspect de partialité en leur faveur, ne montre-t-il pas en eux des combattants réguliers soucieux des lois de la guerre ?

outre, elle confiait Tripoli aux chevaliers de Saint-Jean et réduisait Tunis à l'obéissance, tandis que ses colonnes victorieuses pénétraient dans le Sud. Avec un peu plus de persévérance, elle eût devancé les Turcs dans la conquête de ce pays.

Vers la même époque, les quatre frères Barberousse, autour desquels s'était déjà formée une légende, commençaient leurs exploits dont l'éclat leur attirait de nombreuses recrues. Aroudj, l'un des quatre, devenu chef de la bande, parvint à s'emparer d'Alger, alors tributaire de l'Espagne.

Les Espagnols, en empêchant les pirateries des Algériens, les condamnaient à la ruine. Après s'être fait proclamer sultan, Aroudj gouverna avec l'autorité absolue d'un chef de guerre et étendit son pouvoir dans tout le nord de l'Afrique.

Un nouvel empire était fondé.

Kheïr-el-Din Barberousse, frère et successeur de ce vaillant soldat de l'Islam, fit de la piraterie son principal moyen d'action. Mais il manquait un port pour s'abriter, se ravitailler, déposer le butin. Pour cela, le 27 mai 1529, il chassa les Espagnols du Penon, sous le canon duquel les pirates allaient pouvoir défier l'Europe.

Est-ce à dire que l'Europe se résigna aussitôt à un pareil fléau ? Dès 1541, sous le règne d'Hassan Aga, successeur de Kheïr-el-Din Barberousse, Charles-Quint résolut de délivrer la chrétienté et de s'emparer

de toute la Barbarie. Muni des absolutions générales et des indulgences du pape Paul III pour lui et toutes ses troupes, il arriva avec cent vaisseaux, vingt galères et trente mille hommes au cap Matifou. Ayant débarqué, il construisit le *Fort l'Empereur*.

Alger était entouré d'une simple muraille. A peine huit cents Turcs et six mille Maures composaient sa garnison. Hassan Aga, dans l'impossibilité d'opposer une résistance sérieuse, était sur le point de capituler, lorsqu'une tempête éclata. Celle-ci détruisit quatre-vingt-dix navires ou galères avec leurs équipages. Des torrents descendus des montagnes se répandirent sur le camp et contraignirent l'empereur à une fuite précipitée, pendant laquelle Hassan Aga eut le temps de faire un nombre énorme de prisonniers. Le nombre en fut assez grand pour donner naissance à un dicton d'après lequel à cette époque « on pouvait acheter un esclave pour un oignon ». Avec le butin, les Algériens purent armer la place, avec de hautes murailles, sans parler des forts de l'Empereur, des Vingt-Quatre Heures et de Bab-Azoun. Ils purent donner impunément plus d'extension à la piraterie. L'orgueil des Musulmans ne connut plus de bornes, et Alger eut dès lors la réputation d'être invincible. Elle ne devait la perdre qu'en 1830.

§ III. — *Comment s'explique la longue durée des déprédations des Barbaresques et l'inutilité des bombardements d'Alger.*

Ainsi Alger vivait définitivement de la piraterie, qui cessa d'être la guerre sainte contre l'Espagne pour devenir l'unique moyen d'existence de toute la population. Ainsi les côtes de l'Italie, de la Corse, de la Sardaigne, de la Sicile et de l'Espagne furent, avec une régularité parfaite, ravagées une ou deux fois par an. La Provence ne fut pas épargnée. Certaines de ces régions en ont été complètement dépeuplées et ne s'en sont pas relevées. Il va sans dire que la navigation marchande était devenue à peu près impossible dans toute la Méditerranée.

Si le fait de ces déprédations s'explique facilement, il n'en est pas de même de cette longue impunité. Comment ! les armadas, les escadres des plus grandes nations de l'Europe vont, après de terribles engagements, joncher la mer de leurs débris, des milliers de vies vont payer la moindre insulte faite par un prince chrétien à un autre, et pendant ce temps de misérables petits forbans vont à leur aise piller, incendier, faire le trafic de chair humaine ! Et les États puissants dont les sujets sont ainsi traités se contentent, souvent après de longues hésitations, de faire contre Alger de vaines démonstrations, quand ils ne briguent pas la

faveur d'avoir les Barbaresques pour alliés ! Aucun n'entreprend une bonne fois la guerre d'extermination contre une nation sans forces réelles, contre laquelle un effort commun aurait certes été superflu.

C'est une honte pour l'Europe, mais il faut la dire. Au lieu de s'unir contre les Turcs, comme les Papes le leur conseillaient, les nations européennes ont laissé subsister les États Barbaresques, *parce qu'elles avaient intérêt à leur existence*. Chacune voulait bien, de temps en temps, exiger des réparations pour ses sujets, mais voyait avec plaisir un pareil fléau déchaîné sur ses rivales, occupé à détruire sans cesse leur commerce.

La première, la plus constante alliée du sultan fut la France. Elle vit avec joie se fonder le royaume d'Alger, et celui-ci commencer aussitôt la guerre sainte contre l'Espagne. Toutefois elle ne voulut pas laisser se fonder dans l'Afrique du Nord un empire autonome. Les Valois surent exciter à ce sujet la méfiance de la Porte, et par cette prudence ils sauvèrent l'Europe du plus grand danger. « Il serait juste de leur en tenir compte, dit Grammont, au lieu de leur reprocher l'alliance mahométane que l'ambition des nations rivales leur avait rendue indispensable. » Comment, en effet, François Ier, abandonné de ses voisins, aurait-il pu soutenir la lutte contre la suprématie de Charles-Quint sans l'aide de Soliman ?

Quand la France en eut fini avec l'Espagne et se

fut décidée à envoyer, pour punir les déprédations de ses anciens alliés, les Beaufort, les Duquesne et les d'Estrées, ce fut le tour de l'Angleterre et de la Hollande de briguer l'alliance algérienne dans l'espoir de ruiner notre marine. N'ayant abouti, en employant la force, qu'à signer avec les Barbaresques des traités violés le lendemain, ils leur offrirent des présents. Ceux-ci s'empressèrent de les accepter, mais se gardèrent bien d'en tenir aucun compte. Et il aurait été si facile de les détruire !

Les bombardements d'Alger, nous l'avons dit, étaient de mauvaises plaisanteries. On ne s'en fit pourtant pas faute. Alger fut bombardé par la France en 1661, 1665, 1681, 1683 et 1688, par l'Angleterre en 1622, 1655, 1672 et 1816, par l'Espagne en 1783 et 1784.

Toute cette série de démonstrations n'empêcha pas les Barbaresques de continuer jusqu'en 1830 leurs pirateries jusque dans la mer du Nord.

§ IV. — *Comment le commerce arriva à se protéger contre les Barbaresques jusqu'à la prise d'Alger en 1830.*

Ne pouvant compter sur l'efficacité des répressions, les navires marchands du haut commerce durent prendre l'habitude de naviguer par caravanes et de se faire escorter. Aussi les corsaires devinrent moins nombreux,

le pavillon vert fut de moins en moins un objet de terreur, la voix des crieurs qui vendaient les esclaves et le butin, retentit moins souvent au Badestan. Dès le XVIIIe siècle, l'Odjeac tombe en décadence, et déjà la populace d'Alger pense instinctivement à ses futurs maîtres annoncés par les anciennes prédictions.

Les pirateries n'en continuaient pas moins. En 1815, la flotte des États-Unis devait forcer les Barbaresques à respecter son pavillon, et en 1816 les Anglais et les Hollandais les attaquaient sans résultat. Le Badestan contenait encore environ quatre cents captifs réduits en esclavage en 1830. La gloire de venger les nations chrétiennes était réservée à la France.

On sait quelle éclatante vengeance tira la Restauration du coup d'éventail porté par le dey Hussein à notre ambassadeur, et comment les gouvernements suivants ont fait du pays qui avait été longtemps le fléau de la chrétienté plus qu'une colonie, une terre française, un véritable prolongement de la mère patrie.

Aujourd'hui les descendants de ces redoutables forbans sont nos sujets, et Fromentin nous montre ce peuple d'Alger, dans le belvédère élevé des anciens pirates, « se serrant encore instinctivement contre son palladium inutile, et regardant avec un regret inconsolable la mer qui n'est plus à lui » (1).

(1) Fromentin, *Une année dans le Sahel.*

DEUXIÈME PARTIE

Historique de la Course

TITRE Ier.

Histoire de la Course jusqu'à la Déclaration de Paris

CHAPITRE PREMIER

ORIGINE DE LA COURSE, EN TANT QU'INSTITUTION RÉGULIÈRE

« Dans l'origine, dit Cauchy, toutes choses étaient confondues. La légitime défense de soi-même précéda l'emploi régulier d'une force protectrice (1). »

De fait, la course pratiquée par les particuliers naquit avant les flottes militaires.

Nous sommes au moyen âge. Les navires de commerce doivent toujours partir armés pour se protéger contre les pirates, alors nombreux, et, au besoin, pour les attaquer.

En temps de guerre, les États se trouvaient tout

(1) *Op. cit.*

naturellement amenés à faire appel à ces armateurs puissants dont les navires étaient entraînés pendant la paix à combattre soit contre les pirates, soit dans des guerres privées entre armateurs. Des riches marchands de Venise, de Gênes, de Marseille, soit de leurs propres deniers, soit en formant de véritables compagnies d'actionnaires, faisaient construire des nefs et des galères. Ainsi se trouvaient constituées des flottes volontaires. Telle fut celle « de dix-huit cents vaisseaux, que grands que petits », dont nous parle Joinville, avec laquelle le saint roi sortit d'Aigues-Mortes. Telle fut encore celle de deux cents navires marchands réunie en 1339 par Philippe de Valois.

Ainsi, à l'origine, par le fait même de la guerre, tous les particuliers se trouvaient autorisés à courir sus à l'ennemi sans permission spéciale. Des abus s'ensuivirent. Aussi l'État, sans renoncer à l'aide nécessaire des particuliers, exigea-t-il sous peine de mort, dans le but légitime de contrôler les actes des belligérants, qu'il ne pût être mis à la voile sans une autorisation particulière. C'est l'origine de la *lettre de marque*, par laquelle le corsaire devient un combattant régulier, par laquelle il a droit, s'il est vaincu, d'être traité par l'ennemi comme un prisonnier de guerre, non comme un pirate.

On comprend que les États multiplièrent ces commissions de guerre, d'abord seul moyen d'atteindre la puissance de leurs ennemis, plus tard complément

nécessaire pour parer à l'insuffisance des escadres. Ils en accordèrent même à des étrangers. C'est ainsi que nous voyons encore, au XVIe siècle, un grand marin sans doute, mais au fond un aventurier, un condottiere de la mer, Doria, offrir ses services tour à tour à François Ier et à Charles-Quint.

Mais les lettres de marque, si elles servaient à désigner les combattants, à les connaître, ne pouvaient suffire à contrôler leurs actes et assurer la régularité de leurs prises. Il fallut ajouter une sanction à leur responsabilité.

L'acte le plus fameux de ceux qui organisent la course est une ordonnance de Charles VI du 17 novembre 1400. Elle porte : « Se aulcun, de quelque'estat qu'il soit, mestoit suz aulcune nef à ses propres despenz por porter guerre à noz ennemys, ce sera par le congié et consentement de nostre dict admiral ou son lieutenant. Lequel a ou aura au droict de son dict office la cognoissance, jurisdiction, correction de toz les faicts de la dicte mer et de ses dépendances, criminellement et civilement. » L'ordonnance des Pays-Bas de 1487 est analogue.

Il y avait eu déjà bien des ébauches d'organisation de la course. Le roi d'Aragon, le premier, en 1288, exigea des armateurs le *serment* de respecter leurs compatriotes, de s'abstenir de tout acte d'hostilité pendant la paix et les trêves, et en temps de guerre de ramener au port les navires saisis.

D'autre part, les lois de Pise (1298), de Gênes (1313), de Florence, de la Ligue Hanséatique, imposèrent aux armateurs l'obligation de fournir une *caution*, afin de réparer les dommages qu'ils pourraient causer à leurs compatriotes ou aux neutres. L'obligation de cette caution se retrouve dans la grande ordonnance de 1681, inspirée par Colbert.

Toutes les nations de l'Europe traitèrent entre elles relativement à la course et multiplièrent les réglementations intérieures. Partout nous retrouvons la triple obligation de la lettre de marque, de la caution et de la régularisation de la prise par l'autorité légale. Citons, à ce dernier point de vue, l'ordonnance de Charles V de 1373 et l'acte du Parlement anglais de 1414, dans lesquels on peut voir l'origine des *tribunaux de prises*.

Nous ne pouvons entrer dans le détail de tous ces textes (1). Mais on voit assez à quel point la course était une institution régulière, soumise par tous les gouvernements à de sages prescriptions, combien il est absurde d'y voir un legs des temps barbares, de n'y voir, comme Bluntschli et tant d'autres, qu'une piraterie officielle !

(1) Si nous voulions citer tous les textes relatifs à la course, il faudrait y consacrer un volume entier. Nous renvoyons ceux qui voudraient se livrer à des recherches en cette matière à des recueils spéciaux, comme la *Collection des lois maritimes* de Pardessus.

CHAPITRE II

LA COURSE JUSQU'AU DÉBUT DU XVIe SIÈCLE

Le caractère prédominant de la course depuis son origine jusqu'à la découverte de l'Amérique, son rôle, est avant tout de suppléer à l'absence de la marine militaire. Elle a donc pour but la défense nationale. Par suite, elle est (en principe tout au moins) renfermée dans les opérations de guerre proprement dites, et attaque seulement les navires ennemis.

Une fois la guerre déclarée, la course se pratiquait avec une énergie sauvage, facile à expliquer par les mœurs du moyen âge. Le corsaire une fois lancé était difficile à arrêter après la conclusion de la paix. En 1242 nous voyons saint Louis intervenir pour réprimer l'ardeur belliqueuse des armateurs bretons contre les Anglais, une fois la trêve conclue entre l'Angleterre et le duc de Bretagne. Il faut dire que, de leur côté, les corsaires anglais profitèrent de la guerre de saint Louis et d'Henri III pour s'emparer des navires de toutes les nations. Les corsaires castillans, eux, dépouillaient même leurs compatriotes, en les priant simplement d'aller se faire dédommager auprès de leur roi de ce qu'il leur a fallu fournir pour la nourriture des combattants.

Pendant la guerre de Cent ans, nos corsaires répandirent la terreur sur les côtes d'Angleterre. Si le bâtiment en vue n'amenait pas sa voile, à en croire M. de la Roncière, on lui courait sus « comme rebelle ». Le rebelle ripostait parfois à coups de canon aux « chiens et dogues français », sans doute pour ne pas être emprisonné dans les cachots de Harfleur, où plus d'un resta si longtemps qu'il fut « détruit en son corps ». Ou bien on n'en sortait qu'après que les « ceppes et fers » dont on avait été chargé vous avaient laissé « en très grande défaise » (1).

Quant aux prises, il n'était pas encore nécessaire de les ramener au pays du capteur. Les corsaires (à l'instar, du reste, de ce qui se pratiquait dans la marine royale) jugeaient sur place les propriétés ennemies. Avant de partir en campagne, ils prêtaient un serment, ainsi rapporté par Valin : « Ils juraient sur le pain, le vin et le sel, devant un prêtre, que, de tout ce qu'ils pourraient prendre et dérober des prises, soit en or, argent monnayé ou autres, perles, bijoux et autres choses de valeur, ils n'en révéleraient ni diraient autre chose à justice, aux propriétaires armateurs ou autres, et qu'ils en feraient le partage entre eux. »

C'est seulement dans la guerre de Cent ans que nous voyons Charles V, et après lui Henri V d'Angleterre,

(1) Il y avait un tarif de rançon : douze écus pour un maître marinier, six pour un simple matelot (de la Roncière, *op. cit.*).

réserver au roi ou à ses mandataires légaux le droit de connaître de la validité des prises.

Malgré son caractère encore rudimentaire, la course n'en rendit pas moins, dès le XIIIe siècle, de grands services. Quand, en 1296, Philippe le Bel décréta une sorte de blocus continental, il déchaîna la guerre de course. Celle-ci fit tant de mal au commerce anglais qu'Edouard dut, en 1303, consentir une trêve par laquelle il perdait la Guyenne.

« Après le stérile projet d'invasion de 1386, dit M. de la Roncière, la détresse financière fit adopter le système peu dispendieux de la guerre de course. L'état de malaise où gisait la France, victime ou solidaire de la folie du roi, était assez propice à ces entreprises, où chacun peut tirer parti de sa bravoure et de son initiative. »

Au XVe siècle, la course continue à suppléer à l'absence de marine militaire. Elle ne consiste encore qu'en une guerre d'escarmouches et de surprises, en entreprises toutes locales dans le voisinage des côtes, avec des bateaux très petits, de simples barques quelquefois. Aussi n'y a-t-il pas encore de grandes actions d'éclat à signaler. Quand un navire ennemi s'aventure près d'un port, on se contente d'équiper à la hâte quelques bateaux pour s'en emparer. Inutile d'ajouter que le contrôle de la régularité de pareilles opérations n'était guère facile. De grands progrès n'en avaient pas moins été réalisés.

« A la fin du moyen âge, dit M. de Bœck, et plus exactement à la fin du xve siècle, les résultats acquis sont les suivants : La course a une existence décidément distincte de la piraterie ; par la concession de la lettre de marque, le corsaire revêt une sorte de caractère public, de plus, et par cela même, il est soumis à un contrôle de l'autorité publique. Il doit dans la plupart des pays fournir un cautionnement. Il doit conduire ses prises au port d'armement, et ne peut en disposer qu'après qu'elles lui ont été adjugées par une sentence. C'est une cour de prises ou amirauté qui est chargée de rendre cette sentence, et sa juridiction est efficace : le pouvoir central est assez fort pour tenir la main à l'exécution des décisions rendues en matière de prises. »

CHAPITRE III

LA COURSE AU XVIe SIÈCLE

La course devient, dans cette période, une conséquence forcée du caractère essentiellement économique des guerres et du système mercantile (1). Les produits rapportés par les Portugais des Indes orien-

(1) La période qui commence au xvie siècle est fort bien caractérisée par Martens dans son *Essai sur les Armateurs* : « Jusqu'au xvie siècle, dit-il, la politique de commerce entrait pour peu de chose dans la plupart des guerres des grandes monarchies de

tales, l'or ramené d'Amérique par les galions espagnols, voilà l'objectif.

La course, sans atteindre encore son apogée, présente déjà pendant ce siècle un tableau d'ensemble tout à fait grandiose. Par elle déjà des puissances naissent ou s'agrandissent, tandis que d'autres sont entravées dans leur développement.

Dès le commencement de ce siècle, dans la guerre de la France contre l'Angleterre, nous voyons les corsaires racheter par la rapidité de leurs mouvements la lourdeur et la lenteur des navires royaux. Nous trouvons notamment des corsaires dieppois et bretons dans le combat victorieux livré à la flotte anglaise, le 10 août 1513, à la hauteur du cap Saint-Matthieu. Les prises furent nombreuses (à en juger par les doléances de l'ambassadeur d'Angleterre) dans cet engagement resté célèbre par l'héroïsme du corsaire breton Primauguet (1).

Les particuliers sont encore à cette époque à peu près

l'Europe. Mais la découverte du Nouveau-Monde et du chemin qui conduit aux Indes avait commencé à fixer les yeux des souverains sur l'importance du commerce ; l'exemple des Pays-Bas révoltés contre l'Espagne leur fit voir les ressources qu'il procure, et depuis qu'en Angleterre la haine contre cette république avait fait éclore le fameux acte de navigation (1625), depuis qu'à peu près à la même époque la France se mit au rang des puissances maritimes et à colonies, *presque toutes les guerres sur mer respirèrent la jalousie de commerce ; et l'affaiblissement de celui de l'ennemi devint, à la fois, et le principal motif et un des moyens les plus efficaces des guerres qui désolèrent la terre.* »

(1) Primauguet, après avoir en quelques mois pris et pillé à lui

le seul soutien de la puissance de l'État sur mer. « Les rois de France au XVe et au XVIe siècle, dit Travers Twiss, semblent avoir eu uniquement pour règle de compter sur les particuliers pour la guerre sur mer. » Ainsi, lorsque Marguerite de Parme, régente des Pays-Bas, mit l'embargo sur tous les navires français des ports hollandais, Henri II fit appel aux marchands de Dieppe. Ceux-ci équipèrent aussitôt une flotte de dix-neuf navires avec laquelle ils battirent les Espagnols (1).

Ces marchands de Dieppe n'en étaient pas à leur premier exploit. Il en est un parmi eux que nous ne pouvons passer sous silence : l'armateur *Ango*, dont toute la vie fut comme un plaidoyer incomparable en faveur de l'initiative privée dans la guerre maritime. C'est à lui que s'adressa François Ier pour compenser l'insuffisance de sa marine. Il le pria par lettres patentes « d'équiper toutes espèces de voiles pour la défense du royaume ». Celui-ci, avec les armateurs de Dieppe, s'acquitta si bien de sa mission que Marguerite de Navarre les félicita d'avoir « merveilleusement fort servy le roy sur le faict de la marine et guerre de la mer, le tout à leurs propres coûts et depens » (2).

seul plus de trente bâtiments anglais, fit sauter dans cette journée son navire *la Belle Cordelière* et entraîna dans son désastre le vaisseau-amiral d'Angleterre.

(1) Rapporté par Pistoye et Duverdy : *Traité des prises maritimes* (t. I, p. 23).

(2) Ango est surtout connu comme champion de la liberté des mers et pour avoir réduit, lui, simple armateur, le roi de Portugal

Telles étaient alors la force des armateurs et la faiblesse des États. Mais les protestants vinrent déchirer la France par la guerre civile et l'empêcher ainsi d'étendre ses efforts pour la conquête du monde, de profiter de ses merveilleuses ressources en navigateurs hardis. C'est chez d'autres nations qu'il faut aller chercher les grands et féconds événements dont la course fut le principal instrument.

Nous trouvons d'abord ces gueux de Hollande auxquels nous avons déjà eu occasion de rendre hommage. Avec eux la course apparaît dans toute sa force. Elle donne naissance à une patrie. D'elle aussi est née spontanément une marine, laquelle, après avoir vaincu l'Espagne, première puissance maritime du monde, va avoir, au siècle suivant, à se mesurer avec l'Angleterre et la France.

L'Espagne, accablée par les gueux, dut, de son côté,

à merci. Comme les Portugais, à qui le pape avait accordé (concurremment avec les Espagnols) pleine souveraineté sur la mer, avaient confisqué un de ses navires, Ango somma le roi Jean III de lui rendre justice. Charles-Quint lui-même crut devoir venir au secours de Jean III, et par une lettre impérieuse envoyée par un plénipotentiaire extraordinaire, il réclama la révocation des lettres de représailles données à Ango. Ango riposta en exigeant de l'empereur, la mise en liberté du corsaire Jean Fleury. Charles-Quint obéit, tandis que le conseil royal refusait de révoquer les lettres de représailles et que François Ier se contentait de répondre aux ambassadeurs : « C'est Ango qui vous fait la guerre, arrangez-vous avec lui. » De là la légende du blocus de Lisbonne par Ango. Mais il est vrai que Jean III, menacé par l'armateur, dut payer une indemnité de soixante mille ducats.

malgré la force de ses escadres, accorder des lettres de marque pour ne pas être écrasée.

A défaut de devoir à la course son existence en tant que nation, l'Angleterre lui doit tout au moins son existence en tant que puissance maritime. Sans cette arme, devenue depuis si dangereuse pour son commerce, elle ne serait peut-être pas aujourd'hui maîtresse d'une grande partie de la terre. Avant 1550, en effet, rien ne faisait prévoir son incomparable destinée. Elle ne produisait encore que des agriculteurs et des fantassins estimés. Mais, jalouse des conquêtes des Espagnols et des Portugais, elle entreprit contre eux sur les mers une contrebande acharnée et, à côté de ses vaisseaux marchands, elle eut soin d'en mettre d'autres, armés en course. Les entreprises privées se multiplièrent et donnèrent au pays, dit Marcel Dubois, « tout un contingent de corsaires et de flibustiers qui furent ses premiers marins ;.... elles furent le commencement de toute une éducation qui porte encore ses fruits ».

Inquiet de ces progrès, Philippe envoya contre Elisabeth, en 1588, *l'invincible Armada*. Et ici laissons Marcel Dubois nous dire comment l'Angleterre fut délivrée de ce grand péril : « Attaquée chez elle, l'Angleterre se servit de ses pirates ; ce furent d'anciens flibustiers, *Drake*, qui avait été piller jusqu'au Chili, *Hamkins*, débarqué plusieurs fois en Guinée, *Oxenham*, qui se battirent sous les ordres de l'amiral Howard.

Leurs légers bateaux, bien en main, firent, l'orage aidant, merveille contre les pesants navires castillans (1). »

Les corsaires anglais ne se contentèrent pas d'avoir sauvé leur pays. Ils attaquèrent l'Espagne en Amérique, à la source même de sa richesse (sans parler de la flotte armée par des particuliers qui, en 1596, alla, en pleine Espagne, s'emparer de Cadix).

Tel est le rôle de la course au XVIe siècle. Elle a donné naissance à deux grandes puissances maritimes, en attendant de contribuer, au siècle suivant, à permettre à la France de Louis XIV de soutenir des guerres contre l'Europe entière. Et il ne s'en trouve pas moins des auteurs pour affirmer que la course n'a jamais, dans aucune guerre, abouti à un résultat appréciable !

CHAPITRE IV

LA COURSE DANS LES GUERRES DE LOUIS XIV

§ I. — *La marine et la course sous Louis XIII et pendant la minorité de Louis XIV.*

La marine de l'État était, pendant la régence de Marie de Médicis, dans un état lamentable. Les huguenots qui, dès la mort de Henri III, s'étaient remis à s'at-

(1) Marcel Dubois, *op. cit.*

taquer, avec l'appui de l'Angleterre, à l'unité politique du pays, en profitèrent pour opérer sur mer. Les armateurs de La Rochelle s'étaient acquis une grande réputation. Sous la direction du célèbre Guiton, les escadres rochelloises poussèrent leurs courses dans la Gironde jusqu'à Bordeaux et sur les côtes jusqu'à Bayonne. Les huguenots ravageaient par de fréquentes descentes les propriétés des catholiques et enlevaient leurs navires de commerce. Ils allèrent jusqu'à s'attaquer aux pavillons des rois de France et d'Espagne. Les Rochellois, avec les riches captures procurées par la course, couvraient les frais de la guerre sur mer comme sur terre.

Ils auraient pu, grâce à la course, prolonger indéfiniment les hostilités, si Richelieu, arrivé au pouvoir, n'avait résolu un siège décisif de La Rochelle. Pour cela il avait dû créer de toutes pièces une marine de guerre, dans laquelle des amiraux comme l'archevêque Sourdis ne devaient pas tarder à s'illustrer.

Pourtant, dès la régence d'Anne d'Autriche, les traditions du cardinal relativement à la marine s'étaient perdues. La marine royale n'existait plus, et pour empêcher en 1653 la flotte espagnole de pénétrer dans la Gironde, il fallut faire appel à Duquesne, qui vint renforcer la trop insuffisante flottille du duc de Vendôme avec quelques bâtiments *armés à ses frais*.

§ II. — *Guerre de Hollande.*

Pendant le long règne de Louis XIV, où tout en France, commerce et industrie, lettres et arts, armée et marine, fut élevé si haut sous l'impulsion d'un pouvoir éclairé, la course tient une place d'honneur, tantôt avec l'aide de l'État, tantôt réduite à ses propres forces. Dans la guerre sur terre et la guerre d'escadres, nous voyons les revers se mêler aux victoires ; ils s'accumulent même à la fin pour assombrir les dernières années du règne. Les corsaires, eux, n'ont cessé à aucun moment de tenir bien haut le pavillon de la France, aux heures mêmes où d'autres le laissaient tomber, où nos escadres étaient anéanties.

