

Jean-Jacques SEYMOUR

Les chemins des proies

Une histoire de la flibuste



Ibis Rouge Éditions



Le nom de Jean-Jacques Seymour évoque le journalisme qu'il continue à servir à la radio, à la télévision et dans la presse écrite. Il est aussi connu pour ses écrits sur la Caraïbe. C'est elle qui l'entraîne dans cette histoire de la piraterie, d'îles perdues, de trésors enfouis et de fiers vaisseaux. Et c'est parti pour une aventure qui sent bon les embruns et la poudre à canon et pour l'imagerie de l'univers pirate. Les Frères de la côte, les bandits des mers n'ont aucun secret pour lui. En 5 ans, il a travaillé près de 6000 documents, s'est rendu sur les lieux des batailles à Cuba, à Saint-Domingue, dans les musées qui portent témoignages à Boston, La Havane, Paris, la Barbade, la Jamaïque. Il a pu consulter des archives inexploitées. *Les chemins des proies* consacrent ces années de recherche en offrant une autre histoire de la flibuste.

Avec lui, vous suivrez l'histoire de terribles boucaniers embrumés par les vents et le rhum. D'inquiétants marins à la jambe de bois. Le coffre qui renferme la fabuleuse carte au trésor n'attend plus que le lecteur intrépide... avide de connaître ces histoires.

Histoire et légende (extrait)

Elles sont sans doute intimement mêlées, d'autant que de leur vivant, certains flibustiers furent très attentifs à construire leur propre statue. C'est ainsi que nous sont parvenues les mémoires vraies ou fausses d'un certain Yves Timothée Le Golif dit « Borgne - Fesse » (un coup de canon lui aurait enlevé la moitié du postérieur !). Ce flibustier, après avoir tout perdu dans la mer des Caraïbes, serait venu demander reconnaissance pour sa bravoure et réparation pour sa fortune jusqu'à la cour du roi Louis XIV qui ignorait ses services alors qu'il couvrait d'honneur Jean Bart et Duguay-Trouin.

Que doivent à leur modèle les personnages créés par les romanciers, le *Corsaire rouge* de Fenimore Cooper ne ressemble-t-il pas à Laffitte, dernier grand flibustier de la zone Caraïbe ? Que dire de Long John Silver de Stevenson, sosie de « Jambe-en-Bois », bien réel celui-là ! D'où sortait l'inquiétante silhouette, de Petit Radet qui hante les pages de l'*Ancre de Miséricorde* ?

Ce qui est certain, c'est que les personnages de fiction ont rejoint dans la mémoire collective la cohorte des hommes de légende, qui de Khayr al-Din à Surcouf ont signé pendant quatre siècles les pages brillantes, de l'histoire de la Marine.

Couverture : © Olivier Copin, 2010

*Les chemins des proies,
une histoire de la flibuste*

Collection Espace outre-mer

Jean-Jacques SEYMOUR

*Les chemins
des proies,
une histoire de la flibuste*

Ibis Rouge Éditions

La collection Espace outre-mer est dirigée par Jean-Louis Malherbe

© IBIS ROUGE EDITIONS, Matoury, Guyane, 2010.

<http://www.ibisrouge.fr>

ISBN : 978 - 2 - 84450 - 365 - 7

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

La loi du 11 mars 1957 n'autorisant aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective », et d'autre part, que les analyses et courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite ». (Alinéa 1^{er} de l'article 40).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, sans autorisation de l'auteur ou de l'éditeur constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

*À Allan-Christopher d'abord,
et puis à qui voudra.*

Introduction

La flibuste est née au XVI^e siècle avec l'installation durable de corsaires dans la zone Caraïbe. Les flibustiers sont donc la version Caraïbe des corsaires dont les navires écumaient l'Atlantique Nord et la Manche. Les corsaires – qu'il ne faut pas confondre avec les pirates – se donnent pour tâche d'arraisonner les navires ennemis du roi qu'ils ont décidé de servir. Ce roi leur délivre des « lettres de marque » qui les autorisent à « courir » l'ennemi. Tantôt Espagnol, tantôt Hollandais, Anglais ou Français, l'ennemi change souvent au gré du renversement des alliances.

Ainsi, les corsaires et les flibustiers qui faisaient la course pour le compte du roi Soleil se verront interdire de courir l'Espagnol après le traité des Pyrénées en 1659 qui consacre l'alliance de la France des Bourbons avec l'Espagne des Habsbourg. Furieux de voir réduit leur champ d'action et leurs revenus, nombre de flibustiers et de corsaires changeront rapidement de statut et se feront pirates continuant à piller les galions espagnols sans lettre de marque.

Histoire et légende

Elles sont sans doute intimement mêlées, d'autant que de leur vivant, certains flibustiers furent très attentifs à construire leur propre statue. C'est ainsi que nous sont parvenues les mémoires vraies ou fausses d'un certain Yves Timothée Le Golif dit « Borgne-Fesse » (un coup de canon lui aurait enlevé la moitié du postérieur !) Ce flibustier, après avoir tout perdu dans la mer des Caraïbes, serait venu demander reconnaissance pour sa bravoure et réparation pour sa fortune jusqu'à la cour du roi Louis XIV qui ignorait ses services alors qu'il couvrait d'honneur Jean Bart et Duguay-Trouin.

Que doivent à leur modèle les personnages créés par les romanciers, le *Corsaire rouge* de Fenimore Cooper ne ressemble-t-il pas à Laffitte, dernier grand flibustier de la zone Caraïbe ? Que dire de Long John Silver de Stevenson, sosie de « Jambe-en-Bois », bien réel celui-là ! D'où sortait l'inquiétante silhouette, de Petit Radet qui hante les pages de l'*Ancre de Miséricorde* ?

Ce qui est certain, c'est que les personnages de fiction ont rejoint dans la mémoire collective la cohorte des hommes de légende, qui de Khayr al Din à Surcouf ont signé pendant quatre siècles les pages brillantes, de l'histoire de la Marine.

Pourquoi la zone Caraïbe ?

Deux raisons majeures à ce choix des flibustiers.

- Première raison : C'est le lieu idéal pour intercepter les galions espagnols qui quittent les côtes du Venezuela et du Mexique, chargés d'or et d'argent.
- Deuxième raison : Le réseau d'îles constitue un formidable refuge pour les flottilles des flibustiers qui doivent pouvoir disparaître rapidement et se faire oublier des escadres de guerre toujours à l'affût.

Certaines îles comme celle de la Tortue est dotée d'un véritable système de défenses naturelles. Ceinturée de rochers, elle est inexpugnable.

Très tôt, les îles se spécialiseront. À la Jamaïque, les Anglais, à Cuba et à Saint-Domingue, les Français.

Les Espagnols, eux solidement implantés sur le continent, tenteront à maintes reprises de contrôler les îles qu'ils trouvent particulièrement mal fréquentées. Ils y parviendront souvent, mais jamais durablement.

En effet, les flibustiers ne leur laissent aucun répit tant sur mer que sur terre.

Aux plus beaux jours de la flibuste, ses plus grands capitaines sont capables de lever des flottes de plusieurs centaines de bâtiments et d'un millier d'hommes capables d'enlever des places fortes très bien défendues.

Dès 1543, trois cents flibustiers français s'emparent de Carthagène.

En 1553, les sept cents hommes de « Jambe-en-bois » enlèvent Palma.

Un an plus tard, le même, avec trois cents arquebusiers s'emparent de Santiago de Cuba tandis qu'en 1555, le capitaine Jacques de Sorre règle son compte à La Havane.

Ces villes seront prises, et reprises des dizaines de fois durant tout le XVII^e siècle.

En mer, les coups de main des flibustiers sont tout aussi dévastateurs. L'audace des flibustiers ainsi que leur courage au combat étaient sans limites.

Le butin qu'ils retirent de leurs courses est considérable et « dope » non seulement le commerce des Caraïbes mais tout le commerce atlantique.

À l'époque des lettres de marques, les flibustiers faisaient part à trois :

- un tiers pour le roi ou son représentant à la Tortue,
- un tiers pour l'armateur du bateau, et son entretien,
- un tiers pour l'équipage.

Plus tard quand ils partiront en course sans lettre de marque, les flibustiers devenus pirates feront part à deux :

- une moitié pour le bateau,
- une moitié pour l'équipage.

Devenus pirates, ils ne respecteront plus aucune des règles de conduite qui furent l'honneur de la flibuste.

Le temps des utopies

Le sang et la poudre, la saveur brûlante du rhum des tropiques, un drapeau noir claquant au vent... L'histoire de la piraterie est synonyme d'aventures épiques et romantiques. Qui n'a pas rêvé de se trouver, sur la dunette d'un navire forban chassant un lourd galion aux flancs gonflés de promesses d'or et d'épices ? Ripaillant et dépensant sans compter les pièces de huit sur une plage, bercé par le ressac de l'océan, ricanant de manière cruelle pendant que l'on dépèce un capitaine espagnol attaché au grand mât... Euh ? Non pas ça, bon ! Qu'en est-il de la vérité ?

Il faut tout d'abord pour être honnête, avouer que la piraterie telle que nous la concevons de manière traditionnelle n'a duré qu'un temps relativement court.

En 1492 Christophe Colomb découvrit l'Amérique. Ce Génois inculte croyait qu'il s'agissait des Indes, et faute de preuves fini par inventer n'importe quoi. Comme Colomb cassait les pieds à la cour d'Espagne avec ses revendications, on finit par le renvoyer en Espagne couvert de chaînes. Les souverains espagnols par contre ne se posent pas de questions métaphysiques et mettent la main sur un nombre croissant de terres dans le golfe du Mexique. Ces conquêtes faciles, et l'or qu'ils en retirent permettent à l'Espagne de financer en Europe un nombre croissant de guerres avec ses voisins. Inutile de dire que cela déplaît « souverainement » à l'ensemble des cours européennes, qui réagissent en contestant dès 1586 la présence espagnole à Hispaniola et dans toutes les Caraïbes ; la vieille Europe ne peut se battre sur deux fronts. Beaucoup de souverains de l'époque doutent de l'utilité de s'impliquer de manière forte dans cette région. Ils refusent pour la plupart de détacher leurs navires et leurs armées, ne pouvant affaiblir leur position en Europe. Ce sont donc des aventuriers de toutes les nations, que l'on voit se déverser dans les îles. Des membres de familles à la noblesse, certaine mais désargentée, des gibiers de potence, des filles de mauvaise vie, des réfugiés politiques, des protestants traqués. Toute la lie de la vieille Europe se retrouve ici. Beaucoup meurent lors du voyage ou emporté après leur arrivée par les fièvres. Mais les survivants trouvent dans ces îles, un espace de liberté jusque-là inconnu, propre à toutes les utopies.

Toutes les nations d'Europe et plus particulièrement l'Espagne, la France, l'Angleterre et la Hollande ont donc des colonies. Au gré des guerres en Europe, on distribue des lettres de marques. Les gouverneurs de l'époque sont à l'image des personnes qu'ils sont censés gouverner : des fripouilles hautes en couleurs envoyées là, par des monarques désirant se débarrasser d'eux. Il est donc aisé de se voir délivrer des lettres de marques... Blanc-seing permettant d'attaquer un navire ennemi et de le piller en toute impunité. Et si

on a la vue qui baisse, et que l'on se trompe de pavillon ou que sa mémoire flanche et que l'on ne se souvient plus de la date de validité de sa lettre et bien il suffit de s'arranger avec cette fripouille de gouverneur...

Mais déjà, les temps héroïques tendent à leur fin. Les boucaniers, ces fils de la fumée, sont repoussés dans de minuscules îles dont on connaît les noms : La Tortue, Providence, Saint-Domingue... Les États européens se sont rendus compte du formidable potentiel de ces terres nouvelles : l'or, le sucre, les épices, que l'on tire de ces terres servent à financer les guerres des États européens.

En 1700 se produit un événement qui changea du tout au tout l'équilibre des forces dans les Caraïbes. Le roi d'Espagne Charles II meurt sans descendant. C'est Philippe un Bourbon qui monte sur le trône. Ce dernier n'est autre que le petit-fils de Louis XIV. Pour la première fois depuis longtemps l'Espagne et la France sont alliées. La France tolérait jusque-là les pirates sur son île de Saint-Domingue. Ceux-ci y trouvaient une base arrière accueillante pour radoubler leurs navires, vendre leurs prises et dépenser leur butin. Dès 1700 on les chassa de cet endroit.

Certains se réfugièrent, sur l'île de la Providence et d'autres comme Avery, partent explorer d'autres côtes et d'autres océans. Leurs nouveaux terrains de chasse sont la côte africaine, l'océan Indien et le Pacifique.

Mais c'est le crépuscule de la piraterie dans les Caraïbes. En 1717 le roi d'Angleterre envoya une flotte de guerre (commandée par Wood Roger) sur la Providence. Ses voisins français, espagnols et hollandais applaudissent. Les pirates qui n'ont pas réussi à s'enfuir sont sommés de se soumettre ou d'être pendus. Plusieurs centaines de flibustiers sont ainsi pendus. Les survivants s'échappèrent le plus souvent vers l'Afrique. Les Caraïbes ne connaîtront désormais que quelques actes de piraterie. La période des « anges noirs de l'utopie » est définitivement tournée dans cette région : la place est maintenant aux bureaucrates et aux administrateurs.

Les survivants se réfugièrent dans l'océan Indien où ils feront encore trembler pendant 15 ans les États européens. La plus grande crainte des rois d'occident est alors que ces rebelles parviennent à constituer là-bas une nation structurée. L'on connaît le nom de ces terribles forbans : La Buse, Taylor, Bowen, White, England... Mais ici aussi la civilisation les rejoint. Pourchassés, pendus, recherchés, sans refuge, ils disparaissent tous les uns après les autres. Les plus malins se retirent avec leur fortune. Les plus malchanceux sont pendus... L'histoire est dite, la nuit est là. Tombe l'obscurité sur l'histoire des « anges noirs de l'utopie ».

Pirates des Caraïbes...

Deux mots qui font rêver, qui se complètent, chacun apportant à l'autre sa part d'imaginaire. À la vision des îles paradisiaques se juxtapose celle des noirs vaisseaux des pirates des Caraïbes, sur fond d'esclavage, d'abordages et

de pillages, sous un soleil implacable, ou dans la tourmente de cyclones effrayants.

C'est bien d'un voyage en enfer qu'il s'agit, au cœur des plus belles îles du monde. Les pirates des Caraïbes, environ 5000 entre 1716 et 1730, n'avaient en face d'eux que les 13 000 hommes de la Navy pour les traquer sur toutes les mers du globe où ils sévissaient.

Cela illustre bien, le sentiment de puissance qui habitait les pirates des Caraïbes. Cette contre-société en formation, basée sur la transgression de la règle sociale inhumaine avait saisi la nécessité de s'auto réguler. D'où l'abondance d'éléments régulateurs qui régissaient la vie quotidienne des pirates des Caraïbes.

Le sentiment de mener une guerre juste face à l'injustice, et à la cruauté des lois en général et de celles de la navigation en particulier entraîna chez les pirates des Caraïbes une forte cohésion et une conscience de groupe sans égale à l'époque. On a fort justement souligné, que la répartition de l'or gagné par le fer et le feu des pirates des Caraïbes atteignit des niveaux de justesse et d'équité qu'on serait bien en peine d'atteindre, même aujourd'hui.

Des hommes sanguinaires et brutes, certes, mais régis par une organisation sociale égalitaire comprise dans les règles propres à chaque navire et révisée à chaque expédition.

Un capitaine élu et révocable, un contre-pouvoir en la personne du quartier-maître, pas de privilèges ni de cabine particulière pour le capitaine dont la table était ouverte à tous, voilà qui avait de quoi faire rêver l'apprenti pirate des Caraïbes, et qui explique pourquoi tant d'équipages, et même de capitaines se joignirent à leurs vainqueurs.

C'est l'histoire de ces pirates des Caraïbes, rebelles et libres comme le vent qui poussaient leurs vaisseaux vers leurs terrains de chasse sous toutes les latitudes, par tous les temps, se riant des risques encourus et flirtant sans cesse avec la mort, au mépris de tout danger, qui va aujourd'hui revivre pour vous.

Attention ! Le pouvoir de séduction de cette aventure humaine sans précédent n'est pas éteint ! Vous voilà prévenus.

Une aventure humaine

Caraïbes : C'est la papauté qui va être responsable de tous les désordres de cette région. En mai 1493, le pape Alexandre VI met le feu aux poudres. Espagnol lui-même, il accède à la demande du roi d'Espagne Ferdinand et édicte une bulle qui ne fait rien de moins que de partager les terres récemment découvertes entre l'Espagne et le Portugal ! Il trace une ligne à cent lieues à l'ouest des Açores : tout ce qui est à l'ouest appartient à l'Espagne, et à l'est au Portugal. Caraïbes et Nouveau Monde seront Espagnols !

Un an plus tard, un peu gêné, le roi demande lui-même au pape de repousser la ligne de 370 lieues à l'ouest. Cela entérine le contrôle du Brésil

par les Portugais. Caraïbes et Nouveau Monde restent interdits aux autres Européens. C'est le traité de Torquesillas (6).

L'or en quantité ne sera découvert qu'après la conquête du Mexique et du Pérou. Les appétits européens vont s'aiguïser. L'or circule en mer. Le décor est planté. Les Caraïbes prennent une importance stratégique. La piraterie se répand comme une traînée de poudre.

En 1517, la Réforme (les protestants) touche tous les pays européens et affaiblit la position du pape. La France la première envoie ses corsaires, munis de « lettres de marque », dès la guerre déclarée avec l'Espagne, attaquer ses navires de retour des Caraïbes.

En 1523, c'est la révélation ! Jean Fleury s'empara au large des côtes espagnoles de trois caravelles de retour des Caraïbes. Il s'empara de tout l'or et les richesses arrachées par Cortès à l'empereur aztèque Monteczuma ! Tombe aussi dans son escarcelle un autre trésor, les cartes marines des pilotes espagnols ! Dans les Caraïbes, les routes suivies par les galions n'ont plus de secrets pour les Français !

Caraïbes, c'est le passage obligé des lourds convois de galions chargés d'or, d'argent, de pierres précieuses et d'étoffes de prix. Deux fois l'an, ils quittent les Amériques à destination de Séville.

Caraïbes, l'ultime étape où ils se ravitaillèrent avant d'entreprendre la grande aventure, la traversée de l'Atlantique. Plus de deux mois, livrés aux caprices des vents, des courants... et des convoitises !

Les Espagnols, trop peu nombreux pour occuper un tel empire, vont s'enfermer dans des villes coffres-forts comme Vera Cruz, Porto Bello, Carthagène, Maracaïbo en Amérique continentale. Dans les Caraïbes, c'est par Cuba qu'ils font transiter leurs richesses.

Jean Ambot, de Dieppe arraisonne 9 galions chargés d'argent dans la mer des Caraïbes, au large des Bahamas. Furieux de ces désastres, les Espagnols vont réagir en créant un système de convois pour protéger la flotte du trésor. Inédit dans l'histoire de la navigation ! En 1527, toujours dans les Caraïbes, Fleury s'attaque à un galion trop puissant pour lui. Fait prisonnier, il sera pendu sur ordre du roi d'Espagne la même année.

Une sauvagerie sans précédent

Pirates : Cette guerre des « particuliers », plus pirates que corsaires, se poursuit avec son lot de représailles plus sauvages les unes que les autres : étranglements avec des garrots cloutés, noyade avant d'être mis à fond de cale du bateau, puis coulés à coup de canon pour les marins du *Petit Dieppoïis*, nez tranché à l'équipage d'un galion espagnol pour leur faire « éternuer l'or », et bien d'autres sévices.

En 1544, 300 pirates, sur informations d'un déserteur espagnol, s'infiltrèrent dans la cité de Carthagène. Les pirates saccagent la ville, la rasent, s'em-

parent d'un fabuleux butin, et la quittent non sans avoir massacré tout le monde sur leur passage !

Porto Rico avait subi le même sort trois ans auparavant. Les pirates ne chômaient donc pas. Bien plus cruels en ces temps où leur soif de richesses s'abritait derrière des monarchies, que lorsqu'ils en vinrent à ne représenter qu'eux-mêmes, comme nous le verrons plus loin. Donc, si nos pirates avaient du pain sur la planche, les Espagnols ne restaient pas insensibles, convoyeurs de fonds qu'ils étaient, à l'éventualité d'un petit coup de ponce à leur budget personnel :

Pirates ? Non, fraudeurs cela suffisait amplement, tel ce capitaine de galion qui avait fait fondre une ancre en or, puis peindre en noir, pour tromper la vigilance des pirates et, tant qu'à faire, des contrôleurs espagnols !

Pirates, ces capitaines doublement malchanceux, dont les galions échoués se révélèrent transporter trois fois plus d'or que prévu ? Bien sûr, les châtiments étaient draconiens, mais, à ce petit jeu de « la fortune ou la mort », les joueurs et les gagnants étaient nombreux.

En 1544, la paix fut signée avec l'Espagne, ce qui ne perturba point l'activité des pirates pour autant. D'ailleurs les deux royaumes eurent l'indécatesse de se redéclarer la guerre en 1552, ce qui rejoua bon nombre de monde, et surtout un certain François Leclerc, corsaire pour l'État civil, mais plus connu chez les pirates comme « jambe-de-bois ».

Il quitta Le Havre en 1553 avec trois navires. D'autres bateaux pirates le rejoignent. Il s'empara de deux galions au large des Canaries puis cingle vers Hispaniola (la moderne Haïti) où il effectua de nombreux raids, avant de s'attaquer à la ville de Santiago de Cuba. Un an plus tard, pour compléter ces raids, ses pirates, sous les ordres du lieutenant Jacques de Sort, s'emparèrent de La Havane qu'ils mirent à feu et à sang.

À cette même période, Vincent Bocquet, de Dieppe – cité décidément peu profitable aux Espagnols – prend en chasse un convoi espagnol de quatorze navires ! Avec les pirates qui l'accompagnent, ils s'en prennent aux traînards, et en capturent six dont deux chargés d'or, de bijoux, et de perles. Son succès fut couronné de mérite et suscita de nombreuses vocations : les pirates se multiplièrent.

L'expérience française

Le pirate français, on le voit jouissait donc à cette époque d'une impunité quasi totale dans les îles. D'autant plus qu'il savait pouvoir compter sur une base arrière pirate de première importance, établie grâce à l'amiral de Coligny, par des Huguenots en Floride à Fort Caroline.

Aventuriers, exilés, déserteurs, persécutés, agitateurs, leur profil tenait bien plus du pirate que de celui du brave colon. Ce qui leur assurait sinon une durée, du moins une qualité de vie bien supérieure ! L'Espagne se devait de

réagir à cet affront. Un pirate hérétique de surcroît la ridiculisait et la dévalisait. Elle sortit son joker : l'amiral Pedro de Menedez de Avila.

Déjà familiarisé avec le Nouveau Monde, lui et son frère possédant plusieurs navires engagés dans le commerce outre-atlantique, nommé en 1562 amiral d'une flotte au trésor, il reçoit comme instructions de la ramener bien sûr, mais aussi de régler son compte à tout pirate croisé sur son chemin. Pirate dans l'âme, sans doute, il fut arrêté à son retour pour escroquerie : quelques uns de ses propres navires s'étaient glissés dans le convoi !

Jugé et condamné, l'amende royale fut particulièrement lourde, et pour couronner le tout (sans jeu de mots !) son frère en profita pour perdre en mer leurs bateaux au large d'Hispaniola. Plus ou moins ruiné, il accueillit avec joie l'offre du roi d'Espagne, peu rancunier et ayant besoin de son expérience, pour aller tailler en pièces le pirate français qui le ridiculisait en Floride, et d'y établir une colonie fortifiée pour enrayer la vocation de pirate dans ces contrées.

En juin 1565, à la tête de 30 vaisseaux et de 2000 hommes, marins et soldats confondus (plus 600 colons pour faire bonne mesure), il quitte Cadix pour bouter le pirate hors de Floride, et prendre sa place. L'homme propose, la nature dispose, et cette dernière justement peu disposée à son égard, réduisit, par ouragan interposé, sa flotte à 5 vaisseaux et 600 hommes.

Il continua pourtant sa route, et arriva en vue de «Fort Caroline la Pirate», en septembre. Trop faible pour attaquer, il s'établit plus loin dans un port naturel abrité et fonda une colonie qu'il baptisa Sainte Augustine. De là, il envoya ses navires au sud, juste pour voir le pirate se mettre à leur poursuite.

Installé à Sainte Augustine, avec seulement 100 hommes, il attaqua Fort Caroline dépourvu de ses défenseurs par l'intérieur des terres et s'en empara et massacra la population. Ayant appris que la «flotte pirate française» avait elle aussi fait naufrage, il se rua sur les lieux et massacra allégrement les 200 naufragés survivants. Pour parfaire sa victoire, il captura deux semaines un dernier groupe de pirates survivants avec son chef Jean de Ribault, qui sera aussitôt exécutés. Délicat malgré les apparences, il inscrira sur leurs tombes qu'il ne les avait pas massacrés en tant que Français mais en tant qu'hérétiques !

Menedez a rempli sa mission. Le pirate français installé au Nouveau Monde n'est plus qu'un souvenir. L'Espagne croît pouvoir souffler, à l'abri de ses convois escortés et de ses villes fortifiées, mais un pirate peu en cachet un autre ! Le pirate anglais va maintenant entrer dans le clan, avec un appétit féroce !

John Hawkins fut l'un des premiers pirates anglais à faire parler de lui. Homme fort éclectique, il fut tour à tour, marchand d'esclaves, pirate, trésorier de la Navy, et héros national ! Né en 1532, il fait le commerce d'esclaves vers 1560 quand le pirate qui sommeillait en lui s'éveille. S'emparer des esclaves des autres lui semble une idée à suivre. Deux navires négriers portu-

gais au large de l'Afrique en font les frais. En 1564 il récidive avec la reine comme commanditaire, qui va jusqu'à lui fournir un navire de guerre, le « Jésus de Lubeck ». Il s'en va vendre sa cargaison humaine au nez et à la barbe des Espagnols qui n'apprécient guère.

Une autre expédition tourne mal ; sa flotte échappe de justesse à un traquenard espagnol, deux vaisseaux pirates sur cinq parviennent à s'enfuir. Le sien et celui de son jeune cousin, Francis Drake. Ce dernier n'oubliera pas la leçon. Pirate un jour, pirate toujours !

Touché par le démon de minuit, cet homme comblé d'honneurs mourra comme un vrai pirate, en 1595, avec Drake en mer, en baie de San Juan à Puerto-Rico. À 63 ans, il avait décidé de reprendre du service.

Son estimé neveu ne lui survivra qu'un an, emporté par les fièvres. Drake aura eu le temps d'être surnommé « le dragon » par les Espagnols, de s'attaquer aux convois de mules chargées de l'or du Pérou et, entre autres exploits d'être le pirate à s'être emparé du plus gigantesque butin, de mémoire de pirate, et d'Espagnol : 100 000 millions de livres (cours actuel !) en une seule prise, le galion *Cacafuegos* en 1579.

À son retour, en 1581, la Reine émue plus que de coutume, fera le pirate chevalier ! Le *xvi^e* siècle se termine et les Hollandais viennent se mêler de la partie ! Désormais pirate aura deux synonymes : « boucaniers et flibustiers » (du hollandais *vrijbuiten* : libre faiseur de butin).

Une nouvelle page se tourne, et le pirate va de nouveau changer de visage.

Antilles, boucaniers et flibustiers

Les Antilles en ce début de *xvii^e* siècle présentent l'aspect, pour la plupart, d'îles vides. Les Espagnols ont décimé la quasi-totalité des Indiens qui peuplaient les Antilles, trop peu nombreux pour toutes les occuper militairement, elles restent à l'abandon.

Aux Antilles le bétail prolifère en liberté sur de nombreuses îles. Bétail et gibiers attisent les appétits. En Europe la guerre de Trente Ans amène aux Antilles, son lot de réfugiés et d'expatriés. Des colons chassés par les Espagnols des îles des Antilles où ils avaient tenté de s'établir.