Cette puissance de la course se manifesta dès la guerre de Hollande, avec, pour stimulant, les grandes richesses des Hollandais. L'Etat avait maintenant une marine forte et bien commandée, avec laquelle d'Estrées battit Ruyter. Les succès des corsaires n'en attirèrent pas moins l'attention de Colbert. Il comprit toute l'efficacité de ce genre de guerre. Nous verrons plus loin (1) pour quelle raison il ne put l'accaparer tout entier aux mains de l'État.

Dans cette guerre, le port de Dunkerque avait déjà manifesté son activité pour les armements en course

(1) Voir troisième partie, titre II, chapitre II.

dont il devait payer la rançon près d'un demi-siècle plus tard au traité d'Utrecht, et déjà s'était signalé Jean Bart (1).

§ III. — *Guerre de la Ligue d'Augsbourg.*

La guerre se fait maintenant de toutes les façons. On se bat sur terre ; sur mer, les escadres ont des chocs terribles, tandis que lès corsaires détruisent en détail le commerce de l'ennemi, au besoin ses flottes de guerre. La marine militaire elle-même se mêle de la guerre de course dont elle doit reconnaître la supériorité. Tourville détruit à lui seul, dans sa carrière, quatre-vingts vaisseaux et fait pour cent trente-six millions de captures.

Mais que ces résultats de la course aux mains de la marine militaire sont peu de chose à côté de ceux obtenus par les corsaires indépendants de l'État ! Ceux-ci, en effet, ne capturent pas moins, dans cette seule guerre, de quatre mille deux cents bâtiments de commerce anglais, évalués avec leurs cargaisons à trente millions de livres sterling. Ce résultat est inouï si l'on songe qu'à cette époque l'importance totale de la marine marchande anglaise n'était encore que de trois cent mille tonnes !

(1) Nous consacrons un paragraphe spécial à Jean Bart et à tous les corsaires illustres du règne de Louis XIV (§ 5 du présent chapitre).

L'État comprenait, du reste, toute l'importance de ce genre de guerre, à un moment où l'Espagne, la Hollande, l'Angleterre surtout, âme de toute la coalition, s'unissaient pour nous accabler. Ces trois puissances, en effet, avaient un commerce florissant, et nos corsaires firent payer cher à chacune d'elles sa participation à la guerre. Comprenant donc tout le parti qu'on pouvait tirer de ces auxiliaires volontaires de la flotte (lesquels avaient, du reste, déjà fait leurs preuves contre la Hollande dans la guerre précédente), le marquis de Seignelay lui-même, fils et successeur de Colbert, et Louvois armèrent un corsaire pour leur compte et choisirent, pour le commander, Jean Bart en personne. On voit à quel point la course était en honneur.

Après le désastre de la Hougue (1), l'État donna à la course une impulsion et un appui directs. Pontchartrain, successeur de Seignelay, comprit qu'elle était devenue sur mer l'unique ressource. Aussi l'encouragea-t-il de toutes les façons. Des vaisseaux de l'État furent fournis tout armés aux corsaires. Le roi se chargea lui-même de la paye de leurs officiers et, pour ne pas décourager leur activité, se contenta d'un quart des prises, tous frais déduits. Dans toutes les occasions l'État venait en aide aux corsaires et finit même, sur le

(1) Nous reviendrons avec plus de détails sur le désastre de la Hougue pour démontrer l insuffisance de la marine de l'État (troisième partie, titre II, ch. II).

conseil de Jean Bart, d'après une idée de Colbert, par créer une division de frégates légères pour attaquer le commerce ennemi.

Combien ces encouragements n'étaient-ils pas mérités ! Pendant que Jean Bart forçait les blocus et sauvait la France de la disette, Duguay-Trouin commençait à s'illustrer. Des corsaires firent même, de compte à demi avec l'État, de véritables campagnes. Ainsi Pointis (ayant sous ses ordres à la fois des troupes de ligne et des flibustiers des Antilles) alla s'emparer de Carthagène et la forcer à payer rançon (mai 1697).

Raynal a constaté, dans son *Histoire philosophique* (1770), les services rendus à la France pendant cette guerre par les corsaires : « Les flottes anglaises, écrit-il, employées à combattre les escadres de France, ne pouvaient protéger leurs bâtiments marchands contre nos armateurs. Les compagnies d'assurances, criait-on aux portes du parlement anglais, sont ruinées, les maisons les plus respectables tombent en banqueroute, les ouvriers demeurent sans travail, et l'argent disparu de la circulation y rentre à peine au taux de dix pour cent. Et pendant que la misère était à Londres, Bayonne, Dieppe, le Havre, Dunkerque, Saint-Malo, remplissaient de dépouilles ennemies leurs maisons de commerce, faisaient des fortunes colossales et équipaient des divisions entières. »

Mais si nous voulons avoir une opinion certaine et qui n'est suspecte assurément d'aucune exagération sur

le désarroi causé en Angleterre par la course, demandons-la à un Anglais, à lord Macaulay : « La Manche, dit-il, semblait abandonnée aux corsaires français. Nos navires de commerce étaient pris à l'abordage en vue des remparts de Plymouth. Une flotte chargée de sucre des Indes perdit sept navires. La somme totale des prises faites par les croiseurs de l'ennemi dans le voisinage immédiat de notre île, tandis que Torrington ne songeait qu'à sa bouteille et à son harem, fut évaluée à six cent mille livres. Il était si difficile de se faire convoyer par un vaisseau de guerre, à moins d'énormes sacrifices d'argent, que nos commerçants préféraient louer les derniers des corsaires hollandais et trouvaient ces mercenaires étrangers beaucoup plus utiles et beaucoup moins avides que les officiers de notre propre marine royale. »

Ailleurs le grand historien anglais avoue combien le désastre de nos escadres fut inutile à ses compatriotes, étant donnée la terrible rançon qu'en tirèrent nos corsaires : « Il n'y avait qu'un cri, dit-il, chez les négociants et armateurs de tous les ports du royaume, contre l'administration de la marine. *La victoire dont la nation était si fière était considérée dans la ville comme un véritable désastre.* Pendant les quelques mois qui avaient précédé la bataille, toutes les forces navales de l'ennemi avaient été réunies en deux grandes masses, l'une dans la Méditerranée, l'autre dans l'Atlantique. Aussi y avait-il eu peu de course, et la traversée de

la Nouvelle-Angleterre ou de la Jamaïque avait été presque aussi sûre qu'en temps de paix. Depuis la bataille, les restes de la force naguère assemblée sous les ordres de Tourville étaient dispersés sur l'Océan. *La traversée même d'Angleterre en Irlande n'était pas sûre.* Il ne se passait pas de semaine qu'on n'annonçât que vingt, trente, cinquante bâtiments, appartenant aux ports de Londres ou de Bristol, avaient été capturés par les Français. Plus de cent prises entrèrent, pendant cet automne seulement, à Saint-Malo. *Il aurait beaucoup mieux valu, dans l'opinion des armateurs et des assureurs, que le* Soleil royal *eût été encore à flot avec son équipage de mille combattants, que de le voir réduit en un monceau de cendres sur la grève de Cherbourg, tandis que son équipage, réparti entre une vingtaine de brigantins, rôdait en quête de butin sur la mer qui s'étend entre le cap Finistère et le cap Clear.* »

De fait, les Anglais exaspérés tentèrent de se venger sur les populations de nos côtes. Ils avaient en 1694 recommencé leurs bombardements contre Brest et contre Dunkerque, où deux de leurs machines infernales, allumées par les canons des forts, les firent sauter eux-mêmes. Ils lancèrent quatre mille bombes sur le Havre, dont ils détruisirent les fortifications, et réduisirent presque en cendres la ville de Dieppe. L'année suivante, ils bombardèrent encore consciencieusement Saint-Malo, Dunkerque, Calais. Cette série d'exploits inutiles se termina par un ridicule massacre

d'animaux à cornes sur la côte de Brest. C'était la rage impuissante du lion harcelé par le moucheron. Nos vaillantes populations côtières se riaient de leur fureur, et le corsaire insaisissable leur faisait payer au centuple chacune de leurs lâchetés.

Tous ces actes révoltants n'empêchaient pas nos corsaires d'avoir ruiné la Compagnie des Indes, dans laquelle étaient intéressés les principaux commerçants de Londres, ni l'argent de disparaître d'Angleterre. Et ici écoutons l'abbé Poulain nous démontrer comment nos corsaires ont été les véritables artisans de la glorieuse paix de Ryswick (1) :

« Alors les Anglais pratiques commencent à compter ce que leur a coûté Guillaume. En vain celui-ci demande de nouveaux subsides, on l'accuse « d'avoir « négligé les principaux éléments de la prospérité « nationale », et le parlement presse la conclusion de la paix.

« De leur côté, les marchands d'Amsterdam se disent qu'ils paient cher l'honneur de donner un roi à l'Angleterre ; ils ont hâte de voir la paix enchaîner ces terribles corsaires qui les affament en empêchant le commerce, l'unique source de la prospérité de leur pays.

« Enfin l'Espagne, déjà chancelante sous les efforts de Vendôme, reçoit le dernier coup du corsaire Pointis,

(1) Poulain, *Histoire de Duguay-Trouin*, *op. cit.*

qui, avec l'aide des Malouins, lui prend Carthagène et en rapporte dix millions de butin. Aussi Mme de Maintenon écrivait : « La prise de Barcelone, d'Ath et « de Carthagène permet au roi de convaincre les alliez « de son amour pour la paix. »

« *Les corsaires, comme Duguay et Jean Bart, contribuèrent donc plus que tous à permettre à Louis XIV de donner la paix au monde au moment où il semblait réduit à la subir. Il avait désarmé la flotte et manquait d'argent pour continuer la guerre. Toutefois il dicta les conditions de la paix de Ryswick.* C'est que les ennemis étaient plus épuisés que lui et que les écumeurs de mer, les blessant dans leurs intérêts les plus graves, les avaient frappés au cœur. »

Ainsi les corsaires dans la guerre de la ligue d'Augsbourg avaient, après l'anéantissement de nos escadres, disputé seuls à nos ennemis l'empire de la mer ; ils avaient sauvé la France de la famine, donné une grande prospérité à Dunkerque, Saint-Malo, Nantes et à tous nos ports de mer ; enfin, en ruinant le commerce de l'Angleterre, de la Hollande et de l'Espagne, ils avaient forcé ces nations à la paix et contribué, plus que tous autres, à l'un des traités les plus glorieux de notre histoire. La gloire incomparable acquise par les corsaires dans cette seule guerre ne pourrait-elle suffire à réduire en poudre tous les sophismes des adversaires de la course ?

§ IV. — *Guerre de la succession d'Espagne.*

De nouveau, une coalition s'est formée contre nous, dont l'Angleterre est l'âme. Celle-ci a, outre ses corsaires, une marine florissante : Guillaume l'a considérablement augmentée.

Il n'en est pas de même en France, où la marine, déjà décimée dans la guerre précédente, disparaît après l'inutile bataille de Malaga et une stérile tentative contre Gibraltar. Dès lors *la course devient un système général de guerre*, et si l'on met à part les croisières, d'ailleurs fort hardies, de Forbin dans la Baltique et jusque dans la mer Blanche, on peut dire sans exagération que les corsaires sont nos seules forces navales.

Dès lors on comprend les encouragements et les faveurs prodigués par le roi aux corsaires. L'État passe avec eux de véritables contrats d'association, dont l'expédition de Duguay-Trouin contre Rio-de-Janeiro est l'exemple le plus célèbre.

Pour bien juger le rôle des corsaires dans cette guerre, il faut se rendre compte des circonstances particulièrement difficiles dans lesquelles ils opéraient. Sans doute l'État leur prête des vaisseaux, même des troupes, leur abandonne un cinquième des prises ; sans doute les officiers de la marine royale, auxquels la solde n'est plus payée par suite du désarroi des fi-

nances, s'engagent en grand nombre au service des armateurs, les corsaires n'en sont pas moins réduits à tenir tête, à eux seuls, à des vaisseaux nombreux et puissants. Partout ils se heurtent aux navires anglais et hollandais, car ceux-ci ne sont plus contenus par des forces égales et peuvent à leur aise sillonner la mer. Aussi, sans flotte pour les protéger, sont-ils forcés de transporter la lutte dans des mers éloignées. Et quand Forbin lui-même s'est retiré en 1710, à l'heure de la lutte suprême, Duguay, Ducasse et Cassard peuvent être considérés comme les derniers représentants de la marine expirante.

Malgré l'énorme disproportion des forces, malgré l'isolement où ils se trouvent, malgré tant de difficultés inouïes, nos corsaires se sont signalés dans cette guerre par d'admirables exploits, parmi lesquels il nous suffira de citer la prise de Rio-de-Janeiro par Duguay-Trouin et le ravage des colonies hollandaises par Cassard. L'audace de ces expéditions terrifia l'ennemi et contribua certainement à la conclusion de la paix.

Si le chiffre des prises dans cette guerre est mal connu, il n'en est pas moins, de l'aveu de tous, extrêmement élevé. En outre, les corsaires, en tenant l'ennemi incessamment en alerte, empêchèrent ses escadres de bloquer nos ports.

Enfin ils ont été une fois de plus des instruments de paix. Sans vouloir diminuer en rien l'influence de la belle victoire de Denain sur le traité d'Utrecht, il

faut bien pourtant reconnaître à quel point la seule influence morale des corsaires, en dehors même de tout dommage matériel, les angoisses mortelles causées au commerce ennemi, durent influer sur cette paix, à l'heure où la marine du roi n'existait pour ainsi dire plus.

Pour ce qui est des Portugais, « on peut croire, nous dit l'abbé Poulain (déjà cité par nous à propos de l'influence des corsaires sur la paix de Ryswick), que la difficulté de faire venir leurs riches convois du Brésil et le pillage de leur belle colonie de Rio-de-Janeiro, qui leur causa une perte de plus de trente millions, étaient de nature à les dégoûter de la guerre, et que les derniers exploits de Cassard durent aussi incliner les Hollandais à la paix. » Citons aussi les paroles prononcées en 1861 par M. Giraud à l'Académie des sciences morales et politiques : « Qu'on n'oublie pas ce qui a préparé le traité d'Utrecht. C'est la bravoure, c'est l'activité des corsaires. L'Angleterre, se voyant harcelée sans cesse et craignant pour l'existence de son commerce, fut amenée à se détacher de l'Empire ; elle dut faire cesser les hostilités ; elle disgracia Marlborough, et la paix fut enfin signée. » En effet, ajoute-t-il, « quand Marlborough vint à Londres pour ranimer le feu de la guerre prêt à s'éteindre, il y fut sifflé par le commerce de Londres, et le gouvernement anglais écouta des propositions pacifiques. »

Nos corsaires ont donc bien influé sur cette paix

comme sur la précédente, influé sur les affaires de l'Europe, et cela même des adversaires de la course, comme Martens ou de Bœck, sont forcés de le reconnaître. Les corsaires ont bien été pour quelque chose dans ce traité d'Utrecht, par lequel le port de Dunkerque devait être comblé comme rançon de tant d'armements glorieux, comme si l'Angleterre, encore terrorisée au souvenir de nos corsaires, avait craint d'en voir sortir l'ombre de Jean Bart.

§ V. — *Corsaires illustres de cette période : Jean Bart, Duguay-Trouin, Cassard.*

La marine royale et les corsaires sont intimement unis à cette époque pour courir sus aux navires ennemis. Les corsaires sont même nommés chefs d'escadres. Les amiraux se signalent en rivalisant avec les corsaires. Tourville commence par exercer sa valeur contre les Barbaresques sur un navire armé en course au service de Malte, puis de Venise, avant d'entrer au service du roi. Et que dire de ce chevalier de Forbin, le fougueux Provençal, plus près du flibustier que de l'amiral, dont l'ambition et l'orgueil n'avaient d'égale que l'intrépidité ? Tenons-nous-en aux corsaires proprement dits, dont le type classique et populaire se résume en *Jean Bart.*

Celui-là est trop connu de tous pour que nous insis-

tions. Mousse à douze ans, il apprend l'art de la guerre dans la marine hollandaise, à la rude école des Tromp et des Ruyter. Cet art, il le retourne contre eux quand la guerre de Hollande éclate et, en 1675, il peut apporter à sa fiancée, comme présent de noces, une frégate armée de dix canons prise aux Hollandais. Ses prises se multiplièrent rapidement. Les convois les mieux escortés, les frégates les mieux armées ne pouvaient lui échapper, si bien qu'en 1689 il entre, sur la présentation de Vauban, dans la marine royale où il dépasse toutes les espérances. La même année, il est chargé avec Forbin d'escorter un convoi de munitions. Avec ses cinq frégates il coule et brûle neuf gros bâtiments anglais, mais dans un combat inégal où les deux tiers de ses équipages sont tués, Jean Bart et Forbin sont blessés et faits prisonniers, tandis que, grâce à leur sacrifice, le convoi peut s'échapper. Oubliant les égards dus à des officiers pris dans un combat, les Anglais les jetèrent en prison à Plymouth. Mais douze jours plus tard, les deux héros, malgré leurs blessures, fuient dans un canot en compagnie de deux mousses et, sans compas ni boussole, atteignent Saint-Malo, après avoir ramé sans répit cinquante-six heures durant !

Nommé capitaine de vaisseau, Jean Bart tire de l'ennemi une vengeance éclatante, force le blocus à la faveur de la nuit, opère une descente en Angleterre, où il détruit deux cents maisons, brûle au retour quatre-vingts bâtiments marchands.

En 1693, il coule au combat de Lagos six trois-mâts anglais.

En 1694, comme la famine pèse sur la France, il ramène à Dunkerque un convoi de cent navires chargés de blé, repris aux Hollandais dont il a dispersé l'escorte, fait d'armes à la suite duquel le roi lui accorde des lettres de noblesse, avec le droit de porter une fleur de lis d'or dans ses armoiries, et le nomme chevalier de Saint-Louis.

En 1696, il prend et brûle, sous les canons d'une flotte anglo-batave, un convoi de quatre-vingts navires marchands. Comme il vient lui-même annoncer à la cour le résultat de sa campagne : « Jean Bart, lui dit Louis XIV, je vous ai nommé chef d'escadre. — Sire, répondit-il, Votre Majesté a bien fait. »

Il eut encore, en 1697, à conduire à travers mille dangers à Dantzig le prince de Conti, qui allait prendre possession du trône de Pologne ; mais il mourut à Dunkerque en 1702, à l'âge de cinquante-deux ans, au moment où il préparait tout pour la nouvelle guerre sur mer.

D'après lord Macaulay, les prises qu'il emmena dans son port natal furent estimées à environ cent mille livres sterling.

Non moins étonnante fut la carrière de *Duguay-Trouin*. Né à Saint-Malo, cette ville qui devait être aussi le berceau de Surcouf et eut la gloire d'être appelée la Cité corsaire, bien que destiné par sa famille

à la prêtrise, il s'embarqua dès l'âge de seize ans sur une frégate armée en course.

En 1691, poussé par tempête sur les côtes d'Irlande, il en profite pour opérer une descente, s'empare du château du comte de Clare et met le feu à deux vaisseaux, malgré des troupes envoyées à sa rencontre. Il n'avait que dix-neuf ans.

En 1693, le roi lui confia le commandement d'un bâtiment de l'État, *mais lui laissait toute liberté pour en armer lui-même et faire des prises*. A vingt et un ans il comptait déjà parmi les premiers marins de l'époque. En 1694, il est enveloppé par six vaisseaux de ligne anglais. Blessé et pris après une lutte prodigieuse, il s'échappe dans une barque comme avaient fait Jean Bart et Forbin, revient prendre le commandement d'un navire de quarante-huit canons avec lequel il s'empare aussitôt de deux bâtiments anglais de cinquante et trente-huit canons, pendant que Petit Renaud enlevait, de son côté, à l'abordage un vaisseau anglais qui rapportait des Indes des diamants d'une valeur de cinq cent mille livres sterling.

L'année 1705, dans laquelle il prit le vaisseau anglais *l'Elisabeth*, de soixante-douze canons, fut pour lui une des plus glorieuses.

Malgré tant d'exploits, il ne fut nommé par Pontchartrain que capitaine de vaisseau.

En 1707, Duguay s'empara encore d'une flotte de transports dont il détruisit l'escorte dans un combat

terrible. C'était l'époque où les équipages des corsaires criaient ironiquement, en ramenant dans le port de Brest leurs nombreux prisonniers anglais : « Place aux maîtres de la mer ! »

Les pavillons pris furent portés triomphalement à Notre-Dame, et Duguay reçut, ainsi que son frère Trouin de la Bardinais, des lettres de noblesse.

Mais c'est en 1711 qu'il mit le comble à sa gloire. Il avait résolu de payer ses lettres de noblesse par un service insigne et de venger le lâche massacre de nos compatriotes par les Portugais. Il arma en secret une escadre ; ayant obtenu d'une compagnie de négociants de la Rochelle ce que l'État, à bout de ressources, ne pouvait lui fournir, il pénétra dans la rade de Rio-de-Janeiro, s'empara des vaisseaux qu'il y trouva et entra en vainqueur dans la ville le 21 septembre. Il délivra les prisonniers français et exigea du Portugal une rançon de deux millions deux cent mille livres.

Duguay, outre une pension de deux mille livres, fut nommé par Louis XIV chef d'escadre, comme l'avait été Jean Bart. Plus tard, Louis XV le nomma lieutenant général des armées navales. C'est en vain qu'en cette qualité il pressa Maurepas de relever notre marine. Il mourut en 1736, laissant des *Mémoires* qui sont un chef-d'œuvre dans leur genre.

Duguay a pu, dans sa carrière de corsaire, enlever aux Anglais trois cents navires. On croit rêver quand on songe que Jean Bart, Duguay-Trouin et Forbin ont

à eux trois enlevé à l'Angleterre plus de quatre mille navires. Que vouliez-vous que les Anglais fissent contre trois ?

Cassard, de Nantes, pour être moins connu du vulgaire, n'en tient pas moins une belle place parmi les corsaires du temps de Louis XIV. En 1709, année de la grande disette, nous le voyons parcourir la Méditerranée en vainqueur, et par sa protection des convois de blés étrangers, sauver, comme avait fait Jean Bart, la France de la famine. Il avait, cette année-là, défait cinq navires avec un seul. En 1712, avec neuf bâtiments sous ses ordres, il va ruiner les possessions portugaises des îles du cap Vert, puis aborde en Amérique et dévaste les Antilles anglaises. Aussitôt après il fond sur les possessions des Hollandais, attaque Surinam, une partie des Antilles hollandaises, et arrache à ces colonies une rançon de 9.013.500 livres. La paix seule put l'arrêter dans son essor victorieux à travers le monde. Il fut, sous Fleury, dont il critiquait la politique, emprisonné au fort de Ham, où il mourut.

Nous voudrions mieux faire connaître et apprécier aussi les Vié, les Saint-Pol, les Danycan, les Chavagnac, les d'Iberville et tant d'autres. Mais on voit assez quels hommes avait su former la guerre de course *pratiquée avec indépendance.*

CHAPITRE V

LA COURSE SOUS LES RÈGNES DE LOUIS XV ET DE LOUIS XVI

§ I. — *Guerre de la Succession d'Autriche.*

Dans cette guerre, entreprise par l'Angleterre pour ruiner notre commerce, où, de son aveu même, elle ne dut ses victoires qu'au nombre de ses vaisseaux et bombarda inutilement nos ports, nous nous bornerons à citer sur le rôle des corsaires la très juste appréciation de M. Troude (*Batailles navales de la France*, t. I, p. 230) :

« Les combats de l'année 1747 avaient anéanti la marine de l'État, mais de simples particuliers, des armateurs, s'étaient immortalisés par des efforts plus puissants que ceux du gouvernement, et les prises nombreuses qu'ils avaient amenées dans nos ports étaient une compensation aux pertes éprouvées par la marine royale. » Les Français prirent en effet aux Anglais 3.238 navires.

§ II. — *Guerre de Sept ans.*

Tous les avantages étaient du côté de l'Angleterre quand éclata cette malheureuse guerre. D'abord l'ab-

sence de scrupules qui lui permit d'enlever avant toute déclaration de guerre trois cents bâtiments de commerce, dont les dix mille matelots furent forcés pour la plupart de s'enrôler dans la flotte anglaise. Ce grand coup une fois porté à notre commerce en violation du droit des gens, et une fois nos escadres anéanties, l'Angleterre serait restée maîtresse absolue de la mer, sur laquelle elle portait tout son effort, où elle pouvait à l'aise bloquer nos ports, bombardait le Havre, pillait Cherbourg et Saint-Malo (tandis que toutes nos forces étaient occupées sur le continent), si ses corsaires avaient été les seuls à parcourir la mer, si de Dunkerque, de Boulogne, de Saint-Malo, de Bordeaux, de Bayonne et jusque de nos possessions des Antilles, ne s'étaient élancés les Canon, les Thouat, les Sausé, les Boursas, lés Bréville, les Rosier et les Lafargue, et tant d'autres qui luttèrent seuls avec honneur pendant que nous étions battus sur terre et sur mer. De 1756 à 1760 ils prirent 2.500 bâtiments anglais et 812 en 1761.

Pour savoir quelle fut l'œuvre de ces corsaires, capables sans doute, s'ils eussent été plus nombreux et mieux encouragés par un gouvernement plus soucieux des grands intérêts patriotiques, d'empêcher la ruine de notre empire colonial, demandons-le, non pas à Cauchy ni à de Bœck ni à tous ces éminents théoriciens, mais aux Anglais eux-mêmes, à ceux de l'époque qui ont pu les apprécier à l'œuvre. Voici en effet ce qu'écrivaient les journaux de Londres en 1761 :

« Quoique nos frégates aient pris, depuis quelque temps, plusieurs armateurs français, *ces succès n'empêchent pas que notre commerce ne souffre infiniment des prises qu'ils font sur nous* ; les corsaires de la Martinique désolent notre commerce ; on peut évaluer à des sommes immenses les prises faites sur nous dans le courant du mois de mars... Depuis le commencement de l'année jusqu'à la fin de septembre dernier, les Français nous ont enlevé plus de six cent soixante-quatre navires marchands, valant ensemble au moins six cent mille livres sterling. »

Leur reprocherons-nous de ne pas avoir fait plus, si nous songeons que les corsaires anglais, eux, avaient eu soin d'agir d'abord en pleine paix ?

§ III. — *Guerre de l'Indépendance.*

Cette guerre, comme la précédente, fut ouverte par l'Angleterre par une violation du droit des gens. Après avoir fait subir longtemps à nos bâtiments des tracasseries mesquines et infinies, elle fit main basse en pleine paix sur des centaines de navires français ancrés dans ses ports (1778). Elle devait, du reste, continuer pendant toute la guerre ces actes de piraterie. C'est ainsi qu'un corsaire anglais confisqua en 1781, avec la complicité de son gouvernement, le vaisseau de M. de Kerguelen parti en exploration scientifique avec un passeport de l'amirauté anglaise.

De pareilles provocations ne firent qu'exciter l'ardeur de nos corsaires, qui, dans cette guerre, ne prirent pas moins de cinq cent soixante-six navires, d'une valeur de plus de vingt-huit millions. Dans la seule année 1781, nous en prîmes trois cent cinq, tandis que nous n'en perdions que cent quatre-vingt-douze. La valeur des captures faites par la marine royale ne figure dans le chiffre total que pour quatorze millions.

Ainsi la France, après avoir accueilli dans ses ports les corsaires américains, avoir fourni aux révoltés d'Amérique l'épée de Lafayette et celle de Rochambeau, des munitions par l'intermédiaire de Beaumarchais, leur fournit aussi ses corsaires. Eux aussi furent les auxiliaires volontaires de l'émancipation d'un grand peuple. Il nous est permis d'ajouter que, sans vouloir abaisser en rien le rôle de notre marine, relevée par Choiseul, où s'illustrèrent des amiraux comme Suffren, les prouesses des Vanstabel et des Royer (1) ne furent sans doute pas pour rien dans la paix honorable obtenue par Louis XVI en 1783. Par ce traité de Versailles, la France faisait notamment effacer l'article honteux du traité d'Utrecht relatif au port de Dunkerque, dont les corsaires avaient à eux seuls opéré dans cette guerre deux cent soixante-dix-huit captures, d'une valeur de près de quinze millions de livres.

(1) Le détail des exploits de nos corsaires dans cette guerre, d'après les journaux de l'époque, a été recueilli par M. de Granges de Surgères, *op. cit.*

CHAPITRE VI

LA COURSE PENDANT LA RÉVOLUTION ET L'EMPIRE

§ I. — *Nécessité de la course pendant cette période. — Ses résultats.*

Après tout un siècle de *sensiblerie*, le député Kersaint vint apporter à la tribune de l'Assemblée Législative les idées des Galiani, des Mably et des Franklin. Il les poussait à l'extrême. Il demandait la suppression de la course, même faite par la marine de guerre. En vain le député Lasource protesta-t-il. La proposition répondait trop bien aux sentiments de l'époque pour ne pas être adoptée. On entra donc en négociations avec toutes les puissances, mais Hambourg et les villes hanséatiques répondirent seuls à cet appel (1).

La réussite de ce projet insensé aurait été un grand malheur. En effet, quand presque aussitôt après il fallut entrer en guerre avec l'Angleterre et commencer une guerre à outrance dans laquelle la vie même des deux nations était en jeu, la marine de l'État était complètement désorganisée. Ses chefs, nobles pour la plu-

(1) Nous reviendrons sur la proposition de Kersaint et sur sa discussion à la Législative quand nous parlerons des tentatives d'abolition de la course.

part et par là même suspects, avaient été contraints à l'émigration. Sans les corsaires, la lutte eût été impossible.

On comprend dès lors comment les faits eurent raison de toutes les théories humanitaires, comment huit mois s'étaient à peine écoulés depuis que le décret du 30 mai 1792 avait pompeusement annoncé la suppression de la course, quand un arrêté du Conseil exécutif du 7 janvier 1793 vint avertir les armateurs que « les puissances maritimes de premier ordre n'ayant pas répondu aux invitations qui leur avaient été faites pour la suppression de la course sur mer, cette course n'était défendue par aucune loi, et qu'ainsi tout Français n'avait qu'à prendre conseil de son patriotisme ».

Dès lors les armements se firent comme ils ne s'étaient encore jamais faits dans les plus beaux jours des guerres de Louis XIV. Dès le premier mois de la guerre, vingt-quatre corsaires sortaient de Dunkerque, vingt de Nantes, trente-deux de Marseille, etc. Partout les marins s'enrôlaient avec empressement à bord des navires corsaires. Alors que la France, ruinée, déchirée à l'intérieur, était menacée sur toutes ses frontières, le pavillon tricolore allait, grâce aux corsaires, rester sur mer à la hauteur du pavillon blanc fleurdelisé et le surpasser peut-être encore.

L'engouement pour les armements en course fut tel qu'il devint impossible de trouver des marins pour les

équipages de la flotte (ce qui prouve bien la supériorité de ce genre de guerre). Plus tard on devait même voir des officiers de la marine nationale profiter de leur inaction pour participer aux expéditions des corsaires. C'est ainsi que le vaillant amiral Lhermitte, alors enseigne de vaisseau, préluda sur un corsaire de Dunkerque, la *Constitution*, aux exploits de la *Preneuse*.

La Convention, bien que la marine eût perdu non seulement ses chefs, mais jusqu'à ses vaisseaux, s'efforça de la réorganiser et pour cela arrêta dans leur essor les armements en course. Ils furent interdits. Les vaisseaux armés en course furent pris pour le service de l'État, et les commandants au long cours furent réquisitionnés pour les commander. Mais, de même que sur terre les fameux volontaires n'étaient que des éléments de désordre et que les victoires ne furent possibles que quand ils furent solidement encadrés par de vieilles troupes, la Convention comprit vite qu'une marine ne s'improvise pas plus qu'une armée.

Dès lors il fallut en revenir à la guerre de course, rendre aux corsaires l'élan si malencontreusement interrompu. L'appel leur fut lancé par le décret du 3 messidor an III. Nous ne pouvons nous empêcher de citer en entier ce document de premier ordre, où plusieurs des avantages de la course sont admirablement mis en lumière :

« Nous avons un seul objet à remplir, et cet objet attire toutes nos sollicitudes, occupe toutes nos combi-

naisons : c'est de protéger notre commerce et d'anéantir celui de nos ennemis ; c'est de convaincre la nation anglaise de la perfidie de son gouvernement et du précipice dans lequel il la plonge. Le gouvernement anglais pourra, s'il le veut, se pavaner de ses escadres, et les faire promener en ordre de tactique ; le Français se bornera à l'attaquer dans ce qu'il a de plus cher, dans ce qui fait son bonheur et son existence : dans ses richesses. Tous nos plans, toutes nos croisières, tous nos mouvements dans nos ports et en mer n'auront pour but que de ravager son commerce, de détruire, de bouleverser ses colonies, de le forcer enfin à une banqueroute honteuse, digne fin d'un gouvernement orgueilleux et despotique, bas dans l'adversité, insolent et cruel dans la prospérité, qui, par son aride et insultante ambition, est devenu l'objet de la haine de tous les gouvernements de l'Europe... Le Comité de Salut public pense que les armements en course, en se multipliant, ranimeront dans les villes maritimes l'activité dont le commerce ne peut se passer sans danger, qu'ils mettront en circulation dans le moment même des capitaux immenses qui attendaient la paix, qu'ils donneront du ressort à nos négociants, à nos ouvriers, à ces armateurs patriotes qui dans leurs vastes spéculations remplissent un double objet, d'enrichir le pays et d'appauvrir l'ennemi. *Ce genre de guerre forme des héros*, il développe le courage en fournissant mille occasions de faire de belles actions : là se forme une pépi-

nière de guerriers et de marins consommés qui, montant ensuite sur les vaisseaux de l'État, y défendent avec intrépidité le pavillon national. »

Si nous mettons à part la patriotique brochure de Carron sur la *Course maritime*, nous ne croyons pas que jamais on ait mieux dit.

Le gouvernement révolutionnaire, qui comprenait si bien la nécessité et les avantages de la course, sut prodiguer aux corsaires tous les encouragements dont ils avaient besoin. Par la loi du 23 thermidor an III, il leur ouvrait les magasins de l'État ; par la loi du 1er février 1793 (art. 25), il leur abandonnait le produit total de leurs captures. En même temps le jugement des prises était déféré aux tribunaux de commerce et de district ou même aux consuls français dans les ports neutres.

Ces complaisances officielles, mille fois méritées par d'éclatants services, furent continuées sous le Directoire : « J'ai su, dit Berryer père, dans ses *Souvenirs*, que des corsaires avaient l'art de faire solliciter de grand matin au Conseil des Cinq-Cents, avant que la séance fût ouverte, des ordres du jour interprétatifs de la loi discutée avec eux. »

De leur côté, les corsaires se montrèrent à la hauteur de leur tâche et de la confiance que l'on mettait en eux. Du 1er février 1793 au 30 fructidor an VI, ils ne prirent pas moins de deux mille six cent cinquante-huit navires. Encore faut-il, pour apprécier ce chiffre à sa

juste valeur, mettre en parallèle celui des captures opérées par les Anglais. Celui-là est des plus ridicules : à peine atteint-il trois cent soixante-seize bâtiments français !

En outre, nos corsaires eurent une influence considérable sur la paix d'Amiens. A ceux qui voudraient le contester, nous demandons comment l'Angleterre, si elle ne s'était sentie ruinée, affamée par le manque de matières premières arrêtées au passage par les corsaires, aurait pu, après avoir réalisé ses rêves relativement à l'Égypte et à l'île de Malte, et avoir vaincu nos escadres, se résigner à reconnaître nos conquêtes sur le continent, tandis qu'elle abandonnait l'Égypte, et à restituer, à nous ou à nos alliés (elle, si jalouse de ses colonies), le Cap, la Guyane, la Martinique, la Guadeloupe, Malte et Minorque.

Mais, pas plus tard qu'un an après, quand l'Angleterre vit notre commerce renaître, elle recommença la guerre, et cela, comme en 1756 et en 1778, par une violation du droit des gens, par la capture dans ses ports de 1.200 navires avec leurs équipages. L'indignation en France fut générale, et de chaque chaire de campagne retentit un appel aux armes. Napoléon, décidé à tout pour réduire cette orgueilleuse puissance, dut, après le désastre de Trafalgar, renoncer à sa marine, sans pour cela abandonner la lutte, et aboutit au système du blocus continental, dont l'esprit était celui de la course sous une autre forme ; en même temps il

adressait un chaleureux appel aux corsaires et leur donnait une constitution qui peut être considérée comme leur véritable code.

Des croisières furent bien tentées par la marine de l'État. Decrès soutenait que ce système était le seul possible, vu l'infériorité de nos forces de mer et l'insuffisance de nos colonies pour les ravitailler. Mais les résultats furent peu brillants. Si les croisières des capitaines Lhermitte et Leduc procurèrent à grand'peine quelques prises, l'amiral Linois, après en avoir fait pour une quarantaine de millions dans la mer des Indes, avait dû rendre son vaisseau aux Anglais dans un combat livré, le 13 mai 1806, à la hauteur des îles du cap Vert.

Dans la lutte à mort contre l'Angleterre, nos corsaires seuls luttèrent avec avantage. Le nombre de leurs prises continua à l'emporter de beaucoup sur celui des captures faites par les Anglais, puisque, de 1793 à 1815, ceux du Nord enlevèrent, à eux seuls, onze mille navires marchands anglais, tandis que les Anglais n'avaient pu capturer que mille de nos corsaires. Leur dévouement et leur courage éclata surtout au loin, dans les colonies, où ils étaient abandonnés à leurs propres forces, à la Martinique, à la Guadeloupe, à l'île de France, devenue un véritable foyer de la course jusqu'au jour où les Anglais s'en emparèrent. La Manche elle-même n'était pas sûre pour nos voisins et, comme du temps de Louis XIV,

on vit s'élever le taux des assurances que les armateurs anglais ne purent plus payer.

Les Américains, de leur côté, armèrent cinq cents corsaires contre l'Angleterre en 1812. Ceux-ci, en deux années, à en croire un article de l'*Edinburgh Review* de 1814, ne capturèrent pas moins de 1.700 navires anglais avec leurs chargements.

Devant de pareils résultats, on comprend les faveurs prodiguées par Napoléon, à l'instar des gouvernements révolutionnaires, à ces hommes que les vaisseaux de guerre eux-mêmes ne faisaient pas reculer, à ceux-là qui, plus que tous, partageaient son inlassable haine de l'Anglais, s'en allaient venger jusque sur les mers les plus lointaines les atroces traitements infligés à ses soldats prisonniers sur les pontons, dans les sombres et meurtrières geôles de l'Angleterre.

§ II. — *Corsaires illustres de cette période.*

Un nom les domine tous, celui de Surcouf.

Robert Surcouf, embarqué à treize ans après une enfance mouvementée, ne tarda pas à montrer l'indépendance de son caractère. Surpris en flagrant délit de contrebande, il emmena les commissaires du Comité de Salut public en pleine mer par surprise pendant qu'il leur servait un plantureux repas et fit promettre à ces malheureux, transis de peur, de ne pas le dénoncer.

Dès ces premières campagnes, il se signale par de

nombreuses prises sur les côtes du Bengale, notamment par la prise du *Triton*, alors qu'il n'avait qu'une équipe de dix-neuf hommes. C'était la première fois qu'un croiseur français portait la guerre dans ces parages.

Comme le général Malartic, gouverneur de l'île de France, se refusait à délivrer des lettres de marque, le bâtiment monté par Surcouf, l'*Émilie*, ne put être considéré que comme un navire armé en temps de guerre pour les besoins de sa défense. Par suite, à son retour à l'île Bourbon, ses nombreuses prises, bien qu'elles aient sauvé l'île de la famine, furent confisquées par le conseil colonial. Et pourtant, d'après un arrêté du 18 avril 1794, ces prises étaient parfaitement légales. Aussi les armateurs, condamnés en appel dans leur réclamation, portèrent-ils la cause devant le conseil des Cinq-Cents, qui valida les prises : « Considérant, était-il dit, que dans les circonstances actuelles, il importe d'encourager le zèle de tous les navires qui mettent en mer, en vertu d'une autorisation légitime,... considérant que la gloire nationale demande du corps législatif qu'il s'empresse de reconnaître autant qu'il est en lui l'acte extraordinaire de bravoure et de courage de l'équipage du navire l'*Emilie* et du capitaine Surcouf, qui ont illustré le nom français dans les mers de l'Inde, que leur reconnaissance publique ne peut permettre que les prises faites par ces marins audacieux leur soient plus longtemps dis-

putées, etc. » La créance de Surcouf fut déclarée « nationale et sacrée ». « On n'oubliera pas non plus, s'écria un orateur, qu'il s'agit, dans cette affaire, de l'acte le plus éclatant de notre guerre maritime et que le nom seul de Surcouf sera la terreur des Anglais. »

Surcouf, muni cette fois de lettres de marque, multiplia de nouveau ses prises dans le golfe du Bengale. C'est là qu'il accomplit son chef-d'œuvre, la prise à l'abordage du vaisseau le *Kent*, de la Compagnie des Indes, armé de trente-huit pièces de canon, monté par quatre cent trente-sept combattants envoyés en renfort dans les garnisons de l'Inde, parmi lesquels le général Saint-John et tout son état-major. Il y avait même des dames parmi les passagers, auxquelles le général annonça galamment qu'il allait leur offrir comme distraction la prise du corsaire français en vue. Surcouf, qui ignorait la présence de tout ce régiment de ligne, négligea de répondre au canon de semonce et attaqua résolument le *Kent* avec les cent trente hommes de son équipage. L'abordage se fit à l'aide des mâts, car le navire anglais dépassait de beaucoup le corsaire. Ce fut une mêlée corps à corps dirigée par Surcouf, la hache à la main, dans laquelle les Français eurent l'avantage, malgré l'infériorité du nombre, et comme à l'ordinaire ils furent généreux pour leurs vaincus, auxquels ils rendirent la liberté (1800).

Quand Surcouf revint en France, Napoléon s'empressa de mander ce mortel ennemi de l'Angleterre et

eut avec lui une conversation, sur laquelle nous aurons à revenir, d'où ressortait clairement l'insuffisance de la guerre d'escadre.

Surcouf, qui avait refusé de prendre rang dans la marine de l'État, reprit la mer en 1807. Sa réputation inspirait une telle terreur aux Anglais qu'à la nouvelle de son approche, ils mirent l'embargo dans tous les ports du Bengale, ce qui faisait le plus grand tort à leur commerce.

Surcouf eut dans ses dernières campagnes de grandes difficultés à subir de la part du gouverneur de l'île de France, Decaen, jaloux de la supériorité des corsaires sur la marine de l'État. Il n'en fut pas moins, à son retour en France, nommé par Napoléon baron de l'Empire. Convaincu que de petits bâtiments montés par des équipages sûrs et entraînés peuvent faire plus de tort au commerce anglais que de gros navires, il arma sans trêve, jusqu'à la fin des hostilités, des petits corsaires qui s'attaquèrent même à des navires de guerre.

Surcouf resta toujours fidèle à Napoléon et fut le premier Malouin qu'il décora de la Légion d'honneur (1).

Son frère *Nicolas Surcouf*, comme lui corsaire de l'île de France, se signala surtout par la prise du *Stir-*

(1) La vie de Surcouf a été racontée par Charles Cunat et aussi par un membre de la famille Surcouf (*op. cit.*). Son petit-neveu Robert Surcouf, est actuellement député de Saint-Malo.

ling Castle, qui comptait, outre l'équipage, un renfort de troupes et dont le capitaine avait dit « qu'il se chargeait de mettre les Français à la raison ». Deux fois fait prisonnier et placé sur les pontons, son nom illustre le désigna tout particulièrement à la rage de ses gardiens.

Leroux-Desrochettes, mis par Surcouf en 1813 à la tête du *Renard* avec un équipage de quarante-six hommes seulement, livra à une goélette de guerre anglaise, l'*Alphea*, un combat suprême. L'*Alphea* avait quatre-vingts hommes d'équipage et de nombreux canons. Pendant qu'on se canonne, Leroux a le bras emporté par un obus. Les deux bâtiments sont jonchés de morts, et le feu semble ne devoir jamais cesser, quand un obus français atteint un baril de poudre de l'*Alphea* qui fait explosion et disparaît dans les flots. Cela se passait en pleine nuit, de sorte qu'il fut impossible de porter secours aux naufragés. Leroux succomba à ses blessures, après avoir dicté lui-même le rapport du combat (1).

Citons encore *Dutertre*, comme Surcouf, corsaire de l'île de France. Comme lui, il opéra dans les mers de l'Inde. Dans sa première campagne, en l'an VIII, à bord du *Malartic*, de douze canons, il s'empara d'une vingtaine de bâtiments, tous plus puissants que le sien, dont quelques-uns richement chargés, entre autres, d'un vaisseau de la Compagnie des Indes, la *Princesse*

(1) Ce rapport se retrouve, tel qu'il a été dicté par Leroux, dans la collection du *Moniteur*, année 1813.

royale, armé de trente canons. Prisonnier et libéré à la paix d'Amiens, il reprit ses courses en 1804.

Terminons enfin cette liste trop courte et ces biographies trop sommaires par celle d'un corsaire de Nantes, *François Aregnaudeau*, qui fut décoré comme corsaire, fait extrêmement rare dans les annales de ces expéditions.

Enseigne en 1793 à l'âge de dix-neuf ans, capitaine en 1799, il enlève en plein jour, sur la rade de Darmouth, un navire anglais chargé de fer. Il prend encore dans la Manche trois navires marchands, dont la cargaison est estimée 1.500.000 francs.

Ses prises en sûreté, il repart, met le cap sur Darmouth, louvoie en vue des bâtiments de guerre anglais, puis, avisant un superbe transport chargé de fer, à l'ancre, sous le feu des forteresses et de la côte, il se dirige droit sur lui. Il le canonne, lui jette cinquante hommes sur le pont, coupe les câbles, oriente les voiles et fuit aux yeux des Anglais, stupéfaits de voir les deux navires disparaître. Ce coup d'audace lui a pris un quart d'heure.

Parti de nouveau en 1803, il capture notamment le *Culland-Growe*, assuré en Angleterre pour 2 millions 500.000 francs. Puis, le 3 germinal an XII, face à face avec un convoi de huit bâtiments marchands escortés d'une corvette anglaise, il va droit sur la corvette. Après trois heures de feu, les officiers anglais, l'entendant commander l'abordage, déclarent se rendre.

Puis traîtreusement la corvette anglaise tire et blesse six hommes. Aregnaudeau ne peut contenir l'exaspération de ses marins qu'en leur montrant le pavillon anglais qui s'abaisse pour ne plus se relever.

Fait prisonnier et placé sur les pontons, puis libéré par voie d'échange, il continue à capturer des trois-mâts anglais. Il enlève 40.000 piastres à bord d'une de ces prises. Il trouve 100.000 piastres sur une autre.

L'Angleterre veut à toute force se délivrer d'un si redoutable adversaire. Elle met à sa poursuite treize croiseurs, dont sept frégates. Il échappe... il échappe toujours. On a pour la dernière fois de ses nouvelles le 13 décembre 1811, puis il n'est plus question de lui que dans les terribles légendes racontées par les matelots sur les gaillards d'avant (1).

Ce sont là les derniers corsaires de notre histoire nationale. La race de ces hommes est-elle épuisée ? Nous ne le croyons pas. Toujours est-il que, depuis 1815, aucun d'eux n'eut d'occasion de se signaler jusqu'au jour où la possibilité même de pareils exploits a été officiellement abolie, où, malgré tant de services éclatants, ils ont été méconnus, supprimés par un décret français !

(1) Tous ces renseignements ont été recueillis et soigneusement contrôlés par un archiviste de Nantes, M. de la Nicollière Teijeiro. Pour ce qui est de la fin de ce corsaire, il aurait eu, d'après Mlle Aregnaudeau, sa fille, un engagement de nuit avec un navire de guerre anglais dans le golfe du Mexique Il aurait coulé avec cent trois hommes d'équipage sans avoir voulu se rendre.

TITRE II

Abolition de la course

CHAPITRE PREMIER

DÉTRACTEURS DE LA COURSE ET TENTATIVES POUR L'ABOLIR AVANT LA DÉCLARATION DE PARIS

Il y eut avant 1856 quelques tentatives pour abolir la course, en petit nombre, il est vrai, et d'une portée toute théorique. Cela n'a pas empêché les adversaires de la course d'en faire grand bruit, de les présenter de telle sorte que l'histoire entière apparaisse comme un long effort, une aspiration impatiente de l'humanité vers le jour bienheureux où d'honnêtes commerçants pourraient continuer paisiblement leurs petites affaires,

> pendant que les peuples là-bas se cassent la tête,

comme dit la chanson. Mais, comme ces tentatives ont toutes abouti au même piteux échec, on peut tout aussi bien en tirer argument en faveur de la course, qui a ainsi prouvé sa vitalité et sa nécessité.

Si nous cherchons des précédents avant l'époque philosophique par excellence du XVIIIe siècle, tout au plus pouvons-nous citer deux traités. D'abord un minuscule traité conclu en 1221 entre les cités de Pise et d'Arles, lequel est facile à expliquer. Comme ces deux cités avaient un commerce prospère, elles avaient tout intérêt l'une et l'autre à ne pas l'entraver. Ce n'est là qu'un cas particulier dont on ne saurait tirer aucun principe. Les partisans de la course n'ont jamais prétendu qu'elle était nécessaire pour tous les peuples indistinctement et dans toutes les guerres possibles.

C'est ensuite un traité de 1675 entre la Suède et les Provinces-Unies. Ces deux nations s'engageaient à ne pas employer de corsaires. Mais comme il ne fut tenu aucun compte de ce traité, comme les Etats généraux touchèrent, lors du traité de Nimègue, des indemnités pour les prises faites par des corsaires suédois, il est inutile d'insister et l'on ne saurait voir là un précédent.

Avec le XVIIIe siècle nous voyons pour la première fois se poser la question de la suppression de la course. C'était une conséquence logique de l'état d'esprit de cette époque. « Quel siècle, dit Carron, a plus parlé d'humanité que le XVIIIe ? Et dans quel siècle chrétien l'humanité a-t-elle été plus outragée ? Quel contraste entre la *sensibilité* du commencement et la cruauté de la fin ! Les penseurs et philosophes du temps, qui

rêvaient des réformes et projetaient un monde nouveau avec des mœurs douces, ne pouvaient manquer de s'ingénier à chasser de la guerre tout ce qui est horrible on même gênant ; et l'on ne doit pas s'étonner que les premiers ils aient attaqué la course maritime. » (*La Course maritime*, op. cit.)

Parmi ces adversaires de la course, nous devons d'abord citer l'abbé *Mably*. De l'aveu de Cauchy, lui-même hostile aux corsaires, il affecte des opinions paradoxales, auxquelles d'ailleurs il semble tenir assez peu, tant il est prompt à les rétracter. Il n'avait rien à objecter à l'introduction de la traite des noirs en France. Par contre, il fut le premier publiciste qui en 1748 émit le vœu de l'abolition de la course. Il va chercher son point de départ dans la philosophie platonicienne, dans la maxime passablement surannée d'après laquelle « le commerce extérieur n'est jamais utile et devient même pernicieux pour les peuples dont il tend à corrompre les mœurs (1) ». Mais alors nous lui demandons pourquoi il n'est pas plus reconnaissant aux corsaires de le détruire ? Ou plutôt ne nous attardons pas sur les opinions de Mably, d'ailleurs oubliées (à supposer qu'elles aient jamais été connues). Une pareille base suffit à montrer la valeur de tout le reste.

Un autre abbé, *Galliani*, reprit pour son compte

(1) Mably, *Droit public de l'Europe* (2e édition, t. II, p. 310).

cette théorie, sous une autre forme, mais tout aussi suggestive. « Eh quoi, s'écrie cet Italien, dans son traité *De dovero de principi neutrali*, c'est dans un siècle *qui se pique de philosophie et de raison* que l'on ose publier, au début de toute guerre maritime, des édits par lesquels les souverains les mieux pourvus de flottes puissantes engagent et excitent leurs sujets à armer en course ! »

La philosophie et la raison, voilà pour lui toute la science maritime.

La course n'est plus légitime parce qu'elle n'est plus utile. Les guerres de la Révolution et les exploits de Surcouf n'allaient pas tarder à lui donner un éclatant démenti. Une seule considération le trouble et l'arrête : c'est qu'un État qui s'abstiendrait *par vertu chrétienne* de délivrer des lettres de marque en temps de guerre serait en assez fâcheuse posture si son adversaire ne partageait pas ses scrupules. Et alors savez-vous à qui l'excellent abbé avait recours pour provoquer une entente européenne au plus grand profit de la « vertu chrétienne », à quel champion de la justice il adressa son honnête supplique ? A Catherine de Russie, célèbre dans l'histoire pour quelques peccadilles comme le partage de la Pologne !

Il est vrai, la Russie, dont la flotte suffisait pour anéantir celle des Turcs, déclara en 1770 se passer du secours des corsaires. Sans doute, remarque très

judicieusement de Bœck, ce sacrifice ne dut pas lui coûter bien cher ; sans cela, peut-on penser, elle ne l'eût pas accompli. Elle s'empressa, du reste, en 1805, de délivrer des lettres de marque aux Ioniens.

Un adversaire plus sérieux de la course fut *Franklin*. Cet homme d'État avait, selon la mode du temps, un grand amour de l'humanité. Cet humanitarisme l'inspira même fort bien le jour où il inventa le paratonnerre, et celui où il délivra sa patrie, peut-être pas aussi bien quand il eut à s'occuper de la course Diplomate éminent, fort apte pour discuter les questions de morale et d'économie domestique, nous ne croyons pas faire injure à sa mémoire, justement vénérée, en insinuant que sa compétence pouvait être sujette à caution pour ce qui est des questions maritimes.

En effet, si nous prenons la peine d'analyser par le menu un de ses plus fameux passages sur la course, nous ne trouvons que des affirmations absolument gratuites ou des arguments faciles à retourner en faveur de la course. Ainsi, selon lui, les corsaires sont inutiles parce qu' « à mesure qu'ils se multiplient, le nombre des vaisseaux à prendre diminue ». Cela prouve précisément qu'ils sont utiles. Il compare ensuite la course à une « loterie ». Comparaison n'est pas raison, et on pourrait, à la rigueur, en dire autant de tout acte de guerre. « La patrie, dit-il, se voit ainsi privée, en pure perte, du travail de tous les hommes occupés par les

corsaires et dont une partie va remplir les prisons de l'ennemi. » En pure perte ? Pourquoi ? il faudrait prouver que les corsaires ne font rien de bon et sont seuls susceptibles d'être faits prisonniers. On ne peut pourtant substituer les affirmations de Franklin sur l'inutilité des corsaires aux affirmations contraires de toute l'histoire. « Les armateurs, dit encore Franklin, ont acquis rapidement de grandes richesses, se livrent à de folles dépenses qui finissent presque toujours par les ruiner. » A cela nous répondrons que c'est leur affaire de dépenser leur argent comme ils l'entendent, et que vouloir tirer de là un argument est enfantin. « Enfin, ajoute Franklin, les dangers que les corsaires font courir aux vaisseaux marchands haussent les prix d'assurance, et par suite le prix de toutes les marchandises. » Mais c'est précisément là un des avantages des corsaires, et non des moindres. Cette hausse des prix amène la paix, voilà tout, comme cela s'est vu notamment pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Pour conclure, Franklin définit la course « un impôt qui pèse sur tous et qui est immoral sous tous les rapports ». On pourrait en dire autant de tous les impôts, et les impôts prélevés en temps de guerre sont encore les plus faciles à justifier.