L'île d'Hispaniola, constituait leur principal point de regroupement aux Antilles. Utilisant la technique des Indiens des Antilles : le boucan, pour fumer la viande, cuite sur des claies de bois vert, ils devinrent les « boucaniers ». Français à l'origine, ces chasseurs habillés de peaux de bêtes et à l'aspect terrifiant, armés de sabres et de mousquets, pourchassés dans toutes les Antilles par les Espagnols qu'ils haïssent à juste titre, vont bientôt s'intéresser à des proies plus maritimes que terrestres : les galions chargés d'or quittant les Antilles à destination de l'Europe.

Les gouverneurs des colonies des Antilles, peu et mal soutenus par leurs lointaines métropoles, vont largement accorder des lettres de course aux

navires qui cinglent dans leurs eaux, moyennant dix pour cent de leur butin, et de ne s'attaquer qu'aux Espagnols.

Aux Antilles, vers 1640, la liaison de ces « pirates assermentés » et des boucaniers qui harcèlent les galions, à bord d'embarcations ultra-légères, va faire naître une nouvelle classe d'hommes libres car se proclamant tels : les flibustiers.

C'est sur l'île de la Tortue, au large d'Hispaniola que les Antilles vont voir naître une organisation sociale sans équivalente au monde, la Confrérie des *Frères de la Côte*. Dès 1620 les boucaniers qui s'y étaient installés virent leur nombre augmenter, rejoints par ceux que les Espagnols refoulèrent d'Hispaniola.

Cette île des Antilles semblait avoir été créée pour eux : 25 km de long, des montagnes tombant à pic dans la mer au nord, une baie abritée et facile à défendre au sud et de surcroît passage obligé des galions en provenance de La Havane. L'arrivée de d'Esnambuc, gouverneur français chassé de la colonie française de l'île de Christophe, qui la fortifia et accueillit les flibustiers, en fit leur principale base des Antilles, entre 1630 et 1680.

Les *Frères de la Côte*, ne reconnaissant que leurs propres lois destinées à protéger leur liberté individuelle, cimentèrent cette conscience de n'appartenir qu'à eux-mêmes et en firent une force qui leur permit de contrôler les Antilles. Un conseil de « sages » qui était constitué des plus expérimentés statuait au cas par cas.

Il n'y aura pas de préjugé, ni de race, ni de nation, ni de religion, ni de propriété individuelle de terre, pas d'obligation de participer à une expédition en mer des Antilles contre son gré. Vous quittiez la confrérie à votre guise. Seules les femmes blanches étaient exclues, pour éviter l'affrontement généralisé !

La vie au jour le jour était la règle, et l'argent des prises était allégrement dilapidé, jusqu'à la prochaine expédition ! Pas de trésors enterrés à cette période, mais des caisses communes où puiser en cas de besoin.

Il nous faut maintenant évoquer d'autres acteurs de la grande saga des Antilles : Les Hollandais. Navigateurs émérites, ils se livraient à la contrebande des armes et du tabac dans les Antilles s'attirant ainsi les foudres de l'Espagne : Capitaines pendus, matelots aux galères, et autres petites délicatesses. Entre 1623 et 1638, environ 500 bateaux espagnols et portugais tombèrent entre leurs mains !

Antilles 1635, Santiago de Cuba : Une importante délégation de moines franciscains débarque, à l'invitation des autorités espagnoles et pille allégrement la ville ! Pie de Palo, capitaine hollandais surnommé « el pirata », venait une fois encore de justifier son surnom ! Il avait établi ses quartiers sur l'île à Vache, au sud de Cuba.

En 1655, les Anglais marquent un point important. Ils chassent les Espagnols de la Jamaïque, dotée d'un port naturel profond, et protégé par une péninsule, ils le fortifient et le nomment Port-Royal. Pour parer à la menace

espagnole, le gouverneur fait appel aux flibustiers et boucaniers, et la ville devient vite la « Tortue Anglaise », excellente pour vendre les produits des butins raflés dans les Antilles, et bien placée sur la route des galions !

Les Caraïbes possèdent donc, en cette seconde moitié du XVII^e siècle, deux bases importantes de flibustiers, la Tortue et Port-Royal. L'Espagne a créé les *Armadillas*, escadres plus légères pour protéger leurs convois, qui ne naviguent plus qu'armées, dans ces Caraïbes où le danger les guette.

Le décor est en place. Sur la scène des Caraïbes peuvent maintenant faire leur entrée des hommes hors du commun, personnalités flamboyantes par leur aura et leurs excès. De plus en plus souvent, c'est à terre dans des îles des Caraïbes comme Cuba, ou dans les villes fortifiées des Amériques, qu'il va falloir chercher l'or.

Les flibustiers et boucaniers des Caraïbes vont se regrouper par centaines. L'heure des grands chefs de guerre et meneurs d'hommes a sonné. En 1668 Henry Morgan avec 500 hommes prend Porto Bello en deux jours. Contrôlant la ville, ils torturent les notables pour s'emparer de leurs richesses personnelles et Morgan rejoint Port-Royal avec 250 000 pesos et un impressionnant butin. Les Caraïbes le reçoivent en héros.

Jean L'Olonnais en 1667, avec 8 navires et 400 hommes quitta les Caraïbes à destination des côtes du Venezuela et pour objectif Maracaibo. Après s'être emparé du fort voyant que les habitants se sont réfugiés à San Antonio de Gibraltar, de l'autre côté du lagon, il mène plusieurs assauts sanglants pour s'en saisir. Il perd 100 hommes, les Espagnols 400, dont le gouverneur, Guerrero de Sandovál.

Craint dans toutes les Caraïbes pour sa cruauté envers les Espagnols, L'Olonnais incendie la ville après pillage, et rejoint la Tortue. Après déduction des 10% du gouverneur, chaque flibustier reçoit 200 pièces de huit, soit 4 fois le gain annuel d'un boucanier dans les Caraïbes !

Malgré tous ses déboires aux Caraïbes, l'Espagne est alors la nation la plus riche du monde ! La pièce de huit est en argent. Unité de base de la comptabilité espagnole, on la symbolise par un P et un 8 entrelacés qui, à force d'abréviations, deviendra un S Barré de 2 traits verticaux. Cela ne vous rappelle rien ?

En 1683, De Grammont quitta Saint-Dominique (Haïti de nos jours), et après avoir accosté avec 200 flibustiers, suite à une longue marche nocturne à l'intérieur des terres, attaqua Vera Cruz au lever du jour avec pour compagnon Laurens De Graaf, boucanier hollandais. Ils quittèrent la ville après l'avoir pillé en emmenant 4 000 prisonniers, et deux-cents mille écus de rançon, et rejoigna les Caraïbes sans entraves bien que la France et l'Espagne avaient déjà proclamer la paix.

Dans les Caraïbes, il était évident que les monarchies européennes encourageaient, soutenaient, et d'une certaine manière contrôlaient les flibustiers. Ce qui fut le seul moyen d'exercer leur pouvoir dans les lointaines Caraïbes, de financer leurs colonies, et leur cassette personnelle !

En 1670, par le traité de Madrid, l'Espagne et l'Angleterre légitiment leurs possessions respectives dans les Caraïbes, et décident d'un commun accord de mettre fin à la piraterie dans leurs territoires respectifs. Il est temps de faire le ménage, l'épreuve de force a vécu, les choses sérieuses commencent, on va parler business entre gens civilisés, les mercenaires des temps héroïques font désordre, d'autant plus que l'Angleterre sent le contrôle de ces hommes sur les mers et les îles des Caraïbes lui échapper.

Les Anglais sont expéditifs une fois leur décision prise (trait de caractère qu'ils retrouveront plus tard dans leur colonie américaine !). Un gouverneur remplace l'autre, on pend, on expulse, pour finir on vote une loi. Dans les Caraïbes anglaises l'ordre doit régner.

La France fera une dernière fois, appel à ses flibustiers des Caraïbes en 1689. Tentant, comme un gangster chevronné sur le retour, un dernier gros coup avant de s'offrir une virginité de bon ton : ce sera le sac de Carthagène.

En 1689, la France avait le vent en poupe. La guerre dite de «La ligue d'Augsberg» s'orientait vers une victoire française aux dépens des Anglais des Hollandais et des Espagnols. La victoire étant acquise, il fallait vite marquer un point qu'aucun traité de paix n'égalerait jamais, et les pirates des Caraïbes étaient une pièce maîtresse, bien qu'encombrante dans un scénario que les plus retors et sournois pirates n'auraient pas renié.

En mars 1689, un amiral français, le baron De Pointis arriva dans les Caraïbes avec dix vaisseaux de guerre. Les boucaniers eux en possèdent sept. Le gouverneur de Saint-Dominique lui aussi possède les siens. Un total de 30 navires et 6500 hommes, soldats français et artillerie compris, pour une opération de capitaine d'industrie, avec des investisseurs privés, parrainée par l'état et la Majesté le roi ! À la fin du mois, l'expédition quitte les eaux des Caraïbes, pour arriver en vue de Carthagène le 13 avril. La ville était bien fortifiée, mais la garnison insuffisante, et les fortifications peu propices à se couvrir mutuellement. Après que la flotte française eut pris place grâce à un tir, ce qui renforça sa position dans les forts qui gardaient l'entrée de la baie, ils disposèrent leurs pièces d'artillerie à terre et commencèrent à bombarder les remparts. Le 30 nous assisterons à une série d'événements : une brèche fut faite, une attaque des boucaniers, et des hommes du gouverneur seront repoussés.

Carthagène capitula le 6 mai. Les Français y entrèrent, et imposèrent aux boucaniers et aux hommes du gouverneur que seule la moitié des richesses de la ville serait prise ! Fureur des boucaniers, qui ne fit que croître quand leur part attribuée fut jugée ridicule !

Nos hommes des Caraïbes, pour qui le partage du butin était toujours réglé et scrupuleusement respecté consolidant ainsi la solidarité, était indispensable pour leur courage au combat, qui devient alors de la bravoure. Bafoués, ils réagirent. Le 29 mai, la flotte française levait l'ancre. Le 1^{er} juin, les boucaniers étaient de retour à Carthagène. Emprisonnant et torturant les habitants, ils pillèrent tout sur leur passage et rentrèrent aux Caraïbes.

On aurait pu en rester là. Mais l'histoire, facétieuse, aime les symboles. La flotte française fut attaquée par des navires anglais. Elle réussit à s'enfuir, mais les boucaniers eurent moins de chance. Plusieurs de leurs navires furent pris, et la plus grande partie de leur butin perdu.

De Pointis rentra en France avec un fabuleux butin. Le roi dédommagea les boucaniers, mais il fut avec l'amiral et les investisseurs, le principal bénéficiaire de toute l'affaire.

Un Nouveau Monde était en train de naître. Un monde qui se sentait assez fort pour étendre sa loi à tout l'univers. Un monde dans lequel des hommes libres et n'obéissant qu'à leurs propres lois n'avaient plus leur place. Ceux qui refuseraient de se soumettre allaient se voir impitoyablement exterminer. Leur réaction se devait donc, elle aussi, d'être impitoyable :

Les pirates des Caraïbes, seuls contre un monde, allaient faire de leur solitude une arme redoutable. Libre enfin de toute entrave, la grande dérive de leurs noirs vaisseaux allait hanter bien des cauchemars, mais aussi alimenter les rêves les plus fous.

Une piraterie européenne

Longtemps avant l'arrivée des Européens en Amérique, une forme de piraterie existait dans la mer des Antilles. Les Caraïbes, ces farouches guerriers qui occupèrent progressivement les petites îles de la partie orientale de cette mer, à laquelle ils donnèrent aussi leur nom, se lançaient alors à bord de leurs grandes pirogues pour aller piller leurs voisins, les Arawak, habitants plus pacifiques des Grandes et des Petites Antilles. Avec la conquête de l'Amérique par les Espagnols, cette piraterie primitive, qui consistait surtout pour ceux qui la pratiquaient à s'approvisionner en esclaves, se trouva éclipsée par une autre mieux organisée et dont les objectifs en différaient largement. Les Français d'abord, puis les Anglais et enfin les Néerlandais, tous exclus de l'exploitation des richesses du Nouveau Monde par l'Espagne, entreprirent de tirer profit de celles-ci par la force. Cette piraterie, tantôt cautionnée tantôt tolérée par les princes rivaux du roi d'Espagne, souvent aussi associée à la contrebande, fit son apparition dans la mer des Antilles environ une trentaine d'années après le premier voyage de Christophe Colomb. Mais, pendant un siècle, cette piraterie demeura européenne, dans la mesure où ces aventuriers qui mettaient à mal la navigation et les colonies espagnoles en Amérique devaient retourner dans les ports de France, d'Angleterre et des Pays-Bas pour liquider leurs prises et réarmer leurs navires. Elle commença à devenir américaine au moment où des colonies françaises, anglaises et néerlandaises se formèrent dans les Petites Antilles, là-même où vivaient les farouches Indiens Caraïbes, que ces nouveaux arrivants finirent d'ailleurs par supplanter.

De ces colonies des Petites Antilles, les aventuriers essaimèrent sur les côtes de la partie occidentale de l'île Hispaniola, dite aussi Saint-Domingue, partie abandonnée dans les premières années du XVII^e siècle par les Espagnols justement pour tenter de mettre fin à la contrebande entre les populations

locales et les marins étrangers. Certains d'entre eux se mirent à chasser le bétail sauvage, le porc pour sa viande et le bœuf pour son cuir de grande valeur, dont ils ravitaillaient les navires corsaires ou contrebandiers venant faire escale à Saint-Domingue. Ces hommes devinrent les boucaniers, lesquels furent à l'origine de la colonie française de Saint-Domingue (aujourd'hui Haïti). Celle-ci commença bien modestement avec l'établissement de la petite île de la Tortue, à l'extrémité nord-ouest de l'île Hispaniola. La Tortue servit ainsi de port de relâche à ceux des aventuriers français qui continuaient à courir les mers. Ceux-là prirent le nom de flibustiers, déformation d'un mot signifiant littéralement « libres faiseurs de butin » ou plus crûment « pillards », nom que leur donnèrent dans les années 1630 les corsaires néerlandais (*vrijbuiten*) et les contrebandiers anglais (*freebooter*), que ces aventuriers français côtoyaient alors dans leurs courses aux îles de l'Amérique.

L'histoire de ces hommes, ces flibustiers, ces corsaires et pirates de l'Amérique a marqué le XVII^e siècle. Cette histoire est centrée sur la période qui va de la signature des traités de Westphalie (1648) qui mit fin à la guerre de Trente Ans jusqu'à la veille de la guerre de la ligue d'Augsbourg (1688), avec laquelle commença un conflit presque centenaire entre la France et l'Angleterre. C'est l'âge d'or de la piraterie dans la mer des Antilles. Il est caractérisé par des attaques, tant par mer que par terre, contre les navires et les possessions espagnoles, en Amérique par des bandes plus ou moins nombreuses d'aventuriers de toutes nations, à partir des colonies naissantes de la France et de l'Angleterre dans les Grandes et Petites Antilles, surtout l'île de Saint-Domingue, dont la partie occidentale fut occupée progressivement par les Français, et celle de la Jamaïque, qui fut conquise sur les Espagnols par les Anglais.

La conquête d'un Nouveau Monde (1492-1523)

À l'origine de la flibuste, il y eut le commerce, la volonté des nations européennes de trouver une nouvelle voie à destination des Indes et de ses richesses : or, soie, épices et pierres précieuses. Déjà, dans les premières décennies du XV^e siècle, le Portugal, sous l'impulsion du prince Enrique, l'un des fils du roi, avait entrepris l'exploration des côtes occidentales de l'Afrique (amenant ainsi la fondation de colonies aux Açores et à Madère) et probablement aussi du Brésil. Vers le même temps, les Espagnols avaient, quant à eux, occupé puis colonisé les îles Canaries. Le passage vers les Indes, par le cap de Bonne-Espérance, à l'extrémité sud du continent africain n'allait être emprunté pour la première fois, par des Européens, qu'à la toute fin du siècle, vers le même moment où un navigateur d'origine génoise, autrefois au service du Portugal et à présent à celui de la Castille (l'un des deux royaumes formant alors l'Espagne), venait de « découvrir une nouvelle route vers les Indes » en traversant l'Atlantique.

Cristóbal Colón (le fameux Christophe Colomb) avait pourtant dû passer des années en démarches auprès de la reine Isabel de Castille et de son époux

Fernando (futur roi d'Aragon) pour obtenir le soutien de la première. Enfin, le 3 août 1492, il sortit du port de Palos avec à peine une centaine d'hommes répartis sur trois petits vaisseaux. Après une escale aux îles Canaries, il traversa l'Atlantique et, le 12 octobre de la même année, il abordait à l'une des îles Lucayes (les Bahamas). Il y rencontra ses premiers « Indiens », en fait des Arawak, l'un des deux groupes indigènes des Antilles. Au cours de ce premier voyage aux « Indes », il visita aussi deux des Grandes Antilles : Cuba (qu'il prit pour le Japon) et, surtout, Haïti qu'il rebaptisa Hispaniola. À la côte nord de la seconde de ces îles, il fit ériger un petit fort nommé *La Navidad*, où il laissa quelques-uns de ses hommes avant de rentrer en Espagne.

En septembre 1493, environ six mois après son retour, Colón repartait pour les « Indes », cette fois à la tête d'une flotte de dix-sept bâtiments, avec non seulement des marins mais aussi des colons, plutôt des aventuriers âpres au gain. En novembre, il découvrait les Petites Antilles. Celles-ci, pour la plupart et à la différence des grandes îles du même nom, étaient peuplées par de farouches guerriers, les Caraïbes, dont les mœurs anthropophages horrifieront bientôt les Espagnols. L'année précédente, les Arawak d'Hispaniola avaient d'ailleurs informé Colón de la férocité des Caraïbes, lesquels, sur leurs grandes pirogues de guerre, avaient coutume de lancer des expéditions de pillage contre les populations indiennes plus paisibles des autres îles de la mer qui portaient leur nom. Pressé par ses hommes qui redoutaient de rencontrer pareils sauvages, Colón abrégea son exploration des Petites-Antilles et gagna la côte nord d'Hispaniola. Il découvrit que le fort Navidad avait été détruit et toute la garnison massacrée par les Arawak ! Ces derniers, bien qu'étant plus d'un million dans toute l'île, n'étaient cependant pas de taille à lutter contre les Espagnols.

À l'est des ruines de La Navidad, toujours sur la côte nord de l'île, Colón fonda une colonie qu'il baptisa Isabel en l'honneur de sa protectrice, la reine de Castille. Dès le départ, les colons espagnols dépendirent des Arawak pour leur subsistance : manioc, patate douce, maïs et autres vivres que les seconds cultivaient dans les grandes plaines de l'île. Rapidement aussi, ils se comportèrent en grands seigneurs, traitant les Indiens avec rudesse et mépris. Ainsi lorsqu'ils occupèrent l'une des plaines les plus fertiles de l'île, la population indienne qui y vivait se révolta et refusa alors de cultiver la terre pour nourrir les Espagnols. Mais cette arme se retourna contre les Arawak eux-mêmes : la faim en tua 50 000 en l'espace d'un an. Ainsi, en 1495, l'année suivant cet incident, Colón mata facilement les Indiens, affaiblis par la famine. Celle-ci devint presque endémique notamment par l'imposition d'un tribut payable en or aux populations indigènes vivant dans les zones aurifères de l'île, qui, à l'époque, était riche en métal jaune.

En dépit de ces problèmes internes, Colón n'en fit pas moins une croisière d'exploration vers les îles voisines, longeant ainsi la côte sud de Cuba et découvrant la Jamaïque, puis en avril 1496, il regagna l'Espagne. En mai 1498, il entreprenait un troisième voyage vers ses « Indes » au cours duquel il reconnut l'île de Trinidad et les côtes du Venezuela avant de rallier Isabel.

Vivement critiqué en Espagne pour son administration à Hispaniola, Colón y vit débarquer en 1500 un haut fonctionnaire royal, Francisco de Bobadilla, lequel releva le découvreur de ses fonctions et le renvoya en Espagne. À cette destitution s'ajoutèrent quelques années plus tard, une autre déconvenue. Amerigo Vespucci, un autre navigateur, lui aussi d'origine italienne, passé du service de l'Espagne à celui du Portugal, démontra (1504) que Colón n'avait pas atteint les Indes ni quelque partie de la Chine comme celui-ci continuait à le croire, mais bien un Nouveau Monde. Ainsi apparut le nom d'« Indes occidentales » pour distinguer ces nouvelles terres des « Indes orientales » (les Indes véritables), et un peu plus tard elles furent même nommées « Amériques » d'après le prénom de Vespucci. En dépit de sa disgrâce, Colón obtint la permission de faire un quatrième et ultime voyage d'exploration (1502-1504), au cours duquel il visita les côtes du Panama, du Costa Rica et des Honduras. Il ne put toutefois recouvrer son poste de vice-roi des Indes à Hispaniola, où peu de gens, à la vérité, souhaitait son retour.

Le différend entre les colons espagnols et leur ancien gouverneur avait porté essentiellement sur les Indiens, que les premiers voulaient littéralement asservir à leur propre profit. En 1497, Colón avait dû leur céder et instaurer un système d'exploitation privé des Indiens, l'*encomienda*, lequel allait marquer les relations entre les Espagnols et les peuples amérindiens soumis, durant toute la conquête. Le privilège de l'*encomienda* consistait à attribuer un groupe d'Indiens, parfois la population d'un village entier, à certains colons (dits alors *encomiendos*). Avec l'arrivée de Nicolás de Ovando comme gouverneur général (1502-1509), l'*encomienda* connut ses sinistres heures de gloire à Hispaniola. Les hommes furent déracinés de leurs villages, les familles séparées durant de longues périodes. Quelques Arawak, voyant leur univers détruit, préférèrent se suicider. D'autres encore furent victimes de la cruauté de leurs maîtres. Plusieurs périrent au travail dans les mines d'or, car telle était la principale utilité des Indiens. Le travail forcé dans les mines et la disparition de leurs villages obligeaient les Arawak à négliger les récoltes ce qui engendra la famine, qui de paire avec les nouvelles maladies venues d'Europe préleva le plus lourd tribut parmi la population indigène d'Hispaniola. Elle fut, de plus, aggravée par le bétail, bœufs et porcs importés par les Espagnols, laquelle se multiplia rapidement dans les plaines et contribua à la destruction des principales cultures locales. Estimé à plus d'un million d'individus en 1492, les Arawak d'Hispaniola, ne seront plus que 50 000 environ en 1510, 10 000 en 1520 et à peine 500 en 1550.

Confronté à une pénurie de main-d'œuvre, le gouverneur Ovando dut autoriser en 1509 des expéditions de *razzia* aux îles Lucayes, ce qui eut pour effet direct de dépeupler les Bahamas de sa population autochtone en moins de dix ans. L'année suivante, l'économie d'Hispaniola basée surtout sur l'or atteignit son apogée puis entama son inexorable déclin : les mines commençaient à se tarir. Quoique la même année, la nouvelle capitale d'Hispaniola (Santo Domingo fondée en 1504), la première ville bâtie en pierre dans l'île, devint le siège d'une audience royale, les Espagnols se mirent à essaimer sur

les autres Grandes Antilles. Ainsi Juan Ponce de León colonisa l'île Boriquén (Puerto Rico), où il fonda la ville de San Germán (1508), puis celle de San Juan (1511), et dont les habitants apprendront très vite à redouter les Caraïbes des Petites Antilles, d'une autre trempe que les Arawak. Diego Velázquez, quant à lui, s'occupa de la colonisation de Cuba, où furent érigés San Cristóbal de La Habana (1511) à la côte nord-ouest, puis Santiago (1514) à celle du sud-est. À l'exemple de ce qui s'était produit à Hispaniola, les hommes de Ponce de León à Puerto Rico et ceux de Velázquez à Cuba asservirent les populations Arawak, réprimèrent dans le sang les révoltes et exploitèrent intensivement les richesses aurifères jusqu'à leur épuisement. Vers la même époque, Francisco de Garay obtenait le gouvernement de la quatrième Grande Antille, la Jamaïque, et utilisa les mêmes méthodes que ses homologues des autres îles.

Parallèlement à la colonisation, les entreprises de découvertes s'étaient poursuivies, surtout du côté de la «Tierra Firme», la Terre Ferme de l'Amérique allant du Panama oriental jusqu'aux bouches de l'Orénoque. Dès 1500, Alonso de Ojeda avait exploré tout le littoral, en rapportant de l'or, et surtout des perles. Par la suite, les côtes du Venezuela furent le théâtre de plusieurs raids esclavagistes tentés, à partir d'Hispaniola, contre les Indiens. En 1509, Ojeda encore et un certain Diego de Nicuesa tentèrent en vain de s'implanter au Panama, ce que l'un de leurs hommes devait réussir quelques années plus tard. En effet, en 1513, Vasco Núñez de Balboa traversa l'isthme de Panama jusqu'à la mer du Sud (l'océan Pacifique), pavant la voie à la fondation de Panama (dès 1514) par son beau-père, le sinistre gouverneur Pedro Arias de Ávila, et ultérieurement à la conquête du Pérou par Pizzaro et Almagro. La colonie de Cuba fut particulièrement active dans ces voyages de découverte, à partir du milieu des années 1510. Les entreprises cubaines, financées en partie par le gouverneur Velázquez lui-même, étaient dirigées vers le Mexique, dont la découverte puis la conquête procureront d'immenses richesses à l'Espagne, plus que tout ce qu'avaient pu rapporter jusqu'alors les Indes occidentales.

Les Conquistadores

En 1517, Francisco Hernández de Córdoba arma à La Havane trois navires avec une centaine d'hommes d'équipage, tant marins que soldats. Un mois environ après son départ de Cuba, il arrivait au cap Catoche, à la côte nord de la péninsule du Yucatán. Il y découvrit un important village indien, dont les habitants se révélèrent plus avancés culturellement et politiquement que les Arawak. C'étaient des Mayas, qui pratiquaient des sacrifices humains ! Descendus à terre pour prendre langue avec eux, Córdoba et ses hommes tombèrent dans une embuscade et durent se rembarquer promptement. Longeant ensuite vers l'ouest la péninsule, ils en atteignirent le littoral occidental, et visitèrent un autre gros village bâti au bord de mer nommé Campeche, où ils reçurent un accueil plus amical. Ils allèrent mouiller ensuite un peu plus au sud, à Potonchan, où les Espagnols durent affronter les Indiens

pour une seconde fois. Córdoba paya chèrement cette troisième escale: plus de la moitié de ses hommes manquaient à l'appel lorsqu'il appareilla. Puis, en passant par la Floride, il retourna à Cuba, où il ne porta finalement que peu de butin.

À la suite des rapports encourageants quant aux richesses des Indiens du Yucatán que lui fit Córdoba, le gouverneur Velázquez autorisa une nouvelle expédition. Ainsi, en 1518, quatre navires furent armés à Santiago de Cuba, où résidait le gouverneur. Celui-ci en confia le commandement général à l'un de ses parents, Juan de Grijalva, lequel recruta 240 hommes. En avril, sa flotte étant réunie dans la baie de Matanzas, à la côte nord de Cuba, Grijalva appareillait pour le Yucatán. Après avoir reconnu l'île Cozumel et le cap Catoche, il fit voile vers Campeche, puis il aborda à Champoton, à peu de distance au sud, à l'exemple de Córdoba l'année précédente, il dut affronter les Indiens dont il parvint à occuper le village pendant quatre jours. Reprenant ensuite la mer, il se rendit à la lagune de Términos puis aux fleuves Tabasco et Banderas où cette fois les Espagnols furent reçus amicalement par les Indiens. Enfin, il toucha à l'île Ulúa, en face du futur site du grand port de Vera Cruz. De ses échanges avec les Indiens durant son voyage, Grijalva rapporta à Cuba de l'or et d'autres richesses en quantité appréciable, mais surtout la nouvelle qu'il y avait au cœur du Mexique une grande ville, dont le roi ou empereur commandait à tout le pays.