Franklin ne s'en tint pas à ces déclarations platoniques. Sur son initiative, un traité fut conclu le 10 septembre 1785 entre la Prusse et les États-Unis. Il est vrai que ce traité, lui aussi, fut tout platonique, et là-

dessus nous laissons la parole à de Bœck, peu suspect en cette matière, puisque nul plus que lui n'a cherché à mettre en lumière tous les efforts faits pour abolir la course. « Dans les traités de 1778 avec la France et de 1783 avec la Suède, dit-il, dont Franklin fut le négociateur, on ne rencontre pas de stipulation semblable à celle du traité de 1785, ni dans le traité que négocia John Adam en 1782 avec les Pays-Bas. Il est permis de supposer que si Frédéric II consentit à signer une clause portant que la propriété privée ennemie serait respectée sur terre et sur mer, *c'est qu'il sentait l'impossibilité d'une guerre entre la Prusse et les États-Unis d'Amérique.* Cette impossibilité, signalée par tous les publicistes, n'échappa certainement pas à l'esprit clairvoyant du roi de Prusse, et elle affaiblit singulièrement l'autorité de ce traité ; il ne fut pas d'ailleurs renouvelé, quant à la clause qui a trait à l'inviolabilité de la propriété privée sur mer, dans les traités de 1799 et de 1829. »

Ces réflexions sceptiques sont parfaitement justes. Ne sont-elles pas, du reste, puissamment corroborées par la conduite constante de Frédéric II dans la guerre continentale, par la façon notamment dont il procéda vis-à-vis de la Silésie et de la Pologne ?

Mais éclate la Révolution, et l'exquise *sensibilité* éparse dans tous les écrits de l'époque allait trouver un débouché tout naturel dans les interminables discours de tribune, quitte pendant ce temps à s'entretuer à

l'intérieur comme à l'extérieur avec une facilité et un acharnement incroyables.

Ce fut *Kersaint*, député de Paris, qui aborda le premier à l'Assemblée législative la question de la course, sans doute fort indifférente à ses électeurs parisiens.

Seulement il faut bien remarquer qu'il ne fut d'abord question de supprimer la course que dans un cas particulier, celui de la guerre avec l'Autriche, nouvellement déclarée (1). Kersaint n'avait donc en vue que l'Autriche, dont le commerce était alors sans importance et que, par conséquent, il était sans intérêt de ruiner. Et puis sa motion du 21 avril 1792 avait un mobile purement politique des plus clairs : « Vos ennemis déclarés ou couverts, disait-il, je ne parle pas des... de l'Autriche, mais de brigands que vous appelez émigrés... ces ennemis du genre humain vont être les promoteurs de toutes les entreprises de la maison d'Autriche ; attaquons-les avec toutes nos armes. » En conséquence il proposait « que tout corsaire pris sous le pavillon autrichien soit considéré comme suspect de piraterie ; qu'on examine la composition de leurs équipages ; que tout Français qui y sera employé soit puni de mort, tout sujet de la maison d'Autriche emprisonné pour tout le temps que durera la guerre, tout étranger envoyé aux galères. » Cette différence de

(1) Cela n'a encore été mis en lumière que par Salmon, *op. cit.*, p. 37.

traitement prouve bien à qui on en voulait. Cette mesure ne visait que les émigrés.

La course fut donc supprimée pour la guerre avec l'Autriche. Mais ce n'était là qu'une entrée en matière pour se lancer dans les grandes théories humanitaires.

Ce fut encore Kersaint qui joua le premier rôle dans cette comédie parlementaire. Dès le 1er mai, il saisissait l'Assemblée d'un rapport où il était dit que la course ne laisse « subsister au fond du cœur de l'homme que la plus vile des passions : la soif de l'or ». Le 30 mai, dans un projet de décret tendant à l'abolition de la course, il y ajoutait d'autres formules aussi propres à figurer avec honneur dans un manuel de morale à l'usage des écoles primaires. Il y était dit, en particulier, que la course encourageant l'esprit d'injustice, le vol et la fraude, « s'oppose au développement des principes propres à l'amélioration de l'espèce humaine ». Mais cette idée de l'amélioration de l'humanité, si chère au XVIIIe siècle, n'est-elle pas bien contestable, toute question de course mise à part ? Il était encore dit : « Il importe également à l'honneur du peuple français de commencer par son exemple une réforme et une répression qui n'est pour lui qu'une conséquence des droits de l'homme et de la constitution, pour la défense desquels il a pris les armes. » Si les droits de l'homme étaient vraiment en cause là dedans, le plus simple était encore de ne pas prendre les armes en leur honneur et de commencer par res-

pecter le plus essentiel de tous les droits de l'homme, qui est le droit à la vie. Quant à la constitution, les corsaires ne devaient en rien l'ébranler ; ils devaient, au contraire, contribuer pour leur part, beaucoup plus que tous les beaux parleurs des Assemblées, au triomphe de la République.

Les idées développées par Kersaint répondaient trop à l'état d'esprit de l'Assemblée pour que l'urgence ne fût pas aussitôt décrétée avec enthousiasme. Le bon sens eut pourtant quelques représentants. Alors qu'Arena, Guadet, Auber et Jourme demandaient la suppression de la course sans aucune condition de réciprocité (ce qui aurait été de la folie pure), Lasource réfuta éloquemment Kersaint : il montra combien il était exagéré de vouloir interdire la course même à la marine de l'État et combien il était absurde de ne demander aucune réciprocité : « Vos comités ont-ils pu croire, s'écria-t-il, que si un gouvernement quelconque se permettait de confisquer les biens des particuliers français résidant dans son territoire, le gouvernement français n'userait pas de représailles contre les particuliers de cette nation qui résideraient en France ? Et ce qui serait juste sur terre cesserait-il de l'être sur mer ? Un coup de canon se repousse par un coup de canon, la prise d'une ville se compense par la prise d'une autre ville : de même, la prise d'un vaisseau par la prise d'un autre vaisseau... Nous n'avons pas pu dire que la nation française serait comme un troupeau

de moutons auquel les étrangers pourraient impunément enlever une toison. » Il ajouta : « Autant des canons seraient déplacés à cette tribune, autant la philanthropie serait déplacée à la bouche d'un canon. » On n'allait pas tarder à s'en apercevoir.

L'Assemblée Législative admit le tempérament demandé par Lasource, et, sur la proposition de Vergniaud, le pouvoir exécutif fut invité à négocier sur ce sujet avec les puissances étrangères. Nous avons vu que Hambourg et les villes hanséatiques furent seuls gagnés à la cause, tandis que l'Angleterre ne prenait même pas la peine de répondre, et comment, huit mois après tant de phrases pompeuses, la guerre de course commençait avec fureur.

Le résultat dérisoire de cette première tentative n'empêcha pas la Convention, dans un mouvement de sentimentalisme plus qu'irréfléchi, de supprimer la course sans réciprocité. L'Angleterre multiplia alors à l'aise les saisies de nos navires ; il fallut, le 23 thermidor an III, revenir sur cette malencontreuse décision, et la course reprit avec plus d'ardeur que jamais, pour ne s'arrêter qu'en 1815 (1).

(1) Nous ne pouvons, à ce propos, nous empêcher de remarquer avec Salmon qu' « il y a le plus singulier contraste entre les déclarations et les faits ». N'est-il pas piquant de trouver le principe du respect de la propriété privée sur mer jusque sous la plume de Napoléon, le même qui décora Surcouf et le fit baron de l'Empire? Il est vrai qu'il écrivait cela pendant ses loisirs forcés de Sainte-Hélène. C'est si facile d'être adversaire de la course en temps de paix !

En 1823, un grand apaisement s'est fait dans toute l'Europe. Aussi enregistrons-nous sans surprise une nouvelle déclaration contre la course, adressée par notre ministre des affaires étrangères à toutes les puissances au moment où s'ouvre la guerre avec l'Espagne. Elle est d'autant moins inattendue qu'elle émane d'un homme dont le nom figure certes avec honneur dans notre histoire littéraire, mais qui, comme homme politique, serait peut-être, comme les poètes Lamartine et Hugo, plus sujet à caution, M. de Chateaubriand. Il s'agissait d'interdire le droit de capture même à la marine militaire. Quant à l'Espagne, à laquelle la France, pour la seconde fois en moins de vingt ans, allait imposer un roi impopulaire, elle ne se fit pas faute de délivrer des lettres de marque et fit bien. Il est vrai que si la France tint sa promesse, c'est que sa marine militaire lui suffisait amplement contre l'Espagne. S'il en eût été autrement, nous nous serions permis de remarquer que c'eût été pousser bien loin les scrupules dans une guerre aussi injuste dans son principe.

Trois ans après, en 1826, au congrès de Panama, l'idée fut reprise d'abolir la course par une entente internationale, mais n'eut, cette fois encore, aucun résultat pratique.

Jusque-là on s'en était tenu à d'inoffensives, bien que parfois quelque peu ridicules, déclarations. Mais nous arrivons en 1854, époque où la France entreprend la

guerre de Crimée dans l'intérêt de l'Angleterre, après laquelle la patrie des Jean Bart, des Duguay-Trouin et des Surcouf vint elle-même proposer à son alliée éphémère de lui lier les mains pour toujours !

CHAPITRE II

LA DÉCLARATION DE PARIS

§ I. — *La guerre de Crimée, préambule de la Déclaration de Paris.*

On ne saurait trop insister sur l'origine britannique de la Déclaration de Paris. La France et l'Angleterre s'étaient unies pour protéger l'Empire Ottoman contre la Russie et s'étaient engagées à ne pas employer de corsaires.

Le ministre des affaires étrangères, Drouyn de Lhuys, a lui-même donné les raisons de cet engagement (1) :

« Ce qui touchait particulièrement le gouvernement anglais, dit-il, c'était la crainte de voir l'Amérique incliner contre nous et prêter à nos ennemis le concours de ses hardis volontaires. La population maritime des États-Unis, leur marine entreprenante,

(1) Mémoire lu, le 4 avril 1868, à l'Académie des sciences morales et politiques. Cité par Salmon (*op. cit.*, p. 43).

pouvaient fournir à la Russie les éléments d'une flotte de corsaires, qui, attachés à son service par des lettres de marque et couvrant les mers comme d'un réseau, harcèleraient et poursuivraient notre ennemi jusque dans les parages les plus reculés. Pour prévenir ce danger, le cabinet de Londres tenait beaucoup à se concilier les bonnes dispositions du gouvernement fédéral. Il avait conçu l'idée de leur proposer, en même temps qu'au gouvernement français et à tous les États maritimes, la conclusion d'un arrangement ayant pour but la suppression de la course et permettant de traiter comme pirate quiconque, en temps de guerre, serait trouvé muni de lettres de marque. *Ce projet, qui fut abandonné dans la suite, témoigne de l'inquiétude éprouvée par les Anglais.* »

C'est pour se conformer à ces vues du cabinet de Londres que la France et l'Angleterre déclarèrent simultanément renoncer à l'usage des corsaires. Ces explications de notre ministre prouvent encore que l'Angleterre se basait, non sur la décadence de la course, mais sur sa trop grande efficacité. En redoutant le concours des corsaires américains au profit de la Russie, elle avouait l'utilité de la course.

Par contre, la France et l'Angleterre n'avaient aucun intérêt à employer des corsaires dans cette guerre. Leurs marines réunies ont réellement et efficacement bloqué tous les ports russes dans la Baltique et dans la

mer Noire et empêché par là toute communication de la Russie avec les neutres.

Mais, parce que la France avait pu, dans ce cas spécial, se passer de corsaires et parce qu'elle était momentanément alliée à son ennemie héréditaire, était-ce une raison suffisante pour renoncer à jamais à l'usage des corsaires ?

§ II. — *Motifs de la France et de l'Angleterre dans la Déclaration de Paris* (1).

« On a fait des tentatives pour faire absolument cesser la course... Ç'a été pendant une courte période du siècle passé, lorsque les amis de l'humanité commençaient à espérer beaucoup du progrès prétendu des lumières, que l'on a regardé comme possible de retrancher des guerres les maux occasionnés aux particuliers par la course... on est revenu aujourd'hui de cette opinion. »

Ce langage est trop pratique pour être d'un Français, Il est en effet d'un Danois, Jo. Nicolas Tetens. Et il écrivait cela en 1805, pendant une période de guerre (seule époque où l'on puisse bien juger ces questions), alors que le bombardement de Copenhague par Nelson, peu d'années auparavant, avait prouvé que les corsaires

(1) Profondément convaincu de l'inanité de la Déclaration de Paris, nous avons voulu dans ce paragraphe donner un aperçu des opinions des principaux adversaires de cette Déclaration.

n'étaient pas les seuls à maltraiter les neutres. Il critiquait les illusions du XVIIIe siècle, sans prévoir qu'avec la Déclaration de Paris, on en allait revenir aux mêmes errements, et qu'un descendant du plus implacable ennemi de l'Angleterre allait reprendre cette funeste tradition de générosité inopportune et niaise.

On connaît les quatre articles de cette fameuse Déclaration de Paris de 1856, conclusion du traité de paix qui suivit la guerre de Crimée :

« I. La course est et demeure abolie.

« II. Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.

« III. La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.

« IV. Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi. »

Nous ne pouvons, sans sortir des bornes de notre sujet, analyser en détail ces quatre articles, mais il nous paraît piquant d'en citer un commentaire extrait d'un article anonyme paru en 1900, peut-être un peu trop léger dans la forme, dans lequel nous laissons le lecteur libre de juger s'il n'y a pas, quant au fond, une parcelle de vérité :

« On ne saurait concevoir plus d'erreurs en moins de mots et moins de faits en plus de paroles inutiles. On ne peut défendre que ce qu'on peut empêcher. La

course est et demeure permise à quiconque peut la faire. Il n'y a pas de pavillon neutre en temps de guerre, du moment que l'ennemi peut le prendre pour s'en couvrir... La contrebande de guerre est un mot qui n'a jamais été défini et qui ne peut pas l'être : elle comprend tout ce qui peut aider l'ennemi dans la guerre, et en retarde l'accablement, seul dessein que l'on poursuive contre lui : la contrebande varie donc avec le temps, les lieux et toutes les nécessités de la guerre... La précaution que l'on a d'avertir que l'on devra juger d'un blocus sur l'effet est fort inutile. Elle montre combien la guerre de Crimée est loin du temps où nous sommes : les terribles réalités qui l'ont suivie ont ôté tout sérieux à ce bavardage diplomatique. On sait depuis trente ans que la parole est uniquement aux faits ; que les faits seuls ont droit ; qu'un blocus sur le papier n'est sans doute que du papier ; et que tout ce qui est effectif est obligatoire en effet.

« *La Déclaration de Paris porte la marque d'une politique sentimentale qui a mené la France aux abîmes, parce qu'elle y a cru au milieu de peuples qui ont seulement feint d'y croire...* L'Angleterre soutient la liberté des mers tant qu'elle lui est avantageuse. Si, à l'abolition de la course en principe, répondait une sanction quelconque, on devrait y voir une des fautes les plus lourdes de la politique impériale (1). »

(1) Lieutenant X., *la Guerre de course et la défense navale* (op. cit.).

La conclusion de cette boutade est absolument corroborée par les ouvrages les plus sérieux. Pour eux aussi, cette Déclaration a été une œuvre de légèreté de la part de la France.

« De sa part (de la France), *la proposition semble inspirée surtout par les idées humanitaires*, qui exerçaient alors un grand empire. Replacée au premier rang des nations, elle comptait, pour y rester, surtout sur *l'ascendant moral* ; elle se faisait la *généreuse illusion* de conduire les peuples vers une organisation plus parfaite en se mettant à la tête des réformes bienfaisantes pour *le genre humain*... Elle n'aspirait plus à l'assujettissement des peuples maritimes, elle acceptait la liberté des mers et se flattait d'en être le champion (1). »

Une pareille aberration est peu facile à expliquer. Il faut pour cela bien connaître l'état d'esprit de cette époque.

« En France, la Déclaration n'excita ni émotion, ni réclamation apparentes. Sans doute, l'esprit public fatigué sommeillait-il encore. Le pays, négligeant ses propres affaires, laissait l'empereur Napoléon III les régler sans contrôle. Il ne prit pas garde à cet événement. On était tranquille, on venait de vaincre ; la France, se reposant dans sa force, éprouvait quelque orgueil à voir les premiers personnages du monde

(1) Ch. Dupuis, *op. cit.*, p. 67.

traiter à Paris et vraisemblablement résoudre toutes les questions. Généreuse parce qu'elle se croyait satisfaite, il ne lui déplaisait pas que son gouvernement étonnât l'univers par sa magnanimité. La course est une arme terrible, et puisqu'une fois nous avons pu nous en passer (guerre d'Espagne de 1823), ne convient-il pas de la répudier à jamais ? Tous, libres des empressements ambitieux, jouissons et menons la vie de notre choix. Si, d'aventure, la guerre revient, étant les plus forts, nous la ferons si sûrement et tellement circonscrite, que, de part et d'autre, les combattants seront les seuls à s'en apercevoir. Économistes, commerçants, philosophes, catholiques eux-mêmes, envisageaient la Déclaration à leur point de vue particulier, s'accordaient à la trouver excellente et la saluaient comme un progrès (1). »

Il faut y ajouter une autre raison, elle aussi vraie alors, fausse aujourd'hui :

« Notre commerce maritime était alors très prospère, notre pavillon, le deuxième pavillon marchand du monde entier. Si nous faisions la course, on pouvait aussi la faire contre nous et nous occasionner de grosses pertes (2). »

Mais, pour savoir si l'abolition de la course a été ou non une faute, qui devons-nous surtout consulter ? Évidemment les marins ; en effet, « si la loi internatio-

(1) Carron, *op. cit.*
(2) Guiheneuc, *op. cit.*

nale maritime manque d'exactitude et de précision, et semble avoir perdu de son autorité, c'est peut-être qu'on a négligé de consulter, en même temps que les diplomates, les marins qui ont pour mission de la mettre en pratique (1). »

Il en a précisément été ainsi lors de la Déclaration de Paris.

« On ignorait que le département de la marine, surpris par l'événement, avait fait à l'Empereur des représentations tardives et malheureusement inutiles. Les hommes éminents qui le dirigeaient ne pouvaient concevoir cette courte vue, cette légèreté, ce dédain de toute précaution, et cette préoccupation plus grande des intérêts humanitaires que des intérêts français. L'abolition de la course tendait-elle à diminuer réellement les maux de la guerre, et l'humanité devait-elle bénéficier de ce que perdait la France? On ne le croyait pas au ministère de la marine (2). »

Tandis que la France sacrifiait ainsi, à l'insu du ministère de la marine, les intérêts de sa défense sur l'autel de la chimère humanitaire, l'Angleterre signait, de son côté, mais pour des motifs beaucoup moins compliqués. L'Angleterre a signé parce qu'elle avait « tout à craindre, peu à espérer de la guerre de course » (3), point sur lequel nous n'avons pas à insister maintenant,

(1) Duboc, *op. cit.*
(2) Carron, *op. cit.*
(3) Ch. Dupuis, *op. cit.*

puisque notre ouvrage tout entier est là pour le démontrer. Dans sa joie d'obtenir l'article Ier, relatif à la course, elle a consenti, malgré sa répugnance, à l'adoption de l'article II, relatif aux droits des neutres, bien décidée d'ailleurs à n'en tenir aucun compte, de l'aveu même de ses plus éminents jurisconsultes.

Tout cela naturellement n'a été avoué qu'une fois la Déclaration signée. L'attitude hypocrite de l'Angleterre au moment des pourparlers a été fort bien mise en lumière par Hautefeuille : « Toujours habile, dit-il, elle a repris le vieux manteau d'humanité et de dévotion qui déjà lui avait servi pour obtenir le droit de visite en temps de paix, et, sous ce déguisement, elle a demandé ou fait demander au Congrès de Paris l'abolition complète de la course, de cette institution des temps de barbarie, de ce mode de guerre digne tout au plus du IXe siècle et des Sarrasins. Elle avait, sans doute, oublié que ses armateurs étaient ceux qui avaient commis les plus graves excès ; que, le plus souvent, ils n'avaient agi qu'en vertu des ordres du conseil britannique, et que jamais ses cours d'amirauté n'avaient songé à les punir des crimes les plus atroces. »

Nous savons dès lors à quoi nous en tenir sur les appréciations intéressées du comte de Clarendon sur la course, qu'il qualifie de piraterie légale, indigne de notre temps de civilisation et d'humanité. Ce même Clarendon avait dès le 22 mai 1856, à la Chambre des lords, un langage beaucoup plus pratique : « *Je regarde,*

disait-il, *l'abolition des lettres de marque comme étant du plus grand avantage pour un peuple aussi commerçant que le peuple anglais.* » Et lord Palmerston avait déjà dit, le 6 mai, à la Chambre des communes : « *C'est nous qui avons le plus gagné à ce changement.* » Ces deux réflexions sont capitales ; elles résument fort bien, à notre avis (et dans les bouches les plus autorisées), toute la question. Ne sont-elles pas aussi notre plus forte condamnation ?

Mais, malgré cet immense avantage, comme la Déclaration ne plaisait pas entièrement à l'Angleterre, elle eut soin de se garder une issue pour pouvoir la déchirer à la première occasion. La procédure, comme nous le montrerons plus loin (1), fut de sa part irrégulière. L'Angleterre a voulu faire en sorte qu'en cas de guerre avec nous, nous soyons les seuls à nous soumettre à la Déclaration de Paris.

Invités par la France et l'Angleterre à suivre leur exemple, un grand nombre d'États adhérèrent à la Déclaration. A défaut d'avoir obtenu l'adhésion d'une grande puissance maritime comme les États-Unis, on avait la gloire d'avoir conquis celles des États les plus insignifiants, comme le Mecklembourg-Strélitz, la Hesse électorale, le duché de Parme, etc. La république nègre d'Haïti joignit sa signature à celle de la Suisse, qui ne possède pas un port de mer !

(1) Troisième partie, titre I, ch. II.

Comment tant d'États ont-ils pu tomber dans le piège de l'Angleterre ? « C'est au nom de l'humanité que cette proposition a été faite. Il y a tant d'entraînement lorsque l'on invoque cette vertu sublime, lorsque l'on parle des souffrances de ses semblables, en proposant de les faire cesser ! Il est si difficile de venir dire, au nom de toute une nation : Je refuse de souscrire à une mesure d'humanité ; alors surtout que les réserves de la politique et la nécessité de maintenir la plus parfaite harmonie entre toutes les parties empêchent de dévoiler le piège tendu et d'arracher le masque de l'hypocrisie ! La proposition a été acceptée (1). »

Cela dut être, en effet, le mobile le plus ordinaire, surtout que la plupart des États signataires devaient, vu leur minuscule importance, tout au moins en tant que puissances maritimes, avoir pour la guerre sur mer la plus profonde indifférence. En tous cas, pour ce qui est de la France, Napoléon III aurait pu dire, comme Louis XV signant avec l'Angleterre un autre traité de Paris en 1763 : « Je ne veux pas traiter en marchand, je veux traiter en roi. » A un siècle de distance, c'est la même inconcevable légèreté. N'hésitons pas à inscrire l'article Ier de la Déclaration de Paris sur la liste noire des plus funestes erreurs du second Empire, à côté de l'unité italienne et de l'unité allemande, de Metz et de Sedan.

(1) Hautefeuille *op. cit.*

§ III. — *Motifs des puissances non signataires.*

Toutes les nations ne suivirent pas l'exemple trop intéressé et trop habile de l'Angleterre et celui, trop naïf et trop imprévoyant, de la France. Trois puissances maritimes refusèrent de signer l'étrange Déclaration de 1856, ne furent pas trompées par son apparence de belle harmonie juridique, cachant tant de lacunes et tant de points mal éclaircis. Ce furent l'Espagne, le Mexique et, ce qui est plus grave, les États-Unis.

Les deux premières de ces puissances, sans s'attarder à des discussions oiseuses, refusèrent leur adhésion, pour cette raison toute simple et toute naturelle que, leurs marines de guerre étant relativement faibles, elles ne voyaient pas la nécessité de les priver du secours des corsaires en cas de guerre, quittes à n'employer ces derniers que si cela était nécessaire. La malheureuse Espagne devait même pousser trop loin ses scrupules dans la guerre de Cuba.

Quant aux États-Unis, leur situation était la même, au moins en ce qui touche leur marine militaire, d'une insuffisance évidente pour protéger leur marine marchande, laquelle était déjà une des premières du monde. Rien de surprenant dès lors que ce peuple n'ait pas poussé la courtoisie internationale jusqu'à livrer son commerce sans défense à l'ennemi éventuel. Les

États-Unis savaient, du reste, par expérience, ce que valaient les corsaires, qui, en deux années, avaient capturé 1.700 navires anglais avec leurs chargements dans la guerre de 1812 (1).

Dès le mois de mars 1854, avant la proclamation de la guerre, le ministre américain à Londres, Buchanan, répondait à lord Clarendon, qui lui proposait de supprimer les corsaires : « Il n'y a aucune différence, en principe ou moralement, entre l'acte d'un croiseur régulier et l'acte d'un corsaire s'emparant l'un et l'autre d'un navire marchand en mer. » Cette réflexion justifie l'emploi des corsaires, sans pour cela condamner la course, laquelle est une nécessité. En effet, voici ce qu'ajoute Buchanan sur la course : « Supposons la guerre contre la Grande-Bretagne ; ses forces navales en bâtiments de guerre sont de beaucoup supérieures à celles des États-Unis ; *le seul moyen en notre pouvoir pour balancer cette supériorité numérique* serait de convertir en *corsaires* nos bâtiments marchands susceptibles d'être employés à la guerre, et d'essayer avec leur aide de faire au commerce anglais autant de mal qu'en recevrait le commerce américain. » Un Français clairvoyant n'aurait pas parlé en de meilleurs termes.

L'Europe entière fut, du reste, prévenue le 4 décembre 1854 par le président Pierce : « Il n'y a certainement pas, disait-il, de meilleure raison à l'appui de

(1) Voir plus haut, seconde partie, ch. VI, § 1.

l'abandon des corsaires que pour la renonciation au droit d'accepter les services de *volontaires*, et les deux propositions ne méritent pas plus l'une que l'autre d'être accueillies avec faveur. Lorsque l'honneur et les intérêts de notre pays exigent qu'il prenne une attitude hostile, il compte sur le patriotisme de ceux de ses enfants qui ne sont pas voués par état à la profession militaire, pour augmenter l'armée et la marine, de manière à être à la hauteur des circonstances qui réclament leur concours patriotique. »

La défense des corsaires fut reprise et développée, le 28 juillet 1856, par le secrétaire d'État Marcy, en réponse à la communication de la Déclaration de Paris ; il affirmait la légitimité de l'emploi des corsaires, aussi bien justifié par la coutume et l'opinion publique que toute autre loi du code maritime, si bien, disait-il, que : « En s'occupant de la course, le Congrès a dépassé le but proposé, lequel était, comme on l'avait déclaré, de mettre fin à l'incertitude sur certains points du droit maritime... ; les mesures du Congrès ont le caractère d'un acte de législation qui chercherait à changer un principe bien établi de droit international. »

Il dénonçait ensuite la subtilité d'après laquelle la guerre ne se ferait pas tout aussi bien d'État à État avec des corsaires qu'avec la marine de guerre, les corsaires n'étant, « à les bien considérer, qu'une autre branche de la force publique de la nation qui leur a

délivré des lettres de marque ». Il ajoutait, avec un bon sens évident : « Il n'y a aucun lieu de s'étonner que les puissances maritimes de premier ordre soient disposées à renoncer à un droit superflu pour elles, à condition que les puissances d'importance moindre sacrifieront, de leur côté, leurs moyens les plus efficaces de défendre leurs droits sur mer. *Le gouvernement américain craint que l'abolition de la course ne livre l'empire des mers aux puissances qui ont les moyens et la politique d'entretenir de grandes flottes de guerre.* L'État qui aura sur mer une prépondérance décidée finira par devenir, de fait, maître de l'Océan, et l'abolition des corsaires ne fera qu'assurer sa domination. Un tel État, en guerre avec un autre de force moindre, n'aurait, pour protéger son commerce, rien d'autre à faire qu'à surveiller les vaisseaux de la flotte régulière ennemie ; il lui suffirait pour cela de la moitié de sa propre flotte ou d'une plus petite partie encore, tandis qu'avec le reste il balaierait de l'Océan les navires marchands de la partie adverse. Les conséquences funestes qu'aurait pour les petits États une prépondérance maritime excessive, ne seraient guère diminuées par le partage de cette prépondérance entre trois ou quatre puissances. Il est certainement dans les intérêts des États secondaires de combattre une mesure qui aurait pour résultat d'augmenter l'importance des flottes régulières. »

La conclusion de cette argumentation était tout à fait

inattendue : l'abolition du droit de prise. Les utopistes qui croient possible de supprimer totalement le droit de capture en ont, croyons-nous, beaucoup exagéré la portée. Il ne dut y avoir là que de l'habileté. Comme dit Bluntschli, « en refusant de s'associer à l'abolition de la course, saluée par le monde civilisé comme un progrès du droit des gens, les États-Unis eurent soin de le faire au nom même du grand principe dont on demandait la consécration. « Sans doute la demi-mesure adoptée en 1856 était au détriment des États à marine faible et à commerce développé, mais ces marines faibles seraient défaites par les marines plus fortes, même sans avoir à protéger les navires marchands. L'amendement proposé par les États-Unis ne fut, à notre avis, qu'un *prétexte honorable* pour refuser. S'il est difficile de ne pas souscrire à une mesure proposée au nom de l'humanité, il est, par contre, très facile de dire : Je refuse de m'associer à votre mesure d'humanité, précisément parce que je ne la trouve pas encore assez humaine. Comment admettre que le Congrès de Paris n'ait pas assez tenu compte de la fraternité universelle entre les peuples aux yeux de ces bons yankees, qui pratiquent comme l'on sait la fraternité vis-à-vis de leurs propres concitoyens, quand ils ont le malheur d'avoir la peau noire ?

L'Angleterre était trop pratique pour admettre un seul instant l'idée de la suppression totale du droit de prise, même dans son intérêt. Si son intérêt l'avait

poussée à abolir les corsaires, elle n'entendait pas pour cela se lancer dans la voie des utopies et pousser la plaisanterie plus loin.

Quoi qu'il en soit, il manque à la Déclaration de Paris l'unanimité des adhésions des puissances, il manque notamment celle de la seconde puissance économique du monde, de celle qui, comme l'a dit lord Clarendon, est considérée comme la protectrice de tous les États neutres, par suite de quoi l'abolition de la course reste à l'état de convention particulière entre plusieurs États, susceptible d'être dénoncée d'un jour à l'autre ; *elle n'est pas entrée dans le droit international.*

TITRE III

La Course depuis la Déclaration de Paris.

CHAPITRE PREMIER

LA COURSE DANS LA GUERRE DE SÉCESSION

§ Ier. — *Tardive tentative des États-Unis pour adhérer à la Déclaration de Paris.*

Comme on avait vu chez nous, lors de la Révolution, la course reprendre avec vigueur le lendemain des discussions faites à la Législative dans le but de l'abolir, on vit, bien peu de temps après la sonore et creuse Déclaration de Paris, la question de la course de nouveau mise sur le tapis et cette arme merveilleuse donner, aux mains des confédérés d'Amérique, des résultats importants. Les États-Unis allaient vite oublier leur beau principe de l'inviolabilité de la propriété.

Quand la scission éclata entre les États du Nord, dits fédéraux, et les États du Sud, dits confédérés (1861), le président des États confédérés, Jefferson Davis, déclara qu'en l'absence de marine de guerre, il était nécessaire de délivrer des lettres de marque.

Les États fédéraux comprirent toute l'importance de cette menace, et, pour parer à ce danger, s'efforcèrent de faire admettre l'adhésion immédiate des États-Unis, pris dans leur ensemble, à la Déclaration de Paris, par suite de quoi les corsaires confédérés auraient été traités en pirates.

C'est que seuls ils possédaient une marine militaire, et auraient pu ainsi anéantir, bien à leur aise, la flotte commerciale de leurs adversaires (1).

Les gouvernements de France et d'Angleterre éventèrent le piège et déclarèrent que cette adhésion ne vaudrait qu'une fois la guerre finie. En outre, le titre de belligérants avait déjà été reconnu aux confédérés. Là-dessus les négociations furent arrêtées. Elles n'ont pas été reprises depuis.

§ II. — *Les croiseurs confédérés.*

La guerre de Sécession se fit sur mer dans des circonstances difficiles. Les confédérés, dont toutes les côtes étaient bloquées, n'auraient pu se procurer d'armes (les États du Sud, presque exclusivement agricoles, n'en fabriquant pas), s'ils n'avaient été sauvés par les armateurs. Ceux-ci, grâce à des navires spéciaux, les *blockade-runners*, échappant par leur vitesse

(1) « Le calcul, dit Bonfils (*op. cit.*), était à la fois malhonnête et maladroit. Il supposait une forte dose de naïveté chez les gouvernements de France et d'Angleterre. »

à la poursuite des croiseurs fédéraux, purent apporter des armes et emporter du coton pour les payer.

Mais il ne suffisait pas de s'assurer les approvisionnements de guerre ; il fallait atteindre le commerce des États du Nord, lequel, grâce surtout à la guerre de Crimée, avait accaparé les communications entre le nouveau et l'ancien monde. Il fallait au plus vite organiser la course, laquelle allait se faire sous une forme nouvelle, avec des navires à vapeur. Cette institution toujours jeune allait montrer ainsi que les progrès de la science, loin de la faire disparaître, allaient au contraire centupler ses forces.

Les deux plus importantes de ces croisières furent celles du *Sumter* et de l'*Alabama*.

Le *Sumter*, commandé par le capitaine Semmes, misérable vapeur de cinq cents tonneaux, échappa en plein jour aux croiseurs fédéraux qui bloquaient les embouchures du Mississipi. Pendant les sept mois qu'il tint la mer, il n'eut que ses prises pour s'approvisionner en vivres et en combustible. Les poursuites des croiseurs fédéraux furent vaines, et il ne mit fin à ses exploits que quand, par suite de sa trop grande vétusté, il ne put plus tenir la mer, après avoir capturé dix-huit navires et coûté au commerce fédéral plus d'un million de dollars.

L'*Alabama*, le croiseur célèbre entre tous, fourni aux confédérés par l'Angleterre en dépit des devoirs de la neutralité, après avoir, grâce à un subterfuge, gagné

la haute mer, s'être muni d'armements et d'un équipage de cent vingt hommes, coûta aux fédéraux, dans les quinze premiers jours, sous les ordres de Semmes, dix navires d'une valeur de deux cent cinquante mille dollars. Comme le *Sumter*, son équipage eut tout le temps, grâce aux captures, une vie large et abondante. Dans sa croisière de vingt mois, il prit, outre une canonnière, soixante-deux navires ; il brûlait ou relâchait avec rançon, suivant les cas. Et pourtant la lutte était singulièrement difficile. Il devait, pour se réparer, se réfugier dans des havres perdus et, pour se ravitailler, donner des rendez-vous déserts à un transport. Quand il atteignit Cherbourg en septembre 1863, le pavillon fédéral, saisi de terreur, avait presque disparu des mers.

C'est devant Cherbourg qu'une corvette fédérale, mise à sa poursuite, vint le bloquer. Semmes n'hésita pas à engager la lutte avec le *Keersage*, bien qu'inférieur à son adversaire sous tous les rapports. N'ayant pu réussir à aborder le *Keersage*, blindé et pourvu d'une artillerie plus puissante, l'*Alabama* fut coulé par un obus.

Quand disparut ce navire, qui emportait, « comme un trophée de ses exploits, au fond de l'Océan, les soixante-quatre chronomètres des bâtiments de commerce qu'il avait pris ou détruits (1) », les fédéraux commencèrent à

(1) Dislère, *op. cit.*

respirer. Mais il était trop tard. Le mal que l'*Alabama* avait fait à leur commerce ne devait jamais être réparé.

Citons encore parmi ces hardis croiseurs, tous insaisissables, la *Florida*, qui sut mettre ses meilleures prises à son service, lesquelles, bien qu'à voiles, servirent (en rayonnant autour d'elle) à éclairer sa route et à étendre son action. Citons aussi le *Nashville*, la *Retribution*, la *Georgia*, enfin le *Shenandoah*, qui, sous les ordres de Waddell, alla jusque dans les mers arctiques s'emparer d'un grand nombre de baleiniers.

Des auteurs comme Laugel ont reproché aux corsaires sudistes de ne pas avoir assez suivi la procédure internationale, d'avoir jugé eux-mêmes la validité de leurs captures et de les avoir souvent brûlées. Mais, comme le remarque de Bœck, pourtant peu favorable aux corsaires, ce fut la faute des circonstances, « le blocus des ports du Sud empêcha l'observation de la mesure tutélaire de la déclaration de bonne prise que, d'ailleurs, rappelaient les lettres de marque délivrées par M. Jefferson Davis (1). »

Quoi qu'il en soit de cette question juridique, envisageons avant tout les résultats de ces croisières confédérées. Le chiffre de la condamnation prononcée à Genève contre l'Angleterre, pour pertes directes causées au commerce de l'Union par trois seulement de ces petits navires, l'*Alabama*, la *Florida* et le *Shenan-*

(1) De Bœck, *op. cit.*

doah, va nous en donner une idée : il est de quinze millions cinq cent mille dollars.

Au total, plus de deux cents navires fédéraux furent détruits (un sixième du nombre total), et, en outre (l'effet moral s'ajoutant au dommage matériel), plus de huitc ents furent vendus à l'étranger, afin de les soustraire aux corsaires, tandis que la prime d'assurance entre les États-Unis et l'Angleterre progressait de trente à cent vingt shillings la tonne. Jamais le commerce américain ne put reconquérir la prospérité dont il jouissait en 1860.

Quoi qu'on en ait pu dire, cette œuvre ne fut pas vaine. « La guerre se prolongeait non seulement par les ressources que procuraient les coureurs de blocus, mais encore par la confiance que rendaient aux défenseurs des droits des États les exploits sans cesse renouvelés de Semmes, de Maddell et de leurs émules (1). »

Si tels ont été les résultats obtenus par une poignée de petits navires médiocres et mal équipés, à quoi ne pourrions-nous pas aboutir avec les moyens dont nous disposons aujourd'hui pour la guerre ? C'est en prenant exemple sur les marins confédérés que nous serions à même, si nous le voulions bien, d'infliger au commerce britannique des pertes telles qu'il lui faudrait peut-être un demi-siècle pour les réparer.

(1) Dislère, *op. cit.*

CHAPITRE II

GUERRE FRANCO-ALLEMANDE DE 1870-71. — RÉTABLISSEMENT DE LA COURSE SOUS LE NOM DE MARINE AUXILIAIRE.

Quel fut le rôle de la Déclaration de Paris dans la guerre franco-allemande ? Écoutons là-dessus l'appréciation bien impartiale d'un auteur anglais (sur laquelle chacun est libre de faire les réserves qu'il voudra) :

« On commence maintenant à voir assez clairement que la France n'aurait jamais été écrasée dans la dernière guerre par le seul poids de la puissance militaire de l'Allemagne, si elle n'avait pas, quelque quatorze années auparavant, résigné négligemment sa puissance maritime. Le Zollverein a, par an, quarante millions de livres sterling à la mer. La France eût-elle saisi cette propriété au premier coup de canon tiré contre elle, et frappé d'interdit le commerce allemand sur l'Océan, l'Allemagne n'aurait jamais supporté les frais de la guerre pendant six mois. Bien plus, la guerre n'aurait pas éclaté, car l'Allemagne du Sud, sur laquelle la perte fût principalement tombée, n'aurait jamais accepté, à un tel prix, l'hégémonie de la Prusse. Par suite de son adhésion à la Déclaration de Paris, la

France dut combattre l'Allemagne avec une main attachée derrière le dos... et la capitulation de Paris de 1871 a été le premier fruit et la conséquence naturelle de la Déclaration de Paris de 1856 (1). »

De fait, notre marine militaire, réduite à ses propres forces, ne captura que soixante-quinze navires allemands, d'une valeur globale de six millions, et fit prisonniers leurs équipages.

C'en fut assez pour soulever les colères de la Prusse. Et pourtant jamais la Déclaration de Paris n'avait entendu interdire la course pratiquée par la marine de l'État, abolissant seulement les lettres de marque. La Prusse n'en usa pas moins de représailles et, par une violation du droit des gens, tout à fait incontestable celle-là, fit saisir en otages quarante notables de Vesoul et de Dijon.

Ce ne fut pas tout. La Prusse oublia bien vite l'engagement solennel de respecter la propriété privée sur mer, qu'elle avait pris le 18 juillet 1870. Et, de fait, la course pratiquée rigoureusement par elle aurait bien changé la situation. « Notre résistance, dit Gabriel Charmes, n'aurait-elle pas été raccourcie de plusieurs mois si des croiseurs allemands avaient arrêté les nombreux navires qui nous portaient les armes et les approvisionnements destinés à remplacer ceux que nous avions livrés à l'Allemagne à Sedan et à Metz ? Nos

(1) Johnstone, *op. cit.*, p. 123-124.

arsenaux étaient vides, notre industrie bien lente ; mais tous les marchés du monde nous étaient ouverts et nous y puisions à pleines mains... De là vient que, à la paix, notre prospérité s'est rétablie si vite. Il en eût été bien autrement si tout ce que nous avions de navires de commerce eût été détruit ou capturé, si nos relations avec l'Algérie avaient été coupées, si nos pertes avaient égalé nos malheurs ; alors la ruine eût accompagné la défaite et en eût cruellement aggravé les conséquences. » Par suite, la Prusse s'empressa de s'affranchir non seulement de sa propre Déclaration du 18 juillet, mais même de la Déclaration de Paris qu'elle avait signée comme nous et qu'elle nous accusait faussement de violer. Seulement elle le fit hypocritement par le fameux décret du 24 juillet, par lequel était organisée, sous le nom de « Seewehr », une marine auxiliaire.

Cette marine, soi-disant organisée militairement, était en réalité le rétablissement indirect de la course, limitée, il est vrai, à la capture des vaisseaux de guerre. Les officiers et équipages devaient être engagés sans contrôle de l'État par les soins des armateurs, et ne faisaient nullement partie de la marine fédérale, puisque l'ordonnance permettait de les y admettre dans la suite sur leur demande et en cas de services exceptionnels. En outre, la majorité des équipages et, dans certains ports, les officiers pouvaient être étrangers. Comment se méprendre sur le caractère essentielle-

ment privé de cette marine, quand les primes promises aux armateurs pouvaient être partagées par eux, à leur gré, avec leurs équipages ? Rien ne manquait donc à ces bâtiments auxiliaires pour être de véritables corsaires, avec cette aggravation qu'on ne trouvait même plus les garanties exigées des anciens corsaires : la durée limitée des lettres de marque et surtout le cautionnement.

La France, justement émue, porta sa plainte au comte de Granville, par l'organe du marquis de Lavalette, contre une institution qui était « sous une forme déguisée le rétablissement des corsaires », et revenait à un changement d'étiquette. L'Angleterre déclara cette réclamation non fondée, sous le prétexte que les navires de la Seewehr étaient placés sous les ordres et soumis à la discipline de la marine militaire, prétexte inacceptable, car il a toujours été de règle que les corsaires devaient obéir aux ordres de la marine militaire, et cela même dans les temps où la course était le plus universellement pratiquée. Rien de nouveau n'avait été inauguré par l'ordonnance du 24 juillet 1870. Des réquisitions de navires particuliers par les souverains, on en avait vu dès le moyen âge, alors que les flottes étaient peu nombreuses (comme la flotte de deux cents navires marchands, réunie en 1339 par Philippe de Valois, qui fut anéantie à la bataille de l'Écluse).

En fait, le décret du 24 juillet resta lettre morte. La

course n'est sans doute pas dans le tempérament germanique, car aucun armateur ne répondit à l'appel du roi de Prusse. Il ne restait pas moins acquis que l'Angleterre avait déclaré légitime une violation de la Déclaration de Paris et serait par suite mal fondée à en exiger le respect d'une puissance en guerre avec elle (1).

CHAPITRE III

LA COURSE ET LA MARINE AUXILIAIRE DEPUIS 1870

Ce serait une erreur de croire que, depuis 1870, la course proprement dite ait disparu de la pratique de la guerre maritime. En 1879, dans la guerre entre le Chili d'une part, le Pérou et la Bolivie d'autre part, ces deux derniers États délivrèrent des lettres de marque contre le Chili, fait d'autant plus remarquable que le Pérou avait adhéré à la Déclaration de Paris. En outre, en 1897, l'Espagne employa des corsaires contre les Cubains révoltés.

Mais c'est surtout sur la nouvelle forme de la course, celle de la *marine auxiliaire*, c'est-à-dire de l'incorporation de la marine marchande dans celle de l'État, que

(1) Notre conclusion s'est appuyée sur les ouvrages de Calvo, Desjardins, Hall, Renault, Pillet, Dupuis, Salmon, etc. Voir en sens contraire de Bœck, *op. cit.*

se portèrent tous les efforts des États, et cela même, en temps de paix, par la construction des navires de commerce en vue de la guerre, spécialement par l'utilisation des paquebots, bien dignes par leurs dimensions et leur vitesse de se mesurer avec les plus gros navires de guerre.

Le premier exemple fut celui de la *flotte volontaire russe*, construite au moment de la guerre de 1877-78, alors qu'on redoutait un conflit avec l'Angleterre. Elle fut construite par une société privée à l'aide de souscriptions. Elle ne put être utilisée, la guerre n'ayant pas éclaté, et fut employée à des usages commerciaux. Aujourd'hui encore, sous le pavillon de la marine marchande, elle reste armée en temps de paix, prête pour être, en cas de guerre, instantanément incorporée dans la marine impériale.

Dans la guerre de 1897 entre la Russie et la Grèce, comme les deux belligérants avaient adhéré à la Déclaration de Paris, la Grèce songea seulement à organiser avec des navires de commerce une marine volontaire, mais son projet ne fut pas mis à exécution.

Dans la guerre hispano-américaine de 1898, les États-Unis employèrent des paquebots, mais n'eurent pas besoin de faire de croisières. De son côté, l'Espagne, par un décret du 24 avril 1898, décida qu'elle se contenterait d'organiser, « avec des navires de la marine marchande, des croiseurs auxiliaires de la marine militaire ».

Ceux-ci eurent le droit de s'attaquer indifféremment aux navires de guerre et de commerce.

La France et l'Angleterre, elles aussi, organisent activement leurs marines auxiliaires.

Nous ne pouvons entrer, pour le moment, dans la discussion de cette grave question de la marine auxiliaire, présentée par la plupart des publicistes comme la solution de l'avenir. Nous dirons plus loin pourquoi nous ne sommes pas de cet avis. Remarquons seulement dès maintenant que la flotte volontaire russe n'a pas eu d'occasion d'être utilisée ; que celle de Grèce resta à l'état de projet ; que les États-Unis avec leurs paquebots auxiliaires ne déclarèrent de bonne prise qu'une trentaine de bâtiments espagnols, lesquels avaient couru au-devant de la capture en tentant de violer le blocus de Cuba ; que la malheureuse Espagne, ayant été vaincue, n'a pas eu à se féliciter d'avoir renoncé à employer de vrais corsaires (comme c'était son droit) ; qu'en un mot l'histoire ne nous fournit encore aucun argument décisif en faveur de la marine auxiliaire. Remarquons enfin (simple constatation historique) que, tandis que la course a pour elle un glorieux passé de plusieurs siècles, la marine auxiliaire n'a encore pour elle que des espérances.

CHAPITRE IV

PROJET DE COURSE DANS LA GUERRE SUD-AFRICAINE

Quand les deux républiques indépendantes de l'Afrique du Sud furent, au mépris des traités de 1881 et 1884, menacées d'anéantissement, et quand l'Angleterre, par une proclamation de lord Kitchener, eut déclaré qu'elle foulerait aux pieds toutes les lois de la guerre, ne respecterait ni la propriété privée ni les personnes inoffensives, le bruit courut, au mois d'août 1901, que le président Krüger allait délivrer des lettres de marque.

Interviewés à ce sujet, MM. Paul Beauregard et Duboc déclarèrent que ce serait absolument légitime, le Transvaal n'ayant pas adhéré à la Déclaration de Paris, laquelle n'est pas entrée dans le droit international. Ils affirmèrent, en outre, l'efficacité de ce moyen de guerre, rappelèrent le précédent des corsaires confédérés et l'importance de leurs prises, enfin laissèrent entendre que si des corsaires allemands, français, italiens, espagnols, etc., se décidaient à attaquer l'immense commerce britannique (et leurs gouvernements ne pourraient les en empêcher, ils ne pourraient même pas leur fermer leurs ports, sous la pression de l'opinion publique), c'en serait fait de l'Angleterre.

Nous ne pouvons, nous aussi, nous empêcher de penser qu'avec l'aide de simples particuliers munis de lettres de marque délivrées par le président Krüger, sans aucune intervention officielle d'un gouvernement, les deux vaillantes républiques étaient sauvées, le sort du monde eût été changé.

TROISIÈME PARTIE

La Question de la Course à l'heure actuelle.

TITRE Ier

Légitimité de la course.

CHAPITRE PREMIER

DE LA LÉGITIMITÉ DU DROIT DE PRISE ET DE L'EMPLOI DES CORSAIRES EN DROIT NATUREL

L'usage des lettres de marque n'a pas seul donné lieu à d'éloquentes protestations, au nom de grands principes plus ou moins métaphysiques. De nombreux auteurs, jurisconsultes ou philosophes, ont été jusqu'à attaquer le droit de capture en général, même pratiqué avec le plus de garanties par la marine de l'État, et ils ont conclu à l'inviolabilité de la propriété privée sur mer, à l'exemple de ce qui a soi-disant lieu dans la guerre sur terre.

Nous ne pouvons, sans sortir des bornes que nous nous sommes fixées, nous étendre sur cette ques-

tion, mais la légitimité des corsaires supposant préalablement admise celle du droit de prise en général, nous ne pouvons pas non plus la passer tout à fait sous silence. D'ailleurs, à part le point du plus ou moins de surveillance de la part de l'État, les deux questions se confondent, et tout ce que nous dirons du droit de prise pourra servir à justifier les corsaires.

On invoque surtout contre le droit de capture la grande maxime du droit de la guerre, renouvelée de Rousseau, à savoir que, la guerre se faisant d'État à État, on ne doit pas s'attaquer à des commerçants qui sont des particuliers.

Nous ne nous servirons pas de la maxime (contestée) d'après laquelle le navire serait juridiquement considéré comme une portion du territoire et pourrait être saisi, tout comme on peut, sur terre, occuper le territoire ennemi. Quant à la cargaison, il serait également juridique que l'accessoire suivît le principal.

Quelle que soit la valeur juridique de cette maxime (que nous n'avons pas à discuter ici), il est certain, en fait, qu'attaquer un navire de commerce, c'est en réalité attaquer directement la puissance ennemie. Ce navire est un élément d'influence à l'étranger et, rentré chez lui, il pourra servir de transport, de croiseur, fournir à la marine de guerre un équipage bien entraîné, participer de mille manières à la guerre navale. Cela est plus évident que jamais, aujourd'hui où nous voyons partout les bâtiments de commerce construits en vue de la guerre.

Mais, même en laissant de côté le point de vue juridique et l'intérêt de la guerre, la prise est-elle injuste, est-elle réellement contraire à la pure morale ? « Une guerre vigoureuse et vite menée, c'est bien là l'intérêt du peuple. Quant aux marchands, leurs profits et leurs pertes sont, en bonne justice, moins intéressants, moralement parlant, bien entendu. Ce sont eux qui tiennent les fils de la politique, eux qui fournissent aux trésors publics une grosse partie de l'argent nécessaire, avec les impôts, eux qui votent et font voter, eux qui déclarent la guerre. La guerre actuelle est donc affaire commerciale. Faut-il tant chercher à les mettre à l'abri d'une lutte dont ils sont la cause et dont ils escomptent les effets ? Serait-ce juste d'envoyer des armées à la mort, tandis que, rassurés, non seulement pour leurs personnes, mais pour leur fortune, ils poursuivraient à loisir le négoce de chaque jour ? C'est là que serait l'immoralité (1). »

Si ce moyen de guerre vis-à-vis des commerçants est juste, il est aussi le plus humain, parce qu'il ne verse pas de sang, « et ne s'attaque qu'à des personnes qui exposent leur propriété aux chances de la guerre, dans un but de lucre et avec la garantie des assurances (2). »

(1) Raynaud, *op. cit.*

(2) Lorimer, Motion déposée sur le bureau de l'Institut contre le rapport de M. de Lavelaye, qui concluait à l'inviolabilité de la propriété privée en mer.

On raisonne alors par analogie et on propose l'exemple de la guerre sur terre. Mais est-il si vrai que sur terre la propriété privée soit respectée ? Sur terre, dit Carron, « entre le principe et son application il y a toute la différence du droit au fait. On ne prend pas les biens privés, soit, mais on exige de leurs propriétaires tout ou partie de leur valeur. On les frappe de corvées, de réquisitions, de contributions, de taxes à l'infini. On met sur le compte de la nécessité les dégradations, le pillage, l'incendie. Si le vaincu n'a pas d'excuse, le vainqueur en a toujours. »

Pourquoi n'en serait-il pas de même sur mer ? L'obus qui tombe dans une ville assiégée est aveugle et ne tuera pas les combattants des avant-postes, mais des femmes, des enfants, des vieillards, et cela dans une place forte aussi bien que dans une ville ouverte.

Le droit de prise a été universellement pratiqué de tous temps. A bien peu d'exceptions près, sa légitimité a été reconnue par tous les traités. En outre, si un trop grand nombre d'auteurs continentaux ont cru à la possibilité d'une guerre maritime sans captures, les auteurs anglais, par contre, sont à peu près unanimes pour affirmer la légitimité des prises. Ils vont jusqu'à admettre comme légitime, par le seul fait de l'état de guerre, le fait pour un navire privé quelconque, sans aucune lettre de marque ni commission de guerre, d'en attaquer un autre, sous prétexte que, « lorsque la guerre existe entre deux puissances indépendantes, tous les

sujets de l'une sont les ennemis de l'autre et sont de droit autorisés à accomplir, à l'égard des sujets de l'autre, tous les actes que la guerre justifie entre les puissances belligérantes elles-mêmes (1). »

Cette faveur des auteurs anglais pour le droit de prise est d'autant plus remarquable que l'Angleterre, de son propre aveu, a le plus grand intérêt à la suppression absolue de ce droit. Ce n'est pas là, croyons-le bien, du désintéressement de sa part, ce qui serait, du reste, tout à fait inexplicable. Cela prouve simplement que ce peuple de commerçants a le sens de la réalité et comprend l'impossibilité de faire aboutir une pareille réforme.

Cette impossibilité a été surabondamment prouvée par ce qui s'est passé à la Conférence de la Haye. La question, comme bien on pense, fut mise sur le tapis. On n'aurait naturellement pas manqué de faire passer pour un grand progrès, au profit de l'humanité, cette suppression par laquelle le fort demeurerait toujours maître « d'écraser le faible sans pitié, de s'arroger le privilège de l'exploitation du monde, d'accaparer tous les marchés, se faisant ainsi de la richesse du globe une sorte de monopole » (2). Si cette belle réforme avait eu la moindre possibilité d'aboutir, les congressistes de la Haye n'auraient certes pas manqué de la

(1) Travers-Twiss, *op. cit.* (t. II, n° 190, p. 376).
(2) Salmon, *op. cit.*

voter avec enthousiasme, au lieu de la renvoyer sans façon aux calendes grecques.

La légitimité du droit de prise une fois admise, nous devons reconnaître qu'elle n'entraîne pas forcément celle de l'emploi des corsaires, car alors intervient un élément nouveau : le profit, le désir de s'enrichir. Aussi, dès l'origine de la course, les docteurs de l'Église firent-ils des réserves, et saint Thomas, tout en reconnaissant pour légitime l'appât du gain qui anime le corsaire, exige de lui qu'il ait en vue surtout l'intérêt de l'État.

En fait, c'est bien ce qui a lieu. Dès le moyen âge, le souverain fait appel au corsaire pour parer à l'insuffisance ou même à l'absence de flotte. Non seulement le corsaire vient en aide à l'État, mais il est indispensable. Comment dès lors contester sa légitimité ? Et pourquoi se plaindre si l'intérêt personnel de l'armateur est d'accord avec l'intérêt de la patrie ? En quoi le désir du butin est-il immoral, en quoi est-il contraire au plus pur esprit évangélique, lequel propose pour stimulant aux nobles élans de la foi et de la charité la conquête du butin céleste ?