Au retour de Grijalva, le gouverneur Velázquez s'empessa de mettre sur pied une nouvelle expédition. Onze navires furent armés pour ce troisième voyage, avec un peu plus de 600 hommes. Par ses intrigues, un hidalgo nommé Fernando Cortés en obtint le commandement général à la place de Grijalva, mais ses adversaires persuadèrent bientôt Velázquez de le lui retirer. En février 1519, Cortés quitta donc La Havane pour le Yucatán, sans autorisation du gouverneur, ce qui ne déplaisait pas à la majorité des hommes, ces aventuriers qui, à Cuba, ne possédaient rien ou n'étaient que de petits encomiendos. Ayant fixé son rendez-vous à l'île Cozumel, Cortés alla droit au cap Catoche où les Indiens reçurent cette fois les Espagnols assez bien. De là, il entra dans le golfe de Campeche et poussa jusqu'à Tabasco. Les Indiens de cette province livrèrent plusieurs combats contre les troupes de Cortés, mais vaincus, ils firent la paix avec les Espagnols. Ensuite Cortés passa à l'île de San Juan de Ulúa, et débarqua à la côte du Mexique avec son monde. Là vinrent le trouver des émissaires du souverain aztèque Moctezuma, devant lesquels il se livra à une démonstration de force avec ses cavaliers et ses arquebusiers.

Sur les rapports qu'on lui avait fait de Moctezuma et de sa capitale Tenochtitlan (Mexico), Cortés prit deux décisions capitales. D'abord il rompit officiellement tout lien avec le gouverneur Velázquez, obtenant à cet effet les pleins pouvoirs de ses hommes pour mener à bien la conquête du pays directement au nom du roi d'Espagne, l'empereur Charles-Quint, petit-fils de la reine de Castille et du roi d'Aragon, lequel avait uni sous sa personne les deux royaumes hispaniques. Ensuite, avec l'appui de la majorité des conquistadores (car tel était le nom qu'ils se donnèrent eux-mêmes), il fit saborder

tous les bâtiments de sa flotte, à dessein de couper l'envie aux mécontents de rentrer à Cuba pour informer Velázquez de toute l'affaire. Près d'un village indien qui s'était allié à lui, il fit tracer les fondations de la villa Rica de la Vera Cruz, le premier établissement espagnol du Mexique. Laissant là une petite garnison, Cortés prit la direction de Mexico à la tête de 415 hommes. C'était en août 1519. Arrivés sur les terres de la cité de Tlaxcala, les Espagnols se heurtèrent d'abord aux guerriers de celle-ci. Mais les Tlaxcaltèques étaient rebelles au pouvoir central aztèque. Habile diplomate, Cortés en fit ses alliés. Il lui fallut trois mois pour arriver à Mexico, durant lesquels, avec l'appui de ses nouveaux alliés, il soumit ici et là, par la force armée ou la persuasion, villes et villages indiens.

En novembre 1519, Cortés, ses hommes et leurs alliés entrèrent enfin à Mexico où ils furent reçus royalement par l'empereur Moctezuma. Mais, apprenant que l'un des gouverneurs du monarque aztèque avait attaqué la garnison espagnole de la Vera Cruz, il se saisit de la personne de Moctezuma, qu'il garda en otage à l'intérieur de son propre palais. Un peu plus tard, il reçut une autre mauvaise nouvelle de la Vera Cruz : une forte de troupe, dépêchée de Cuba par Velázquez, venait d'y débarquer pour l'arrêter, ses hommes et lui. Confiant la garde de Moctezuma à son lieutenant Pedro d'Alvarado, Cortés, avec le gros de ses hommes, retourna à la Vera Cruz, et vainquit l'armée cubaine (mai 1520), notamment en achetant avec de l'or plusieurs des officiers de son commandant en chef, Panfilo de Narvaéz. Entre-temps, à Mexico, Alvarado et ses hommes avaient massacré plusieurs dignitaires aztèques par trahison sous prétexte de prévenir une révolte. Peine perdue, lorsque Cortés revint à Mexico, les Aztèques se révoltèrent contre les Espagnols. En tentant d'empêcher les combats, Moctezuma, toujours prisonnier des conquistadores, fut tué. Écrasés sous le nombre de leurs opposants, Cortés dut quitter précipitamment la ville, avec de lourdes pertes, surtout parmi les hommes de Narvaéz qui s'étaient joints à lui. Quelques jours après leur départ, à Otumba, les Espagnols parvinrent toutefois à remporter une victoire cruciale sur leurs poursuivants aztèques et purent ainsi gagner la cité alliée de Tlaxcala.

Au cours des sept mois suivants, Cortés prépara minutieusement sa seconde marche sur Mexico, consolidant ici et là ses alliances avec les cités hostiles aux Aztèques. Il porta aussi les effectifs de son armée à un millier d'hommes, tirant des renforts des équipages de plusieurs navires qui vinrent mouiller à la Vera Cruz durant cette période. Pendant ces préparatifs, les Espagnols bénéficièrent d'un allié inattendu : la variole, dont était porteur un esclave noir de l'armée de Narvaéz et qui décima la population de Mexico, dont le propre successeur de Moctezuma. Maître de la rive nord-est du lac de Mexico à la fin de décembre 1520, Cortés ne commença qu'en juin suivant le siège de Mexico elle-même, après s'être allié avec les autres cités du lac en les réduisant à la soumission. Grâce à une flotte de brigantins qu'il avait ramenée de la Vera Cruz en pièces détachées, il s'assura le contrôle du lac. Enfin, après plusieurs affrontements sanglants, la capitale isolée fut prise. Et le 13

août 1521, après la cessation des hostilités, Cortés était officiellement maître de tout le lac, et de l'ancien empire aztèque.

Convoitises étrangères

Connue en Europe, la conquête du Mexique fit grand bruit (plus que la « découverte » de Colón à vrai dire), tant en Espagne que chez les adversaires de celle-ci, en tête desquels se trouvait la France, exclue comme les autres nations de ces riches terres par le pape lui-même. En effet, dès 1481, par la bulle *Aeterni Regis*, le pape avait alloué au Portugal toutes les terres situées au sud des Canaries. En 1493, un amendement à cette bulle avait accordé au Portugal toutes les terres situées à l'est du méridien passant par le 38° degré de longitude ouest, et à l'Espagne toutes les terres situées à l'ouest de ce méridien pour profiter des découvertes de Colomb. Mais, dès l'année suivante (1494), le traité de Tordesillas avait reporté cette ligne au 46° 37' ouest, ce qui permit par la suite au Portugal de revendiquer le Brésil.

Certes, dès la fin du xv^e siècle, ces monopoles portugais et espagnol des terres neuves avaient été contournés par des marins français. Ainsi, avant 1500, des marins de Normandie et de Bretagne avaient fréquenté les côtes du Brésil pour y chercher notamment une essence de bois servant à teindre les étoffes en rouge, appelée d'ailleurs « bois de brésil » et qui aurait donné son nom au pays. Terre-Neuve et le littoral nord-américain furent aussi explorés tant par les Français que par les Anglais, et exploités, surtout pour la pêche à la morue. Toutefois avant le milieu des années 1520, il est peu probable que des marins non-espagnols aient fréquenté les Antilles. Néanmoins, les Français ne tardèrent pas à vouloir profiter eux aussi des richesses des Indes occidentales, de la même manière que les Espagnols les avaient acquises des Indiens, c'est-à-dire par le pillage aux dépens des premiers bien sûr. À défaut d'aller à la source de ces richesses, des Français se mirent d'abord à guetter les vaisseaux espagnols revenant d'Amérique. Ainsi, au retour de son troisième voyage en Amérique, Cristóbal Colón aurait dû, semble-t-il, se réfugier à l'île de Madère pour échapper à des corsaires français. Mais les agressions ne commencèrent véritablement qu'avec l'année 1521, où la France et l'Espagne entrèrent en guerre l'une contre l'autre, la première d'une longue série qui allait marquer les règnes de François I^{er} et de l'empereur Charles-Quint, leurs souverains respectifs. Pour être exact le premier coup (et un coup retentissant) visant le nouvel empire espagnol des Indes fut porté un peu moins de deux ans après le début des hostilités.

En juin 1522, moins d'un an après la prise de Mexico, Cortés dépêcha en Espagne à l'attention de Charles-Quint, un vaisseau chargé d'une bonne partie du trésor personnel du défunt Moctezuma. Il en confia la garde à deux de ses lieutenants, Alonso d'Ávila et Antonio de Quinones. Au début de l'année suivante, après la traversée de l'Atlantique, le vaisseau espagnol arriva à la hauteur des Açores. Le navire et ses deux conserves rencontrèrent une flotte de huit bâtiments corsaires, commandée par le capitaine Jean Fleury, montant lui-même *Le Dieppe*, de 300 tonneaux. Il suivit une poursuite qui se termina

au cap Saint-Vincent à quelques jours de navigation de Séville. Fleury et ses capitaines s'emparèrent alors de deux des navires espagnols, dont celui de Quinones qui fut tué lors du combat, lequel était chargé du trésor et portait aussi une relation de la chute de Mexico adressée par Cortés au roi. Avec cette prise, Fleury ramena à Dieppe, à son armateur Jean Ango, un imposant butin composé de perles, pièces en or et autres pierres précieuses.

En plus du trésor de Moctezuma, dit-on, le capitaine Fleury mit la main sur des cartes de navigation révélant la route à suivre pour aller aux Indes occidentales. Il ne s'en servit jamais car il ne partait point en Amérique ; d'autres corsaires français allaient profiter de ces cartes, du moins des connaissances des marins espagnols et portugais qu'ils captureront ici et là aux côtes atlantiques de l'Europe et de l'Afrique durant cette guerre.

Course - Poursuite aux îles du Pérou (1524-1559)

Les Français furent les premiers à vouloir briser par la force le monopole espagnol des nouvelles terres. Durant les années qui suivirent la prise d'une partie du trésor des Aztèques, le capitaine Fleury et, avec lui, les autres corsaires employés par l'armateur dieppois Jean Ango, s'attaquèrent aux vaisseaux ramenant en Espagne les richesses du Mexique et des Antilles. Au milieu de ce premier conflit franco-espagnol (1521-1529) des règnes de François I^{er} et de Charles-Quint, les premiers aventuriers français commencèrent à apparaître au cœur même de l'empire espagnol des Indes, en pleine mer des Antilles, l'Amérique méridionale, du moins une partie ne leur était pas inconnue. En effet, les marins normands et bretons s'étaient déjà fait la main avec les Portugais au Brésil, et ce dès 1504, année où les premiers affrontements avec ces derniers sont signalés. Ce fut donc vers 1525 que les colonies espagnoles des Grandes Antilles virent surgir ces écumeurs des mers étrangères pour la première fois. Dès lors, ceux-ci ne cesseront de s'y risquer jusqu'à ce qu'ils s'y établissent eux-mêmes vers le milieu du siècle suivant, devenant ainsi, comme ils s'appelleront en français, des « flibustiers ». L'un de ces premiers corsaires à fréquenter les Antilles fut pourtant un marin portugais, Diego Ingenios, passé au service de la France. En 1528, commandant un navire armé à La Rochelle, il sévit à l'île perlière de Cubagua, aux côtes du Venezuela.

À l'aube des incursions étrangères aux Antilles, les corsaires côtoyèrent explorateurs et marchands. Parmi ceux-ci, il y eut le fameux Jean de Verrasane (le pilote florentin Giovanni da Verrazano fixé à Dieppe) qui avait précédemment exploré les côtes orientales de l'Amérique du Nord à la recherche d'un nouveau passage par l'ouest vers la Chine et les Indes véritables. Son dernier voyage le conduisit aux Petites Antilles, que les Espagnols, en dépit de quelques efforts de colonisation, n'avaient pu – et ne pourront – enlever aux Indiens caraïbes. Là, en 1528, sur l'une de ces îles, probablement la Guadeloupe, Verrasane trouva la mort aux mains de ces farouches guerriers. De même l'année précédente, s'y était rendu un Anglais nommé John Rut, dont l'aventure éclaire déjà un autre aspect des relations futures entre

Espagnols et étrangers en Amérique. À la fin de 1527, Rut s'était présenté dans le port de Santo Domingo. Les Espagnols se montrèrent assez amicaux envers les Anglais et auraient même eu l'intention d'acheter les marchandises de ceux-ci. Mais, du fort, quelqu'un tira un coup de canon assez près du vaisseau anglais forçant Rut à appareiller. Celui-ci revint cependant quelques jours plus tard et fit débarquer 30 ou 40 de ses hommes en armes à proximité de la ville. Les Anglais voulurent alors échanger leurs marchandises contre des vivres, ce que les habitants espagnols leur refusèrent. Sur cette réponse, Rut et ses hommes pillèrent la plantation où ils se trouvaient puis se rembarquèrent en promettant de revenir en plus grand nombre se venger de cet affront.

Ce premier contact documenté entre les Espagnols et des marins anglais aux Antilles laisse entrevoir certains aspects des relations qu'entretenaient en temps de paix les aventuriers de toutes origines et les maîtres des Indes. En effet, tout bâtiment étranger qui allait commercer avec les colonies espagnoles et qui ne détenait pas de permis de la *Casa de Contratación* (cette «Chambre des comptes» créé à Séville dès 1503 et qui contrôlait le commerce américain) sera considéré comme un pirate. Voilà pourquoi certains Anglais et Français, dont le but premier sera en fait le commerce, passeront rapidement aux repréailles dès que les autorités coloniales, soucieuses d'appliquer la législation de la métropole, leur refuseront d'exercer cette activité légitime. Cependant et pour encore de nombreuses années, les étrangers qui dominent dans la mer des Antilles seront des corsaires français. Leurs navires armèrent surtout dans les ports de Normandie : Dieppe, Honfleur et Le Havre en tête. Aux Normands se joignirent aussi les Rochelais et les Saintongeais. À ces trois groupes qui furent présents dès le départ, il faut ajouter les Basques, ceux de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz. Pour gagner l'Amérique espagnole, tous ces corsaires se rendaient d'abord aux îles du Cap-Vert ou aux Canaries, passaient par le Brésil et la Guyane puis, par les Petites Antilles, entraient dans la mer des Caraïbes. Une fois sur place, ils prenaient des bâtiments espagnols et se lançaient à l'attaque des bourgs et des petites villes côtières, encore très mal défendues.

Dès 1529, la paix de Cambrai (ou paix des dames) entre François I^{er} et l'empereur Charles-Quint mit un terme momentanément au conflit franco-espagnol. La menace française continua néanmoins à planer sur les Antilles, souvent avec beaucoup d'exagération. Ce fut notamment le cas en 1531 alors qu'une douzaine de navires dieppois avec 3000 hommes devaient, selon la rumeur qui se répandit alors, venir attaquer La Havane à Cuba et Nombre de Dios au Panama. En fait, cette flotte fut employée contre les Portugais, avec lesquels la France était alors en guerre. Par contre, en 1536, les hostilités avec l'Espagne reprirent. Et, en novembre de cette année-là, un corsaire français s'empara d'un bâtiment espagnol dans le port de Chagres, à l'embouchure de la rivière du même nom, à l'isthme de Panama. De là, il passait à Cuba, où le mois suivant il livrait combat devant La Havane, à trois vaisseaux espagnols de 200 tonneaux chacun, que, finalement, il captura. Toutes les colonies espa-

gnoles étaient maintenant en alerte, et avec raison. À partir d'octobre 1537, un navire et une patache, armés à Bayonne, avec 150 hommes, semèrent l'émoi dans les Grandes Antilles. À Hispaniola, ils pillèrent La Yaguana, Puerto Hermoso et Ocoa. Cependant, à Puerto Rico, 80 d'entre eux débarquèrent pour prendre San Germán, mais les Espagnols leur opposèrent une farouche résistance et les contraignirent à se rembarquer. Même chose à Santiago de Cuba, en avril 1538, où ils durent abandonner leur dessein sur la place à cause d'un vaisseau sévillan qui leur barra l'accès du port. Vers la même époque, d'autres corsaires français s'attaquaient à Nombre de Dios, dans l'isthme de Panama.

De meilleures perspectives de butin s'offraient à présent aux corsaires français dans la mer des Antilles depuis la conquête d'un autre royaume indien par les Espagnols, plus riches encore que celui du Mexique. En effet, Francisco Pizarro, sorti du port de Panama avec quelques centaines d'hommes, s'était emparé en novembre 1532 de la personne de l'empereur inca Atahualpa, devenant virtuellement le maître du Pérou. Profitant des divisions intestines qui ravageaient le pays, il en fit effectivement la conquête en quelques années, avant d'être impliqué dans une longue lutte contre son associé Almagro pour le contrôle des terres de l'Inca. Malgré cette guerre civile entre conquistadores qui se poursuivra jusqu'au début de la décennie suivante, le Pérou (avec le Chili voisin) surpassa le Mexique en richesses, surtout en or d'abord et plus tard en argent avec l'exploitation des fameuses mines de Potosí. Le nom même devint proverbial : les marins français débaptisèrent ainsi les Grandes Antilles (plus particulièrement Hispaniola) et se mirent à les appeler « les îles du Pérou », expression qui demeurera en usage pendant plus d'un siècle. L'or et l'argent péruviens étaient conduits jusqu'à Panama, et, de là par voie terrestre à travers l'isthme, à Nombre de Dios où on les chargeait sur des navires à destination de Santo Domingo, alors la dernière escale avant le voyage à travers l'Atlantique. C'était donc généralement dans les parages des Grandes Antilles que les corsaires français guettaient ces vaisseaux ou ceux qui avaient chargé à la Vera Cruz les riches produits et les métaux précieux mexicains.

Un état de guerre permanent

François I^{er} et l'empereur firent une trêve à Nice en 1538, mais les attaques françaises contre le commerce et les colonies espagnoles en Amérique n'en cessèrent pas pour autant. Ignorants ou non la paix, des corsaires français pillèrent l'année suivante deux bourgs à la côte nord d'Hispaniola et un autre à Cuba. Mais ils ne connurent pas que des succès : l'équipage de l'un d'eux fut ainsi capturé à La Havane. En 1540, apparurent aussi des Anglais aux côtes d'Hispaniola où l'un de leurs navires, de 400 tonneaux, armé à l'origine pour la traite au Brésil, mais dont le pilote était un Français, s'emparait au cap Tiburon d'un bâtiment espagnol chargé surtout de sucre et de cuir.

En réponse aux plaintes de ses administrateurs dans les colonies américaines, l'Empereur fit porter à 1500 hommes les équipages de la flotte qui partit en octobre 1541 pour les Antilles, sans compter des compagnies d'arquebusiers qui devaient tenir garnison à Nombre de Dios, à San Juan de Puerto Rico, à Santo Domingo, à La Havane et au nouveau bastion qui défendait depuis peu Santiago de Cuba. Entre-temps, en décembre, des corsaires français ravageaient les côtes du Venezuela, s'attaquant à l'île de Curaçao puis à Maracaïbo, à l'entrée du grand lagon du même nom. Vers le même temps, 35 aventuriers sur un petit navire, enlevaient une caravelle au large de Puerto Rico, en coulaient une autre à l'île Mona et mettaient la main à Portete sur une cargaison de perles.

En 1542, lors de la reprise des hostilités en Europe, l'une des trois flottes corsaires françaises, forte d'un peu moins de vingt unités, prit la direction des Antilles avant la fin de l'année, les deux autres rôdant l'une aux Açores et aux Canaries et l'autre au cap Saint-Vincent. Basques et Gascons se signalèrent particulièrement dans la mer des Antilles lors de cette guerre. En juillet 1543, 800 d'entre eux sur cinq navires et une patache, conduit par un pilote sévilan, mirent à sac la capitale de l'île Cubagua. Un peu plus tard ce même mois, 500 de ces corsaires pillèrent le port de Santa Marta, tandis que les 300 autres s'emparaient de Cartagena, faisant pour 35 000 pesos de butin. En août, au cap de La Vela, certains poussèrent la raillerie jusqu'à traiter avec d'autres Espagnols des marchandises prises lors de leurs raids précédents. Enfin, en octobre, les mêmes corsaires attaquèrent le bourg voisin de Santa María de los Remedios, où ils se contentèrent de capturer cinq bâtiments mouillant dans la rade, car les habitants qui prirent les armes les empêchèrent de débarquer. D'autres du même groupe furent tout aussi malchanceux à Cuba, où ils furent repoussés à La Havane et Santiago.

Face à la menace corsaire présente des deux côtés de l'Atlantique, le gouvernement espagnol résolut au début des années 1540 de rendre obligatoire le voyage en convoi vers l'Amérique. Apparue en 1537, la flotte des Indes occidentales, composée de six navires de guerre et d'une vingtaine de marchands, allait annuellement à Nombre de Dios charger les trésors du Pérou, puis passait à Cartagena pour prendre l'or et les émeraudes provenant de l'intérieur du pays ainsi que les perles des îles des côtes du Venezuela. Finalement, tantôt à Hispaniola tantôt à Cuba, elle rejoignait les navires venant de la Vera Cruz, lesquels transportaient les produits mexicains. Après s'y être ravitaillée, elle gagnait les Açores où l'Armada de la mer Océane (organisée dès 1522) l'escortait jusqu'en Espagne en passant par le cap Saint-Vincent. Dans ce complexe maritime et commercial, les Grandes Antilles avaient beaucoup perdu de leur importance économique initiale. Leurs maigres réserves d'or épuisées et leurs populations autochtones décimées, elles produisaient principalement du cuir (grâce aux énormes troupeaux de bœufs, notamment à Hispaniola où il y avait près d'un demi-million de têtes, sans compter les individus retournés à l'état sauvage !) et du sucre (dont la culture avait été implantée par des colons venus des Canaries et à laquelle travaillaient des esclaves noirs qui

s'étaient substitués aux Indiens comme main-d'œuvre servile), aux côtés du coton, du gingembre et de la casse (une plante médicinale). Ces produits devinrent des prises communes pour les corsaires lors de leurs descentes sur les ports des Antilles : le cuir attirera particulièrement les marins normands dans la seconde moitié du siècle.

En 1544 à Crespy, l'empereur fit une fois encore la paix avec François I^{er}, lequel dut reconnaître la souveraineté espagnole sur la mer des Caraïbes. Le roi de France se vit, de plus, contraint d'interdire (août 1545) à ses sujets d'aller et d'armer pour les Antilles. Les armements ne s'arrêtèrent pas pour autant, les corsaires se reconvertissant en contrebandiers. Lorsque le commerce ne pouvait être obtenu de bon gré, les marins français ne se gênaient nullement pour le mener de force. À la même époque (1545 et 1546), les premiers véritables corsaires anglais, se joignant aux marins français, perturbaient le commerce américain. Puerto Rico, Cuba et Hispaniola furent les principales colonies à souffrir de ces attaques, de même que les établissements de la Terre Ferme, de la côte de Carthagène jusqu'aux îles perlières du Venezuela. En ces temps où les guerres se terminaient souvent trop tôt au goût de plusieurs aventuriers, il restait toujours pour les plus hardis d'entre eux l'alternative d'armer pour les îles du Pérou. Par exemple, en 1550, l'un d'eux, Menjouin de La Cabane, à l'invitation de deux marchands de Bordeaux, prit dans ce port le commandement du *Sacre*, avec 80 hommes, pour faire la course aux Antilles contre les Espagnols. Rôdant vers Hispaniola avec ce bâtiment, il prit une caravelle qu'il conduisit à la Dominique. De là, il revint dans les parages du port de Santo Domingo, où il défia neuf navires espagnols et se rendit maître de leur argent, sucre, cuirs et vin, ramenant le tout à Bayonne sans être inquiété outre mesure par les autorités.

Quand le pirate se double d'un hérétique

Quelques années après la mort de François I^{er}, son fils et successeur Henri II reprit (1551) les hostilités avec l'empereur, ce qui lui permit entre autres de gracier le capitaine La Cabane. Cette nouvelle guerre vit les premiers vaisseaux du roi de France sillonner la mer des Antilles. En effet, en 1553, le roi Henri confia à l'un de ses meilleurs capitaines, François Le Clerc, dit « Jambe-de-Bois », les vaisseaux *Le Claude*, *L'Espérance* et *L'Aventureux*, commandés respectivement par Le Clerc et deux autres anciens corsaires, Jacques de Sores et Robert Blondel. Avec ces trois vaisseaux du roi, trois corsaires de force similaire et quatre plus petits, portant en tout 800 hommes, Le Clerc pilla systématiquement les rades de Puerto Rico, et surtout d'Hispaniola où il délésta plusieurs bâtiments de leurs cargaisons de cuirs, de salsepareille, d'armes et de munitions, butin qu'il ramena en France. Dans le même temps, les armements privés reprenaient en force et rivalisaient de succès avec ceux du roi. En mai 1553, au moment où la flotte de Le Clerc quittaient les Antilles, deux corsaires commandés par Vincent Boquet appareillaient de Dieppe, et quelques mois plus tard, à la hauteur de Puerto Rico, ils tombaient sur la flotte espagnole forte de quatorze voiles, sortie peu de temps auparavant de Santo

Domingo. Le capitaine Boquet et son associé suivirent cette flotte pendant plus de 40 jours, et en octobre ils se rendaient maîtres de trois des vaisseaux espagnols chargés d'or, de cochenille et de perles.

Les plus fameuses courses de cette guerre aux Antilles revinrent cependant à Jacques de Sores, l'ancien lieutenant de Le Clerc. Brouillé avec son chef après leur expédition de 1553, il y retourna dès l'année suivante, à la tête de trois navires et plus de 300 hommes. En juillet 1554, il s'emparait ainsi de Santiago de Cuba, dont il resta maître pendant trois mois : cette prise rapporta 80 000 pesos en butin. Lors de son voyage suivant, il mit d'abord à sac le port de Santa Marta, à la côte de Terre Ferme. Puis longeant les côtes d'Hispaniola, il récidivait à Cuba, à la côte nord cette fois, en attaquant le port de La Havane. Conduit là par un renégat espagnol, il y débarquait avec son monde le 10 juillet 1555 et investissait la ville le jour même. Maître en peu de jours de tous les forts, Sores accorda au gouverneur une trêve le temps pour celui-ci de réunir la rançon que le corsaire exigeait pour la ville. En fait, l'Espagnol profita de ce délai pour envoyer environ 300 hommes (soldats espagnols, Noirs et Indiens) contre Sores. Dans la nuit du 17 juillet, cette troupe tomba sur les blessés des équipages de Sores qui dormaient ça et là dans la ville, et les massacrèrent tous. Alarmés par les cris de leurs camarades, Sores et quelques autres se ruèrent au lieu où ils tenaient prisonniers une trentaine d'Espagnols, qu'en représailles les Français tuèrent tous à la réserve d'un seul, mais seulement après avoir essuyé le refus du gouverneur et de sa troupe d'évacuer la ville. Sores mit toutefois en déroute ceux-ci et les força à abandonner la place. À la fin du mois, il incendiait la ville et quittait les lieux le 5 août, laissant le port cubain dans un état de ruine si grande qu'une autre flotte de corsaires français qui s'y présenta en octobre suivant n'y trouva plus rien à piller.

Les actions de Sores à Cuba révélèrent un nouvel aspect de la course française aux Antilles. Aux motifs économiques et politiques, celle-ci se trouvait maintenant une justification religieuse. En effet, à l'exemple de son ancien chef Le Clerc, Sores et de nombreux marins français, en particulier chez les Normands, s'étaient convertis au calvinisme, quoique les Espagnols se mirent à les appeler les « *corsarios luteranos* ». Or, lors de son occupation de La Havane, Sores avait insulté le culte catholique, profanant notamment l'église avant d'y mettre le feu. Si le corsaire avait été catholique l'affaire n'eut pas provoqué tant d'émoi. En fait, Sores avait eu des raisons personnelles d'agir brutalement à La Havane, dont le gouverneur avait trahi sa parole en organisant une contre-attaque par trahison et en massacrant de sang froid des blessés, parmi lesquels un parent de Sores lui-même. Pirate et hérétique, le crime de Sores et des autres corsaires protestants était double dans l'esprit des Espagnols. L'animosité entre ceux-ci et les aventuriers huguenots ira grandissant au cours des années suivantes, pour atteindre son paroxysme dix ans environ après la prise de La Havane.