Aussi beaucoup d'adversaires de la course, ne pouvant contester la légitimité de l'institution elle-même, se bornent à la condamner en raison des abus que risque d'entraîner l'appât du gain. C'est là une pure question de fait dont nous verrons plus loin ce qu'il faut penser. Ou bien ils condamnent la course comme

inutile. Mais c'est encore là une question de fait dont nous n'avons pas à nous occuper pour le moment.

Il reste donc acquis que *le principe en lui-même est incontestable* et se justifie par bien des raisons que nous allons demander à un grand nombre d'auteurs.

Écoutons d'abord un adversaire de la course, Cauchy, qui en reconnaît pourtant la légitimité, parce que « les armateurs en course ne font pas la guerre en leur nom privé ; ils se mêlent, à leurs risques et périls, à la guerre publique que soutient leur pays, et ils pourront quelquefois partager noblement l'honneur comme les dangers du soldat » (1).

C'est ce que nous dit aussi Azuni : « La course sur mer en temps de guerre n'est qu'une délégation du droit de la guerre faite par le gouvernement aux particuliers qui se vouent à ces spéculations périlleuses. Les corsaires font, pour cette raison, partie de la force armée; ils servent d'auxiliaires à leur patrie » (2).

Nous trouvons encore la même justification si nous écoutons Pistoye et Duverdy : « Les corsaires sont de véritables bâtiments de guerre montés par des volontaires auxquels le souverain, comme récompense, abandonne les prises qu'ils font, de la même manière qu'il distribue quelquefois aux troupes de terre une

(1) *Op. cit.*
(2) Azuni, *Droit maritime de l'Europe.*

partie des contributions de guerre levées sur l'ennemi vaincu (1). »

Ces définitions ne sont-elles pas plus vraies que jamais, avec l'idée moderne de la nation armée ?

Pour Hautefeuille, les corsaires sont légitimes, à la seule condition de n'avoir pas de droits trop étendus sur les neutres, parce qu'ils rétablissent l'équilibre maritime et sont l'unique moyen de lutter contre l'Angleterre (2).

Carron, lui aussi, justifie la course, dont il est un admirateur convaincu, par le droit de défense légitime (3).

La course, pour Delalande, est un mode de guerre à la fois légitime et nécessaire (4) ; pour le commandant Aube (5), le choix des moyens de guerre n'est jamais une question de justice et d'humanité, l'intérêt de la défense nationale entre seul en jeu et suffit à justifier la course ; pour Funck Brentano et Albert Sorel (6), la course se justifie également par la nécessité. Pour Ortolan (7), l'État qui a la flotte militaire la plus puissante, ayant intérêt à l'abrogation de la course,

(1) *Op. cit.*

(2) *Op. cit.*

(3) *Op. cit.*

(4) Delalande, *Des Prises maritimes.* Thèse de doctorat, Paris, 1875.

(5) Aube, capitaine de vaisseau, *Un nouveau Droit maritime international*, 1875.

(6) *Op. cit.*

(7) Ortolan, *Diplomatie de la mer*, 1864.

la considère comme un progrès de la civilisation.

Interrogeons maintenant les auteurs anglais. Halleck (1) déclare, comme Travers Twiss, cité par nous précédemment (2), que la guerre n'existe pas seulement entre les États, mais entre tous les sujets de ces États, et qu'il ne peut exister en même temps une guerre d'armes et une paix de commerce; la même justification est donnée par Phillimore (3), lequel ajoute que, la paix étant le but de la guerre, celle-ci est hâtée par la guerre faite au commerce. Enfin un auteur espagnol, Don Ignacio de Negrin (4), déclare, comme les auteurs anglais, qu'on ne peut admettre la distinction entre les États et leurs sujets, surtout à une époque de représentation nationale et de gouvernement parlementaire. Il ajoute que ce moyen de guerre est conforme au droit naturel, et que ceux qui l'ont attaqué l'ont confondu avec les abus auxquels il a donné lieu.

Mais ce n'est pas tout d'admettre la légitimité de la course en droit naturel, il faut encore avoir juridiquement le droit de l'employer.

(1) Halleck, *International Laws*, New-York.

(2) *Op. cit.*

(3) Phillimore, *Commentaries upon international Laws.*

(4) Don Ignacio de Negrin, *Tratado elemental de Derecho internacional maritimo*, Madrid, 1873.

CHAPITRE II

LÉGITIMITÉ JURIDIQUE DE LA COURSE, SPÉCIALEMENT A L'ÉGARD DE L'ANGLETERRE

Sans aller jusqu'à dire avec certains publicistes que l'on peut sans inconvénient signer pendant la paix « toutes les paperasses que l'on voudra » (1), sous prétexte que « pendant la guerre les hommes se déchirent d'assez près, pour ne pas hésiter à déchirer du papier », nous devons, avec un grand nombre d'auteurs français et anglais, faire sur la portée de la Déclaration de Paris les plus grandes réserves. Nous disons, quant à nous, que la défense nationale est un devoir, et que, si on peut renoncer à un droit, il n'est jamais légitime d'abdiquer un devoir.

Tout d'abord nous devons rappeler que les quatre règles de cette Déclaration ne sont pas entrées dans le droit international, qu'elles ne valent qu'en cas de guerre entre les États signataires, qu'il n'y a pas à en tenir compte pour les autres (2). C'est ainsi que le

(1) Lieutenant X., *op. cit.*

(2) Par suite, nous aurions dû, pour être complet, énoncer ici les règles relatives à la course, puisqu'elles sont encore en vigueur d'après le droit international. C'eût été allonger démesurément cet ouvrage, sans y rien ajouter de nouveau. Nous renvoyons sur ce point à l'excellente thèse de Monentheuil.

Pérou, signataire de la Déclaration, délivra en 1879 des lettres de marque contre le Chili, non signataire.

A l'égard de toute nation signataire, nous pouvons dénoncer la Déclaration, si la nécessité de la défense l'exige.

Mais c'est surtout envers l'Angleterre que la question de la course a pour nous son plus grand intérêt. Or la situation juridique de l'Angleterre est à cet égard toute particulière. Cette puissance (et tout notre ouvrage est là pour le démontrer) a eu un intérêt capital à la suppression de la course. Elle tient, par suite, à nous voir respecter la Déclaration. Par contre, elle paraît bien décidée, de l'aveu de beaucoup de ses hommes d'État, à ne tenir aucun compte, en cas de guerre, des droits des neutres, garantis par cette même Déclaration. Aussi s'est-elle arrangée pour ne pas être liée juridiquement par elle. Seule, de toutes les puissances signataires, elle n'a pas suivi la procédure régulière, ne l'a pas ratifiée, l'a, en un mot, dénoncée tacitement dès l'origine.

« Lord Clarendon, dit Carron (1), avait parlé comme un homme qui a un mandat régulier, et il paraît qu'il avait reçu mandat du seul lord Palmerston. Encore lord Palmerston, avec cette facilité d'évolution qui était dans son caractère, voyant la colère de son peuple, abandonna-t-il absolument la défense de la

(1) *Op. cit.*

Déclaration. Il y a vraiment quelque chose d'inexplicable dans la manière dont cette affaire a été conduite par le gouvernement anglais... Dès le 14 juillet 1857, la Déclaration fut attaquée au Parlement et les ministres la défendirent à peine. On adopta cette conclusion *qu'en cas de guerre, la nation s'adresserait à la Chambre des communes pour être relevée de ses engagements.* »

En effet, comme le remarque Duboc, si un supplément de la *Gazette officielle* du 28 mars 1854 spécifie bien que pendant les hostilités « le pavillon neutre couvrirait la marchandise ennemie », cette information glissée avec un certain mystère n'a pas été suivie de la formule d'usage : « Par ordre de la Reine », et revêt à faux les apparences d'un ordre pris en conseil (*Order in Council*), alors qu'il est avéré qu'aucun conseil privé (*Privy Council*) ne s'est réuni entre le 8 mars et le 29 mars..... « Malgré cet acquiescement avant la date du gouvernement anglais à la Déclaration de Paris, ajoute-t-il, cet acte n'a jamais été signé par la Reine, ni ratifié par le Parlement, comme cela ressort d'une déclaration de lord Derby, faite à la tribune en 1880 (1). »

Voici, en effet, le passage du discours de lord Derby auquel Duboc fait allusion : « *A la vérité, la procédure régulière n'a pas été observée pour la Déclaration de*

(1) *Op. cit.*

1856 ; elle n'a été ratifiée ni par la couronne, ni par le Parlement. »

« Devons-nous, dit à ce propos Guihéneuc, compter beaucoup de la part des Anglais sur le respect d'un acte qu'ils considèrent comme contraire à leur constitution (1) » ?

La déclaration de lord Derby ne confirme-t-elle pas les paroles de lord Malmesbury le 10 février 1862 : « *Je ne crois pas qu'un grand pays maritime puisse être lié par un acte semblable...* Non, je ne crois pas qu'un peuple guerrier comme les Français, ou une nation courageuse comme la nôtre, se laissent jamais arrêter par la *Déclaration sur papier* faite à Paris en 1856... Ce peuple ou cette nation ferait toute démarche, aviserait à toute *dénonciation* pour se tirer du danger. »

Or, cette dénonciation, point ne serait besoin de la faire, car, si nous consultons les auteurs anglais, nous voyons Bowles (2), comme lord Derby et les auteurs français par nous cités, déclarer que lord Clarendon et lord Cowley n'avaient pas les pouvoirs nécessaires pour signer la Déclaration et qu'elle porte en elle-même la preuve de son extravagance et de sa nullité : « *the Declaration itself furnishes the proof of its own extravagance and nullity* ».

(1) *Op. cit.*
(2) Bowles, *Maritime Warfare ;* Londres, 1878.

Comme les quatre articles de la Déclaration forment un tout indivisible, l'Angleterre, dans son désir de fouler aux pieds les droits des neutres, légitimait par avance du même coup l'emploi des corsaires contre elle.

Ce n'est pas tout. Non contente de dénoncer ainsi tacitement la Déclaration par l'irrégularité de la procédure, elle a, inconsciemment sans doute, expressément approuvé l'emploi des corsaires dans une autre occasion. C'est, on s'en souvient, à propos de la *Seewehr* organisée par le roi de Prusse dans la guerre franco-allemande. En l'approuvant, les jurisconsultes de la couronne ont créé un dangereux précédent, car ils ont déclaré conforme à la Déclaration de Paris le fait d'employer une flotte volontaire semblable en tous points aux anciens corsaires, avec des navires appartenant à des particuliers, dont les armateurs et les équipages pouvaient se partager à leur gré des primes en cas de capture ou de destruction, dont les officiers et équipages devaient être recrutés par les armateurs, avec cette aggravation qu'on ne trouvait même plus les garanties exigées des anciens corsaires : la durée limitée des lettres de marque et le cautionnement. Et ils l'ont approuvé par ce seul prétexte que cette flotte volontaire était astreinte à la discipline militaire, ce qui ne constituait en rien une nouveauté, l'histoire ne nous fournissant aucun exemple de désaccord entre la marine de l'État et les corsaires, dont les équipages

étaient, du reste, astreints à la même discipline que ceux de la marine militaire (1).

Voilà donc à quoi en est réduite, par le fait de l'Angleterre, cette Déclaration de Paris regardée par de Bœck comme un monument inébranlable et sacré, en attendant le jour bienheureux où un nouveau principe viendra le compléter : celui de l'inviolabilité absolue de la propriété privée sur mer, par lequel la domination britannique sur la mer et sur le monde sera définitivement consacrée.

Quant à nous, si nous ne tenons pas à continuer à jouer, comme en 1856, selon l'expression de M. Giraud à l'Institut en 1860, « un rôle de dupes », nous devons savoir que nous sommes peut-être astreints au respect de la Déclaration de Paris dans une guerre maritime avec la Suisse, mais pas, à coup sûr, en cas de conflit avec l'Angleterre.

(1) De notre côté, nous n'avons pas toujours été aussi esclaves qu'on pourrait croire de la lettre de cette Déclaration indivisible. Les termes de ce traité, comme l'a rappelé Duboc qui prit une part brillante à la campagne de Chine de 1885, n'ont pas empêché Jules Ferry de donner l'ordre à l'amiral Courbet de considérer comme contrebande de guerre par destination le riz que transportaient les steamers anglais à destination de Pékin. Nos rapides croiseurs n'eurent pas de peine à immobiliser cet énorme ravitaillement destiné à l'armée chinoise, et cela en dépit des protestations anglaises, dont nous eûmes le bon sens de ne pas tenir compte. La limite entre le corsaire prohibé et la flotte volontaire autorisée n'est-elle pas tout aussi vague que celle entre la contrebande de guerre saisissable et la propriété neutre inviolable ?

CHAPITRE III

QUE FAUT-IL PENSER DU BANDITISME DES CORSAIRES ET DE LEURS EXCÈS A L'ÉGARD DES NEUTRES ?

§ I. — *Le corsaire est un combattant régulier. — Causes de sa défaveur.*

La légitimité des corsaires une fois établie *en droit*, il faut encore, pour les admettre, que leur présence dans la guerre maritime n'entraîne pas forcément *en fait* des abus regrettables. C'est, en effet, sur ce terrain que se placent le plus volontiers les adversaires de la course.

Cela vient surtout, comme nous l'avons vu, du préjugé très répandu qui tend à confondre le corsaire avec le pirate. Sans revenir sur cette distinction, nous rappellerons que, même dans les cas où les corsaires ont fait acte de piraterie, ils n'ont généralement fait que suivre, comme les gueux, le droit des gens alors en vigueur.

Quoi qu'il en soit, en dehors de quelques cas discutables (placés par nous dans une catégorie à part), nous devons ajouter que le corsaire non seulement n'est pas un pirate, mais est, au besoin, chargé de réprimer les pirates. Nous en trouverions la preuve dans une

lettre de marque accordée à Surcouf en l'an XIII par Bonaparte, par laquelle il est autorisé à équiper son navire de façon à « le mettre en état de courir sur les ennemis de l'Empire et *sur les pirates, forbans, gens sans aveu,* en quelque lieu qu'il pourra les rencontrer, de les prendre et amener prisonniers avec leurs navires... »

Même une fois cette distinction bien comprise, tout dans le corsaire reste encore un objet de scandale aux yeux de certains penseurs. On a tendance à ne pas voir en eux des combattants réguliers, sous prétexte qu'ils montent des navires privés. Mais quand donc la propriété des engins de guerre par l'État a-t-elle été exigée par le droit international ? Et, comme dit Dupuis, « on n'a jamais contesté aux officiers le droit de porter un uniforme et de se servir d'armes qui leur appartiennent en propre » (1). On leur reproche leurs primes en cas de prises ; mais les équipages de l'État en reçoivent aussi, et en quoi le fait de les partager avec les armateurs les rendrait-elles illicites ? On est choqué de ce droit de vie et de mort accordé à des combattants, dont l'incorporation à la marine de l'État n'est pas complète ; on redoute qu'ils n'en abusent.

Ils n'en abuseront pas, parce que le commerçant aimera mieux être saisi que d'engager un combat inégal, et s'il n'obéit pas au canon de semonce, pourquoi

(1) *Op. cit.*, p. 110.

le corsaire n'aurait-il pas, en temps de guerre, le droit de vie et de mort reconnu en temps de paix à tout factionnaire sur le premier venu qui veut forcer la consigne ?

Quoi qu'on en dise, il ne semble pas possible de ne pas assimiler les corsaires tout au moins à des *corps francs*. Or, qui aurait osé refuser le titre de belligérant au corps héroïque commandé par le colonel de Villebois-Mareuil, au service du Transvaal ? Ce titre, qui a été reconnu même à Garibaldi et à ses bandes dans la guerre franco-allemande, de quel droit le refuserait-on à des Français régulièrement commissionnés par l'État français ?

On a, il est vrai, relevé des abus réels à l'encontre des corsaires. C'est ainsi qu'on leur a beaucoup reproché le stratagème qui consiste à arborer un faux pavillon pour prendre l'ennemi par surprise. Cela s'est surtout pratiqué dans les guerres de la Révolution et de l'Empire, et les plus illustres, comme Surcouf, ne sont pas sans reproche à cet égard. Mais à cette époque les lois de la guerre n'étaient pas aussi nettement fixées qu'aujourd'hui, et aujourd'hui même elles ne sont bien fixées que dans la guerre sur terre.

On a surtout reproché aux corsaires de ne pas être disciplinés, de manquer de patriotisme, de n'opérer que par cupidité, de ne pas être surveillés d'assez près par l'État, et par suite d'avoir abusé de leur droit de police sur les navires neutres. Nous reviendrons sur tous ces points.

§ II. — *Parallèle moral entre les corsaires et la marine de l'État. — Psychologie du corsaire.*

Les équipages des navires corsaires étaient aussi disciplinés que ceux de l'État. Pour eux aussi, le capitaine est « le maître après Dieu » et a sur eux droit de vie et de mort. D'après le règlement du 29 novembre 1693, les moindres fautes sont punies par le fouet et le carcan. En outre, le pillage était formellement interdit.

L'État a toujours eu pour les corsaires les mêmes égards que pour ses propres officiers. Louis XIV anoblit Jean Bart et Duguay-Trouin, Napoléon fait Surcouf baron de l'Empire et décore des corsaires. Dans la guerre de la Ligue d'Augsbourg, nous voyons le ministre Pontchartrain, pour mettre la course plus en honneur, ordonner que, quand des capitaines corsaires seraient réunis aux bâtiments de l'État, ils commanderaient les officiers de la marine royale, au cas où ils seraient plus anciens. L'État fournissait des renseignements aux corsaires sur les prises à faire et les protégeait quand ils étaient faits prisonniers.

Les corsaires étaient-ils dignes de ces égards ? Écoutons là-dessus Carron :

« Est-il vrai que les corsaires se livraient à la guerre comme à une spéculation, sans règle, sans justice et sans loi ? La France, la patrie n'était-elle rien pour eux ? Et s'ils affrontaient mille dangers, était-ce

donc uniquement pour gagner de l'argent ? Les corsaires n'étaient pas les premiers venus. Ils devaient être agréés par le gouvernement. Il leur fallait satisfaire à trois conditions et rentrer au port rendre leurs comptes non seulement à l'armateur, mais à l'État. Ils avaient la passion de l'honneur français... Elle nous les présente comme les émules et parfois les modèles de nos officiers de vaisseau... Ce fut par des lettres de noblesse, non par de l'argent, que Jean Bart se laissa récompenser. Cassard, vingt ans après avoir, avec deux bâtiments de la marine royale armés à ses frais, mis en fuite une escadre anglaise de quinze navires et sauvé un convoi (1709), languit, oublié, dans la misère. « Duguay-Trouin, dit Charles Cunat, n'avait jamais changé la guerre en un trafic honteux, ni cherché à se tirer d'une honnête médiocrité. » Sous Louis XIV, les Malouins disaient : « Si ces vaisseaux sont anglais, nous les prendrons ; s'ils sont hollandais, nous les battrons. »

D'où vient dès lors la défaveur des corsaires aux yeux de certains ? C'est que, nous dit Carron, « trop souvent la France se laisse aller à ses impressions généreuses sans raisonner. Quelques faux frères, des amis maladroits, des conseillers rêveurs, un gouvernement imprudent, lui ont persuadé que les corsaires étaient le fléau de l'humanité. Et, sur ce dire, elle les a condamnés (1). »

(1) *Op. cit.*

Le fléau de l'humanité ! Quand donc l'ont-ils été ? Jean Bart l'était-il quand il forçait les blocus pour délivrer la France de la famine, ou Duguay-Trouin quand il allait venger à Rio-de-Janeiro le lâche massacre de nos compatriotes par les Portugais en violation du droit des gens ? Et Surcouf n'agissait-il que par cupidité quand il renonçait à sa créance en face de l'épuisement du Trésor national ?

Du reste, si nous voulons savoir à quoi nous en tenir sur l'état d'âme des corsaires français, nous n'avons qu'à ouvrir les *Mémoires* trop peu connus d'un des plus illustres, de Duguay-Trouin. Cet homme, si terrible à l'abordage, s'y révèle à chaque page non seulement comme un héros et un écrivain de mérite, mais comme un philosophe, honnête jusqu'au scrupule et qui n'est même pas exempt de sensibilité. Nous regrettons de ne pouvoir citer ici les passages qui témoigneraient le plus hautement de son désintéressement et de son amour pour le roi (1).

Et cet ardent patriotisme n'est pas spécial au règne de Louis XIV. Dans les guerres de la Révolution et de l'Empire, nous retrouvons la même générosité. La haine de l'Angleterre, qui anima alors les corsaires, venait surtout de leur indignation en face des cruautés anglaises, du désir de venger leurs compatriotes

(1) Il termine son ouvrage par une page émue sur la mort de Louis XIV : « J'aurais sacrifié mille fois ma vie, dit-il, pour sauver ses jours. »

enfermés dans les pontons. Voici comment Gallois (1) rapporte les paroles de l'un d'eux :

« J'ai parcouru pendant de longues années les mers des Indes, je connais bien des faits, bien des actions héroïques que le silence recouvre ; j'ai été l'ami de Grassin, de Surcouf, de Lemême, etc..., je sais tout le courage qu'ils ont déployé dans la mission périlleuse qu'ils ont accomplie, leur dévouement à la patrie, qu'ils servaient avec tant de *désintéressement*, ayant à braver à la fois les préjugés attachés au nom du corsaire et la mitraille d'un ennemi toujours d'une force décuple de la leur.

« Qu'on ne croie pas que nous ayons été guidés par un cupide intérêt, stimulés par l'appât des prises plus ou moins splendides ; non, assurément ! Nous puisions nos inspirations à une source plus élevée, *l'amour de la France*, et conséquemment notre haine pour ce qui s'attaquait à sa grandeur. L'Angleterre était notre point de mire, car l'Angleterre, notre éternelle rivale, ne peut asseoir sa puissance que sur des ruines, et ce sont celles de la France ; donc nous combattions. Le théâtre de nos exploits ne retentissait point d'une vaine gloire, point de bulletins, point de renommée. Chacun faisait son devoir, tombait à l'abordage dans l'immensité qui le recevait sans écho, ou allait mourir sur les pontons anglais, sans laisser plus de traces que

(1) *Op. cit.*, t. II, p. 434. Cité par Monentheuil.

n'en laissait sur l'Océan le sillage du vaisseau qui le portait. »

Voilà quels hommes, et de quel cœur, ont accompli les actions d'éclat retracées dans notre historique. Dans ces conditions, nous ne serons pas surpris de cette réflexion de Cauchy, pourtant adversaire de la course, qui sera notre dernier mot sur le banditisme des corsaires : « Je ne sais quel prestige durable et populaire s'attache à ces actes isolés et retentissants de bravoure aventureuse. Les noms illustres de Jean Bart et de Duguay-Trouin ont ennobli ce genre de guerre et semblent le protéger encore de nos jours ; car, parmi les arguments employés pour combattre l'abolition de la course..., le plus saisissant et le plus fort n'est-il pas le souvenir glorieux des hauts faits inscrits à ce titre dans nos annales (1) ? »

§ III. — *La course et les neutres.*

Les abus des corsaires à l'égard des neutres, voilà sans conteste le grand cheval de bataille des adversaires de la course, et aux meilleurs arguments en faveur de la course, ils répondent par cette réplique invariable, qui eût figuré avec honneur dans une comédie de Molière.

Sans doute, par suite de l'esprit mercantile et de la

(1) *Op. cit.*

jalousie commerciale entre les peuples, la notion des droits des neutres a eu peine à se faire jour. Les corsaires n'ont fait que suivre le courant général et ne sauraient en être rendus responsables.

Avant de rechercher à quoi se réduisent leurs *crimes* à cet égard, nous devons nous demander si les abus envers les neutres ne sont, d'une façon générale, susceptibles d'aucune justification et si le respect absolu des neutres n'aurait aucun inconvénient.

Reportons-nous pour cela à la guerre de succession d'Espagne et à une anecdote très suggestive rapportée par Monentheuil. Bien qu'on fût en guerre avec les Hollandais, notre commerce ayant besoin de leur marine marchande, on dut leur accorder des passeports pour leur permettre de venir dans nos ports. A partir de ce moment, nos corsaires ne rencontrèrent plus que des navires portant pavillon hollandais et munis de passeports. Inutile d'insister sur le peu d'authenticité de ces pavillons et de ces passeports de circonstance. La course devenait impossible. Il fallut réduire considérablement le nombre des passeports. Pendant la Révolution, les fraudes de ce genre furent également nombreuses. Et, dans la guerre de Sécession, les cinq douzièmes des transports, qui se faisaient en 1860 sous pavillon américain, se firent en 1863 sous pavillon neutre. En même temps, un sixième des navires américains était vendu, souvent fictivement.

On comprend dès lors le droit de surveillance qu'ont

les belligérants sur les neutres. Et pour cela ils ont besoin de l'aide des corsaires. En effet, dit Carron, « on admet comme une évidence que le soin de sa conservation commande au belligérant de surveiller les neutres : ainsi il a le droit de les visiter. Comment satisfaire à cette nécessité si l'on n'invoque pas le secours des corsaires ? Y a-t-il au monde une flotte assez nombreuse pour mener de front les opérations contre l'ennemi, la surveillance des pays neutres et l'observation de l'Océan (1) ? » — « Si le belligérant et les puissances neutres, dit, de son côté, Hautefeuille, exécutent loyalement les traités, les corsaires ne peuvent commettre aucun abus (2). »

Mais quels sont au juste ces fameux abus dont on parle tant et avec si peu de précision ?

Nous trouvons, en effet, des droits très larges accordés à nos corsaires sur les neutres dans les guerres de la Révolution et de l'Empire. La raison en est bien simple. La France ne faisait que suivre l'exemple de l'Angleterre. L'Angleterre et la Russie s'étaient engagées, par le traité du 5 mars 1793, à prendre « toutes les mesures » pour empêcher les neutres de contribuer, même indirectement, à la prospérité du commerce français. Le Directoire se contenta de faire savoir que la France en userait avec les puissances neutres « de la même manière que ces puissances souffriraient que

(1) *Op. cit.*
(2) *Op. cit.*

l'Angleterre en usât avec leurs navires ». S'il y a de l'odieux là-dedans, ce n'est pas du côté de la France ni des corsaires.

Des excès de la part des corsaires envers les neutres, oui, il y en a eu, nous ne pouvons pas le nier, mais surtout de la part des corsaires anglais, à l'instar, du reste, de la marine militaire anglaise.

En effet, même dans les temps modernes, l'absence de tout respect pour les neutres a toujours été la caractéristique de la politique anglaise, et l'institution de la course n'y est pour rien. C'est bien la marine de l'État anglais, non des corsaires, qui, sous les ordres de Nelson, a deux fois bombardé Copenhague pendant les guerres du premier Empire, pour punir le Danemark de sa neutralité. Plus récemment encore, n'avons-nous pas vu, en 1856, deux députés anglais, Lindsay et Bentinck, déclarer en pleine Chambre des communes que l'article de la Déclaration de Paris relatif aux neutres était funeste à l'Angleterre, qu'il serait inexécutable et qu'il serait bien plus honorable de dénoncer tout de suite une déclaration qu'on savait ne pas pouvoir respecter en cas de guerre. Et pour venir à bout des neutres, il n'était pas question du tout de rétablir les corsaires, dont l'abolition avait été une concession faite à cette même Angleterre hostile aux neutres. Les deux questions sont donc indépendantes l'une de l'autre.

Sans doute, l'Angleterre ne fut pas la seule, même

dans les temps modernes, à méconnaître les droits des neutres. Napoléon n'a certes pas respecté les neutres, même pas ses alliés, comme la Russie, quand il établit le blocus continental. Il est vrai que ce n'était qu'une représaille contre un système identique inauguré par l'Angleterre. Et, plus récemment, le Portugal n'a-t-il pas odieusement violé les devoirs de la neutralité lors de la guerre sud-africaine ? Il est vrai que c'est par peur de l'Angleterre qu'il se rendait ainsi complice du lâche massacre de tout un peuple.