Entre-temps, en février 1556, par la trêve de Vaucelles, le nouveau roi d'Espagne Felipe II, successeur de son père l'empereur Charles Quint, avait

obtenu du roi de France qu'aucun des sujets de celui-ci ne pourrait naviguer aux Antilles sans une autorisation du monarque espagnol, ce qui, tout comme pour le traité de Crespy une douzaine d'années plus tôt, fut difficilement appliqué dans les faits. Par exemple, dès le mois suivant la signature de cette trêve, le capitaine Guillaume Mesmin appareillait de La Rochelle à destination des Antilles, avec un navire et un patache, portant en tout 150 hommes. Durant leur course, ils prirent un navire espagnol, mais aux Bermudes cette prise fit naufrage avec la cinquantaine d'hommes qui la montait. À cause du manque de vivres, Mesmin abandonna les naufragés à leur sort. Ceux-ci purent rallier néanmoins les Bermudes avec des moyens de fortune et y construisirent une petite barque, avec laquelle ils allèrent rôder vers Hispaniola. Là ils pillèrent plusieurs navires dont un salinier portugais, prise sur laquelle ils regagnèrent La Rochelle où ils arrivèrent en février 1558, soit deux ans après leur départ. Cette année-là, une flotte de sept corsaires, montés en majorité par des protestants normands, pillèrent Santa Marta puis Cartagena. La suivante, une partie de cette flotte se risqua même jusqu'à San Francisco de Campeche, qui tomba aussi entre leurs mains.

À l'exemple de leurs homonymes rochelais et normands, les corsaires d'autres ports français, notamment ceux des ports basques, ne furent pas plus inquiétés par les autorités, qui souvent amnistiaient les fautifs. En 1559, quatre navires armés à Bayonne et Saint-Jean-de-Luz pillèrent Puerto Caballos, aux Honduras, probablement en association avec des capitaines normands. Mais, de retour de cette expédition en septembre de la même année, ils sombraient avec leur butin devant le port de Saint-Jean-de-Luz lors d'une tempête. Ce revers de la fortune de mer sonna apparemment le glas des armements corsaires basques à destination de l'Amérique espagnole. Dieppois et Rochelais connurent aussi des déboires cette même année : associés ensemble dans le pillage de Santiago de Cuba, un corsaire de Dieppe et un autre de La Rochelle furent l'un pris l'autre coulé par les galions du roi d'Espagne dans le canal de la Floride.

Toujours en 1559, en avril, la France et l'Espagne avaient signé un autre traité de paix, à Cateau-Cambrésis. À partir de ce traité mettant fin aux guerres en Italie entre les deux royaumes, il fut admis que les particuliers français pourraient aller tenter la fortune en Amérique espagnole, à leurs risques et périls, sans que cela ne compromît pour autant la paix en Europe. Ce principe, officieusement en vigueur depuis les années 1540, se trouvait enfin reconnu par les deux couronnes. Il était résumé dans l'expression contemporaine : *Pas de paix au-delà de la ligne des Amitiés*. Cette « ligne » est en fait le méridien passant par l'île Ferro, l'une des Açores, à l'ouest de laquelle tout devint permis pour les aventuriers. Elle servira désormais de caution aux agressions armées commises, en temps de paix, contre les colonies espagnoles en Amérique par les aventuriers français (et bientôt aussi anglais) qui ne seront pourtant pas tous des corsaires. En effet, parallèlement à la course, se développera dans les deux décennies suivantes le « commerce au bout de la pique », cette contrebande aux limites de la piraterie où vont s'illustrer de fameux marins.

Au bout de la pique (1560-1585)

La période de paix qui s'amorça entre l'Espagne et la France, quelques années après la mort de Charles Quint, souverain du premier de ces deux royaumes, changea peu de choses en Amérique. Les corsaires en bonne et due forme disparurent certes pour un temps, mais ils furent remplacés par des aventuriers engagés dans la contrebande avec les colonies espagnoles et prompts à passer à la piraterie tant pour se défendre que pour servir leurs intérêts. En effet, durant le quart de siècle suivant la paix de Cateau-Cambrésis (1559), le commerce interlope avec colons espagnols se développera dangereusement, au point de devenir un mal pire que la course elle-même. Mais, au tout début de cette période, une autre menace pesa lourd sur les possessions espagnoles. En effet, il y eut une première tentative sérieuse de colonisation, en bordure de l'Amérique espagnole, mise sur pied par des aventuriers français, protestants de surcroît.

Déjà dans les années 1550, des Français, sous la conduite du chevalier Nicolas Durand de Villegagnon, avaient tenté de s'établir au Brésil (terre portugaise), entreprise qui s'était soldée par un lamentable échec. L'un des commanditaires de cette aventure, l'amiral Gaspar de Coligny, par ailleurs le principal chef protestant français, n'abandonna pas pour autant l'idée d'une colonie française en Amérique. Fort de son influence auprès du jeune roi Charles IX, il patronna une seconde entreprise de colonisation, cette fois en Floride, laquelle servirait, entre autres, de base d'opération pour intercepter les flottes aux trésors espagnoles à leur départ de La Havane. Le commandement de l'expédition fut confié à deux capitaines expérimentés, Jean Ribault et René Goulaine de Laudonnière, avec deux vaisseaux du roi pour porter leurs 150 hommes, en majorité des Protestants comme eux. Partis du Havre en février 1562, les deux officiers arrivèrent en Floride en mai. Ils y fondèrent un petit établissement, qu'ils baptisèrent Charlesfort en l'honneur du roi, et où ils laissèrent une trentaine d'hommes en garnison. Peu de temps après, ils repassaient en France. Un conflit qui éclata alors entre la France et l'Angleterre, pays auquel se rallièrent maints huguenots dont Ribault lui-même empêchèrent ce dernier et son camarade Laudonnière de revenir en Floride, comme ils l'avaient promis aux hommes restés à Charlesfort. Las d'attendre, ceux-ci qui avaient tué l'officier laissé à leur tête et qui avaient vécu longtemps de la générosité des Indiens voisins abandonnèrent la colonie et gagnèrent l'Angleterre.

En avril 1564, la paix à peine revenue en Europe, Laudonnière appareillait de Dieppe à destination de la Floride avec trois vaisseaux et 300 hommes, armement auquel Coligny participa financièrement une fois encore, convaincu plus que jamais de la nécessité de ménager un refuge américain aux huguenots. Cette fois, Laudonnière s'établit (en juin) à soixante lieues plus au nord de Charlesfort, toujours sur la côte atlantique de la Floride. Il y érigea le fort Caroline, nommé encore en hommage au roi. De mauvaises relations avec les Indiens puis la maladie firent toutefois perdre à Laudonnière beaucoup de son autorité. Dès août 1564, une soixantaine de ses hommes se

mutinèrent et lui arrachèrent l'autorisation d'aller en course aux Grandes Antilles, avec les deux bâtiments qui restaient à la disposition des colons. N'était-ce d'ailleurs pas à cette fin que l'amiral Coligny s'était d'abord intéressé à la Floride ? Mais cette première et dernière entreprise corsaire partie de la Floride française fut désastreuse. Seulement la moitié des hommes revinrent à Caroline (mars 1565), où les chefs furent exécutés par Laudonnière pour mutinerie. De plus, leurs pirateries au large de l'île Hispaniola confirmèrent les autorités espagnoles dans leurs soupçons concernant l'établissement français de Floride.

Au printemps 1565, une puissante flotte quittait l'Espagne à destination de l'Amérique. Son commandant, Pedro Menendez de Aviles, avait ordre exprès du roi Felipe II d'expulser les pirates hérétiques des côtes de Floride. Vers le même moment partaient de France des renforts pour Laudonnière et ses colons en la personne de son ancien associé Ribault, avec sept navires et un peu plus de 300 hommes. Au début de septembre, une partie de la flotte de Ribault arrivait devant fort Caroline. Mais elle fut bientôt rejointe par la puissante flotte de Menendez. Avant la fin du mois, tout était terminé : le refuge huguenot en Amérique rêvé par Coligny avait vécu. Menendez fit exécuter la plupart des Français, tant hommes, femmes qu'enfants, qui tombèrent aux mains de ses soldats, parmi lesquels Ribault qui s'était réfugié dans une baie plus au sud sur la côte, laquelle prit ensuite le nom de *Matanzas* (« massacre » en espagnol). Laudonnière et Jacques, le fils de Ribault, ramenèrent les survivants à Dieppe en décembre. Véritable Saint-Barthélemy avant le mot, l'action de Menendez en Floride contre les huguenots contribuera à entretenir pendant encore longtemps la réputation de cruauté et de férocité des Espagnols en Amérique, et servira de prétexte aux aventuriers, protestants ou non, qui feront la guerre aux premiers tant par mer que par terre en temps de paix. Quant aux Espagnols, ils furent confortés dans leur opinion que la majorité des « pirates » qui hantaient leurs Indes étaient des hérétiques.

Le massacre de Floride fut néanmoins vengé dès avril 1568 par le capitaine Dominique de Gourgues, qui avait armé en course à Bordeaux trois petits vaisseaux avec 180 hommes d'équipage au mois d'août précédent. Après une croisière aux Antilles, il fit une descente à San Mateo, l'ancienne Caroline où Menendez avait mis une garnison. Alliés à des Indiens, Gourgues et ses hommes foudroyèrent littéralement les soldats espagnols, dont ils tuèrent une bonne partie en prenant le fort d'assaut. Maîtres de la place, les corsaires français brûlèrent et rasèrent tout, massacrant la majorité des Espagnols : Gourgues fit ensuite exécuter les trente derniers qui avaient échappé à la fureur de ses hommes.

La traite des esclaves

L'attaque de Menendez eut été moins sanglante si Laudonnière et ses colons avaient écouté un capitaine anglais qui avait fait escale en Floride en août 1565, quelques semaines avant l'arrivée de la flotte espagnole, et qui avait offert aux Français de les conduire en Angleterre. Cet Anglais était nul

autre que John Hawkins, l'un des plus fameux marins et marchands de son époque, lequel dans son domaine faisait, lui aussi, figure de pionnier. Comme son père et son frère avant lui, Hawkins avait d'abord fréquenté les côtes du Brésil et de Guinée. À l'occasion de ces voyages, il s'était fait d'utiles relations parmi les notables des îles Canaries, importante colonie espagnole au large de l'Afrique occidentale. De ses contacts avec les Portugais et les Espagnols, il apprit qu'il y avait beaucoup d'argent à gagner en approvisionnant les colonies américaines de l'Espagne en esclaves noirs.

En Amérique espagnole, la main-d'œuvre servile africaine avait remplacé de bonne heure les Indiens, dans les Grandes Antilles d'abord, puis ensuite un peu partout dans les colonies du Mexique et de la Terre Ferme, où ils travaillaient sur les plantations de sucre, de cacao, de tabac et des autres produits américains. En 1563-1565, Hawkins effectua ainsi deux voyages négriers aux Antilles, dont le second avec le soutien financier secret de la reine d'Angleterre et de ses ministres. Partout où il passa, à Hispaniola et au Venezuela notamment, le capitaine Hawkins fut fort bien accueilli tant par les populations locales, négligées par la métropole, que par les autorités coloniales, souvent corrompues, avec lesquelles, en infraction aux lois espagnoles, il traita les Nègres qu'il avait achetés en Afrique. Mais, outre son enrichissement personnel, l'Anglais cherchait à gagner à sa nation une participation légale au commerce des Indes, d'où, par exemple, le fait qu'il acquitta les droits de douanes à chacune de ses transactions avec les Espagnols.

Rapidement informé de cette intrusion, le roi d'Espagne porta plainte à la reine d'Angleterre et obtint momentanément l'arrêt du départ d'une troisième expédition sous les ordres de Hawkins. Celle-ci n'en quitta pas moins Plymouth à la fin de 1566, avec à sa tête, l'un des lieutenants du négrier anglais, John Lovell. Ce dernier ayant joint ses forces à ceux d'une petite flotte d'aventuriers français commandée par Jean Bontemps, se rendit à l'île Margarita où il écoula une partie des esclaves qu'il avait pris en Guinée, étant toutefois moins heureux à Rio de la Hacha dont le nouveau gouverneur lui refusa la permission de commercer. La présence de corsaires français tel que Bontemps aux côtés des contrebandiers anglais ne doit pas étonner. En effet, ceux-ci, vers le même temps où Hawkins entreprenait son premier voyage négrier en Amérique, s'étaient lancés eux aussi dans la traite des Noirs, qu'ils achetaient, à l'exemple des Anglais, à des chefs Nègres des côtes d'Afrique occidentale ou aux Portugais, lesquels, par leur position privilégiée sur le continent africain, avaient alors presque un monopole sur ce commerce. Mais, assez souvent, les Français attaquaient tout simplement les vaisseaux portugais qu'ils dépouillaient de leurs esclaves, pour aller les revendre aux colons espagnols en Amérique. Dans la seconde moitié des années 1560, ils furent nombreux à être impliqués dans la traite des esclaves, et non des moindres. Bontemps fut le plus fameux d'entre eux, et probablement un précurseur parmi sa nation (dès 1564), comme Hawkins chez les Anglais, qu'il rencontra d'ailleurs aux Antilles. Même Jacques de Sores, célèbre pour son pillage

de La Havane au début de la décennie précédente, revint aux Antilles comme corsaire et négrier, avant d'aller commander la flotte protestante de La Rochelle.

Plus souvent que les Anglais, les Français utilisaient la manière forte pour mener leur commerce avec les Espagnols, n'hésitant pas à l'occasion à les dépouiller des esclaves qu'ils leurs avaient vendus. Quant à Hawkins, malgré les difficultés rencontrées par son lieutenant Lovell, il demeurait confiant, et entendait mener ses affaires comme par le passé. À la fin de 1567, cette fois avec l'approbation officielle de la reine Elizabeth, qui fournit les deux principaux vaisseaux de l'expédition, il repartait à destination de l'Amérique espagnole. Tout comme Lovell l'année précédente, Hawkins connut maintes rebuffades de la part des gouverneurs espagnols. La situation était aussi envenimée par la présence aux côtes des Anglais de quelques aventuriers français, beaucoup plus intéressés à piller les Espagnols qu'à traiter des esclaves avec eux. En effet, Hawkins fut rejoint notamment par le capitaine Blondel, qui avait participé à l'expédition Le Clerc, une douzaine d'années plus tôt. Comble de malchance, ce troisième voyage de Hawkins se termina, en septembre 1568, par un combat à l'île San Juan de Ulua, devant la Vera Cruz, contre la flotte espagnole. Plusieurs des hommes de Hawkins furent capturés par les Espagnols et le reste, avec leur chef, regagna péniblement l'Angleterre. L'intransigeance de l'Espagne avait empêché les Anglais de commercer pacifiquement. À Hawkins et aux autres marchands anglais désirant se tailler une part de l'empire espagnol des Indes occidentales, il ne restait qu'à utiliser la manière forte à l'exemple des Français.

Francis Drake et autres pirates

Quoique victorieux dans l'affaire de San Juan de Ulua, les Espagnols n'en restaient pas moins étonnés de la hardiesse de ces marins étrangers qui avaient osé aborder le port de Vera Cruz, par où transitaient les richesses du Mexique avant d'être expédiées en Europe. Ils ne furent pourtant pas au bout de leurs peines avec les Anglais dans cette seconde moitié du XVI^e siècle. En effet, un jeune parent de Hawkins, Francis Drake, va suivre ses traces dans la mer des Caraïbes et se tailler une grande réputation de pirate pour les uns et de fidèle serviteur de la couronne pour les autres. Dès l'année suivant le désastre de San Juan de Ulua, Drake, financé par Hawkins, entreprenait un voyage (1570-1571) en Amérique, qui, sous prétexte de contrebande, semble, en fait, en avoir été un de reconnaissance. Il entra ainsi en contact avec les *Cimarónes*, des bandes d'anciens esclaves noirs, qui avaient fui leurs maîtres espagnols et vivaient en petites communautés guerrières, disséminées ici et là le long des côtes de l'Amérique centrale, particulièrement dans les jungles de l'isthme de Panama. Ce fut d'ailleurs là, dans le golfe de Darien, à un endroit qu'il baptisa Port Pheasant, que Drake enfouit du matériel en prévision de sa prochaine expédition.

Côté français, en 1571, le capitaine Bontemps fut pris au large d'Hispaniola par les Espagnols qui l'écorchèrent vif et tuèrent tous ses hommes à la réserve d'un garçon. La joie de cette nouvelle fut cependant atténuée par une autre que porta à Mérida (au Yucatan), avant la fin de l'année, un pilote espagnol qui avait été capturé à la côte de Campêche par un corsaire du Havre et qui venait de s'en échapper. En France, selon ce que le pilote avait pu apprendre de ses geôliers, se préparait pour l'année prochaine une grosse expédition pour venir attaquer l'isthme de Panama. C'était plus qu'une simple rumeur. En effet, Philippe Strozzi, un parent de la reine-mère Catherine de Medicis, se vantait de porter un coup terrible aux Espagnols, et armait une flotte en conséquence, ayant même gagné à son projet des capitaines comme Laudonnière et Gourgues. Même si la flotte de Strozzi ne parut jamais dans les eaux américaines, les activités des corsaires français aux Antilles n'en connurent pas moins une recrudescence en 1572. Mais les Espagnols veillaient. Ainsi le capitaine Minguetière, lequel, parti avec un congé pour... les Moluques, se retrouva au large d'Hispaniola où il fut pris. Vers l'île de Trinidad, les capitaines Matté et Grandville se faisaient l'un tuer et l'autre sauter en combattant les Espagnols. Le plus intéressant de ces corsaires demeure cependant Guillaume Le Testu, cartographe et navigateur hors pair, retenu prisonnier en Zélande par les Espagnols, desquels le roi Charles IX lui-même avait obtenu la libération. Ce fut lui que Strozzi et l'amiral Coligny choisirent pour aller en avant-garde en prévision du voyage du premier dans les Antilles. Là, Le Testu trouva le capitaine Drake.

Entre-temps, en Angleterre, la reine Elizabeth avait approuvé officiellement (car la guerre ne viendra que plus tard) les entreprises de pillage contre le commerce espagnol en Amérique par droit de représailles. L'objectif de Drake était de s'emparer ni plus ni moins que de la flotte de Terre Ferme, appelée aussi « les Galions », transportant vers Séville les trésors du Pérou. Avec des moyens relativement modestes, deux petits vaisseaux et à peine 200 hommes, il revint à Fort Pheasant en juillet 1572. Il y érigea un fortin et y assembla trois pinasses démontées qu'il avait emmené avec lui, petits bâtiments légers à faible tirant d'eau, fort utiles pour le transport des troupes de débarquement. Sa première descente Drake la tentait, le mois suivant, contre Nombre de Dios, par où transitaient alors les marchandises du Pérou avant d'être embarquées sur les galions, et dont l'Anglais s'empara. Mais il dut se retirer presque aussitôt, sur l'insistance de ses hommes, qui, le voyant blessé par une balle espagnole, le forcèrent à regagner leurs bords. Par la suite, Drake se rendit devant Cartagena où il captura un navire espagnol puis il retourna à l'isthme de Panama. Ce fut là qu'il joignit ses forces avec le capitaine Le Testu qui avait échoué son navire en chassant un vaisseau espagnol. Anglais et Français, alliés à quelques dizaines de Cimarones, tentèrent alors une nouvelle descente dans les environs de Nombre de Dios, au printemps 1573. Drake et Le Testu se rendirent ainsi maîtres d'un convoi de mules venant de la ville de Panama et portant l'argent du Pérou vers l'entrepôt portuaire. Blessé lors de cette attaque, le capitaine Le Testu fut cependant pris par les Espagnols qui n'hésitèrent pas à tuer le Français agonisant. Malgré cette

perte, Drake partagea son butin avec les Français de la compagnie de Le Testu puis regagna l'Angleterre où il fut accueilli en héros.

Les cuirs de l'île Hispaniola

Outre le pillage, un produit colonial attirait particulièrement en Amérique espagnole les marchands et les marins du Havre, de Dieppe et des autres ports normands: les cuirs des bœufs sauvages des Grandes Antilles, principalement ceux d'Hispaniola, d'où jusqu'à 50 000 étaient exportés annuellement et officiellement vers Séville dans les années 1550. Ces cuirs de grande valeur étaient destinés aux tanneries de Normandie qui en consommaient une grande quantité. En retour, les Normands vendaient aux Espagnols les draps dits de «Rouen», ville où étaient fabriqués ces textiles fort prisés des colons espagnols.

Dans leurs courses aux «îles du Pérou» comme ils appelaient les Grandes Antilles, les aventuriers normands s'étaient fait des amitiés parmi les populations de la partie ouest de l'île Hispaniola. Et rapidement ils comprirent qu'il serait plus avantageux pour eux et leurs compatriotes marchands d'aller écouler directement les draps de Rouen sur place (au lieu qu'à Séville) contre les cuirs de boeufs. Ainsi naquit vers le milieu des années 1560, la contrebande normande aux Antilles portant essentiellement sur ce produit. Bientôt, aux côtés des draps de Rouen, ces contrebandiers français se mirent eux aussi à faire le négoce des esclaves. Les lieux qu'ils fréquentaient le plus étaient Monte Christi, Bayaha, La Yaguana, Guanahibes et autres petits établissements d'Hispaniola, ainsi que dans les autres grandes îles, Cuba, la Jamaïque et Puerto Rico. Par ailleurs, dans les Petites Antilles qui leur servaient d'escale à l'aller, ils se mirent à nouer des relations d'amitié avec les farouches Indiens Caraïbes. L'un des premiers capitaines impliqués dans cette contrebande fut Guillaume Champaigne. Celui-ci, à la fin de 1568, en rentrant en France après le produit de sa traite à Hispaniola, avait d'ailleurs sauvé à l'embouchure de la rivière Panuco (au Mexique) trois Anglais de la flotte de Hawkins, qui avaient fait le trajet à pied depuis la Vera Cruz où ils avaient été abandonnés. Armant du Havre, Champaigne fit plusieurs voyages vers les Antilles dans les années suivantes, notamment en 1577, 1581 et 1583.

En France, en août 1572, à l'occasion de la Saint-Barthélemy, le massacre de plusieurs huguenots, dont leur principal chef, l'amiral Coligny, interrompit pour plusieurs années les initiatives de la couronne contre l'Amérique espagnole. Plus que jamais les voyages en Amérique furent abandonnés à l'entreprise privée. Ainsi, à partir de 1575, la contrebande normande aux Grandes Antilles prit véritablement son essor. Les principaux bâtiments qui armaient au Havre et à Dieppe pour ces voyages étaient alors relativement modestes, jaugeant entre 80 et 120 tonneaux, et ils étaient presque toujours accompagnés de barques d'un tonnage moitié moindre, servant notamment pour aborder les côtes. Outre le cuir, les capitaines ramenaient au Havre et à Dieppe du sucre, de la casse (une plante médicinale) et du tabac. Ils étaient si efficaces qu'à Séville, les marchands espagnols se plaignaient que le cuir des

Antilles avait désormais bien du mal à trouver preneur. Ces aventuriers, comme leurs prédécesseurs, combinaient souvent contrebande et pillage. Par exemple, en 1579, Jean Hacquet (qui n'en était pas à son premier voyage) vendit à San Germán de Puerto Rico des Noirs enlevés en Guinée et autres marchandises, puis il captura dans le port trois vaisseaux espagnols. Mais c'était un véritable forban qui n'hésitait même pas à piller ses propres compatriotes. Outre Hacquet et Champaigne, d'autres capitaines et armateurs normands se signalèrent aux Antilles. Les plus actifs furent Richard Gaillon avec deux voyages connus l'un en 1576-1577 et l'autre en 1579 ; Jean Le Caron sieur de Maupas, trois voyages entre 1579 et 1581 ; son associé Guillaume Le Hériat sieur de Pontpierre, deux durant la même période, tout comme Élie Mareys. Outre les ports de Normandie, Bordeaux envoya quelques vaisseaux pour la traite à Hispaniola en 1579-1580, dont un financé par Philibert de Gramont, le gouverneur de Bayonne. Des contrebandiers portugais fréquentaient aussi Hispaniola à cette époque, mais leur importance alla déclinant, à cause de la compétition déloyale que leur faisaient les Français qui les pillaient aussi souvent qu'ils le pouvaient. Vers la même époque, les premiers vaisseaux néerlandais firent leur apparition aux Antilles, mais il faudra attendre la fin du siècle pour que les Pays-Bas commencent à s'imposer dans ces mers.

À partir de 1584, ces armements contrebandiers devinrent plus rares, notamment parce Philippe Strozzi réquisitionna une partie des navires des ports normands pour une expédition contre les Açores. De plus, les deux années précédentes, les Espagnols avaient brûlé pas moins de vingt-cinq bâtiments normands au Brésil, où les Français avaient coutume de toucher en venant d'Afrique à destination des Antilles. Mais la contrebande normande n'en reprendra pas moins avec force au cours de la décennie suivante, alors que les Anglais se seront substitués aux Français comme principaux corsaires dans les Antilles.

Le retour du Drake

Après ses exploits au Panama, Drake ne parut pas dans la mer des Antilles avant quelques années. D'autres capitaines anglais n'en imitèrent pas moins son exemple et, avec l'accord tacite de la reine Elizabeth, se rendirent piller l'Espagne en Amérique. L'un d'eux, John Oxenham, qui avait compté parmi les hommes de Drake, retourna même au Panama en 1575, et fut le premier aventurier étranger à traverser l'isthme à pied puis à passer à « la mer du Sud », comme l'on appelait alors l'océan Pacifique. Mais son expédition tourna mal. La plupart de ses hommes périrent, et la poignée qui survécut (dont Oxenham lui-même) furent pris en 1577 et envoyés prisonniers à Lima, au Pérou, où ils devaient être exécutés. Entre-temps, en Angleterre, Drake avait décidé d'aller s'en prendre directement à la source des richesses espagnoles en Amérique : le Pérou, dont l'exploitation des mines d'argent depuis le milieu des années 1570 rapportaient d'importants revenus à la couronne espagnole. Ce fut l'occasion de son fameux voyage autour du monde (1577-

1580) par la mer du Sud, sur le *Golden Hind*, dont l'exploit le plus retentissant fut la capture du vaisseau *Nuestra Señora de Concepción* au large de Valparaíso, prise chargée d'or et d'argent. Fait chevalier par la reine d'Angleterre au retour de cette expédition, Drake passa les années suivantes à élaborer un ambitieux plan de conquête qui devait passer par la prise des ports de Santo Domingo et de Cartagena.

L'exécution des plans de sir Francis Drake fut toutefois différée jusqu'en 1584. Cette année-là, les protestants des Pays-Bas se révoltèrent contre leur suzerain, le roi d'Espagne, et l'Angleterre prit leur parti. Au cours des négociations avec les révoltés, il fut convenu qu'une importante flotte anglaise irait attaquer les colonies espagnoles. Parallèlement à ces tractations, des hommes tels que Walter Raleigh et Richard Grenville investissaient dans un projet de colonisation à l'île Roanoke, sur le littoral nord-américain, au nord de la Floride, dans un pays que l'on baptisa Virginie en l'honneur de la reine Elizabeth. Tout comme le Français Coligny avant eux avec la Floride, ils pensaient faire de cette future colonie une base pour les corsaires revenant de la mer des Antilles. Enfin, en 1585, la reine Elizabeth autorisait la première expédition anglaise officielle contre l'Amérique espagnole. Drake et son parent le vieux John Hawkins (lui aussi fait chevalier par la reine) s'en partageraient le commandement. Cette entreprise allait marquer les débuts de l'âge d'or de la course anglaise anti-espagnole dans la mer des Antilles.

Les chiens de mer de la reine Elizabeth (1585-1604)

En septembre 1585, une vingtaine de navires, portant près de 2500 hommes, appareillèrent de Plymouth. Ils avaient pour chef sir Francis Drake et pour destination l'Amérique espagnole. Cette entreprise quoique imposante, n'eut qu'un succès modeste. En janvier 1586, Drake se présentait devant Santo Domingo, dont il s'empara. Mais cette prise se révéla peu profitable, Drake n'obtenant que 5% de la rançon qu'il avait d'abord espéré pour la ville. L'amiral anglais se tourna alors contre Cartagena dont il se rendit maître aussi. Même s'il y fit plus de butin qu'à Santo Domingo, la rançon qu'il tira de cette seconde place fut aussi décevante. De plus, la maladie qui se propagea dans ses équipages et la nouvelle que l'Espagne s'apprêtait à attaquer l'Angleterre forcèrent Drake à abandonner ses projets contre Panama et La Havane. En avril 1586, il quittait donc les parages de Cartagena et, au retour, il pillait San Agustín de la Floride, fondée par l'amiral Menendez de Aviles deux décennies auparavant. À son tour, Drake vengeait le massacre des huguenots de la Floride française, vingt ans après le crime perpétré sur ordre de Menendez.

En juin 1586, revenant de Floride, Drake relâcha avec sa flotte à l'île Roanoke, dont sir Walter Raleigh, qui avait obtenu de la reine le privilège de coloniser la Virginie, qui voulait faire un port d'escale pour les corsaires, à l'exemple de ce que les Français avaient espéré pour leur colonie martyre de Floride. Il n'y trouva qu'une centaine de colons laissés là l'année précédente par sir Richard Grenville, lesquels il ramena avec lui en Angleterre. Une

seconde tentative de colonisation de Roanoke, dès l'année suivante, se solda aussi par un échec. La majorité des colons choisirent d'abandonner l'île après quelques semaines d'occupation seulement, suivant en Angleterre leur gouverneur John White. Lorsque celui-ci revint à Roanoke trois ans plus tard (août 1590), il n'y trouva pas âme qui vive. L'aventure anglaise en Virginie s'était arrêtée pour une quinzaine d'années. Des hommes comme Raleigh avaient désormais mieux à faire : armer des navires pour attaquer les Espagnols sur mer partout où cela était possible, et surtout en Amérique. Fait significatif, White n'était qu'un simple passager à bord des deux bâtiments commandés par Abraham Cocke, qui le menèrent à Roanoke la seconde fois. En effet, Cocke avait auparavant rôdé (juillet 1590) sur les côtes de Cuba à la tête de cinq navires. Alors qu'avec deux de ceux-ci il gagnait la Virginie, son vice-amiral Christopher Newport, avec les trois autres, défaisait deux vaisseaux de la flotte de la Nouvelle-Espagne à la côte de La Havane. Par malchance, Newport ne put rien tirer de ces deux prises, car l'une sombra et l'autre s'échoua hors de sa portée. En plus, lors du combat, il avait perdu son bras droit ! Ainsi commença la longue carrière de Newport comme corsaire dans les Antilles, où il sera en croisière presque à chaque année jusqu'à la mort de la reine Elizabeth.

De 1586 à 1590, les armements anglais, à partir de ports tels que Londres et Plymouth, à destination de l'Amérique espagnole avaient pourtant été peu nombreux, parce que l'Angleterre avait d'abord eu besoin de tous ses corsaires pour neutraliser l'Armada de Felipe II (1588). L'un des principaux armateurs de ces premières années de guerre fut sir George Carey, puissant personnage, dont l'un des capitaines, William Irish, avait d'ailleurs visité Roanoke en 1587 après une course vers Cuba. Plus important encore était le riche négociant londonien John Watts senior, lequel avait financé en partie l'armement de la flotte de Cocke (1590) et une autre expédition de force similaire deux ans plus tôt. En 1591, ces armateurs et d'autres avaient un nombre important de corsaires rôdant aux côtes des Grandes Antilles. D'abord, en mai, Newport avec deux bâtiments londoniens troubla la navigation dans les parages de La Yaguana, bourg à la côte ouest de la première des deux îles. Il y fut rejoint par William Lane et trois autres capitaines armés par Watts et Raleigh. Les deux mois suivants, Lane, sa flotte et l'associé de Newport, auxquels se joignirent quelques corsaires armés par Carey, bloquèrent littéralement le port de La Havane, y faisant plusieurs prises notamment *La Trinidad* chargée d'argent et de cochenille, cargaison estimée à 20 000 livres. À ces prises sur mer s'ajoutèrent, dès l'année suivante, celles faites à terre.

Pourtant, dès 1586, à la suite de la grande expédition de Drake, sur ordre du roi Felipe II, l'ingénieur d'origine italienne Juan Bautista Antoneli et un militaire expérimenté Juan de Tejeda avaient entrepris le renforcement des principales escales des deux flottes aux trésors : Cartagena, San Juan de Ulúa, La Havane, San Juan de Puerto Rico et Santo Domingo. La protection des flottes elle-même, celle de la Nouvelle-Espagne et celle de Terre Ferme, fut améliorée par le remplacement des vieux galions par des vaisseaux d'escorte

plus rapides. De même, les principaux ports américains se dotèrent de galiotes, bâtiments à rames, fort efficaces pour garder les côtes contre les pirates. Ces mesures empêcheront évidemment les Anglais d'attaquer les grands ports bien défendus, sauf lorsque réunis en flottes imposantes. Mais les petits bourgs côtiers demeurèrent des proies faciles. Newport, encore, fut l'un des premiers à s'y attaquer.

À l'occasion de sa troisième course aux Antilles, en 1592, le capitaine Newport, avec quatre bâtiments, pillait d'abord Ocoa (sur la côte sud d'Hispaniola). Puis, à la fin d'avril, il faisait descente à La Yaguana, à la tête d'une centaine d'hommes, étant toutefois repoussés par 200 cavaliers espagnols. Quelques jours plus tard, il n'en brûlait pas moins la place et le bourg voisin de Guava. Mettant ensuite le cap vers le golfe des Honduras, il y fut plus heureux en se rendant maître (en mai) du fort de Trujillo puis de la ville côtière de Puerto de Caballos, laquelle deviendra une cible habituelle des Anglais au cours des prochaines années. Quittant le Honduras en juin pour rentrer en Angleterre, il en ramena un excellent butin. Le même mois, une douzaine d'autres corsaires anglais hantaient la côte nord de Cuba comme l'année précédente : Benjamin Wood avec quatre vaisseaux armés par lord Thomas Howard, le capitaine William King avec trois autres, et William Lane avec trois toujours pour le compte de Watts, qui tous ensemble capturèrent un vaisseau richement chargé venant du Honduras.

En 1593, au moins trois petites flottes furent envoyées aux Antilles : celle de sir John Burgh avec Newport parmi ses capitaines, celle de Lane armée encore une fois par Watts ; et enfin celle de James Langton, le meilleur capitaine de George Clifford comte de Cumberland, ce grand armateur et amiral corsaire, fort estimé de la reine. Il y avait aussi quelques corsaires isolés, tel William Parker, un capitaine de Plymouth qui finançait ses propres expéditions, lequel deviendra aussi fameux que Newport. Côtayant ces chiens de mer, les aventuriers français n'avaient pas cessé de fréquenter Hispaniola, toujours pour y traiter des cuirs avec les colons espagnols. D'août 1593 à avril 1594, une dizaine de contrebandiers normands furent en effet signalés aux côtes nord et sud de l'île. Le capitaine Charles Bougard de La Barbotière, de Caen, secourut ainsi quelques-uns des hommes du capitaine anglais James Lancaster, lequel avait perdu son navire à l'île Mona. Lancaster lui-même trouva passage, en avril 1594, sur un navire dieppois commandé par Jean Noyer. Le même mois, les capitaines havrais François Decqueville et Louis Tullier eurent moins de chance au cap Saint-Nicolas, à la côte ouest d'Hispaniola. Sous prétexte que Le Havre était aux mains de la ligue catholique laquelle luttait en France contre le nouveau roi Henri IV, le capitaine Lane se saisissait de leurs navires qu'il mena en Angleterre avec ses prises espagnoles.

Les relations entre Anglais et Français étaient généralement meilleures, les aventuriers des deux nations s'entendant entre eux pour piller les Espagnols. L'un des meilleurs exemples fut l'association que formèrent le capitaine Parker et Jérémie Raymond, un corsaire dieppois, en avril 1594.

Avec quelques petits bâtiments, ils commencèrent par croiser au large de l'île Saona puis ils se rendirent dans les Honduras à dessein de prendre Puerto de Caballos. Cette petite cité portuaire venait tout juste d'être victime de deux attaques : d'abord par James Langton (en mars) qui s'y rendit après un séjour de plusieurs semaines à piller les côtes d'Hispaniola, puis par Newport (en avril) lors de son cinquième voyage. À la tête d'une cinquantaine d'hommes seulement, Parker et Raymond réussirent encore mieux que leurs prédécesseurs et prirent la place en mai, s'en retirant somme toute avec un bon butin. Exactement un an plus tard (mai 1595), Parker récidivait seul à Puerto de Cabellos, mais cette fois les Anglais ne prirent pas grand-chose. Quelques mois plus tard, en juillet, son vieil associé Raymond la mettait aussi à sac, puis il se retirait à l'île Utila, dans le golfe des Honduras, où il mourut en combattant des Espagnols partis de Trujillo pour le prendre. Les aventuriers français avaient d'ailleurs tout le loisir d'attaquer légalement les Espagnols, puisqu'en janvier 1595, après avoir adjuré le protestantisme et s'être converti au catholicisme, le roi Henri IV avait déclaré la guerre à l'Espagne, qui avait soutenu ses adversaires de la ligue catholique.

Des gentilshommes aventuriers

Entre-temps, sir Walter Raleigh n'avait pas abandonné l'idée de donner à l'Angleterre un empire colonial en Amérique. C'était vers le mythique Eldorado que se tournèrent ses convoitises. Dès 1594, il avait détaché vers la Guyane un certain Jacob Whiddon, lequel fit escale à l'île de Trinidad, dont le gouverneur, Antonio de Berrio, l'avait entretenu des histoires circulant sur l'Eldorado, que lui-même avait cherché durant des années. Les beaux discours de Berrio lui épargnèrent de voir Trinidad pillée en février 1595 par Robert Dudley, un bâtard du comte de Leicester l'un des favoris de la reine, qui fit cette année-là un voyage en course dans les Antilles. En avril 1595, Raleigh en personne, avec quatre vaisseaux, se présentait à Trinidad, dont il s'emparait, faisant prisonnier Berrio, lequel lui communiqua sa folle passion de la quête de l'Eldorado.

Entre le départ de Dudley et l'arrivée de Raleigh, Amias Preston, George Somers et quelques autres corsaires s'étaient eux aussi trouvés dans les parages de Trinidad et de sa voisine Margarita. De là, ils passèrent à Cumana où ils firent une rencontre étonnante : deux contrebandiers zélandais armés à Middelbourg par Balthasar De Moucheron. Si quelques Néerlandais s'étaient risqués dans la mer des Antilles depuis le début des années 1570, les armements des Provinces-Unies des Pays-Bas vers l'Amérique espagnole ne commencèrent vraiment que cette année-là, une fois que la révolte des sept provinces septentrionales des Pays-Bas contre le roi d'Espagne fut entrée dans une phase offensive. Pendant que Preston et ses capitaines allaient faire descente à Caracas qu'ils pillèrent tout comme la ville de Coro, les Néerlandais poursuivaient paisiblement leur traite, étant encore là lorsque, à la fin de juin, Raleigh et sa flotte s'y présentèrent à leur tour après avoir exploré les bouches de l'Orénoque à la recherche de l'Eldorado. Plus pragma-

tiques, les Néerlandais reviendront en grand nombre à la côte de Cumana... mais pour le sel de Punta de Araya.

Entre-temps, en Angleterre, un second grand armement se préparait contre les colonies espagnoles. Encore une fois, ce fut Drake qui en obtint le commandement, qu'il dut cependant partager avec son parent sir John Hawkins à la requête de la reine. En force, la flotte de Drake surpassait la première : six vaisseaux de la reine et vingt-et-un corsaires, portant en tout 2500 hommes, dont 1000 soldats. Mais, dès son arrivée devant San Juan de Puerto Rico, en novembre 1595, l'expédition commença sur un mauvais pied. D'abord, le vieux Hawkins, malade depuis deux semaines, mourut. Et Drake, après avoir tenté un débarquement à San Juan dont le gouverneur avait bloqué le port en y coulant des navires, se résignait à gagner la côte de Carthagène. En décembre, ses troupes mirent facilement à sac Rio de la Hacha et Santa Marta, places de peu d'importance. Quant à Cartagena, désormais trop bien défendue, il ne fallait pas y songer tout de suite. Drake se rendit donc en terre connue, le Panama. Ses troupes débarquèrent à Nombre de Dios en janvier 1596, mais elles durent se rembarquer, avec de lourdes pertes, devant la forte opposition des Espagnols. Cependant, les Anglais avaient un autre ennemi : la dysenterie. Après son échec à Nombre de Dios, Drake fit relâcher sa flotte au Costa Rica, puis deux semaines plus tard, il retournait aux côtes du Panama, plus précisément au large de Puerto Belo qui avait remplacé Nombre de Dios comme port d'escale des galions. Ce fut là, le 2 février 1596, que Drake mourut de maladie. Celle-ci décima la flotte anglaise, que sir Thomas Baskerville ramena en Angleterre après un bref combat (avril suivant) contre une flotte espagnole aux côtes de Cuba.

Cette année 1596, les corsaires anglais isolés furent plus heureux, comme le capitaine Anthony Hippon qui captura un vaisseau portugais allant d'Hispaniola à Cartagena prise légale puisque le roi d'Espagne régnait alors sur le Portugal. Par ailleurs, vers la fin de l'année, huit corsaires commandés et armés par sir Anthony Sherley faisaient leur apparition aux Antilles. Quoique généralement peu profitable en termes de butin, l'expédition de Sherley se signala par la prise de plusieurs petites places espagnoles d'importances secondes. D'abord, quelques jours avant Noël, Sherley et ses hommes s'emparèrent de Santa Marta, qu'ils quittèrent au début de la nouvelle année. Leur prochain objectif fut la Jamaïque, où ils débarquèrent le 8 février 1597, se rendant maîtres de la capitale (Santiago de La Vega) le jour même. Là, ils furent renforcés par deux petits bâtiments commandés par Michael Geare, qui avait rompu quelques semaines plus tôt avec son associé, le capitaine Newport. Un autre habitué de ces voyages, William Parker, vint aussi (le 12 mars) avec deux bâtiments, se placer sous les ordres de Sherley. Ensemble ils se rendirent dans le golfe des Honduras où ils prirent (le 10 avril) le fort de Trujillo puis Puerto de Caballos (le 17 du même mois), lesquels ne s'étaient guère remis des attaques des années précédentes. Après cette descente, les Anglais se séparèrent. Tandis que Sherley avec sa flotte gagnait Cuba, Geare se rendait aux côtes de Campêche où il captura un vaisseau chargé de bois de

teinture. Parker, qui aurait voulu passer à la mer du Sud par les Honduras ce à quoi ses associés n'avaient pas consenti, suivit Geare. En mai 1597, il mettait à sac la ville de San Francisco de Campêche. Après cette prise, le capitaine Richard Henne, son associé, fut cependant pris par deux frégates espagnoles puis exécuté avec son équipage.

En juin 1597, pendant que Sherley, Geare et Parker s'apprêtaient tous à rentrer en Angleterre, une autre flotte corsaire apparut aux côtes du Venezuela. C'était John Watts junior, avec quelques vaisseaux armés par son père, qui pillait et rançonnait la Rancheria, centre de pêche perlière, près de Rio de la Hacha. L'année suivante, une menace beaucoup plus sérieuse pesa sur les colonies espagnoles : le comte de Cumberland équipa une flotte corsaire pour un voyage aux Antilles, armement surpassé en importance uniquement par les deux flottes du défunt Drake. À l'exemple de ses courses européennes, Cumberland prit lui-même le commandement de la vingtaine de navires engagés dans l'entreprise, dont un peu moins de la moitié lui appartenait en propre. Et, le 16 juin 1598, Cumberland faisait débarquer ses troupes à San Juan de Puerto Rico. La majorité des Espagnols ayant abandonné la place pour fuir à l'intérieur de l'île, Cumberland obtint la reddition de la ville de San Juan et du fort le dernier jour du mois. La prise de Puerto Rico apporta au comte plus de gloire que de richesse. En fait, s'il l'avait pu, il aurait conservé l'île à l'Angleterre : il projetait d'y laisser 300 hommes en garnison. Encore une fois la maladie qui se propagea parmi les équipages anglais empêcha le comte de mettre ce projet à exécution. Ainsi, le 26 juillet, Cumberland appareillait de Puerto Rico et arrivait en Angleterre en octobre suivant, ayant perdu dans cette entreprise plus de 600 hommes, la plupart morts de maladie.

Vers la fin de la guerre

L'année de l'expédition de Cumberland, la France et l'Espagne mirent fin, par la paix de Vervins (mai 1598), à la guerre qui les opposait depuis le début de la décennie. À l'exemple des paix précédentes entre les deux royaumes, la question américaine demeura en suspens : les particuliers français pouvaient toujours se risquer en Amérique espagnole... à leurs risques et périls, ce que continuèrent d'ailleurs de faire sans se gêner les marins des ports de Normandie. Quant à l'Angleterre, elle poursuivra les hostilités avec l'Espagne pendant encore cinq ans, le temps pour les corsaires anglais de réaliser encore quelques belles actions en Amérique.

Le capitaine Newport, qui, depuis 1596, grâce au butin économisé lors de ses courses américaines précédentes, pouvait participer financièrement à l'armement des navires qu'il commandait, entreprit sa huitième croisière (1599-1600) au cours de laquelle il pilla le bourg de Tabasco, au Mexique. En juin 1600, ils furent une dizaine de corsaires à troubler la navigation à la côte de La Havane, et même à y piller quelques plantations. Mais l'exploit le plus retentissant revint à William Parker. Après avoir pillé l'île Cubagua (Venezuela), avec ses trois petits vaisseaux, il s'empara de Puerto Belo à la tête de 150 hommes, en février 1601. Cette prise fut plus glorieuse que lucra-

tive, puisque l'argent du Pérou qui y transitait habituellement avait déjà été expédié, presque en totalité, à Cartagena. À son retour en Angleterre, Parker n'en fut pas moins élu maire de Plymouth : c'en était fini pour lui de la course. Newport aussi allait bientôt cesser ses activités de corsaire. Au début de 1602, l'infatigable capitaine revenait aux Antilles pour son neuvième et dernier voyage. Après plusieurs mois en course aux côtes de Cuba et d'Hispaniola, il renvoya son associé avec leurs prises en Angleterre. Enfin, à Guanahibes (côte occidentale d'Hispaniola), Newport formait une association (novembre 1602) avec deux autres vétérans corsaires, les capitaines Geare et Hippon. Aux Anglais se joignirent Jean Boucher et quatre autres capitaines havrais et dieppois, lesquels traitaient alors des esclaves avec les colons espagnols. Tous ensemble, ils appareillèrent pour le golfe des Honduras, à dessein d'y enlever les deux principaux galions de la flotte de la Nouvelle-Espagne qui devaient y charger les richesses de cette province. Touchant d'abord la Jamaïque (janvier 1603) où ils furent repoussés avec quelques pertes, les aventuriers anglais et français se présentèrent devant Puerto de Caballos le 17 février 1603. Après huit heures d'un furieux combat, ils prirent les deux galions espagnols, qui portaient surtout des cuirs. Pendant dix-huit jours, ils occupèrent Puerto de Caballos. Le butin partagé, Newport et ses capitaines prirent la direction de La Havane où ils firent quelques prises supplémentaires avant de rentrer en Angleterre. Quant à leurs associés français, ils retournèrent à Hispaniola.

Lorsque Newport arriva en Angleterre, la vieille reine Elizabeth était morte. Le roi d'Écosse, James VI, avait été choisi pour lui succéder. Dès son accession au trône anglais (mars 1603), le nouveau monarque, qui n'avait aucune sympathie pour les corsaires, avait clairement exprimé son désir d'en venir à une paix avec l'Espagne. En juillet 1603, tous le comprirent lorsqu'il proclama que toute prise espagnole faite après le 4 mai précédent devait être restituée, ce qui causa quelques tracasseries juridiques à Newport et ses armateurs à propos des prises faites aux Honduras. La paix officielle vint l'année suivante avec le traité de Londres. Ignorant la cessation des hostilités, certains capitaines anglais continuèrent leurs déprédations dans la mer des Antilles, tel Christopher Cleeve, parti en expédition peu de temps après la mort de la reine, qui mit à sac Santiago de Cuba (mai 1603) avant de pirater en compagnie de quelques bâtiments anglais à l'origine armés en traite. Signe des temps, lorsque Cleeve revint en Angleterre (mai 1604), le capitaine Newport en appareillait pour les Antilles, cette fois pour un voyage de commerce (ou mieux, de contrebande) avec les colonies espagnoles.

Lutte à la contrebande

Depuis 1599, à la suite des arrêts du roi d'Espagne leur interdisant l'accès aux salines espagnoles et portugaises, les Néerlandais, surtout ceux de la province de Zélande, s'étaient mis à envoyer des flottes à Punta de Araya, située entre l'île Margarita et la côte de Cumana, et dont le sel était de très grande qualité. Dans l'économie des Pays-Bas, le sel jouait alors un rôle essentiel. Les Zélandais avaient développé et perfectionné un processus de

blanchiment du sel, lequel était demandé partout en Europe, notamment par leurs compatriotes de la province de Hollande pour leur industrie de pêche. De 1599 à 1605, plus de cent bâtiments néerlandais visitèrent chaque année les salines d'Araya. Évidemment cette présence amenait aussi des actes de pirateries de la part des Néerlandais, qui seront en guerre avec l'Espagne jusqu'en 1609. Ils se gagnèrent aussi une participation au commerce interlope, aux côtés des Français, à Cuba et Hispaniola, et aussi au Venezuela, surtout pour le tabac à l'exemple des Anglais qui dès avant la fin de la guerre trafiquaient activement à l'île de Trinidad.

La fin des hostilités en Europe, avec la France puis l'Angleterre, permit à l'Espagne de se concentrer sur la protection de ces points faibles de son empire, endroits privilégiés des aventuriers étrangers qui s'y livraient à la contrebande avec les colons. Dès 1601, le Conseil des Indes avait décidé de former une Armada de Barlovento, flotte de huit galions et quatre pataches, pour la défense des colonies contre les corsaires anglais, mais aussi pour chasser les Néerlandais des côtes du Venezuela. Faute de fonds, le projet de création de cette armada fut reporté. Mais, en 1602, La Havane et Santo Domingo reçurent de nouveaux gouverneurs avec des ordres spéciaux pour supprimer le « *rescate* », c'est-à-dire la contrebande. L'année suivante quelques équipages anglais et français furent ainsi odieusement massacrés à Cuba et à Hispaniola. Entre-temps, le nouveau roi Felipe III approuvait deux nouvelles mesures : la première était de renvoyer en Amérique l'ingénieur Antoneli pour trouver le moyen le moins coûteux et le plus sûr pour fermer les salines d'Araya aux Néerlandais ; la seconde, visant la contrebande, consistait à déplacer les populations de trois bourgs de la côte nord d'Hispaniola vers de nouvelles colonies à proximité de la capitale, Santo Domingo.

En juin 1604, Antoneli visitait Araya et en jugeant les salines impossible à fortifier, il proposa leur inondation. Encore une fois, le projet fut abandonné par manque de fonds. À Hispaniola, en revanche, les choses allèrent plus rondement. Au printemps de la même année, le nouveau gouverneur Antonio Osorio avait reçu l'édit royal ordonnant la dépopulation des trois centres de contrebande qu'étaient Bayahà, Puerto Plata et La Yaguana, édit assorti d'une amnistie pour tous les habitants d'Hispaniola qui jusqu'ici s'étaient livrés à la contrebande avec les étrangers. En août 1604, les membres du cabildo de Santo Domingo présentaient à l'audience royale un mémoire sur les conséquences dramatiques de cet ordre. Selon ses conclusions, ce mémoire imputait la responsabilité de la contrebande au gouvernement de la métropole, qui n'envoyait, dans les parties éloignées de l'île, qu'un ou deux navires par an pour le commerce. Les marchands de Séville étaient aussi accusés d'être incapables de fournir aux colons des marchandises à prix abordable. Le mémoire argumentait encore qu'il était impossible d'amener dans la partie sud de l'île tout le bétail domestique, estimé à 110 000 têtes. Quant aux habitants, pour la plupart des pauvres Blancs, des métis, des mulâtres et des Noirs, ils résisteraient et se sauveraient à l'intérieur des terres et, de là, s'engageraient dans la contrebande plus librement que jamais. Enfin, prévenait le mémoire, si

l'Espagne abandonnait les ports de la partie occidentale de l'île, les étrangers les occuperaient avec le temps. Cette mise en garde qui se révélera prophétique ne fut pas écoutée.

Toujours pas de paix au-delà de la Ligne (1605-1625)

En dépit des traités de Vervins (1598, avec la France) et de Londres (1604, avec l'Angleterre), l'Espagne n'en demeurait pas moins sur ses positions et refusait toujours d'accorder aux marchands étrangers le droit de commercer avec ses colonies américaines. Il n'y avait toujours «pas de paix au-delà de la Ligne». Dans le premier quart du XVII^e siècle, après la paix anglo-espagnole, les corsaires furent beaucoup moins nombreux à fréquenter la mer des Antilles et le golfe du Mexique, mais pas les contrebandiers. Entre-temps, en périphérie des possessions espagnoles et portugaises apparaîtront les premières colonies anglaises, françaises et néerlandaises. De leur côté, les aventuriers français, tantôt corsaires tantôt contrebandiers, pour la plupart normands, continueront à troubler le commerce espagnol dans les Antilles en association ici avec quelques Anglais (car ceux-ci sont maintenant moins nombreux à aller dans ces mers), là avec les Néerlandais (nouvel adversaire avec lesquels devront désormais compter les Espagnols).

L'année 1605 vit l'Espagne porter de grands coups, à la fois contre les saliniers néerlandais fréquentant le Venezuela et contre les contrebandiers français à l'île Hispaniola. Le gouverneur de celle-ci, Antonio Osorio, avait pourtant différé pendant de longs mois l'exécution de l'ordre royal qui exigeait la dépopulation des bourgs de La Yaguana, Bahayá et Puerto de Plata, centres de la contrebande aux côtes de la partie occidentale de l'île. En février, il visita Guanahibes, mais il n'intimida personne, pas plus les équipages de quatre navires néerlandais qui y trafiquaient avec les colons, que ces derniers. Les capitaines néerlandais poussèrent même l'impudence jusqu'à inviter la population de La Yaguana à prêter allégeance au comte de Nassau ! C'en était trop ! En août, Osorio, avec des troupes venues en renfort de Puerto Rico, se présenta en personne à Bayahá, Puerto Plata, Monte Christi et La Yaguana, ordonnant à tous les habitants de prendre la route du sud, avec tous leurs biens et leur bétail. Pour aider à l'évacuation, il fit brûler les habitations, les édifices publics et les églises. Les colons lésés montèrent une embuscade à leur gouverneur près de La Yaguana, mais Osorio gagna sa capitale par une autre route. À son retour à Santo Domingo, le gouverneur apprit que dans les quartiers qu'il croyait avoir évacués, une révolte était en cours. Ces révoltés, qui refusèrent d'aller à la capitale, trouvèrent refuge dans les collines ou à bord de navires étrangers mouillant à Guanahibes. Seulement une poignée de colons, avec quelques milliers de têtes de bétail, s'établirent finalement dans les nouveaux bourgs près de Santo Domingo. À Cuba, où se réfugièrent une partie des révoltés et où les contrebandiers étrangers hantaient en toute impunité des ports tels que Manzanillo et Baracoa, la population ne fut pas déplacée : son gouverneur, Pedro de Valdes, jugea plus prudent de ne pas répéter les erreurs de son homologue Osorio.

Pendant que ces événements se déroulaient dans les Grandes Antilles, une puissante flotte espagnole appareillait de Lisbonne : elle comptait dix-huit vaisseaux et portait 2500 hommes. Son commandant, Luis Fajardo, avait pour mission de chasser les « pirates » néerlandais qui chargeaient du sel à Punta de Araya, au Venezuela. En y arrivant, le 6 novembre 1605, Fajardo y trouva huit gros navires de Hoorn ainsi que trois contrebandiers zélandais commandés par Daniel De Moucheron, un aventurier ayant plus de dix ans d'expérience dans la mer des Antilles. Deux des Zélandais parvinrent à s'échapper, mais avant la nuit tous les autres bâtiments ainsi que leurs équipages tombèrent aux mains de Fajardo et de ses hommes. Plusieurs marins néerlandais furent tués lors de leur capture, d'autres se noyèrent en tentant de se sauver ; un certain nombre gagna la côte, mais fut capturé plus tard, étant condamné par les Espagnols à servir sur les galères. Quant aux capitaines et aux officiers pris, De Moucheron en tête, ils furent pendus sur place. Le lendemain, un petit contrebandier londonien fut pris par les Espagnols, devant Cunamagotos. Le 16 novembre, trois pataches, qui avaient été efflotés de Fajardo dans les Petites Antilles, amenèrent à leur amiral la barque *La Française*, avec une centaine de Noirs à bord, pris vers l'île de la Dominique. Le capitaine de cette prise, Auguste Le Héricy sieur de La Morinière-Pontpierre, un vétérane de ces voyages et fils d'un aventurier de la génération précédente, était parvenu à s'enfuir à bord d'une seconde barque commandée par un autre marin havrais, son associé Richard Moullin, lui aussi un habitué de la mer des Antilles. Le seul des hommes de Pontpierre qui restait à bord de *La Française* lorsque celle-ci fut prise par les Espagnols partagera le sort de De Moucheron et des autres officiers néerlandais à Araya. Durant le reste de sa croisière aux côtes du Venezuela, Fajardo fit encore quelques autres prises anglaises et néerlandaises, puis il appareilla à destination d'Hispaniola. Apprenant là que plusieurs étrangers mouillaient dans la baie de Manzanillo (Cuba), il y détacha son vice-amiral Álvarez de Avilés, avec six galions, pour les prendre. Et le 7 février 1606, Álvarez tombaient sur vingt-quatre navires néerlandais, six français et un anglais. Au cours du combat qui s'en suivit, le vaisseau-amiral néerlandais, commandé par Abraham Du Verne, un vétérane de la contrebande sur le cuir, aborda l'un des galions espagnols, mais le feu se mit aux poudres, faisant sauter les deux bâtiments. Ainsi se termina l'expédition punitive de Fajardo dans la mer des Antilles, qui retourna peu après au Portugal.