Ces exemples peuvent nous suffire pour comprendre et justifier les abus des corsaires à l'égard des neutres et affirmer avec Hautefeuille : « Ce qu'il est facile de prouver, c'est que ces crimes doivent être imputés beaucoup plus aux gouvernements belligérants qui les ont autorisés (il pourrait dire : encouragés) qu'à ceux qui les ont exécutés » (1). Ailleurs il déclare que les gouvernements commandèrent les abus contre les neutres et que les tribunaux de prise secondèrent leurs souverains dans cette voie (2).

Ce même Hautefeuille, si clairvoyant sur la nécessité des corsaires, veut pourtant leur enlever la police des neutres, cause de tous les abus. Il croit par ce moyen terme mettre tout le monde d'accord. En réalité, il ne satisfera ni ceux qui déclarent les corsaires inutiles,

(1) *Op. cit.*

(2) Hautefeuille : *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime* (t. I, p. 339)

ni ceux qui, les reconnaissant nécessaires, ne veulent pas risquer de les décourager. Il croit répondre à cette dernière objection en leur accordant l'enquête de pavillon, avec obligation de se retirer quand les neutres auront montré leurs passeports. Mais cette solution est illusoire, car les neutres montreront de faux passeports, et cela revient absolument à l'abolition de la course.

Nos corsaires français (et nous ne parlons que de ceux-là) ont toujours été des gens d'honneur. Ne pourrait-on s'en remettre à leur bonne foi ? Et si cela ne suffit pas, la meilleure solution de la question des neutres n'est-elle pas dans ces ligues de neutres par lesquelles les faibles deviennent les forts, et n'est-on pas jamais mieux protégé ni mieux servi que par soi-même ?

Quoi qu'il en soit de cette question des neutres, on conviendra que supprimer les corsaires, compromettre les intérêts de la défense nationale parce qu'autrefois les règlements de police des neutres ont été mal faits ou mal appliqués, est une solution un peu trop radicale. Admettons, si vous voulez, que les corsaires ont commis des abus. Si cela suffit pour justifier leur suppression, qu'on nous cite une seule institution humaine qui ne mérite pas d'être supprimée !

TITRE II

Nécessité de la course

CHAPITRE PREMIER

LA COURSE EST-ELLE ENCORE NÉCESSAIRE DANS LA GUERRE MARITIME ?

§ I. — *Aperçu sur l'importance stratégique de la course et l'insuffisance de la guerre d'escadre.*

Il serait vain et sans intérêt de démontrer la légitimité de la course, si nous n'en prouvions en même temps la nécessité.

Or, la course n'a-t-elle pas été un simple palliatif pour parer à l'insuffisance des escadres d'autrefois et ne doit-elle pas disparaître devant les puissantes escadres modernes ? N'a-t-elle pas aussi été une conséquence du vieil esprit mercantile, de la jalousie commerciale des peuples, étroite et mal comprise, de l'époque du Pacte colonial ? Ne devons-nous pas, dès lors, la reléguer, avec de Bœck, à jamais dans le passé, où elle a « eu sa raison d'être et ses jours de gloire ? (1) »

(1) De Bœck, *op. cit.*

Pour ce qui est des escadres, nous verrons plus loin que leur insuffisance existe toujours. Quant au vieil esprit mercantile, où donc a-t-on vu qu'il n'existait plus ? Est-ce qu'en face des utopies du libre échange (si en vogue dans les années qui ont précédé la guerre franco-allemande), ne s'est pas produite une forte réaction en faveur du protectionnisme ? Est-ce que la jalousie commerciale ne subsiste pas toujours dans la lutte si intense pour le partage du monde, sur le terrain économique et colonial ?

Quels sont maintenant les arguments donnés par les partisans de la course ?

« Sire, disait Surcouf à Napoléon, à votre place, je brûlerais tous mes vaisseaux de ligne, je ne livrerais jamais de combat aux flottes et aux escadres britanniques ; mais je lancerais sur toutes les mers une multitude de frégates et de bâtiments légers, qui auraient bientôt anéanti le commerce de notre rivale et la mettraient ainsi à notre discrétion. »

Sans doute ce corsaire prêchait pour son saint et il exagérait. Il ne faisait, du reste, que reprendre l'idée de Jean Bart, qui, après le désastre de la Hougue, obtint de Colbert le commandement d'une sorte d'escadre légère dont les bâtiments, prêtés par l'État, étaient armés spécialement pour la course.

Tout cela, il est vrai, est du passé ; mais de nos jours encore les hommes les plus compétents dans l'art de la guerre navale, à commencer par l'a-

miral Aube, ne semblent pas avoir changé d'avis.

Nous n'insisterons évidemment pas sur un sujet aussi grave, sur lequel nous ne sommes pas qualifié pour nous prononcer en notre propre nom. Nous ne pouvons pourtant nous empêcher de mettre sous les yeux de nos lecteurs quelques citations particulièrement suggestives, sans revenir sur les opinions déjà citées par nous à propos de la Déclaration de Paris.

Sans rappeler, par conséquent, les noms déjà cités de l'amiral Aube, pour qui l'abolition de la course compromet la défense nationale pour tout autre peuple que le peuple anglais, et de Hauteuille, qui y voit une manière d'augmenter « la puissance maritime de l'Angleterre, déjà trop formidable pour le bonheur du genre humain » ; sans même nous attarder aux opinions d'hommes illustres comme l'amiral Pierre Bouvet ou le baron Portal, de l'amiral Hernoux, qui voit dans la course « un mal que la France doit tenir pour nécessaire » ; d'un grand constructeur du Havre, M. Normand, selon lequel « la France ne devrait faire qu'une guerre de course dans la Manche et sur les mers lointaines » ; d'un ingénieur des constructions navales, Dislère, selon lequel la France est de toutes les nations « celle qui est appelée à profiter le plus complètement d'une guerre de croisière hardiment conduite », nous tenons à citer un très saisissant passage d'un article fort hardi paru en 1900 :

« La flotte française ne paraît faite que pour fournir

l'occasion d'une victoire à la flotte anglaise dans un combat d'escadres. Il faut pouvoir n'opposer à la flotte de guerre ennemie que des navires de même ordre, de sorte, dit l'amiral Colomb, que la supériorité appartiendra, toutes choses égales d'ailleurs, à la flotte la plus nombreuse.

« Toute puissance du continent qui a des escadres fait le jeu de l'Angleterre ; elle présente une force vulnérable aux coups d'une force analogue, et beaucoup plus puissante. Si elle résiste à une exigence quelconque, l'Angleterre lui détruit sa flotte ; elle est alors libre d'agir à son gré sur la mer, et, s'il y a des colonies, de les prendre sans coup férir.

« ... Le côté défensif de la guerre maritime n'est pas terrible pour la France. Nous n'avons guère à redouter de débarquement de l'Angleterre, et d'autre part les bombardements font plus de bruit que de mal. Le bombardement est une arme psychologique ; il faut accoutumer nos populations à en faire fi. Se contenter de la guerre d'escadres, c'est se consumer dans une vaine défensive contre des périls imaginaires. Pitt affirmait que le système de la guerre défensive mène inévitablement à la défaite (1). »

Tout cela est évidemment exagéré. On ne saurait abandonner aussi légèrement la défense de nos côtes, et l'Angleterre n'est pas la seule puissance avec qui nous

(1) Lieutenant X. : *La Guerre de course et la défense navale*, op. cit.

puissions être en conflit sur mer. Il en ressort tout au moins l'insuffisance de la guerre d'escadre. Les meilleurs bâtiments anglais étant occupés à bloquer nos côtes, nos corsaires rapides auraient la partie belle contre la marine marchande. La course sert, en outre, en dehors de tout point de vue économique, à diviser les forces de l'ennemi.

« Les croiseurs-corsaires, avertis par télégrammes, préparent l'embuscade. Ils stoppent à deux ou trois milles du port et saisissent au passage le bâtiment sans défense. C'est à l'entrecroisement des mers, sur les passages fréquentés, dans le voisinage des détroits, que l'opération est fructueuse. Pour se défendre contre ces coups invisibles, imprévus, les flottes militaires doivent battre les flots en tous sens, s'épuiser dans des raids pour lesquels elles ne sont point faites ; ce sera toujours le profit du faible. *La course est la suprême protection du faible.* Elle constitue à peu de frais une perpétuelle menace ; elle produit enfin un effet moral immense (1). »

Pour résumer d'un mot cette question passionnante, sur laquelle nous ne pouvons, à notre grand regret, nous étendre plus longtemps, tenons-nous-en à l'excellente formule de Carron : « La course convient aux forts, elle est nécessaire aux faibles (2). »

(1) Raynaud, *op. cit.*
(2) Carron, *op. cit.*

§ II. — *Importance économique de la course considérée au point de vue de la ruine de l'ennemi.*

Ce n'est pas tant au point de vue stratégique proprement dit que la course est nécessaire qu'au point de vue économique, ou plutôt la meilleure stratégie dans la guerre maritime consiste à s'attaquer au commerce. C'est, en effet, le seul moyen de rétablir l'équilibre maritime :

« La course est un avantage pour les États qui, possédant une marine marchande nombreuse, peuvent aisément armer des corsaires, et elle est une nécessité pour les États dont la marine de guerre est insuffisante pour lutter contre les forces navales de l'ennemi ; sans la course, ces États abandonnent leur commerce à l'ennemi et ne peuvent trouver aucune compensation dans la capture des navires marchands. En cas de guerre entre deux États qui ont renoncé à la course, la marine marchande du plus faible se trouve sans compensation à la merci de la marine de guerre du plus fort (1) ».

Cette idée si simple, nous avons déjà eu occasion de la constater dans tout le cours de notre historique, c'est le fond même de la question. Nous savons, en effet, que dès 1296 Philippe le Bel déchaîna avec succès la guerre de course contre le commerce anglais, car, à cette époque déjà, le sol anglais ne nourrissait pas ses habi-

(1) Funck Brentano et Sorel, *op. cit.*

tants, et l'industrie, qui se portait alors sur la laine, était nécessaire au pays. Nous avons vu la crise provoquée en Angleterre par la course dans la guerre de la Ligue d'Augsbourg, l'insignifianc de nos pertes relativement à celles des commerçants anglais dans les guerres de succession d'Espagne, de la Révolution et de l'Empire, la ruine des États-Unis du Nord, dont tout le commerce était passé aux neutres sous les coups des corsaires confédérés. Mais en est-il toujours de même ? La guerre de course pourrait-elle encore amener les mêmes perturbations économiques ? Oui et les choses n'ont fait qu'empirer depuis.

La course, nous le savons, est nécessaire à l'État le plus faible, à celui dont l'escadre est la moins forte, comme c'est notre cas à l'égard de l'Angleterre ; à celui aussi dont la marine marchande est le moins développée et court par conséquent le moins de risques. Or, la France, malgré sa situation privilégiée et son large développement de côtes, est précisément dans ce cas aujourd'hui, non seulement envers l'Angleterre, mais aussi envers l'Allemagne, les États-Unis, la Norvège, et chaque jour une nouvelle nation tend à la dépasser dans cette voie.

A l'égard de l'Angleterre, qui est une île, la situation est bien simple. Cette grande puissance, « estomac sans membres », « bloc de fer et de houille », sans froment, ni matières premières pour ses industries, à qui tout arrive par le dehors, est complètement à la merci

de la guerre de course. Son commerce est le premier du monde, « mais elle est sans pain ». Tout ce qui fait sa force pendant la paix doit faire sa faiblesse pendant la guerre.

Si, en effet, on sait comprendre qu'il faut la frapper vigoureusement au ventre et intercepter toutes ses communications avec le dehors, étant donné qu'elle n'a dans ses greniers que pour quelques semaines de vivres, avant six mois, selon M. de Grange de Surgères, 45 0/0 de sa population devrait mourir d'inanition.

Que risquons-nous, quant à nous, à employer cette tactique, *la seule* possible pour venir à bout de l'Angleterre ? La course nous a profité du temps où notre commerce n'était pas encore tombé en décadence. Notre risque serait plus faible encore aujourd'hui. En effet, plusieurs centaines de bâtiments anglais passent dans la Méditerranée ou la Manche pour un seul français, et l'on a calculé que le risque de l'Angleterre était plus de vingt fois supérieur au nôtre. Par contre, la France produit plus de vin, de viande et de pain qu'elle n'en consomme et peut attendre sans crainte les résultats de la famine en Angleterre.

Il est inutile d'insister sur ce qui est l'évidence même. Mettons seulement sous les yeux de nos lecteurs les transes bien légitimes des hommes d'État et des marins anglais les plus considérables.

Cobden, dans sa lettre au président de la Chambre de commerce de Manchester, comprit qu'il fallait

envisager la question des prises au point de vue économique, que c'était là son véritable terrain.

« Nous sommes si bien habitués, dit à son tour sir Samuel Baker, dans le *National Reviews*, à voir arriver ponctuellement dans nos ports tout ce qui est indispensable pour vivre et pour travailler, que l'idée ne nous vient pas que les choses puissent aller différemment. Et pourtant il n'est pas douteux qu'aux premiers bruits de guerre imminente avec une grande puissance maritime, le prix du pain doublerait d'emblée dans toute l'Angleterre et que l'on assisterait à une panique industrielle comme on n'en a pas vu souvent. Cette panique serait parfaitement justifiée, car, en l'état actuel de ses défenses, la Grande-Bretagne ne pourrait pas assurer ses approvisionnements. » Un marin, lord Charles Beresford, tient le même langage : « Chaque jour l importation des vivres et des matières premières s'accroissant, il devient plus important que leur délivrance soit assurée et ponctuelle. Si jamais elle était interrompue, nous, marins, estimons que, malgré des victoires possibles dans des batailles rangées, nous nous trouverions dans une situation pire qu'après une défaite. » L'amiral Colomb se refuse à croire que la France, qui ne dépend pas « d'une façon vitale de son commerce maritime », puisse hésiter à s'occuper « exclusivement » de la destruction du commerce anglais. C'est encore l'avis du contre-amiral Hugo Lewis Pearson, dans une conversation rapportée

par M. Lockroy dans sa *Défense navale* : « Malgré l'énorme supériorité numérique de notre marine, dit-il, la protection de notre commerce serait une tâche difficile, car les routes commerciales de l'Angleterre s'étendent au monde entier. »

Les navires auraient beau se dénationaliser pour échapper à la capture, la ruine du commerce ennemi n'en serait pas moins atteinte.

Quant à l'Allemagne, sa situation se rapproche de celle de l'Angleterre ; sa politique navale est la même : consacrer les escadres à la défense du commerce. Et ce commerce se développe sans cesse et lui devient chaque jour plus indispensable. Songeons, en effet, que la population de l'Allemagne augmente dans des proportions énormes, tandis que les céréales décroissent. Selon le général von der Goltz, les cinquante-cinq millions de sujets de l'Empire dépendent de l'étranger pour leur subsistance pendant quatre-vingt-huit jours de l'année, et en 1910 ce sera pour le quart de leur nourriture. On voit que là encore la guerre de course pourra être meurtrière.

Qu'on ne dise pas que la course ne produit qu'un malaise passager ! Comme on l'a vu dans la guerre de Sécession, le courant de la clientèle est dévié au profit des neutres et ne se retrouve plus après la paix.

Si la guerre au commerce produit de tels effets (car, qu'on le veuille ou non, aujourd'hui comme autrefois la guerre est commerciale), comment abandonnerions-

nous ce qui peut être pour nous un moyen décisif de triomphe? Que la décadence de notre marine marchande nous serve au moins à quelque chose pendant la guerre !

CHAPITRE II

LA MARINE DE L'ÉTAT ET LA MARINE AUXILIAIRE NE POURRAIENT-ELLES SUFFIRE POUR FAIRE LA COURSE ?

Nous arrivons ici au point le plus délicat et, croyons-nous, le plus personnel de notre thèse. Jusqu'ici, en effet, nous avons peut-être abusé du procédé un peu vieilli, mais bien commode, qui consiste à se mettre à couvert sous l'autorité des citations. Nous réclamons, par contre, la pleine responsabilité du présent chapitre.

Nous tenons tout d'abord à déclarer bien haut que ce serait se méprendre complètement sur notre pensée que de tirer argument de notre confiance dans l'indépendance des corsaires en faveur de la thèse de l'inutilité des escadres et du désarmement sur mer en temps de paix. Des corsaires sans doute ont pu tenir seuls la campagne (ou peu s'en faut), non seulement au moyen âge, mais même dans des guerres plus modernes après l'anéantissement des escadres, comme cela s'est vu dans les guerres de la Ligue d'Augsbourg, de la succession d'Espagne, de la Révolution et de l'Empire. On ne pourrait toutefois, sans une grave imprudence, s'en

remettre complètement aux corsaires, car comment savoir s'il surgira ou non des corsaires au moment de la déclaration de guerre ? On doit tout faire pour les encourager, mais l'État n'en doit pas moins avoir une forte marine pour protéger les côtes de la métropole et des colonies, pour protéger la marine marchande nationale, au cas où elle n'aurait pas été incorporée en entier, pour protéger même les corsaires, qui, livrés à leurs propres forces en face des escadres ennemies, risquent fort de succomber l'un après l'autre. La marine militaire est nécessaire aux corsaires, tout comme les corsaires, de leur côté, sont nécessaires à l'État, en lui apportant un soulagement pécuniaire et en détournant les forces de l'ennemi, quand ils ne vont pas (la course étant une école de héros) jusqu'à fournir à l'État d'incomparables chefs d'escadres comme Jean Bart, Duguay-Trouin. Il y a entre l'État et les corsaires, non rivalité, mais une heureuse émulation et un appui réciproque. Loin de nous donc la niaise et criminelle pensée de supprimer les escadres !

Mais, nous dira-t-on, la Déclaration de Paris permet à la marine de l'État de faire la course ; elle permet, en outre, d'incorporer en temps de guerre la marine marchande sous le nom de marine auxiliaire, d'utiliser ainsi toutes les forces vives du pays. Dans ces conditions, les corsaires seuls étant abolis, non la course, en quoi les intérêts de la défense nationale sont-ils compromis, à quoi bon ressusciter dans la guerre mari-

time l'esprit de cupidité des anciens corsaires, cause de leur abolition ?

C'est justement cet esprit de cupidité qui fait la force des corsaires. Les primes accordées à la marine de l'État sont insuffisantes, et en tous cas il n'y a pas le stimulant des risques à courir. Rappelons-nous nos anciennes guerres, où, en face des coups terribles portés par les corsaires au commerce ennemi, nous voyons les piètres résultats obtenus par les croisières de la marine de l'État, même quand elles sont dirigées par des marins de premier ordre, comme Tourville et Forbin. Et plus récemment nous avons vu dans la guerre franco-allemande notre marine militaire, réduite à ses propres forces par le fait de la Déclaration de Paris, ne capturer que soixante-quinze navires. Et elle disposait pour cela de moyens autrement puissants que les pauvres navires à voiles, avec lesquels nos corsaires ont pris quatre mille deux cents bâtiments anglais dans la seule guerre de la Ligue d'Augsbourg ! D'où viendrait cette supériorité des corsaires, sinon de ce désir du gain qui fait si grand'peur à nos bons philosophes et n'a pourtant rien de si immoral, étant donné surtout qu'il n'exclut nullement le patriotisme et le dévouement ? Comment contester que l'intérêt individuel est le plus puissant mobile de la nature humaine ? Pourquoi dès lors l'exclure systématiquement, même quand il est, comme c'est le cas ici, en parfait accord avec l'intérêt général ?

Cette absence de besoin de recouvrer les capitaux risqués dans l'entreprise n'est pas la seule cause d'infériorité de l'État vis-à-vis des armateurs. Sans vouloir en rien contester la valeur des équipages et des amiraux de la marine militaire, auxquels nous sommes les premiers à rendre hommage, l'histoire nous oblige pourtant à constater qu'ils sont paralysés dans leurs mouvements par l'action trop directe du pouvoir central.

A l'appui de cette assertion, que certains pourront trouver un peu hardie, nous pourrions citer des faits indéfiniment, pris à toutes les époques. Bornons-nous à prendre comme exemples dans notre histoire maritime nos deux plus grands désastres sur mer, la Hougue et Trafalgar, et cherchons brièvement si ce sont les amiraux ou le pouvoir central qui doivent en être rendus responsables. Nous croyons cette digression absolument nécessaire pour l'intelligence du sujet.

Tourville, envoyé combattre les Anglo-Hollandais « en quelque nombre qu'ils fussent », demanda au ministre de le laisser à Brest jusqu'à ce que la flotte fût au complet. « Ce n'est point à vous, répondit Pontchartrain, à discuter les ordres du roi, c'est à vous de les exécuter et d'entrer dans la Manche ; mandez-moi si vous voulez le faire, sinon le roi commettra à votre place quelqu'un plus obéissant et moins circonspect que vous. » Comme il se plaignait que la poudre

était mauvaise et ne portait pas assez loin les boulets, un commis lui répondit qu' « il n'avait qu'à s'approcher plus près des ennemis ». Le grand capitaine obéit à ces obscurs bureaucrates et au secrétaire d'État aussi ignorant qu'eux. Le 29 mai, se trouvant en présence de la flotte alliée, il assembla le conseil de guerre à son bord. *Tous les officiers généraux furent d'avis d'éviter la bataille.* Tourville exhiba alors l'ordre du roi. Chacun se tut, et, peu d'instants après, la flotte française prenait contact avec l'immense escadre ennemie et ne tardait pas à être anéantie. Tel fut le désastre de la Hougue, dans lequel des historiens ont été jusqu'à voir la première cause de la décadence de la marine française. Qui donc oserait en accuser Tourville, que le chef des escadres alliées, lord Russel, félicita de la vaillance avec laquelle il avait entrepris contre lui une lutte aussi inégale ?

Si nous étudions maintenant le désastre de Trafalgar, nous voyons que la cause est absolument la même. Il ressort de la correspondance entre Napoléon, le ministre Decrès et l'amiral Villeneuve, que ce dernier avait la conviction que sa rencontre avec l'escadre anglaise aurait une issue fatale. Comme Tourville, il ne fut pas écouté et dut obéir à des ordres positifs, impossibles à éluder. Comme Tourville, il voulut, pour se justifier lui et ses compagnons d'armes, assembler un conseil de guerre composé des principaux officiers français et espagnols. Ceux-ci déclarèrent *à*

l'unanimité « que les vaisseaux des deux nations étaient la plupart mal armés, qu'une partie de leurs équipages ne s'était jamais exercée à la mer, qu'enfin ils n'étaient pas en état de rendre les services qu'on attendait d'eux ». Villeneuve envoya à Paris, avec le procès-verbal, une dernière supplication : « Je ne puis croire, écrivait-il à Decrès, que ce soit l'intention de Sa Majesté Impériale de vouloir livrer la majeure partie de ses forces navales à des chances si désespérées et qui ne promettent pas même de la gloire à acquérir. » Mais déjà le ministère avait envoyé l'amiral Rosily avec ordre de prendre le commandement si Villeneuve ne voulait pas obéir. On connaît la suite.

Ainsi, à plus d'un siècle d'intervalle, la situation est absolument la même. Qu'on ne voie pas là, de notre part, des critiques à l'adresse de Louis XIV ou de Napoléon. Que d'autres exemples ne pourrions-nous pas citer, même tout récents, ne fût-ce que l'amiral Cervera, dans la guerre hispano-américaine, recevant de Madrid l'ordre d'attaquer les forces américaines, supérieures en nombre et mieux armées, de livrer un combat, décisif quand il n'était plus temps, d'où devait sortir fatalement, comme cela a eu lieu, l'anéantissement des forces navales espagnoles ! et il en est de même dans la guerre sur terre.

Nous voulons seulement montrer que ce que ni Louis XIV, ni Napoléon, dont les règnes furent si glorieux et qui furent de si implacables ennemis de

l'Angleterre, n'ont su éviter, aucun régime ne pourra l'éviter. L'État dirige mal, parce qu'il dirige de trop loin et de trop haut, parce que presque toujours il ne sait pas laisser les initiatives nécessaires même à ceux qui en sont les plus dignes, en un mot, parce qu'il est l'État.

Il en est pourtant auxquels l'État a su laisser l'indépendance en temps de guerre : les corsaires, mais uniquement parce que ceux-ci étaient au service des armateurs, non des bureaucrates plus ou moins compétents du ministère de la marine, et les armateurs, eux, n'ont jamais entravé les corsaires ; ils se contentaient de les bien choisir. Duguay-Trouin, par exemple, sut toujours rester indépendant, même quand il commanda des vaisseaux prêtés par l'État. C'est grâce à cette indépendance qu'il put accomplir un des plus hardis coups de main de notre histoire maritime : son expédition contre Rio-de-Janeiro.

L'État, même aux plus belles époques de la course, fit bien quelques tentatives pour incorporer les corsaires dans la marine militaire. Ainsi dans la guerre de Hollande, Colbert, frappé des succès des corsaires, conçut, dès 1672, le projet de les réunir sous une seule main en une sorte d'escadre volante. Le chef aurait été Jean Bart. Malgré cela, le projet fut mal accueilli des armateurs et des corsaires. Un mémoire de l'intendant nous en donne la raison. C'est que, dit-il, « armateurs et matelots se défient toujours des engagements au service de Sa Majesté, qu'ils sont trop

nombreux pour s'entendre, et que d'ailleurs ils n'accepteraient pas ce projet, sentant bien *qu'ils n'auraient plus autant de liberté dans la course ainsi régularisée et ne pourraient plus faire d'affaires aussi fructueuses* ». Colbert ajourna son projet, et si, après la Hougue, quand la course devint le seul moyen de guerre, il le reprit sous une autre forme, il n'en est pas moins vrai que, dans la guerre de succession d'Espagne, nous trouvons encore l'indépendance des corsaires consacrée par l'État. En effet, les armateurs de Dunkerque s'étant plaints de ce que les officiers de la marine royale les forçaient souvent à opérer de concert avec eux et leur faisaient perdre ainsi les bénéfices de leurs captures, le roi défendit à ses officiers d'en user ainsi à l'avenir. Cela ne va-t-il pas à l'encontre du système de la marine auxiliaire ?

Si nous passons maintenant à l'époque de Surcouf, nous trouvons une autre anecdote non moins intéressante en faveur de notre thèse. Bonaparte fit mander Surcouf. Après lui avoir témoigné sa joie de voir « le mortel ennemi de l'Angleterre », il lui offrit d'en faire un capitaine de vaisseau. *Surcouf refusa, ne voulant pas obéir à un amiral* (et par amiral il entendait évidemment le pouvoir central). Et ici nous ne pouvons nous empêcher de reproduire la conversation de ces deux grands hommes (1) : « Monsieur Surcouf, lui dit Bona-

(1) Cette conversation est rapportée dans la *Vie de Surcouf* par un de ses descendants, *op. cit.*

parte, vous connaissez mieux que personne l'état de la guerre maritime ; quel est votre avis ? — L'Angleterre, répondit le corsaire, de 1793 à 1797, a perdu dix-huit cents navires de plus que nous. J'en conclus, puisque nos flottes ont subi des désastres, que ce sont les corsaires qui ont fait cette différence en faveur de notre nation. Depuis six ans, le chiffre des prises anglaises a suivi les proportions précédentes, celui des nôtres a triplé. Calculez maintenant ce que la course a coûté à l'Angleterre, et vous verrez que vos corsaires ont bien vengé les défaites d'Aboukir et de Trafalgar. » Surcouf ajouta qu'il ne fallait plus faire que la guerre de course (comme nous l'avons rapporté dans un précédent chapitre) (1). « Ce que vous dites là, repartit le Premier Consul, est bien grave ; cependant vous devez avoir raison, car les chiffres sont à l'appui de votre thèse; mais je ne puis, pour l'honneur même de la France, anéantir sa marine militaire. Continuez, vous et vos amis, à servir dignement la patrie, comme vous l'avez fait jusqu'ici, et vous atteindrez le but que vous vous proposez et qui est celui auquel doit aspirer tout bon Français! »

Ainsi l'État, après avoir plusieurs fois, avant la Déclaration de Paris, tenté de mettre la main sur les corsaires, eut la sagesse d'y renoncer, comprenant qu'enlever à la course son indépendance, c'était tuer la poule aux œufs d'or.