Le tabac, Trinidad et la Guyane

Au Venezuela, les actions de Fajardo contre les Néerlandais et les mesures énergiques prises par le nouveau gouverneur de cette province, dès 1606, contre les contrebandiers chassèrent les uns et les autres des parages de l'île de Margarita et du littoral vénézuélien de Cumana jusqu'à La Guayra. Mais ces aventuriers déplacèrent leurs activités vers l'est, à l'île de Trinidad et à Santo Tomé sur l'Orénoque. Là, ils se livraient à une lucrative contrebande sur le tabac avec les colons espagnols, avec la complicité des autorités locales. Les Anglais y étaient surtout actifs. En effet, fumer était alors fort

populaire en Angleterre, où le roi James I^{er} donnait l'exemple en vantant les vertus du tabac. De Londres, ce négoce était financé, entre autres, par des personnages engagés dans la course anti-espagnole du règne précédent : le marchand John Watts, son fils du même nom et l'ancien corsaire Michael Geare.

Les Français fréquentaient aussi Trinidad et l'Orénoque pour le tabac. Mais leur destination principale demeurait toujours les Grandes Antilles. Les agressions commises par les Espagnols contre les aventuriers de cette nation depuis 1598 n'avaient pas eu les résultats escomptés. Confrontés aux rapports des assassinats gratuits et sauvages perpétrés à Hispaniola et à Cuba contre les Français que des capitaines et des armateurs lui présentèrent notamment à Cuba et à Hispaniola, le roi Henri IV cautionna les pirateries de ceux-ci en Amérique en décidant (1607) de déclarer de bonne prise tous bâtiments ou marchandises enlevés aux Espagnols outre-Atlantique et qui seraient conduits dans les ports de France. Mais la course demeura pour quelques années encore une activité secondaire, la principale étant toujours le commerce interlope. En dépit de la dépopulation de leurs principaux rendez-vous à Hispaniola, les Français conservaient des complicités dans la Grande Antille. En effet, quelques dizaines de rebelles espagnols, tant Blancs, Noirs que mulâtres, s'installèrent à l'île de la Tortue, à la côte nord-ouest d'Hispaniola, où des Français faisaient escale parfois pour couper du bois de teinture. Lorsque les autorités de Santo Domingo venaient dans la petite île pour les en déloger, ces rebelles s'enfuyaient sur la grande. Un établissement temporaire du même genre se forma aussi sur la côte sud d'Hispaniola, en face de l'île à Vaches, laquelle en 1610 fut le rendez-vous d'un nombre impressionnant de contrebandiers et de pirates de toutes nations. Des capitaines normands tels Richard Moullin (armé par son ancien associé Pontpierre), Jacques Apparoc, Jacques Le Lièvre, Pierre Le Normand de La Bataille, Nicolas Prepain, tous actifs à Hispaniola à la fin de la première décennie du siècle troquaient avec les rebelles des esclaves, des draps et même des armes contre du cuir et du tabac. D'autres utilisaient comme bases certaines des Petites Antilles où, généralement bien accueillis par les Caraïbes, ils coupaient et chargeaient du bois de teinture et où aussi ils faisaient hiverner leurs bâtiments avant d'aller attaquer les navires espagnols vers les îles Vierges et Puerto Rico. Au cours des années suivantes (1611-1617), l'un des principaux Français a rôdé dans les îles fut le capitaine Jean Barc, qui y fit au moins quatre voyages et commanda en chef quelques corsaires. Durant la même période, des contrebandiers haurais tels Apparoc et Le Lièvre étaient toujours actifs, aux côtés de capitaines dieppois tels Bras-de-fer et La Chesnée.

Les contrebandiers anglais, ainsi que leurs associés zélandais et irlandais de Trinidad et de l'Orénoque participaient occasionnellement aux pirateries françaises. D'autres étaient de francs hors-la-loi, comme ce nommé Richard, qui sévit aux Antilles en 1610, après trois ans passés à Alger comme corsaire au service des Barbaresques, car, suite à la fin de la guerre avec l'Espagne et à l'hostilité avouée du roi James I^{er}, plusieurs corsaires anglais et irlandais étaient passés au service des cités corsaires de Barbarie. D'autres anciens cor-

saires anglais fréquentèrent aussi la mer des Antilles, mais ceux-là étaient de passage seulement. En effet, en 1607, les Anglais s'étaient finalement implantés à demeure en Virginie, dans la baie de Chesapeake où ils fondèrent Jamestown, ainsi nommée en l'honneur du roi. Le fameux Christopher Newport, qui avait acquis gloire et richesse dans ses courses aux Antilles lors de la guerre anglo-espagnole, commanda les bâtiments qui y portèrent les premiers contingents de colons. Un autre, non moins fameux, William Parker, de Plymouth, compta même parmi les directeurs de l'une des deux compagnies formées pour la colonisation de la Virginie. Un troisième, sir George Somers, sera à l'origine de la colonisation des îles Bermudes, de concert avec Newport, lesquelles seront d'ailleurs renommées *Somers Islands* en son honneur. Dès leur occupation en 1609, les Bermudes devinrent l'escale principale des navires anglais allant en Virginie, lesquels n'empruntèrent que rarement par la suite la route des Petites Antilles jusqu'à la colonisation de celles-ci. Bientôt, les colonies de Jamestown et des *Somers Islands* allaient devenir des ports de relâche pour les corsaires anglais croisant sous pavillons étrangers. En 1616, John Powell fut apparemment le premier pirate à faire escale dans la jeune colonie anglaise des Bermudes, où il revint l'année suivante avec trois prises faites dans la mer des Antilles.

À partir de 1612, après avoir connu des sommets inégalés au cours des trois années précédentes, la contrebande du tabac avec les Espagnols de Trinidad et de l'Orénoque déclina, tant à cause du remplacement des gouverneurs corrompus qu'à cause du peu d'enthousiasme manifesté par le roi James I^{er} pour défendre ce commerce. Les Anglais, tout comme les Français et les Néerlandais, décidèrent alors de former leurs propres comptoirs de traite dans la Guyane voisine. Dès les premières années du siècle, parallèlement à la contrebande vénézuélienne, avaient eu lieu plusieurs tentatives tant anglaise, française que néerlandaise de colonisation en Guyane et en Amazonie. Il fallut cependant attendre jusqu'en 1616, avec l'arrivée de l'aventurier zélandais Aert Adriaenszoon Groenewegen (qui sut nouer d'excellentes relations avec les Indiens locaux) pour voir apparaître le premier établissement durable en sol guyanais, sur la rivière Essequibo.

La fin de Raleigh et les débuts du comte de Warwick

À l'Orénoque et à la Guyane demeurait attaché l'Eldorado dans l'esprit d'un homme, sir Walter Raleigh. La mort de sa protectrice la reine Elizabeth et l'avènement au trône du roi James I^{er} avait trouvé ce grand courtisan, armateur et explorateur à ces heures, impliqué dans quelque complot catholique contre le nouveau monarque. Vraies ou fausses, les accusations n'en valurent pas moins à Raleigh d'être condamné à mort, sentence qui demeura suspendue au-dessus de sa tête jusqu'à son élargissement de la tour de Londres (mars 1616) après douze ans de captivité. Il avait proposé au roi James de faire une expédition à la recherche du mythique royaume doré, qu'il assurait pouvoir découvrir. Avec une dizaine de petits bâtiments portant environ 400 hommes, Raleigh appareilla en mars 1617. Ce voyage fut un fiasco, et le principal lieu-

tenant de Raleigh, Lawrence Keymis, en désespoir de cause, s'empara (janvier 1618) de la cité espagnole de Santo Tomé sur l'Orénoque, affaire au cours de laquelle le fils aîné de Raleigh trouva la mort. De plus, en mars 1618, dans les Petites Antilles, plusieurs capitaines abandonnèrent leurs chefs pour aller pirater contre les Espagnols. Tout cela ne plaisait nullement au roi qui avait les corsaires en horreur et voulait à tout pris maintenir d'excellentes relations avec l'Espagne. En effet, James I^{er} ne pardonna pas à Raleigh les agressions commises par ses lieutenants, et ordonna (novembre 1618) l'exécution de la vieille sentence de mort pour complot qui pesait toujours sur l'aventurier.

Un personnage moins fantasque allait prendre, en quelque sorte, la relève de Raleigh. Allant à l'encontre des désirs du roi James, quelques mois avant l'exécution de Raleigh, lord Robert Rich, fils du comte de Warwick, avait armé deux vaisseaux sous la commission du duc de Savoie, alors en guerre contre le roi d'Espagne. Rich n'était pas seulement un armateur mais aussi un financier étant notamment actionnaire de la *Company of Virginia*, chargée de la colonisation de cette partie de l'Amérique. Au sein de la compagnie, il représentait la faction qui voulait faire de la Virginie un port de relâche pour les corsaires anglais auxquels, par souci de légalité et pour éviter la colère royale, l'on procurerait des commissions étrangères. D'ailleurs, à la même époque, un certain Samuel Argell gouvernait en Virginie et avait un intérêt financier dans l'un des deux navires que Rich envoya en Amérique sous pavillon savoyard. Ce navire était le *Treasure*, commandé par Daniel Elfrith, lequel fit d'abord escale à Jamestown avant d'entreprendre sa course. En juillet 1619, Elfrith captura ainsi, au large des côtes de Campêche, le vaisseau portugais Sao Joao Bautista portant 350 esclaves pris en Angola. Lors de cette action, il était associé avec un capitaine gallois nommé John Collyn Cope, qui lui croisait aux Antilles avec une commission zélandaise pour prendre sur les Espagnols. En septembre suivant, les deux capitaines relâchèrent en Virginie, y portant les premiers esclaves noirs, mais l'un et l'autre y furent reçus bien différemment.

En Angleterre, les adversaires de la course anti-espagnole au sein de la Compagnie de Virginie avaient remporté une première manche en obtenant l'arrestation du gouverneur Argell pour son association avec des pirates. Sur ce, Rich (devenu comte de Warwick à la suite du décès de son père) fit prévenir son complice qui trouva le moyen de prendre la fuite avant l'arrivée du mandat ordonnant son arrestation. Considéré comme un marin étranger par sa commission zélandaise, le capitaine Jope put sans problème traiter ses esclaves avec les colons lors de son arrivée en Virginie. Mais Elfrith, l'homme d'Argell et de Warwick, eut juste le temps de prendre quelques ravitaillements avant d'être contraint de relâcher aux Bermudes. Ce genre d'incidents allait conduire à la dissolution de la Compagnie de Virginie et faire passer la colonie sous contrôle royal.

Aux Bermudes, Elfrith trouva meilleur accueil : son patron Warwick devait d'ailleurs devenir actionnaire de la compagnie propriétaire de ces îles.

Le capitaine corsaire s'en servit comme base pour une nouvelle croisière aux Antilles. Il s'y retira une nouvelle fois en août 1620, mais il y perdit son navire lors d'un ouragan qui frappa la colonie, peu de temps après l'arrivée d'un nouveau gouverneur, Nathaniel Butler. Celui-ci et Elfrith seront impliqués ultérieurement dans la fondation d'une colonie au cœur de la mer des Antilles que le comte de Warwick financera à la fin de la décennie. En attendant, Warwick investissait dans une autre entreprise coloniale et apportait son soutien financier à Roger North, l'un des lieutenants du défunt Raleigh, pour la formation d'une compagnie de colonisation en Guyane et en Amazonie. De l'entreprise de North qui fut un échec allait toutefois sortir la première colonie anglaise des Petites Antilles.

Reprise de la course française

L'année 1618 fut déterminante en Europe, par le début de la guerre de Trente Ans, conflit dans lequel se trouveront impliquer presque toutes les grandes nations, à l'exception de l'Angleterre : les princes protestants allemands, la Suède, les Provinces-Unies des Pays-Bas et la France seront les principaux adversaires des Habsbourg d'Autriche et d'Espagne. Cette guerre marqua le retour aux armements corsaires des Français dans la mer des Antilles quoique les hostilités entre la France et l'Espagne ne reprendront officiellement que bien plus tard. Est-ce pour cela qu'au printemps de cette année-là se montait à Dieppe l'un des premiers gros armements corsaires du siècle, à destination des Antilles ? Quoiqu'il en soit, l'expédition était assez importante et inhabituelle pour que l'ambassadeur espagnol en France en fasse rapport à son roi. Elle comptait quatre bâtiments et portait 350 hommes. Son chef était le capitaine Charles Fleury, naguère associé au pirate Jacques Barc.

Sorti de Dieppe en juin 1618, Fleury capturait quelques semaines plus tard, aux côtes d'Espagne, un navire qu'il incorporait à sa flotte. Celle-ci après une escale aux îles du Cap-Vert prit la route du Brésil où, pendant quelques mois, elle tenta sans succès quelques actions contre les Portugais. Abandonné par ses lieutenants Le Grand et Dumé, Fleury se retrouva seul sur sa prise, avec moins d'une centaine d'hommes, lorsqu'il aborda la Martinique en avril 1619. Leur navire étant en fort mauvais état et eux-mêmes fort affaiblis par la faim, les hommes de Fleury se dispersèrent en partie dans cette île, partie dans celle de la Dominique, où ils furent soignés et nourris par les Caraïbes pendant plusieurs mois. Durant le séjour de Fleury et de sa compagnie en ces îles, vinrent y relâcher aux moins deux autres corsaires français : Jean de Montreuil armé par Pontpierre, et Georges de Naguet sieur de Saint-Georges. À l'île Saint-Vincent, un troisième, Jacques Drouët, avait été contraint d'échouer sa barque. Son équipage trouva passage à bord de deux vaisseaux néerlandais commandés par Hendrik Jacobszoon Lucifer. En conflit avec la plupart de ses hommes, Fleury qui avait construit une barque avec les débris de son navire alla trouver le capitaine néerlandais et forma une association avec lui. Avec bien de la peine, il parvint à réunir une trentaine de

Français dégradés à la Martinique et à la Dominique. Enfin, en février 1620, il gagnait les côtes d'Hispaniola (que les Français appelaient déjà Saint-Domingue) où il retrouva le capitaine Lucifer. Outre celui-ci, un pirate anglais nommé Arthur Guy ainsi que les sieurs de Montreuil et de Saint-Georges s'y rendirent aussi, notamment aux Cayemites, proche de l'ancienne Yaguana, où tous ces corsaires carénèrent leurs bâtiments tout en entretenant de bonnes relations avec les précurseurs des boucaniers français, des mulâtres rebelles qui subsistaient en tuant du bœuf sauvage pour en revendre le cuir aux navires étrangers de passage. En avril, tous ces aventuriers se séparèrent. Fleury, via Cuba, gagna les côtes de Campêche où, en association avec Guy, il fit les seules prises valables de son voyage, dont une chargée de 100 caisses de cochenille. Enfin, à bord de celle-ci, il repartit en France en juillet 1620.

Dans les années suivantes, les corsaires français se réunirent encore plus nombreux dans les Petites Antilles, lesquels étaient devenus de véritables bases temporaires de ravitaillement et de relâche, en prévision des expéditions aux côtes des Grandes Antilles, du Venezuela, de l'Amérique centrale et du Mexique. Certains équipages n'hésitaient d'ailleurs pas à s'y dégrader pour vivre parmi les Caraïbes, à l'exemple des hommes du capitaine Fleury. De 1623 à 1625, la compagnie d'Étienne Decqueville vécut ainsi deux ans entre la Martinique et la Dominique, jusqu'à ce que le capitaine Nicolas Le Long les prenne à son bord (1625) pour les mener à l'île Saint-Christophe. Dans cette dernière île, une trentaine d'Anglais vivaient alors de la culture du tabac. Ceux-ci avaient pour chef l'un des lieutenants de North lors de sa tentative de colonisation de l'Amazonie (1620) : le capitaine Thomas Warner qui avait abordé Saint-Christophe en 1622, jetant ainsi les bases de la première colonie anglaise dans les Petites Antilles. Côté français, les corsaires, ces habitués des Petites Antilles, furent à l'origine de l'entreprise coloniale.

Fort d'une quinzaine d'années d'expérience en voyages au Brésil et en Amérique, Pierre Belain sieur d'Esnambuc y avait fait sa première course comme capitaine de 1620 à 1622. Au retour de cette expédition, il était reparti du Havre au printemps 1623 sur la barque *L'Espérance*, avec 60 hommes d'équipage. Il toucha d'abord à l'île Saint-Vincent, d'où il partit croiser vers Saint-Domingue. Mais, à la côte nord-ouest de la grande île, il perdit sa barque à la Tortue. D'une manière ou d'autre, d'Esnambuc parvint à se remonter d'un autre bâtiment, avec lequel il rallia la Martinique. Confiant le commandement de cette prise à l'un de ces lieutenants, il renvoya celui-ci en course. En septembre 1624, à la Jamaïque, ce lieutenant s'emparait d'une petite frégate qu'il ramena à la Martinique. Là mouillaient alors sept navires, dont cinq Français, un Néerlandais et un Anglais. D'Esnambuc semble, entre-temps, avoir acquis beaucoup d'autorité parmi les aventuriers français, puisque, durant son séjour à la Martinique, il était considéré par les Espagnols comme le chef de tous les corsaires de cette nation, dont plusieurs étaient alors en croisière dans la mer des Antilles. Au retour de son lieutenant, d'Esnambuc prit le commandement de la prise jamaïcaine et se rendit à l'île

Margarita, aux côtes de Caracas, puis retourna vers celles de Saint-Domingue, où il est signalé dans les premiers mois de 1625.

Après cette croisière, selon un témoin espagnol, d'Esnambuc devait retourner aux Petites Antilles, où les quatre plus gros corsaires français se tenaient embusqués aux Saintes pour surprendre des bâtiments isolés de la flotte de la Nouvelle-Espagne. En effet, deux de ces corsaires, portant au plus 150 hommes et commandé par un certain La Salle, y prirent le 5 mai 1625 le San Juan Bautista, appartenant à cette flotte. Vers le même moment partait du Havre le capitaine Urbain de Roisset sieur de Chardonville. Quelques mois plus tard, après une croisière entre Cuba et la Jamaïque, il faisait escale à Saint-Christophe où d'Esnambuc avait laissé apparemment quelques dizaines de Français sous le commandement de son lieutenant Henri de Chantail. d'Esnambuc lui-même serait revenu à Saint-Christophe avant la fin de l'année, au moment où Roisset et lui, alliés aux planteurs anglais de la petite colonie de Warner, auraient livré combat aux Caraïbes de l'île, dont un grand nombre furent tués à cette occasion. L'établissement de Warner, qui se trouvait alors à Londres en quête d'un soutien officiel, fit-elle craindre aux corsaires français que l'île puis toutes les autres ne tombassent entre les mains des Anglais ? D'Esnambuc et Roisset furent-ils aussi enthousiasmés par les profits qu'ils y auraient à tirer de la culture du tabac, à l'exemple des Anglais, et de faire de ces îles de véritables ports de relâches pour les corsaires ? Sûrement pour toutes ces raisons à la fois, les deux capitaines laissèrent Chantail en poste à Saint-Christophe et rentrèrent en France pour demander une commission au roi afin de coloniser l'île et ses voisines.

Avec la colonisation française des Petites Antilles apparaîtront les premiers vrais flibustiers, ces pirates et corsaires ayant leurs bases en Amérique même, et dont la principale activité consistera à piller les Espagnols. Mais avant d'entreprendre la relation de leur histoire, il reste à raconter les exploits des Néerlandais contre ces mêmes Espagnols en Amérique. À la fois pirates, rebelles et hérétiques, ces anciens sujets du Habsbourg qui régnaient sur l'Espagne, le Portugal, le sud de l'Italie et l'Amérique, livreront à ce maître d'hier une guerre impitoyable jusqu'au milieu du siècle, éclipsant ainsi les actions de tous ceux qui les avaient précédés jusqu'ici dans la mer des Antilles et le golfe du Mexique.

Rebelles, hérétiques et pirates (1622-1648)

Dans les dernières années du XVI^e siècle, sept des provinces formant alors les Pays-Bas s'étaient révoltées contre leur maître, le roi d'Espagne, et avaient acquis, dans les faits, leur indépendance sous le nom de Provinces-Unies des Pays-Bas. Mais, pour les Espagnols, les Néerlandais ne sont pas seulement des rebelles. En effet, les anciens sujets du roi catholique ont adopté la Réforme, doublant la lutte politique d'un conflit religieux. Aux qualificatifs de rebelles et d'hérétiques s'en ajoutera bientôt un troisième, celui de pirates. Les deux principales provinces de l'union néerlandaise, la Hollande et la Zélande, ont chacune derrière elle une longue tradition mari-

time : pêche et commerce, et accessoirement la course. Leurs marins ne commencèrent pourtant à apparaître dans la mer des Caraïbes que très tard au XVI^e siècle. Ce qui va d'abord amener ces rebelles hérétiques en Amérique espagnole ce n'est point les trésors du Pérou ou la contrebande d'esclaves, mais le sel.

Les Zélandais avaient en effet développé et perfectionné un processus de blanchiment du sel, lequel était demandé partout en Europe, notamment par leurs compatriotes hollandais qui en avaient toujours un grand besoin pour leur industrie de pêche. Lorsque les dépôts de sel espagnol, se trouvant à Setúbal se tarirent, ils se tournèrent vers les îles du Cap-Vert (Isla de Mayo et Isla de Sal). En 1598, à la suite des arrêts du roi d'Espagne leur interdisant l'accès aux salines espagnoles et portugaises, ils commencèrent à fréquenter celles du Venezuela, principalement Punta de Araya. Le sel de Punta de Araya, située à mi-distance entre l'île Margarita et la côte de Cumana, était de très haute qualité, 30% supérieure à celui que l'on pouvait trouver en Espagne.

La présence de ces saliniers néerlandais à Punta de Araya y attirait aussi des corsaires et des contrebandiers anglais et français, avec lesquels les premiers traitaient volontiers. Devant cette nouvelle brèche à leur monopole, les Espagnols ne tardèrent pas à réagir. En septembre 1605, Luis de Fajardo, commandant une quinzaine de vaisseaux et 2500 hommes, appareillait de Lisbonne prétendument à destination des Flandres, mais en réalité pour les Antilles. Il se rendit à Punta de Araya où il captura par surprise neuf bâtiments saliniers et un corsaire. Fajardo fit pendre plusieurs de ses prisonniers dont leur principal chef, le Zélandais Daniel De Moucheron. Les compatriotes de celui-ci qui échappèrent à la mort furent envoyés à Cartagena et mis aux galères.

Dans les années suivantes, surtout à partir de la Trêve de douze ans avec l'Espagne (1609), les Hollandais et les Zélandais diminuèrent considérablement leurs voyages dans la mer des Caraïbes, que ce fut comme saliniers, contrebandiers ou corsaires. Certains ne manquèrent pas de s'y risquer quand même. En 1620, par exemple, Hendrick Jacobszoon Lucifer, commandant deux vaisseaux armés en guerre, s'associa aux Petites Antilles avec le capitaine français Charles Fleury, avec lequel il alla croiser vers Hispaniola où ils rencontrèrent d'autres aventuriers français et anglais. Ces petites incursions ne furent pourtant rien en comparaison des grandes expéditions qui vont partir des ports de Hollande et de Zélande pendant environ vingt ans, avec pour objectif : conquête et pillage sur l'Espagnol en Amérique.

Les flottes de la Westindische Compagnie

La Trêve avec l'Espagne se termina en 1621. Aussitôt, à la suite des pressions de la France et de certains princes protestants allemands, les Pays-Bas

entrèrent en guerre contre l'Espagne. La même année, date la fondation de la Westindische Compagnie (ou Compagnie des Indes occidentales, qu'il ne faut pas confondre avec son homonyme français des années 1660), autorisée par les États généraux des Provinces Unies, cette Compagnie se vit octroyer le monopole du commerce néerlandais sur les côtes occidentales de l'Afrique et les côtes orientales de l'Amérique. Elle se voulait aussi être une entreprise de colonisation, dont il ne restera pas grand-chose à la fin du siècle, mais surtout elle en deviendra une de guerre sur mer aux dépens des Espagnols. Une première expédition, financée modestement par la Compagnie, est montée dès 1622, dans le but d'enlever aux Espagnols les salines de Punta de Araya. Mais ceux-ci, dans le courant de l'année, y avaient érigé le fort Santiago del Arroyo et, avec l'aide d'auxiliaires indiens, ils repoussèrent les envahisseurs, qui étaient pourtant dix fois plus nombreux qu'eux. Quelques mois plus tard, en janvier 1623, les Néerlandais s'y présentèrent à nouveau et se virent encore forcés de renoncer à leur dessein.

Entre-temps, la Compagnie décida de faire la conquête du Brésil, colonie du Portugal, mais en fait possession du roi d'Espagne puisque celui-ci régnait aussi à Lisbonne depuis 1580. Le commandement général de l'expédition fut confié à Jacob Willekens, avec comme vice-amiral le Hollandais Piet Heyn. Willekens et Heyn se rendirent au Brésil où ils s'emparèrent assez facilement des colonies portugaises (été 1624). Durant les années suivantes, jusqu'à la conquête de Curaçao, les nouveaux établissements néerlandais du Brésil serviront de base de départ à maintes expéditions similaires tant contre les comptoirs portugais en Afrique que contre les Espagnols, les flottes de l'or surtout, aux Antilles.

Pendant que Willekens occupait le Brésil portugais, le Zélandais Pieter Schouten, commandant une petite escadre de quatre vaisseaux montés par 200 hommes, faisait son apparition aux Antilles (printemps 1624). Croisant d'abord au large d'Hispaniola et de la Jamaïque, il se rendit au Yucatan où il pilla et brûla la petite ville de Sisal. Peu après cette prise, il gagnait La Havane d'où il fut contraint de déguerpir, en juillet, à l'approche de la flotte de la Nouvelle-Espagne, beaucoup trop forte pour lui, et d'aller se réfugier à Dry Tortuga, à l'extrême sud de la Floride. Apprenant le raid contre Sisal, Tomás de Larraspuru, le commandant de la flotte espagnole, fit une descente surprise à l'île de la Tortue Salée, que les saliniers néerlandais préféraient désormais à Punta de Araya et capturèrent six bâtiments étrangers qui y chargeaient du sel. Entre-temps Schouten demeura encore quelque temps aux Antilles, avant de rentrer à Flessingue son port d'attache, où, au printemps 1625, il porta une riche prise espagnole faite dans les Honduras.

Quelques mois après le départ de Schouten, une nouvelle menace planait sur les colonies espagnoles. Il s'agissait d'une vingtaine de vaisseaux de la Compagnie des Indes occidentales, commandée par Boudewijn Hendricksz, qui se présenta devant San Juan de Porto Rico à la fin de septembre 1625. En début d'année, Hendricksz avait obtenu le commandement général de la flotte envoyée au Brésil pour affronter l'amiral espagnol Fadrique de Toledo qui

reprit d'ailleurs aux Néerlandais l'ancienne colonie portugaise de Bahia. Étant arrivé trop tard, Hendricksz avait expédié une partie de sa flotte vers l'Afrique tandis que lui-même prenait la route des Antilles. À Porto Rico, il débarqua environ 700 hommes mais, s'il s'empara de la ville de San Juan, il ne put réduire le fort San Juan Felipe del Morro, dont le gouverneur de l'île, Juan de Haro, avait pris le commandement avec 330 soldats et miliciens. Avant de quitter les lieux, il fit mettre le feu à la ville puis passa les semaines suivantes à rôder avec sa flotte autour de Porto Rico et d'Hispaniola avant de prendre la direction des côtes du Venezuela.

En février 1626, Hendricksz faisait descente à l'île Margarita où il prit et rasa un fort espagnol sans pouvoir s'en prendre à la capitale Asunción puis, dirigeant sa course vers la petite île de Cubagua, il tenta un raid, tout aussi infructueux, contre Punta de Araya. À la fin avril, après s'être ravitaillé à l'île Bonaire, il divisa sa flotte et envoya ses vaisseaux, en groupe de deux ou trois, croiser vers Porto Rico et Hispaniola, où ses capitaines rencontrèrent leur compatriote, le capitaine Hendrick Jacobszoon Lucifer, qui revenait de ravitailler une colonie néerlandaise en Guyane. Hendricksz rassembla ensuite toute sa flotte et mouillait, à la mi-juin, dans la baie de Cabañas, à Cuba, dans l'espoir de surprendre la flotte de la Nouvelle-Espagne. Durant plus d'un mois, il croisa en vain devant les ports cubains. Au cours de ce voyage, il mourut subitement et son successeur fut incapable de maintenir parmi les équipages la discipline nécessaire au succès d'une pareille entreprise.

Vers le même moment, une autre grosse escadre des Provinces-Unies entra dans la mer des Caraïbes par la Barbade. Elle était commandée par Piet Heyn qui s'était, comme on l'a vu, signalé lors de la conquête du Brésil. À la fin août, il captura un vaisseau espagnol et apprenait la mort de Hendricksz et le départ de sa flotte pour la Hollande. Heyn n'en gagna pas moins Dry Tortuga au large de laquelle il aperçut la flotte de la Nouvelle-Espagne et celle de Terre Ferme, réunies sous le commandement du général Larraspuru, au nombre de quarante vaisseaux, pour leur retour en Espagne. Se voyant devant beaucoup plus fort que lui, Heyn longea les côtes de la Floride puis, après avoir touché le Cap Vert et la Sierra Leone, arriva au Brésil (mars 1627) où il se signalera par ses prises sur mers contre les Espagnols et les Portugais.

La capture de la flotte de la Nouvelle-Espagne

Les voyages de Schouten et de Hendrick ne furent, en fait, que des expéditions de reconnaissance en prévision de la capture de l'une des deux flottes aux trésors, capture qui demeurerait l'objectif premier de la Compagnie des Indes occidentales, qui espérait ainsi réaliser des profits qui tardaient à venir, car toute l'entreprise de la conquête du Brésil, qui devait être défendue à grands frais, n'avait pas rapporté grand chose jusqu'ici. La Compagnie va donc mettre à la disposition de son meilleur capitaine, Piet Heyn, de très grands moyens. Au début de 1628, ce furent d'abord douze bâtiments commandés par Pieter Adriaenszoon Ita qui appareillèrent du Texel (Hollande) à destination de la mer des Caraïbes où, dès le printemps, celui-ci commença

ses attaques contre le commerce espagnol tout en recueillant de précieuses informations sur les flottes aux trésors. Mais Ita n'était que l'avant-garde de l'expédition que commandait Heyn, en qualité de capitaine général. Ainsi, en mai 1628, Heyn quittait à son tour Texel à la tête de 31 bâtiments portant près de 2300 marins et 1000 soldats.

Au moment où Heyn entrait dans la mer des Caraïbes, en juillet 1628, la flotte de San Juan, mieux connue sous le nom de flotte de la Nouvelle-Espagne, dut reporter son départ de la Vera Cruz pour La Havane, suite à la perte de son plus gros navire : son chef, le capitaine général Juan de Benavides y Bazán, l'y avait conduite pour y charger les richesses du Mexique dès septembre 1627. Finalement, le mois suivant (août 1628), Benavides appareillait à destination de Cuba dont le capitaine Ita et son escadre venaient juste d'évacuer les parages pour retourner en Hollande, après la capture de deux riches galions qui allaient des Honduras à Cuba. Peu de temps après le départ d'Ita, Heyn se présenta à son tour aux côtes de Cuba. Déjà, le gouverneur de la Jamaïque avait informé Tomás de Larraspuru, qui commandait toujours l'autre flotte espagnole, les Galions, et qui relâchait alors à Cartagena, de la présence des Néerlandais.

Benavides n'eut pas cette chance, puisque, au large de Cuba, le 8 septembre 1628, il tombait sur la flotte de Heyn, venue à sa rencontre et renforcée par une demi-douzaine de navires commandés par le Zélandais Banckert. Le lendemain, il trouva refuge dans la baie de Matanzas, à la côte nord de Cuba. Heyn et ses capitaines l'y suivirent. Le 10 septembre, au lieu de combattre, Benavides et la majeure partie de ses équipages s'enfuyaient à terre, laissant leurs galions et leur précieuse cargaison aux mains des Néerlandais, le général espagnol abandonnant même sur le galion Santa Gertrudis sa maîtresse, une mulâtresse de 18 ans originaire de la Vera Cruz, que Heyn renverra à terre avec les autres prisonniers. Heyn s'empara ainsi facilement de neuf navires, puis de quatre gros galions et deux vaisseaux plus petits. Après avoir brûlé ses prises, à l'exception des cinq d'entre elles, Heyn quitta Cuba une dizaine de jours plus tard et arriva en Hollande en janvier 1629 où, après un détour forcé par l'Angleterre pour éviter les corsaires de Dunkerque qui croisaient alors sous pavillon espagnol, il fut accueilli en héros à l'exemple de l'Anglais Drake une cinquantaine d'années plus tôt.

Grâce à cette riche prise, la Compagnie des Indes occidentales put payer ses premiers dividendes à ses actionnaires. Elle ne récompensa pourtant pas Heyn à sa juste valeur. Celui-ci quitta alors son service pour entrer dans la Marine de l'État, dont il devint le premier officier supérieur d'origine bourgeoise. Il trouvera cependant la mort en combattant les Dunkerquois, en juin 1629, moins d'un an après son plus grand succès. Ce même mois, en Espagne, le roi se déclarait incapable de rembourser ses créanciers suite à l'exploit de Heyn, qui le privait, du moins pour l'instant, de l'une de ses principales sources de revenus. Les Galions, commandés par Larraspuru, arrivèrent trop tard, avec les trésors du Pérou, pour éviter au Habsbourg ce déshonneur.

Benavides, le malheureux commandant de la flotte de la Nouvelle-Espagne, allait le payer de sa vie, en 1634, au terme d'un long procès.

Les nouvelles colonies de la France et l'Angleterre

Pour lors, le principal fléau des Espagnols était certes néerlandais, rebelle, hérétique et pirate. Les actions de Piet Heyn, de ses successeurs et de ses prédécesseurs ne doivent cependant pas faire oublier que les aventuriers français et anglais continuèrent, à une échelle plus petite qu'eux, leurs déprédations en Amérique espagnole. Ils devenaient d'autant plus dangereux, que, depuis environ quatre ans, certains d'entre eux avaient commencé à coloniser les Petites Antilles, avec l'aval de leurs gouvernements respectifs qui distribuaient à cette fin des concessions à des particuliers ou à des compagnies de commerce. Pour l'instant, l'Angleterre et la France n'étaient point en conflit avec l'Espagne. Si jamais cela se produisait n'imiteraient-ils pas les Néerlandais ? Et n'en seraient-ils pas d'autant plus dangereux puisqu'ils possédaient déjà un pied-à-terre à l'entrée de l'Empire des Indes ? Tant pour détruire cette menace potentielle que pour garantir plus efficacement la protection des flottes aux trésors contre les Néerlandais, la couronne espagnole décida d'envoyer aux Antilles une puissante armada sous les ordres de Fadrique de Toledo qui s'était auparavant illustré par la reprise de Bahia, au Brésil, sur les Néerlandais.

Dès février 1629, en France, le cardinal de Richelieu, était informé des préparatifs de l'expédition Toledo. Il fit aussitôt équiper une dizaine de vaisseaux du roi, dont il confia le commandement au sieur de Cahuzac et l'expédia aux Petites Antilles, vers l'île de Saint-Christophe que se partageaient alors Anglais et Français après en avoir chassé les Indiens Caraïbes. Cahuzac y portait, en juillet, l'ancien corsaire d'Esnambuc qui en était le gouverneur pour la France, avec 300 nouveaux colons. Il dispersa ensuite ses bâtiments dans les îles environnantes, les envoyant reconnaître la flotte espagnole. Mais, lorsque celle-ci se présenta devant Saint-Christophe en septembre suivant, Cahuzac, qui n'a alors que deux vaisseaux à sa disposition, ne put intervenir et, après le passage de l'amiral Toledo, il ira faire la course, comme tant d'autres, dans les parages des Grandes Antilles avant de rentrer en France l'année suivante.

La prise de Saint-Christophe et celle de Nevis, occupée par les Anglais, fut relativement facile. Tous ceux qui ne purent s'échapper à l'approche de Toledo furent pris après de brèves escarmouches. Contrairement à ce que l'on avait vu au siècle précédent avec la colonie huguenote de Fort Caroline, l'on n'assista à aucun massacre. Le but visé n'était pas de faire des martyrs pour alimenter les partisans de la guerre contre l'Espagne, tant en France qu'en Angleterre, mais de montrer qui étaient les véritables seigneurs et maîtres de l'Amérique. Ainsi Toledo se contenta de déporter ses prisonniers vers l'Europe ou les colonies espagnoles du Venezuela. Et les colons qui se réfugièrent sur les îles voisines à l'approche des Espagnols revinrent occuper Nevis et Saint-Christophe dès le départ de ceux-ci, dont ce sera la dernière

tentative pour les en expulser : ils entreprendront ensuite la colonisation de toutes les Petites Antilles, ne laissant dans la seconde partie du siècle, à leurs premiers occupants, les Indiens Caraïbes, que les îles de Saint-Vincent et de la Dominique.

Avec l'expédition Toledo, les Espagnols comprirent que la possession par des étrangers des Petites Antilles, ces îles inutiles, n'étaient pas un grand danger. Trop éloignées du centre de leur empire américain, à cause du régime des vents dans la mer des Caraïbes, elles ne pouvaient servir que d'escale à l'aller. Il en ira tout autrement avec de petites îles situées au large du Nicaragua, au centre de la voie maritime reliant les ports de Cartagena et de Porto Belo aux Grandes Antilles. Les Espagnols leur ont donné les noms de Santa Catalina et de San Andrés. Les Anglais les appelleront Providence et Henrietta.

L'aventure de la Providence Island Company

En Angleterre, la fin du règne d'Elizabeth avait vu le comte de Cumberland armé plusieurs expéditions de pillage contre les Espagnols en Amérique. À partir des années 1610, un autre noble anglais va se lancer dans une aventure similaire, mais de façon plus modeste. Il s'agit de Robert Rich troisième Lord Rich.

Si, à la différence de Cumberland il ne commanda jamais personnellement d'expéditions en Amérique, il obtint pour ses capitaines des commissions du duc de Savoie pour faire la guerre à l'Espagne, avec laquelle l'Angleterre était en paix depuis la mort d'Elizabeth. Rich n'était pas seulement actif dans la guerre de course mais il était aussi impliqué dans presque toutes les entreprises coloniales des premières décennies du XVII^e siècle (Bermudes, Virginies, Antilles, Guyane, etc.), dont les promoteurs étaient en majorité des nobles et des bourgeois, souvent liés entre eux par alliance, unis aussi par leurs convictions religieuses qui s'opposaient à celles de l'Église d'Angleterre qui, selon eux, tendait trop à ressembler à celle de l'Église catholique. De ce groupe d'hommes viendra l'opposition au roi qui trouvera son achèvement dans la guerre civile dans les années 1640. Pourtant, en 1618, Rich fut autorisé à acheter le titre de comte de Warwick, à la suite des refroidissements des relations anglo-espagnoles.

En 1628, un capitaine anglais nommé Daniel Elfrith, qui, après avoir fait la course plusieurs années pour le compte de Warwick, s'établit temporairement aux Bermudes. Avec l'accord du gouverneur de ces îles, Philipp Bell, il planifia d'aller coloniser Santa Catalina et San Andrés, au large du Nicaragua. En septembre 1629, Elfrith et un autre aventurier anglais, le capitaine Sussex Cammock, commandant chacun un petit navire, quittaient Londres pour aller prendre possession de ces deux îles qui furent rebaptisées Providence et Henrietta. Ils y arrivèrent à la toute fin de l'année. En février 1630, Elfrith, laissant Cammock sur San Andrés avec quelques dizaines d'hommes, rentraient en Angleterre faire rapport de sa mission. En décembre, Warwick, son

frère le comte de Hollande et quelques autres s'associaient pour former la *Providence Island Company* et l'entreprise de colonisation commença, dès l'année suivante, avec Bell comme premier gouverneur et Elfrith comme amiral de la colonie.

Mais, après des conflits entre diverses factions sur l'île et une première attaque espagnole en 1635, la Compagnie délaissera les efforts de colonisation et de commerce avec les Mosquitos, Indiens hostiles à l'Espagnol vivant aux Honduras et au Nicaragua, pour se lancer dans des entreprises de pillages contre les Espagnols, à l'imitation des Néerlandais. D'ailleurs, dès leur arrivée à l'île Providence en 1629, Elfrith et Cammock y avaient eu connaissance des activités de contrebande des frères Albertus et Willem Blauvelt, deux aventuriers néerlandais, avec les Indiens de la côte des Mosquitos. Plus intéressante était la présence d'un corsaire portant commission des Provinces-Unies des Pays-Bas, qu'Elfrith trouva à Providence lorsqu'il y revint en 1631. Son capitaine était un mulâtre espagnol prénommé Diego, au début d'une longue carrière d'aventurier aux Antilles, qui va se distinguer d'abord sous les ordres d'un autre fameux corsaire néerlandais, émule de Piet Heyn.

L'obsession des flottes aux trésors

La capture de la flotte de la Nouvelle-Espagne par Heyn suscita d'autres expéditions similaires. Mais aucun autre capitaine ne parvint à rééditer l'exploit. Dès avril 1629, une flotte commandée par l'amiral Adriaen Janszoon Pater, que vinrent renforcer d'autres bâtiments commandés tant par des corsaires néerlandais que par des aventuriers d'autres nations, sillonna la mer des Caraïbes. En février 1630, Pater mettait à sac et pillait Santa Marta, à la côte de Carthagène, puis croisant au large de Cuba, manqua de peu l'Armada de Fadrique de Toledo qui escortait les deux flottes espagnoles pour leur voyage de retour en Europe. Deux semaines après le départ de Toledo (juin 1630), l'amiral Ita prenait la relève de son compatriote Pater dans les eaux cubaines après avoir rassemblé ses forces au cap Tiburon, à la côte sud-ouest d'Hispaniola. De Hollande, une deuxième escadre commandée par Booneter fit aussi route vers les Antilles, en même temps que les autorités néerlandaises du Brésil y dépêchaient, elles aussi, quelques vaisseaux. En août, Booneter rejoignait Ita devant La Havane. Les deux amiraux y guettèrent quelques vaisseaux de la flotte de Terre Ferme, toujours commandée par Larraspuru, qui n'avait pu rejoindre Toledo à temps à Cuba. Mais Larraspuru prévenu de la présence des Néerlandais devant La Havane emprunta le vieux canal des Bahamas pour retourner en Europe. Laissant Booneter avec une dizaine de bâtiments aux Antilles, Ita quitta les Antilles à son tour.

Au cours des trois années suivantes, les Néerlandais enverront, tant du Brésil que de l'Europe, des escadres pour tenter de s'emparer des flottes espagnoles en Amérique. Leur seul succès notable sera celui de la flotte partie de Pernambouco (Brésil) en avril 1633 sous le commandement de Jan Janszoon van Hoorn. En juillet suivant, celui-ci pillait la ville de Trujillo aux Honduras puis celle de San Francisco de Campeche. Parmi ses capitaines se trouvaient

le mulâtre espagnol Diego et, surtout, Cornelis Corneliszoon Jol, qui écumait les côtes américaines, africaines et brésiliennes depuis 1626 pour le compte de la Compagnie des Indes occidentales. Entre-temps, des Espagnols s'emparaient de l'île de Saint-Martin, dans les Petites Antilles, dont les escadres néerlandaises venant du Brésil se servaient comme escale de ravitaillement. Suite à cette perte, la Compagnie décida de conquérir l'île de Curaçao, située au large des côtes vénézuéliennes.

Le commandement de l'entreprise fut confié à Jan Van Walbeeck et à un Français, Pierre Le Grand. L'expédition ne comptait que 400 hommes au total qui s'embarquèrent sur six navires, mais, une fois sur place, elle fut renforcée par quelques capitaines aventuriers, dont le principal était Diego. Walbeeck et Le Grand arrivèrent à Curaçao à la fin de juillet 1634 et, dès le mois suivant, la petite garnison espagnole de l'île capitulait. Les quelques centaines d'Indiens qui composaient alors la grande majorité de la population et dans lesquels les Néerlandais n'avaient aucune confiance furent déportées près de Coro, sur la côte du Venezuela. En se rendant maîtres de Curaçao, les Néerlandais s'étaient ménagés une excellente base, encore meilleure que Saint-Martin. Ils étaient résolus d'ailleurs à la conserver, tels étaient les ordres que le capitaine Jol, venant de Hollande, porta au général Walbeeck en février 1635.

À peine arrivé à Curaçao, Jol, accompagné d'un autre capitaine, Cornelis Janszoon van Uytgeest, en appareillait, destination Santiago de Cuba. Là, arborant pavillon espagnol et ses hommes revêtus des robes traditionnelles des chevaliers de l'ordre de Santiago, il dupa les Espagnols et pillà une demi-douzaine de navires mouillant dans le port. Ayant voulu tenter la même chose mais sans succès devant La Havane, il gagna la côte de Carthagène, où rejoint par deux corsaires commandés par l'un de ses vieux associés, il captura un vaisseau espagnol qu'il brûla par dépit avant de retourner aux côtes de Cuba puis en Europe.

Mais, en novembre 1635, en vue des côtes des Pays-Bas, Jol fut capturé par un corsaire de Dunkerque. Il ne recouvra sa liberté, à la suite d'un échange de prisonniers, que six mois plus tard. Cependant, dès août 1636, il appareillait du Texel pour son septième voyage en Amérique. Le gouverneur de Curaçao, Walbeeck, avait personnellement insisté auprès de la Compagnie pour obtenir les services de Jol et de nul autre, celui que les Espagnols avaient surnommé *Pie de Palo*, en raison de sa jambe de bois, et qu'ils appelaient aussi *El Pirata*. Dès lors, Curaçao devint officiellement le port de relâche des corsaires battant pavillon des Provinces-Unies dans la mer des Caraïbes.

À partir d'octobre 1636 et jusqu'en août 1637, Jol, à la tête de trois vaisseaux auxquels il ajouta bientôt une prise espagnole, croisa d'un bout à l'autre de la mer des Caraïbes, faisant de l'île à Vache, à la côte sud d'Hispaniola, son escale de ravitaillement. L'objectif était toujours le même : la capture de l'une des flottes aux trésors, sinon des deux. Enfin, en août 1637, il aperçut les galions sortant de Puerto Belo et allant à La Havane. Cette fois, les Espagnols, beaucoup plus forts et nombreux que le Néerlandais, le prirent en

chasse. Rejoints par sept bâtiments corsaires, Jol fit toutefois volte-face pour aller attaquer la flotte espagnole, dont ses capitaines réussirent à capturer un navire qui traînait derrière. Mais, profitant de la confusion entre les sept nouveaux associés de Jol pour savoir quelle part de butin chacun obtiendrait, le reste de la flotte espagnole prit le large. Bientôt d'autres aventuriers vinrent rejoindre les sept premiers et les équipages de Jol pour réclamer leur part de la prise espagnole. Comme Heyn avant lui, Jol se plaindra en vain à son retour en Hollande, à la fin de l'année, de ce genre de compétition.

Plusieurs des corsaires qui avaient joint Jol possédaient en effet des commissions de la chambre de Zélande de la Compagnie des Indes occidentales, alors que Jol, lui, prenaient ses ordres de la chambre de Hollande. Entre les deux principales provinces de l'Union, il commençait à y avoir une sérieuse divergence de vues sur la façon de mener les affaires américaines. Alors que la Hollande commençait à désirer le commerce, la Zélande, elle, voulait continuer la guerre de course, dont profitaient particulièrement les armateurs de la ville de Flessingue.

En 1638, Jol effectua un nouveau voyage en Amérique, avec dix navires cette fois. Après un détour par le Brésil, il entra dans la mer des Caraïbes en juin. Rejoint encore une fois par plusieurs autres aventuriers qui se placèrent sous ses ordres, parmi lesquels, encore une fois, le fameux capitaine Diego, Jol se présenta en août aux côtes de Cuba et lança trois attaques contre les Galions, commandés par Carlos de barra, qui parvinrent à lui échapper et à gagner le port de Vera Cruz. Avant la fin de l'année, il rallia la Hollande. L'année suivante, Jol la passa en Europe, servant sous les ordres de l'amiral Tromp et participant à la fameuse bataille des Dunes d'Angleterre contre l'amiral espagnol Oquendo. Mais, dès les premiers jours de 1640, il appareillait du Texel, pour ce qui sera son dernier voyage en Amérique.

Après l'escale obligée dans les colonies brésiliennes, Jol fit son entrée dans la mer des Caraïbes en juillet 1640. Il commandait cette fois une flotte d'une trentaine de bâtiments, portant plus de 3500 hommes, qui se réunit à l'île à Vache au début du mois d'août. Il mit ensuite le cap vers La Havane où vinrent le rejoindre une dizaine de corsaires armés à Curaçao et, en septembre, il entreprenait le blocus de la capitale cubaine. Mais, le 11 septembre, une violente tempête s'abattit sur la flotte néerlandaise qui y perdit le tiers de ses effectifs en navires et la moitié en hommes. En octobre 1640, Jol quittait les Antilles à destination du Brésil. Il n'y reviendra plus : il trouvera la mort l'année suivante, commandant alors une expédition lancée à l'attaque des établissements portugais en Angola.

Curaçao et Providence

Avec la disparition de Jol, l'époque où la Compagnie des Indes occidentales armait de grosses flottes pour s'emparer des trésors de l'Amérique espagnole était presque terminée. Toutefois, durant les années suivantes et ce jusqu'à la signature de la paix, à Munster, avec l'Espagne, les corsaires néer-

landais, ayant pour base d'opération l'île de Curaçao, continueront à harceler le commerce et même à tenter des expéditions contre les établissements espagnols, comme ce fut le cas pour ceux du lac de Maracaïbo qui furent pillés en octobre 1641.

Curaçao était alors la principale base flibustière de la mer Caraïbes. Cependant l'île anglaise de Providence en était devenue une aussi, moins importante il est vrai, mais beaucoup plus dangereuse que la petite colonie néerlandaise, car au centre de l'empire des Indes. En 1635, Samuel Axe, un aventurier au service de la Compagnie, avait pris des commissions néerlandaises pour piller les Espagnols, ce qui justifia, en partie, une première attaque espagnole contre la colonie anglaise qui se révéla un échec. Dès l'année suivante, toutefois, le comte de Warwick et les autres actionnaires de la *Providence Island Company* avaient autorisé l'émission de lettres de représailles contre les Espagnols. Cette même année 1636, le capitaine Thomas Newman, venant d'Angleterre avec une commission de la Compagnie, s'associa avec le mulâtre Diego pour piller les Espagnols. Deux ans plus tard, en 1638, arrivait comme nouveau gouverneur Nathaniel Butler, un proche collaborateur du comte de Warwick, qui prit personnellement en charge les entreprises de course. De mai à septembre 1639, ce sexagénaire, un homme de guerre expérimenté et ancien gouverneur des Bermudes, conduisit en personne une petite expédition qui appareilla de Providence à dessein d'aller faire la guerre à l'Espagnol dans le golfe des Honduras. Il se rendit alors facilement maître du port de Trujillo où il ne fit pas grand butin, non sans raison. Quelques temps auparavant, William Jackson, commandant un corsaire armé en Angleterre, sorti de Providence avec une commission de Butler peu de temps avant le départ de celui-ci, y avait pris un vaisseau négrier pour lequel les habitants du bourg avaient payé une forte rançon. Après s'être rendu jusqu'à Cuba, Butler revint bredouille à Providence qu'il quitta bientôt pour Londres.

À la fin de 1640, après le départ de Butler, les Espagnols de Cartagena tentaient une seconde attaque contre Providence, mais ils furent repoussés. Ils récidivèrent dès le printemps suivant (mai 1641) sous les ordres du général Francisco Díaz Pimienta et, cette fois, ils réussirent. Les colons anglais qui survécurent à l'attaque, furent déportés vers l'Espagne et furent remplacés par une garnison espagnole: c'en était fini de la colonie de l'île Providence. Toutefois, avant sa conquête par les Espagnols, le capitaine William Jackson avait entrepris une nouvelle croisière (1642-1645) aux Antilles sous une commission du comte de Warwick, avec comme vice-amiral, Samuel Axe, qui s'était distingué comme corsaire à Providence dans les années 1630. En décembre 1642, Jackson, avec environ un millier d'hommes, recrutés principalement à la Barbade et à Saint-Christophe, attaqua La Guayra, le port de mer de Caracas où ses troupes furent repoussées. L'année suivante, il prit sa revanche en pillant les établissements du lac de Maracaïbo. Et, toujours en 1643, il fit descente à la Jamaïque dont il prit la capitale, Santiago de La Vega, soutirant une bonne rançon aux habitants de celle-ci.

La reprise de l'île Providence par les Espagnols et aussi la disparition des corsaires néerlandais suite aux traités de Westphalie mettant fin à la guerre de Trente Ans va donner l'occasion à une toute nouvelle colonie française récemment implantée sur une petite île à la côte nord d'Hispaniola de devenir un nouveau point de ralliement des aventuriers de la mer des Caraïbes, auxquels les corsaires néerlandais au service de la Compagnie des Indes occidentales avaient déjà donné le nom de « *vrijbuiters* ». L'âge d'or des flibustiers allait commencer.

À l'île de la Tortue (1640-1654)

C'est à Munster, le 30 janvier 1648, dans le cadre du Congrès de Westphalie dont les travaux devaient mettre un terme à la guerre de Trente Ans, que les représentants de l'Espagne et ceux des Provinces-Unies firent la paix, après plus de cinquante ans d'hostilités. Par ce traité ratifié en mai suivant par les deux États, le roi d'Espagne reconnaissait enfin l'indépendance des Néerlandais, mais aussi toutes les conquêtes que ces « rebelles hérétiques » avaient fait sur lui aux Indes occidentales et orientales. La plus importante des concessions du monarque espagnol demeurait cependant l'ouverture de ses ports aux navires néerlandais, donc le droit de commerce avec l'Espagne. Naguère ennemis irréconciliables, l'Espagne et les Provinces-Unies allaient bientôt devenir des alliés, et ce jusqu'au siècle suivant.

Pendant un quart de siècle, les corsaires zélandais et hollandais, souvent en flottes imposantes armées par la Compagnie néerlandaise des Indes occidentales, avaient écumé la mer des Caraïbes. Leur disparition précipita le développement de la flibuste, cette piraterie plus ou moins légale qui se pratiquera désormais contre les Espagnols à partir de bases se trouvant au cœur même de la Méditerranée américaine. La première de ces bases existait déjà en 1648. C'était la petite île de la Tortue, située à la côte nord-ouest de l'île Hispaniola.