(1) Troisième partie, titre II, ch. I, § 1.

TITRE III

Possibilité de la course.

CHAPITRE PREMIER

COMMENT CE GENRE DE GUERRE EST LE PLUS CONFORME AU CARACTÈRE FRANÇAIS

Il ne s'agit pas, quand on parle de la course, de faire le sacrifice de sa vie, de parler avec emphase des larmes des mères, des jeunes gens moissonnés à la fleur de l'âge. Non. Il s'agit seulement, pour les populations de nos côtes, de la plus invincible des passions, celle de la mer, de ses aventures et de ses dangers.

Et cela, depuis les temps légendaires où le bon roi Grallon avait fait don à chaque habitant de la ville d'Is d'un dragon marin pour courir sus aux navires anglais. Depuis, à chacune de nos guerres, un véritable vertige s'emparait de nos populations maritimes et les lançait sur les plus gros vaisseaux de guerre.

Il en était ainsi dans chacun de nos ports, où un registre était ouvert, à peine la guerre déclarée, où l'on allait s'inscrire en foule, au point que souvent

la marine de l'État avait peine à recruter les équipages et jusqu'aux officiers qui lui étaient nécessaires. Et les habitants de nos ports savent bien qu'ils s'attirent de terribles représailles. Ils aimeront encore mieux subir les bombardements des Anglais que de renoncer à les harceler sans trêve jusqu'au dernier jour des hostilités. Et combien est exact ce que nous dit Michelet de l'un de ces ports : « La guerre est le bon temps pour Saint-Malo, ils ne connaissent pas de plus charmante fête. Quand ils ont eu récemment l'espoir de courir sus aux vaisseaux hollandais, il fallait les voir sur leurs noires murailles avec leurs longues-vues qui couvaient déjà l'Océan. »

Et qu'on ne dise pas que cet esprit a disparu. Il faudrait pour cela ne jamais avoir été en Bretagne, où la moindre chanson de barde suffit pour réveiller des haines ataviques vieilles de douze cents ans. Et il n'est certainement pas une de nos côtes sur laquelle ces sentiments ne subsistent dans l'âme des pêcheurs et ne demandent qu'un prétexte pour se réveiller. Et il n'est pas jusqu'aux ouvriers de nos ports qui, lors de la guerre du Transvaal, en dépit de tous les meneurs internationalistes, n'aient voté, en maints endroits, le boycottage des navires et des marchandises anglaises.

Mais la haine n'est pas la seule cause des prodigieux succès de la course. C'est que cette guerre est offensive, et que *l'offensive convient essentiellement à notre race*, qui dans la défensive se démoralise et est irrémé-

diablement vouée à la défaite. Et puis ce genre de guerre met particulièrement en valeur les qualités de bravoure pour lesquelles nos marins sont sans rivaux, car un combat corps à corps, court, silencieux, décisif, vaut souvent mieux, pour ne pas éveiller l'ennemi, que les longs bombardements. Parfois écrasé par le nombre dans l'alignement des combats d'escadres, le Français a toujours été invincible dans l'ivresse de l'abordage.

Comment nier que dans ce genre de guerre notre race soit supérieure à toutes les autres ? Quand en 1870 le roi de Prusse a voulu organiser une marine volontaire, est-ce que, malgré l'appât des primes, un seul armateur allemand a répondu à son appel ?

Sans doute les Confédérés ont paru, dans la guerre de Sécession, ressusciter les exploits de nos anciens corsaires. Et pourtant ils n'ont pas acquis la même gloire, n'ont pas déployé les mêmes qualités chevaleresques ; leurs noms mêmes sont moins cités que ceux de leurs bateaux, semblent pâlir devant les forces anonymes de destruction que représentent le *Sumter* ou l'*Alabama*.

Cela est encore plus frappant en Angleterre. En effet, nous dit Macaulay, « dans la patrie d'Anson et de Hawke, de Howe et de Rodney, de Duncan, de Saint-Vincent et de Nelson, *le nom du plus habile corsaire aurait peu de chance de passer à la postérité ; mais la France, qui, parmi tant de titres de gloire, en doit très*

peu à la guerre maritime, compte encore Jean Bart au rang de ses grands hommes. »

C'est qu'en France la puissance des engins et la masse des combattants n'est pas tout ; la valeur individuelle compte pour beaucoup. Aussi, si nous avons assez de bon sens pour ne tenir aucun compte de la malencontreuse Déclaration de Paris, nous n'avons nullement à redouter l'éventualité de la guerre sur mer. Ce ne seront certainement pas les hommes qui feront défaut, car au fond de tout Français il y a un corsaire qui sommeille.

CHAPITRE II

DIFFICULTÉS PÉCUNIAIRES

§ I. — *Les armateurs trouveront-ils les capitaux nécessaires pour armer en course ?*

La course pratiquée avec indépendance serait un grand soulagement pécuniaire pour un État aux prises avec toutes les difficultés de la guerre. Comme dit Carron, elle donne le nombre, et le donne gratuitement.

Oui, mais Napoléon disait qu'il faut changer la tactique de la cavalerie tous les dix ans, et sur mer la stabilité n'est pas plus grande. Cela suppose incessam-

ment la mise en chantier de constructions nouvelles, changements perpétuels qui ne peuvent se faire sans des dépenses considérables, lourdes pour les budgets d'États eux-mêmes. Comment les armateurs les supporteront-ils s'ils veulent se tenir prêts pour le temps de guerre (toute question de participation de l'État mise à part, l'État accordant déjà des primes à ceux qui construisent les bâtiments de commerce en vue de la guerre) ?

Il suffit de répondre, comme nous l'avons toujours fait, par l'histoire, sans pour cela remonter au temps où des armateurs comme Ango équipaient à leurs frais des flottes entières. Si nous prenons pour exemple Duguay-Trouin, nous voyons que sa famille et les principaux armateurs de Saint-Malo ont toujours fait les frais de ses expéditions, *même lorsqu'il montait des bâtiments de la marine royale.* « Tous les armements qu'il a faits, dit Brel, son contemporain, des vaisseaux du Roy et autres ont été aux dépens des Malouins, qui ont joué avec confiance sous sa main. » Quand il parla de son projet de Rio-de-Janeiro, « ils donnèrent teste baissée dans la célérité de l'entreprise » et dépensèrent plus de seize cent mille livres pour s'y associer. Et toujours ainsi : l'État n'a eu d'autre rôle que d'encourager. Pour peu que l'État n'apporte pas d'entraves par des règlements trop restrictifs, nous savons, par l'histoire, quel peut être le rôle dans nos guerres maritimes de cette initiative privée, à laquelle une

certaine école semble contester aujourd hui jusqu'aux droits les plus évidents.

Aujourd'hui, nous en sommes convaincus, ce ne sont pas les hommes qui manqueraient, mais peut-être les capitaux seraient-ils plus timides. Sans doute il faudrait dès le temps de paix tourner les capitaux du côté des entreprises maritimes, intéresser les esprits aux choses de la mer, multiplier et développer des ligues pour l'encouragement de la marine et de la navigation. Sinon, comment pouvons-nous compter sur l'initiative privée pour faire face aux difficultés de la guerre, si, en pleine paix, elle se désintéresse même du commerce maritime ?

Une fois les esprits acquis à nos idées, nous ne faisons aucun doute de voir les capitaux affluer à l'appel des armateurs, pour peu qu'ils aient des chances d'être rémunérés. N'avons-nous pas vu tout récemment de remarquables exemples d'initiative privée appliquée à la guerre maritime ? Comment admettre que les armements privés en course doivent être relégués dans le passé, quand nous voyons, en 1878, la flotte volontaire russe construite et équipée pour la guerre par une société privée, avec des capitaux particuliers, et qui, depuis, n'a fait que se développer en pleine paix ? Si maintenant nous regardons en France, le spectacle n'est pas moins rassurant. Nous voyons, en effet, en 1899, un de nos meilleurs sous-marins, le *Gustave-Zédé*, construit grâce à une souscription, et, dans un

autre ordre d'idées, mais tout aussi digne d'encouragements, des sociétés particulières de secours aux blessés organiser à leurs frais des navires-ambulances. Toutes ces entreprises étaient absolument désintéressées et de pur patriotisme. Pourquoi ne trouverait-on pas aussi facilement des capitaux pour armer des navires en course, alors surtout qu'au patriotisme s'ajouterait le très légitime désir de voir ces capitaux fructueusement rémunérés, sans compter que l'État leur viendrait certainement en aide?

§ II. — *Ces capitaux seraient-ils rémunérés ?*

Ainsi nos armateurs trouveront les capitaux nécessaires. Mais les capitaux ainsi risqués, appelés, nous le croyons, à un très utile emploi dans l'intérêt général de la nation, apporteront-ils les mêmes satisfactions à leurs propriétaires respectifs, ne seront-ils pas un sujet de déboires? Là encore consultons l'histoire.

Nous ne voudrions pas citer l'exemple d'Alger, qui a vécu de la piraterie, et n'a vécu que par elle, au point de permettre à la fois au Trésor d'État de se remplir et aux particuliers de vivre dans l'oisiveté et les plaisirs chers à l'Oriental. Alger au temps de la course avait l'aspect d'une fête perpétuelle ; « pendant plus de trois cents ans, dit Grammont, elle vit ruisseler sur ses marchés l'or du Mexique, l'argent du Pérou, les diamants de l'Inde, les marchandises du monde entier. »

On voyait en France, comme dit Saint-Simon, nos armateurs prendre aux Anglais force vaisseaux marchands, en battre les convois et valoir force millions au commerce, au roi et à M. le comte de Toulouse. A Saint-Malo, tandis que les fermiers généraux menaient la vie large aux dépens des paysans de France, les armateurs s'enrichissaient, et leur ville avec eux, aux dépens des rivaux de leur pays. Comment la ville n'aurait-elle pas été riche au temps où les corsaires lui rapportaient un si ample butin et où les marchandises du Sud « passaient chez elle comme des torrents » ? Les armements en course occupaient un grand nombre d'ouvriers, les marchandises enrichissaient les octrois et le commerce intérieur. Armateurs et corsaires achetaient des charges, élevaient leurs familles par des grandes alliances, et les pauvres n'y perdaient pas, car une part des prises revenait aux hôpitaux.

Le commerce de Nantes, lui aussi, augmenta par le fait de la course, comme on peut le constater dans un Mémoire publié en 1720, cité par Monentheuil : « Les prises faites sur les ennemis de l'État, y est-il dit, ont fourni des lumières aux négociants, parmi lesquels il s'en est trouvé qui ont eu de l'émulation et ont poussé leurs entreprises plus loin qu'ils n'avaient coutume de le faire... De sorte que le commerce s'est augmenté et s'étend à toutes choses. »

Pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire,

l'île de France n'aurait pu vivre sans les corsaires ; grâce à eux, elle regorgea de trésors, jusqu'au jour où l'Angleterre s'en empara pour sauver son commerce.

Si maintenant nous prenons à part chaque croisière des corsaires, nous voyons pour Duguay-Trouin qu'elles lui rapportèrent en général 20 0/0 de bénéfices, sans parler de son expédition de Rio-de Ja ıeiro, qui ne lui valut pas moins de 92 0/0 de profit. Et Cassard, de son côté, n'eut pas à se plaindre de sa croisière contre les colonies hollandaises, où il put les rançonner à son gré. Plus tard nous trouvons Surcouf, en 1813, quand il renonce à la course, possesseur d'une fortune de trois millions. Si ces fortunes des corsaires furent souvent follement dépensées par eux, cela ne peut servir d'argument contre la course, et montre seulement combien elle est fructueuse. Cela n'empêcha pas qu'en Angleterre les banqueroutes se multipliaient, les ouvriers étaient sans travail, et la monnaie disparaissait. Et pendant ce temps-là, Bayonne, Dieppe, le Havre et Dunkerque se remplissaient des dépouilles ennemies, les maisons de commerce faisaient des fortunes énormes. Et quand, après une série de revers, la France, à son tour, parut ruinée, c'est alors que nous voyons les armateurs offrir leurs millions à Louis XIV et contribuer ainsi à sauver leur patrie.

Plus tard nous avons vu, dans la guerre de Sécession, les armateurs du Sud emporter avec leurs *blockade runners* le coton destiné à payer les fournitures de

guerre et, grâce aux bénéfices considérables ainsi réalisés, supporter la perte d'un grand nombre de leurs navires.

La course consiste bien, comme le disait le Comité de Salut public, dans le décret du 3 messidor an III, à « enrichir le pays et appauvrir l'ennemi ». Pourquoi aujourd'hui les bénéfices seraient-ils moindres ? La marine marchande anglaise aurait-elle diminué en nombre de bâtiments ou en valeur ? Non, au contraire. Vers l'année 1900, la flotte anglaise ne comptait pas moins de trente-six mille navires valant environ trois milliards et transportant annuellement pour près de vingt-cinq milliards de marchandises.

Que penser dès lors des lieux communs d'après lesquels la guerre ruine tous les belligérants, vainqueurs ou vaincus ? Aujourd'hui, avec des grèves multipliées, nous ruinons les armateurs de nos ports au profit de ceux des ports étrangers. Nous ruinons en pleine paix notre industrie au profit de l'étranger, dont autrefois nos corsaires détruisaient le commerce. Les rôles sont intervertis, c'est vrai ; mais en quoi cela est-il un progrès ?

CHAPITRE III

LES PROGRÈS DE LA SCIENCE NE SONT-ILS PAS UN OBSTACLE A LA GUERRE DE COURSE (1) ?

Ainsi ce ne seraient ni les hommes, ni les capitaux qui feraient défaut. Mais l'obstacle ne pourrait-il venir des progrès incessants de la science? Voici en effet ce qu'écrivait à ce sujet, quand éclata la guerre hispano-américaine, un officier de marine bien connu sous son pseudonyme littéraire : « Cette légende, il paraît, s'est formée que j'allais à Madrid pour demander le commandement d'un corsaire.... Hélas, combien je regrette que cela ne soit pas vrai et pas possible !... Mon équipage n'aurait pas été difficile à recruter, c'est certain. Mais légende, hélas ! que tout cela... A notre époque d'électricité et de vitesse, il faudrait monter un corsaire introuvable, qui filât vingt nœuds pour le moins ; sans cela inutile de s'en mêler, rien à faire (2). » C'est là, ne l'oublions pas, une boutade littéraire et rien de plus.

(1) Nous ne pouvons naturellement donner sur ce sujet, très en dehors de notre compétence, que de brèves indications, lesquelles pourraient servir de point de départ pour des études plus étendues. Nous avons seulement tenu à ne pas passer sous silence la question scientifique, qui est la première condition de toutes les autres.

(2) Pierre Loti, *Reflets sur la sombre route.*

Les conditions de la guerre sur mer ont sans doute bien changé depuis nos anciens corsaires, avec la vapeur et les torpilles. Mais ce sont précisément les combats d'escadres, les blocus, la stratégie méthodique en un mot, qui, à en croire de nombreux techniciens, seraient devenus par là plus difficiles, non pas la guerre de course, puisque tout maintenant serait à la merci des coups de force et des surprises qui sont l'essence même de la course.

Pour ce qui est de la *vapeur*, il est clair qu'elle est tout à l'avantage de la course, puisque le corsaire doit tout à la vitesse, pour fondre sur les bâtiments de commerce et au besoin pour fuir devant les escadres de guerre. « Lorsque le navire marchand et le corsaire, disait lord Clarendon, attendaient, tous deux, leur force motrice du vent, ils étaient plus ou moins sur le pied d'égalité, et le plus fin voilier prenait l'avance. » Il disait encore, le 22 mai 1856, à la Chambre des lords : « La majeure partie de notre commerce, se faisant actuellement par bâtiments à voiles, serait absolument à la merci d'un corsaire faisant la course à la vapeur. » Et c'est là-dessus qu'il se basait pour tirer sa fameuse conclusion : « En conséquence, je regarde l'abolition des lettres de marque comme étant du plus grand avantage pour un peuple aussi commerçant que le peuple anglais. »

Au surplus, la possibilité de la course à la vapeur n'est plus à prouver. N'avons-nous pas dans l'histoire

un précédent, qui n'est pas à dédaigner : celui des corsaires confédérés ? On sait l'importance de leurs prises. Et depuis, la vitesse des croiseurs de course n'a pas dû diminuer, au contraire (1).

Ainsi, là n'est pas l'obstacle. Nous nous heurtons alors à une difficulté plus grave au premier abord : le corsaire ne courrait-il pas le risque d'être signalé dans ses moindres mouvements par le télégraphe ?

La télégraphie a, sans doute, pris un grand développement et, pour comble de malheur, l'Angleterre a, pour ainsi dire, accaparé l'immense réseau des *câbles sous-marins* du monde entier.

L'obstacle n'est pas grand, car l'article 15 d'une convention internationale signée à Paris le 14 mars 1884 pour la protection des câbles sous-marins, réserve les droits des belligérants, c'est-à-dire que ceux-ci ont le droit d'interrompre les communications de l'ennemi *en coupant les câbles*, même quand ces câbles appartiennent à des neutres (sauf à en payer la réparation lors de la paix).

Fort bien, diront alors les amateurs d'objections ; mais on a, depuis, inventé la *télégraphie sans fil* (2). Il

(1) Des croiseurs atteignent actuellement des vitesses de 20 à 23 nœuds. Nous ne saurions entrer dans des détails aussi techniques. On peut consulter là-dessus Dislère, ingénieur des constructions navales, grand partisan de la course, ou l'ouvrage, plus récent, de Loir et Caqueray, et beaucoup d'autres dont nous n'avons pas cru devoir dresser la bibliographie.

(2) Nous ne pouvons, à notre grand regret, nous étendre sur cet

serait assez difficile de déterminer, dès maintenant, les conséquences en temps de guerre de cette nouvelle invention, puisqu'on ne l'a pas encore vue à l'œuvre à la guerre. Remarquons seulement qu'elle pourrait dans la pratique donner lieu à des déboires et qu'on se heurterait sans doute à mille difficultés imprévues. Quoi qu'il en soit, si ce système devait donner tous les résultats espérés, les bateaux marchands, pour être soigneusement tenus au courant de la présence des corsaires, n'en seraient pas moins gênés dans leurs mouvements et la panique commerciale n'en serait peut-être que plus grande. D'autre part, s'il pouvait vraiment y avoir là un moyen certain d'éviter toute rencontre, (ce qui nous paraît passablement chimérique), ce ne serait pas seulement la course, mais là guerre maritime elle-même qui deviendrait impossible. Et ainsi cette même électricité, qui sert déjà dans certains pays à donner la mort, servirait aussi à empêcher la guerre.

Sans nous lancer plus avant dans le domaine de l'inconnu et de la fantaisie, contentons-nous de dire que nous ne croyons pas à l'avènement, à une époque quelconque, de la paix perpétuelle, sur mer ni sur terre,

intéressant sujet et le discuter au point de vue de la course. Le fait est qu'on peut aujourd'hui communiquer en mer, soit d'un continent à un navire, soit d'un navire à l'autre, à une distance de 150 à 200 kilomètres. Pour plus de détails, voir, dans le *Dictionnaire des Arts et Manufactures* de Ch. Laboulaye, le savant article *Télégraphie sans fil*.

et qu'elle ne nous viendra ni par l'électricité, ni autrement. La science, comme cela a toujours eu lieu, loin d'entraver les guerres, ne peut que les aggraver.

CONCLUSION

Les Corsaires élément de paix et de progrès dans la guerre maritime

---

La demi-mesure adoptée en 1856 et le vain palliatif de la marine auxiliaire n'ont satisfait ni ceux qui veulent l'abolition totale du droit de prise, ni les partisans des corsaires. Lesquels triompheront, en définitive ?

Il ressort de l'ensemble de notre étude, non seulement la légitimité, la nécessité et la possibilité de l'emploi des corsaires à l'heure actuelle, mais encore, ne craignons pas de le dire, sa *fatalité*. Sans doute il pourra y avoir des difficultés pour procurer des armements aux corsaires au moment de la déclaration de guerre, si tout n'a pas été bien prévu d'avance, et ensuite pour atteindre des navires plus ou moins fictivement dénationalisés ; sans doute il faudra des navires à grande vitesse pour échapper à la poursuite des escadres Mais ces difficultés sont loin d'être insurmontables. Et si nous avons prouvé l'insuffisance de la marine auxiliaire pour réduire l'ennemi à merci, nous pouvons bien affirmer, avec M. Charmes, « qu'en

dépit des éloquentes remontrances des philosophes et des déclarations platoniques des congrès, personne ne renoncera à ruiner la marine de commerce d'un adversaire, ce qui est l'objet même de la lutte, pour s'amuser à faire des expériences de tactique navale avec sa marine militaire, sans autre avantage que de constater la supériorité du nombre et l'infaillible puissance des grandes escadres (1). »

Faut-il s'en plaindre ? Nous ne le croyons pas. Et cela non seulement parce que dans la course, si bien appelée « la suprême protection du faible » (2), l'humanité a sa part, parce que, comme autrefois une part des prises revenait aux hôpitaux, une loi française du 9 messidor an III, encore en vigueur, retient cinq centimes par franc sur le produit de la vente au profit des Invalides de la marine, non seulement parce que les corsaires peuvent à l'occasion sauver leur pays de la disette en forçant les blocus, mais parce que *la course est essentiellement un élément de paix.*

Nous avons vu, en effet, dans notre historique, combien de fois, depuis le temps où Philippe le Bel, en déchaînant la course, obtint en 1303 du roi Édouard une trêve de plusieurs années, l'influence des corsaires s'est fait sentir : sur le glorieux traité de Ryswick, sur les conditions si honorables, et si inattendues après

(1) Cité par Salmon, *op cit.* (voir la *Revue des Deux-Mondes* de 1885).

(2) Raynaud, *op. cit.*

l'anéantissement de nos escadres, du traité d'Utrecht et du traité d'Amiens (sans parler d'autres traités, comme celui de Versailles). Et cette influence de la ruine du commerce ennemi sur la paix serait encore beaucoup plus forte de nos jours, avec le régime parlementaire, grâce auquel la guerre ne saurait être déclarée sans l'assentiment d'une bonne partie tout au moins de l'opinion publique. Par la course « tout le monde sera lésé. Or, qu'est-ce que tout le monde aujourd'hui ? C'est très généralement les électeurs... Eux seuls achèveront ce que l'ennemi n'aura pu mener à bien, *imposeront la paix* (1). » Le commerce en effet prendra peur et pourra forcer le gouvernement à mettre fin aux hostilités. Bien plus, il pourra susciter le mouvement des esprits au moment psychologique de la déclaration et « *préserver de la guerre* (2). » C'est ainsi que le Zollverein, à en croire certains auteurs, aurait pu empêcher la guerre franco-allemande, et il était assez puissant pour cela, si la course n'avait pas été abolie.

C'est que le corsaire atteint la guerre dans sa source même, qui est la richesse. C'est bien ce qu'a compris Michelet, quand il dit, à propos de Jean Bart : « Bart parlait peu, n'écoutait pas, ayant toujours quelque chose devant les yeux. Quelle ? La mer, la mer de Hollande, la grande mer aux harengs. Il en avait un

(1) Idem.
(2) Idem.

sens parfait, profond. *Il savait que c'était là les vraies mines d'or qui soldaient la coalition.* »

Ainsi, supprimer les corsaires, c'est multiplier les chances de guerre. C'est aussi rendre les guerres plus longues. C'est enfin les rendre plus meurtrières.

Le corsaire, en effet, regardé à tort comme un legs des temps barbares, et pourtant si conforme à l'idée démocratique moderne de la nation armée, est essentiellement propre à humaniser la guerre maritime. Tandis qu'un cuirassé peut être coulé en un instant avec son nombreux équipage, percé par un sous-marin invisible, le corsaire n'en veut qu'à la marchandise. Il n'y a pas besoin dans cette « guerre de microbes » de l'effusion du sang. A ce titre, le corsaire se recommande à bien des esprits, victimes de préjugés, dans ces temps où les idées humanitaires font tant de bruit (dans certaines sphères tout au moins). Développer la course, en faire la principale base de la guerre maritime : *ne pourrait-on trouver là une solution du problème de la guerre maritime sans sacrifices de vies humaines ?*

Cela est si vrai que l'effet moral produit par les corsaires peut à lui seul amener les navires marchands à ne plus oser sortir de leurs ports, comme cela s'est vu souvent (notamment dans les mers de l'Inde au temps de Surcouf), et il n'y a même plus de ruine commerciale.

Pourquoi dès lors les détracteurs des corsaires nous objectent-ils les grands mots (si difficiles à définir

d'une façon précise) d'*humanité* et de *civilisation* ? Et puis, quels sont au juste ceux qui viennent nous dire, à la suite du philosophe de Genève (assez peu compétent pourtant dans les choses de la guerre), que la guerre se fait d'État à État, comme si l'État était autre chose qu'une abstraction et pouvait exister en dehors des particuliers ?

Ce sont d'abord les Anglais, en contradiction sur ce point avec leur doctrine ordinaire, laquelle est la négation de toute doctrine. La course serait, selon eux, une piraterie légale, indigne des nations civilisées. Mais est-ce bien aux bourreaux du Transvaal à nous donner des leçons d'humanité, quand leur histoire entière n'est qu'une longue violation du droit des gens (1) ?

L'absurde maxime de Rousseau nous est encore ressassée par certains philosophes. Mais regardons bien ces gens scrupuleux, si vite effarouchés par les

(1) A ceux qui seraient tentés de nous taxer d'exagération, nous citerons un passage de Hautefeuille (*op. cit.*) : « Dans l'origine de sa puissance, dit-il, l'Angleterre n'a jamais hésité à reconnaître par écrit, dans ses conventions, les principes fondamentaux du droit maritime... mais jamais, lorsque son intérêt l'y a poussée, elle n'a hésité à violer ses engagements... Pour arriver au but de sa politique, tous les moyens ont été bons aux yeux de la Grande-Bretagne. A l'égard de l'ennemi, elle employa les blocus fictifs, les hostilités sans déclaration de guerre, les ruses et les perfidies de toute nature... elle profite des guerres dans lesquelles elle est engagée pour anéantir toutes les marines ennemies et amies, afin d'accaparer le monopole de l'univers, d'être seule à parcourir le domaine commun à tous les peuples. » Il suffit, pour se convaincre de la vérité de ces paroles, de lire l'ouvrage absolument impartial de Charles Dupuis (*op. cit.*).

corsaires. Bien souvent ils vont jusqu'à demander l'abolition totale du droit de prise, ce qui reviendrait, comme l'a dit Carron (1), à placer la marchandise au-dessus de la vie humaine. Bien souvent aussi ils ont au fond du cœur la décevante chimère de la paix perpétuelle, qui, comme l'a dit de Moltke dans une formule bien connue, « est un rêve, et n'est pas un beau rêve ».

Ayons enfin le sens des réalités. Si nous voulons rendre les guerres maritimes plus humaines et plus rares, cessons de compter sur le progrès des idées pacifiques (si en vogue dans les années qui ont précédé le terrible réveil de 1870) et sur les congrès internationaux où se débitent des phrases sonores et vides. Comptons avant tout sur la vigueur des corsaires. Enfin, pour résumer toute cette étude, nous ne pouvons mieux terminer que par ce mot d'un homme qui, pour avoir été notre ennemi, n'en fut pas moins le grand Frédéric : « Si je voulais perdre un État, je le ferais gouverner par des philosophes. »

(1) *Op. cit.*

FIN

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTI E

Catégories intermédiaires entre la piraterie et la course.

DEUXIÈME PARTIE

Historique de la course.

TITRE Ier

Histoire de la course jusqu'à la Déclaration de Paris.

TITRE II

Abolition de la course.

TITRE III

La course depuis la Déclaration de Paris.

TROISIÈME PARTIE

La question de la course à l'heure actuelle.

TITRE Ier

Légitimité de la course.

TITRE II

Nécessité de la course.

TITRE III

Possibilité de la course.

Poitiers. — Société française d'Imprimerie et de Librairie.

65