Dès la fin du *xvi*^e siècle, la Tortue avait servi de refuge temporaire à des contrebandiers et des corsaires cherchant à échapper aux garde-côtes de Santo Domingo ou, plus simplement, à se ravitailler. En 1606, sur ordre du roi d'Espagne, les côtes nord et ouest d'Hispaniola furent dépeuplées pour mettre fin à la contrebande de leurs habitants avec ces étrangers. Dès l'année suivante, quelques Espagnols rebelles à cet ordre et des esclaves en fuite trouvèrent asile à la Tortue où ils poursuivirent leur commerce de viandes, de cuirs et d'esclaves avec les contrebandiers. Mais la Tortue possédait alors une ressource de plus grande valeur : du bois de brésil, dont on extrayait une teinture rouge pour les étoffes. Ainsi, à partir des années 1610, Anglais et Français commencèrent à y faire escale pour couper cette précieuse essence. Plus tard, les navires qui ravitaillaient les colonies naissantes des Petites Antilles s'y arrêtaient aussi dans ce but, avant leur retour en Europe. Abandonnée par les Espagnols, la Tortue devint bientôt un objet de convoitise entre Français et Anglais, d'abord pour ses bois de teinture, mais, ensuite et surtout, pour sa position stratégique au cœur des voies maritimes du com-

merce espagnol et de sa proximité avec l'île Hispaniola, terre fertile regorgeant de gibier.

En 1629, après les descentes de l'amiral Fadrique de Toledo aux petites Antilles anglaises et françaises, un groupe de 80 Français de l'île de Saint-Christophe vint s'établir à la Tortue. Au début de l'année suivante, ils furent rejoints par quelques centaines d'Anglais chassés de leur île de Nevis, eux aussi à la suite du passage de l'amiral espagnol. Inquiétés par la présence de ces colons, les Espagnols de Santo Domingo firent une descente dans l'île dès octobre 1630 et en chassèrent les intrus qui perdirent ainsi leurs biens et esclaves. Néanmoins, dès mai 1631, leur chef Anthony Hilton obtint à Londres la protection de la *Providence Island Company*, qui ne s'intéressait alors à la Tortue que par crainte qu'elle ne tombât sous la coupe des Néerlandais. Cent cinquante hommes, surtout des Anglais, revinrent entretemps habiter l'île, rebaptisée «*Isle of Association*». Hilton, qui s'y rétablit comme gouverneur pour la *Providence Island Company*, laissa de nombreux corsaires de toutes nationalités venir s'y ravitailler, sans en référer à ses commanditaires londoniens. Après sa mort (1634), son successeur Wormeley continua d'accueillir ces corsaires des Antilles que l'on commençait à appeler, en français, flibustiers. Les Espagnols jugèrent cette politique suffisamment menaçante pour monter une deuxième expédition contre la Tortue. Guidé par le transfuge irlandais John Murphy, un officier catholique qui avait fui l'île pour une raison obscure, le général Ruy Fernández de Fuenmayor, qui se rendra fameux comme gouverneur du Venezuela, et au plus 300 hommes s'emparèrent de la Tortue : ils tuèrent près des deux tiers de ses habitants, dont le reste, avec le gouverneur Wormeley, parvint à prendre le large.

Après cette victoire espagnole, moins d'une centaine d'Anglais retournèrent s'établir à la Tortue qu'ils évacuèrent d'ailleurs en 1636, à la suite d'une révolte de leurs esclaves. Cependant, vers 1638, quarante Français, probablement des boucaniers, qui chassaient, dans les plaines d'Hispaniola, le bœuf sauvage pour son cuir, s'y installèrent. Ils furent rejoints en 1639 par 300 hommes et quelques dizaines de femmes et d'esclaves, venus encore une fois de la petite colonie anglaise de l'île de Nevis. Mais, au bout de quelques mois, la vieille rivalité franco-anglaise faisait surface de façon dramatique : selon le gouverneur général des Isles d'Amérique, les nouveaux venus massacrèrent quelques Français et déportèrent le reste sur la grande île voisine. Cette offense va fournir le prétexte à ce haut personnage, le chevalier de Malte Philippe de Lonvilliers-Poincy, pour intervenir et se rendre, du moins le croyait-il, maître de la Tortue à peu de frais. Tout comme sur l'île dont elle portait le nom, la lointaine et fragile tutelle de la *Providence Island Company* sur la Tortue tirait à sa fin. Au début de 1640, le chevalier de Poincy confia la mission de reprendre la Tortue à un personnage turbulent, François Levasseur. Cet homme possédait certes les qualités requises pour la mener à bien : ingénieur militaire de métier autrefois corsaire, il avait visité la Tortue au temps où il courait les mers avec le défunt Belain d'Esnambuc. Mais il était protestant, et l'un de leurs chefs les plus en vue à Saint-Christophe, île où résidait

alors le gouverneur général des Antilles françaises. Ainsi ce dernier, tout en souhaitant la conquête de la Tortue, voulait réduire l'influence du parti de la « Religion », comme les catholiques appelaient alors le protestantisme, par le départ de Levasseur. En compagnie d'une cinquantaine de ses coreligionnaires, ce dernier appareilla donc pour les côtes de Saint-Domingue, nom que les Français donnaient à l'île Hispaniola parce que sa capitale Santo Domingo en était la seule place d'importance. À la fin mai, il jetait l'ancre au Port-Margot et entamait des négociations avec les Anglais de la Tortue, à quelques kilomètres à l'ouest. La voie diplomatique ne donna aucun résultat, sinon que les Anglais continuaient de maltraiter les Français qui osaient aborder leur île. Il ne restait que la manière forte. Et, le 30 août 1640, à la tête d'une centaine d'hommes, dont la moitié étaient des boucaniers de Saint-Domingue, Levasseur débarqua à la Tortue sans rencontrer d'opposition de la part des Anglais qui évacuèrent l'île promptement.

Aussitôt maître de la Tortue, Levasseur, l'ingénieur militaire, entreprit de la fortifier. Sur la plate-forme rocheuse, qui domine le principal havre de la Tortue, la rade de Basse-Terre, il érigea ainsi un petit fort avec un donjon en son point le plus élevé, un magasin à poudre et son logis, le tout défendu par de l'artillerie. Dans le même temps, Levasseur, l'administrateur, entreprit de faire venir de France du renfort pour sa nouvelle colonie. Entre 1641 et 1647, des dizaines de colons iront s'établir à la Tortue, tantôt il s'agira d'engagés tantôt de familles entières, surtout des protestants comme le gouverneur. Enfin, Levasseur, le politique, se rendit à Saint-Christophe et y signa (en novembre 1641) avec le général de Poincy une convention très avantageuse. Celle-ci prévoyait, notamment, la liberté de culte tant pour les catholiques que pour les protestants, concession que Poincy fit à son subordonné pour le récompenser de sa conquête dont il espérait lui-même tirer profit. Mais les espoirs du général seront bientôt déçus. Dès son retour à la Tortue, Levasseur commença à prendre ses distances.

En 1642, la Compagnie des Isles d'Amérique, propriétaire des Antilles par patentes royales, reçut des rapports peu encourageants sur la Tortue et son gouverneur huguenot. Ce dernier prétendait en effet « qu'il ne tient que de Dieu ladite île » et ne vouloir aucune aide extérieure. L'année suivante se produisit un incident qui va renforcer la position de Levasseur. Comme à leur habitude, les Espagnols de Santo Domingo étaient inquiets de la présence d'étrangers sur la Tortue. Ils montèrent donc une expédition de 600 hommes que Levasseur parvint à repousser. Fort de ce succès qui mit à l'épreuve ses fortifications, il jeta bas le masque : il traita sévèrement ses administrés, persécuta les catholiques en particulier et, pour son seul profit et celui de ses proches collaborateurs, il imposa à tous des taxes exorbitantes. Désespérant de faire reconnaître son autorité, la Compagnie offrit la propriété de la Tortue à Poincy lui-même. Le gouverneur général envoya alors l'un de ses neveux et un autre notable pour inciter Levasseur à venir à Saint-Christophe rendre compte de son gouvernement. Évidemment, les deux envoyés s'en retournèrent bredouilles, Levasseur ayant opposé qu'il ne pouvait quitter son poste par

crainte d'une autre attaque espagnole. Ce sera la dernière tentative de Poincy pour faire reconnaître ses droits sur la Tortue pour les huit prochaines années. Un conflit avec le successeur que lui a donné la reine régente et auquel il refusera de remettre son commandement empêchera le chevalier de Malte d'agir contre le gouverneur de la Tortue. Libéré de la tutelle du général des Antilles, Levasseur entreprit d'éliminer ses opposants potentiels. Il chassa d'abord le capucin Marc d'Angers, qui, à la suite d'un naufrage, s'était installé dans l'île. Ensuite, il fit subir le même sort au ministre du culte protestant, Charles-César de Rochefort, qui, quoique huguenot, était un ami personnel du chevalier de Poincy.

Par ailleurs, le gouverneur Levasseur commença à accueillir des flibustiers et à leur délivrer des commissions de guerre contre les Espagnols en son propre nom. La France était certes officiellement en guerre avec l'Espagne depuis 1635, mais les commissions de Levasseur demeuraient d'une validité douteuse. Le capitaine Robert Martin, commandant un bâtiment flibustier entretenu par Levasseur lui-même, l'apprit à ses dépens lorsqu'il vit saisir à La Rochelle la cargaison de cacao de deux prises espagnoles qu'il avait faites aux Antilles, en 1648. Ce fut vraiment à compter de cette même année d'ailleurs, à la suite de la signature de la paix entre les Provinces-Unies et l'Espagne, que la Tortue prit son essor comme base corsaire. Les flibustiers apparurent dès lors à Cuba et Hispaniola ainsi qu'aux côtes de Campeche où les navires et les bourgs espagnols subirent leurs attaques. Ils n'étaient pas encore aussi nombreux qu'ils ne le seront dans les décennies suivantes ou que ne le furent leurs prédécesseurs néerlandais. Par contre, ils faisaient suffisamment de torts au cœur des voies maritimes du commerce américain pour que les Espagnols prissent, une fois de plus, les grands moyens contre la petite île de la Tortue. Mais Levasseur ne sera déjà plus de ce monde et ce sera un autre qui subira les foudres des Espagnols.

D'étranges histoires couraient sur le gouverneur Levasseur. On prétendait qu'il avait fait installer dans le fort de la Roche une machine de fer, baptisée « l'Enfer », qui lui servait à torturer certains de ses administrés. L'on donnait d'ailleurs le nom de « Purgatoire » à la prison du fort. Mais ce n'était peut-être là que des fables, colportées après coup contre un rebelle, protestant de surcroît. Il est probable que Levasseur fut un homme cruel. En revanche, il est indiscutable que les fortes taxes qu'il leva sur la production de la Tortue et celle de la côte Saint-Domingue fit un grand nombre de mécontents. Certains boucaniers, qui étaient alors environ 500 de toutes nationalités dispersés le long des côtes ouest et nord de Saint-Domingue en vingt-sept endroits différents, surtout ceux qui venaient vendre leurs cuirs à la Tortue considéraient le gouverneur comme un ennemi. Cependant, ce furent, semble-t-il, des considérations matrimoniales qui mirent fin au règne du tyran. En effet, Levasseur aurait à plusieurs reprises abusé d'une très belle femme, entretenue par l'un de ses associés, Thibault, que l'on disait aussi être son neveu. Ce dernier, pour se venger de ces affronts répétés, complota avec le capitaine Martin, vraisemblablement le flibustier qui montait le navire armé

en course par Levasseur, pour assassiner celui-ci. Les deux hommes et leurs complices mirent leur plan à exécution en juillet 1652.

Entre-temps, arrivait à Saint-Christophe un corsaire venu de France et commandé par le chevalier de Fontenay. Le général de Poincy saisit l'occasion de la présence de ce confrère de l'ordre de Malte et homme de guerre expérimenté pour tenter de reprendre enfin le contrôle de la Tortue. En mai 1652, les deux chevaliers signèrent une entente à cet effet, stipulant, entre autres, qu'ils se partageraient également les biens du rebelle, et que Fontenay gouvernerait la Tortue au nom de Poincy. Avec 500 hommes, dont un neveu du gouverneur général, Fontenay se rendit à la Tortue où il fut d'abord repoussé à Basse-Terre par Martin et Thibault, retranchés dans le fort Levasseur. Il tenta alors un second débarquement à Cayonne. Et, après avoir obtenu l'assurance de n'être point inquiétés pour le meurtre de Levasseur, les deux assassins se rendirent au chevalier. Maître de l'île, Fontenay rétablit l'exercice du culte catholique. Dans la même vaine, le fort Levasseur était rebaptisé fort Saint-Sacrement. Mais ce ne fut pas le seul changement qu'il apporta au fort : il fit construire deux grands bastions de pierre de taille et ajouta de l'artillerie sur la plate-forme.

Levasseur avait jeté les bases de la Tortue comme entrepôt flibustier. Lui-même corsaire de métier, le chevalier poursuivit l'œuvre de son prédécesseur, jusqu'à négliger la sécurité de la colonie. Selon les Espagnols qui recueilleront par la suite sa déposition, Fontenay, durant la seule année 1653, aurait envoyé pas moins de vingt-deux bâtiments en course sur les côtes des grandes Antilles, de Campeche, de Carthagène et des Honduras. Exagération ou non, les Espagnols recensèrent au moins sept capitaines portant cette année-là ses commissions. Parmi ceux-ci se trouvaient le propre adjoint de Fontenay et le fameux mulâtre Diego qui s'était illustré avec les Néerlandais dans les deux décennies précédentes, les autres étant Français, Anglais et Néerlandais. De plus, tous les corsaires de la Tortue devaient se réunir, au printemps 1654, avec deux autres attendus de France pour s'emparer de la Jamaïque. Mais il reviendra à d'autres de réaliser ce dessein : avant même la fin de l'année 1653, le gouverneur général par intérim de Santo Domingo, Juan Francisco de Montemayor y Cuenca, avait décidé d'en finir avec la Tortue.

Montemayor confia à Gabriel de Rojas Valle y Figueroa le commandement d'une nouvelle expédition punitive, forte de cinq navires et 400 soldats. Parmi les capitaines du général Rojas Valle figurait l'Irlandais Murphy, celui-là même qui, vingt ans plus tôt, avait guidé la seconde attaque espagnole contre la Tortue et qui était devenu depuis chevalier de l'ordre de Santiago. Au début de décembre 1653, le général espagnol appareillait du port de Santo Domingo. Passant par la côte nord d'Hispaniola, sa petite flotte fit son apparition devant le port de la Tortue à midi, le 10 janvier 1654. Le gouverneur Fontenay ne fut pas surpris de la présence des Espagnols, dont quelques jours plus tôt l'avaient informé des Français qui avaient dû abandonner leurs bateaux à la hauteur de Monte Christo pour leur échapper. Le Français demeurait confiant : n'avait-il pas pour deux mois de vivres et de l'eau en

abondance sans compter près de 350 hommes capables de porter armes à opposer aux Espagnols ? Il devait cependant regretter d'avoir laissé partir en course deux vaisseaux, portant 200 flibustiers, fort peu de temps avant la réception de cette inquiétante nouvelle.

En dépit du tir des canons du fort Saint-Sacrement, les Espagnols débarquèrent le jour même de leur arrivée et s'emparèrent d'une habitation dont les défenseurs se réfugièrent auprès de leur gouverneur. Le général Rojas Valle et son lieutenant Murphy firent ensuite ériger une batterie de canons sur une éminence où leurs hommes passèrent la nuit. Au cours des jours suivants, ils disposèrent plus avantageusement leur artillerie sur la montagne commandant au fort, profitant de la piètre défense que leur opposait les Français. Et, le 16 janvier, Rojas Valle proposait à Fontenay de capituler à des conditions raisonnables, que le chevalier refusa. Mais les habitants ne partageaient pas son avis. Ils connaissaient bien les règles de la guerre de siège qui étaient très claires : si un commandant refusait d'accéder à une offre de reddition et que la place qu'il défendait était ensuite prise lors de l'assaut, le vainqueur pouvait mettre à mort tant les soldats adverses que les civils, femmes et enfants compris. Ils savaient aussi que les Espagnols étaient réputés pour leur cruauté envers les étrangers qu'ils considéraient comme des indésirables en Amérique. Cependant, le chevalier fit avorter une probable mutinerie en abattant d'un coup de pistolet l'un des principaux promoteurs de la reddition. Quelques jours plus tard, il revint pourtant sur sa décision et composa avec les Espagnols, voyant bien qu'il ne pourrait vaincre ces derniers qui ne cessaient de canonner ses positions, venaient de le couper de ses sources d'approvisionnements et lui avaient déjà tué vingt-cinq hommes.

Le lundi 20 janvier 1654, Fontenay sortit du fort Saint-Sacrement, à la tête d'environ 500 personnes, pour la plupart Français et habitants ou engagés et parmi lesquels aussi se trouvaient des femmes et leurs enfants, les soldats de la garnison et quelques esclaves. Il fit ensuite remettre à flot deux frégates coulées dans la rade par les Espagnols à leur arrivée et sur lesquelles son monde et lui furent autorisés à quitter l'île sous l'étroite surveillance de Rojas Valle qui retenaient quelques otages, dont le frère du gouverneur, le chevalier Thomas Hotman. Une fois les travaux de radoub terminés, les vaincus se dispersèrent sur le bâtiment dont Fontenay prit le commandement et sur l'autre monté par le capitaine Martin et son complice Thibault.

La Tortue ramenée dans le giron espagnol, le président Montemayor choisit le sergent-major Baltasar Calderón pour la gouverner, de préférence à Murphy, s'attirant ainsi l'inimitié de l'Irlandais, qui devait ensuite intriguer avec l'Angleterre. De son côté, le chevalier de Fontenay n'avait pas perdu espoir de reprendre la Tortue. Réfugié sur les côtes de Saint-Domingue, il réunit 130 hommes qu'il embarqua sur quatre petits bâtiments. Et, au mois d'août suivant, il effectuait une descente à la Tortue. Après huit jours de combats acharnés, Fontenay dut s'incliner devant la brillante défense de Calderón et de ses hommes et il évacua l'île pour ne plus jamais y revenir. C'était la fin, pour l'instant, de la Tortue comme base flibustière. Les Espagnols l'igno-

raient encore, mais une menace, bien plus grave que l'occupation de cette petite île par quelques centaines de protestants et de pirates, se profilait déjà en Europe. En effet, à Londres, inspiré par Dieu et conseillé par un dominicain défroqué, le Lord Protecteur du Commonwealth d'Angleterre, Oliver Cromwell, nouveau champion de la cause protestante, venait de jeter les bases de son *Western Design*.

Le Western Design et ses suites (1655-1663)

Longtemps avant de s'élever à la tête de l'État anglais, Oliver Cromwell s'était intéressé à l'expansion de la religion protestante, par le moyen, entre autres, de la colonisation. Au temps du conflit entre le roi et le Parlement, n'avait-il pas compté parmi ses amis le comte de Warwick, l'un des fondateurs de la *Providence Island Company* et impliqué dans plusieurs autres entreprises de colonisation en Amérique ? Le Lord Protecteur du Commonwealth d'Angleterre lui-même n'avait-il pas songé, à un instant difficile de sa vie, à émigrer dans ces contrées ? Dans son esprit, une telle expansion coloniale ne pouvait cependant se faire qu'au détriment d'une puissance papiste, en l'occurrence l'Espagne, faite maîtresse, conjointement avec le Portugal, des nouvelles terres découvertes depuis la fin du xv^e siècle par une décision du pape de Rome. De là l'idée du *Western Design*, un plan ambitieux qui consistait sommairement à attaquer les possessions espagnoles en Amérique et, si cela était possible, les transformer en tout ou en partie en colonie accessoirement et économiquement anglaise, mais aussi, par-delà les intérêts purement nationaux et économiques, en colonie protestante.

Le plus grand secret entourait les préparatifs du *Western Design*, qui fut mis à l'ordre du jour du Conseil d'État, pour la première fois en juin 1654. Le Conseil d'État convint que ce serait par droit de représailles et non par le biais d'une guerre en bonne et due forme que l'on agirait : il faisait sien le vieil adage « *No Peace Beyond the Line* ». Deux mois plus tard, le Lord Protecteur convoquait l'ambassadeur d'Espagne à Londres. Il lui déclara que l'Angleterre conserverait des relations amicales avec l'Espagne seulement si celle-ci garantissait la liberté de conscience dans la pratique de leur religion à tout sujet anglais vivant dans l'empire espagnol ainsi que la liberté de commerce avec leurs colonies américaines. Dans le contexte de l'époque, ces conditions, quoique justifiées à plus d'un égard, équivalaient ni plus ni moins à demander au roi d'Espagne ses deux yeux, comme aurait d'ailleurs répliqué le diplomate espagnol au protecteur. Du point de vue religieux, le monarque espagnol demeurerait en effet le premier souverain catholique malgré l'affaiblissement de sa puissance depuis le début du siècle, d'où de hautes obligations morales envers la « vraie foi ». Quant à la liberté de commerce, la couronne, qui avait cédé partiellement sur ce point aux Néerlandais quelques années plus tôt à la conclusion de la guerre de Trente Ans, n'entendait nullement autoriser d'autres « pirates », encore des hérétiques, à participer directement au commerce des Indes.

Après la réponse des Espagnols, négative comme ils devaient s'y attendre, Cromwell et son Conseil tentèrent de préciser la cible du *Western Design*. En cela, le protecteur fut particulièrement redevable à un homme, Thomas Gage. Cet ancien dominicain anglais, qui avait renié le catholicisme, est décrit par la majorité des contemporains, comme l'un des premiers instigateurs du projet, sinon celui qui poussa le plus Cromwell à le réaliser. Gage connaissait bien l'Amérique espagnole pour y avoir séjourné quelques années. Après avoir apostasié, il avait d'ailleurs écrit et fait publier un livre de ses voyages. Mais son analyse de la situation américaine était erronée : Gage croyait qu'une fois Hispaniola et Cuba conquises avec le minimum de forces, le reste de l'Amérique centrale deviendrait anglais en moins de deux ans. Plus éclairé fut l'avis donné par Thomas Modyford, un avocat établi comme planteur à la Barbade et qui jouera un rôle de premier plan dans l'histoire des flibustiers. Consulté par Cromwell, Modyford suggéra plutôt la prise de l'île Trinidad, proche des bouches de l'Orénoque, donc de la riche Guyane. Il affirmait avec justesse que les Espagnols devaient monter une expédition à partir de l'Europe pour reprendre, le cas échéant, cette île, puisqu'elle était située au vent de leurs autres colonies. Mais cet avis sensé fut laissé de côté, les Grandes Antilles et la Terre Ferme ayant la faveur de Cromwell. À la fin, cependant, la cible de l'expédition ne fut pas précisée, le but de l'entreprise étant de gagner un intérêt dans cette partie des Indes occidentales sous la domination des Espagnols.

Pour les dirigeants anglais, le *Western Design* revêtait autant d'importance que, cinq ans plus tôt, la campagne en Irlande, conduite par Cromwell lui-même alors général des armées du Parlement. Mais le parallèle s'arrêtait là. Contrairement à ce qui s'était produit, Cromwell ne s'occupa pas personnellement des détails de l'organisation. Il confia cette tâche à son beau-frère Desborough, qui fit preuve de négligence, notamment dans le ravitaillement des troupes. De plus, celles-ci n'étaient pas des meilleures. Les chefs de la *New Model Army* s'étaient débarrassés de leurs plus mauvais éléments et de leurs têtes fortes pour les verser dans le corps expéditionnaire. On était loin de la *New Model Army*, cette armée nationale composée d'hommes inspirés par Dieu, dont Cromwell avait été l'un des fondateurs. Toutefois, les questions de l'intendance et du recrutement allaient, selon les prévisions de Desborough, trouver leurs solutions à la Barbade, où l'expédition devait faire escale.

La dualité du commandement de l'expédition posait aussi problème dès le début. Le Conseil d'État avait nommé Robert Venables et William Penn, pour commander conjointement l'entreprise. Le premier s'était certes illustré en Irlande sous les ordres de Cromwell et le second contre les Provinces-Unies comme vice-amiral de Robert Blake. Mais, avant même le départ, apparut l'incompatibilité de caractère entre Venables, le partisan enthousiaste du nouvel ordre, et Penn, le marin professionnel qui n'était attaché à aucun régime en particulier.

Quoiqu'il en soit, en décembre 1654, Penn appareilla à la tête d'une flotte impressionnante forte d'une quarantaine de navires portant environ 4500 marins et 3000 soldats. Après une traversée sans histoire, la flotte fit escale, comme prévu, à la Barbade où les ennuis commencèrent. D'abord, les habitants de l'île ne se pressèrent nullement pour s'engager dans le corps expéditionnaire. Et ce fut à grand peine que Venables parvint à recruter 3000 hommes supplémentaires venant de la Barbade même ainsi que des îles de Saint-Christophe et de Nevis. Quant à ceux qui étaient partis d'Angleterre avec lui, ils commençaient à mal supporter le climat et à souffrir de maladies. Plus grave était le manque de vivres. Avec l'arrivée de nouvelles recrues, les soldats de Venables se virent réduits à demi-ration par jour, ce qui n'alla pas sans conflit avec Penn dont le général accusait les marins de s'accaparer le meilleur des provisions.

En dépit de ces difficultés, l'entreprise suivit son cours. L'objectif choisi fut l'île Hispaniola, plus précisément sa capitale Santo Domingo. Ainsi, à la fin du mois d'avril 1655, Venables, à la tête de quelque 8000 hommes, tentait deux débarquements consécutifs, mais il fut à chaque fois repoussé par les gens du nouveau gouverneur général de l'île, le comte de Peñalba. L'attaque fut un lamentable échec dans lequel près d'un millier d'Anglais trouvèrent la mort soit par le fer et les balles espagnols soit par la maladie. Penn et Venables s'accuseront à ravir d'incompétence. Ils portaient toutefois tous deux la responsabilité de ce revers par leur manque de coopération mutuelle, la première défaite d'importance des armées du Commonwealth. Le général et l'amiral vont pourtant tenter de se racheter par une victoire facile.

Penn et Venables choisirent comme nouvelle cible la plus petite des Grandes Antilles, la Jamaïque. Cette île, où vivaient quelque milliers d'âmes surtout des Portugais et des esclaves noirs, appartenait aux descendants directs de l'explorateur Christophe Colomb qui étaient notamment marquis de Jamaica et duc de La Vega. Elle n'était point inconnue des Anglais. À l'époque des « *seadogs* » de la reine Elizabeth, sir Anthony Shirley s'était emparé (1596) de sa capitale, Santiago de La Vega, rencontrant peu d'opposition tout comme son compatriote Christopher Newport quelques années plus tard (1603). Enfin, environ dix ans avant l'élaboration du *Western Design*, le capitaine William Jackson avait réédité (1643) leur exploit, lors de son fameux voyage aux Antilles, commandité par des marchands londoniens. Beaucoup plus nombreux en hommes et en navires que ses prédécesseurs, Penn fit entrer sa flotte dans ce qui est de nos jours le port de Kingston, le 20 mai 1655. Aussitôt débarqué à Cayo de Carena, les soldats de Venables s'emparèrent du fort Caguaya, défendu par des miliciens espagnols, et, dès le lendemain, de la capitale Santiago de La Vega. Cependant, la conquête définitive de l'arrière-pays où vivaient des bandes de Noir libres, appelés « Nègres marrons », auxquels viendront se joindre de temps à autre de petites troupes d'Espagnols venus des autres îles, prendra encore cinq ans.

Venables imposa aux Jamaïquains les mêmes conditions de capitulation que celles imposées aux Anglais de l'île Providence en 1641, c'est-à-dire la

confiscation de leurs propriétés et l'évacuation de l'île sous peine de mort dans les dix jours. Ensuite, il commença à faire fortifier Cayo de Carena, que les Anglais baptisèrent Point Cagway par confusion avec le nom du fort Caguaya. Mais, environ un mois après le début de l'occupation, l'amiral Penn décidait de retourner en Angleterre avec une partie de la flotte. Neuf jours plus tard, il était imité par Venables, très malade et anxieux d'aller se justifier devant le Conseil d'État. Entre-temps, à Cagway, Venables laissa le major-général Fortescue comme commandant militaire. Quant au reste de la flotte, elle fut confiée au vice-amiral William Goodson. Avant même la fin de l'été, le protecteur Cromwell leur renouvela son ordre de porter la guerre par terre et par mer contre les Espagnols. Le *Western Design* avait coûté fort cher en argent et en hommes (Fortescue lui-même mourra avant la réception de cet ordre); et il fallait payer les vivres importés des colonies de la Nouvelle-Angleterre pour ravitailler l'armée d'occupation. À Londres, l'on n'espérait ni plus ni moins que la capture de l'une des deux flottes de l'or espagnoles. Ce fut donc en quête de ce gros gibier que se lança l'amiral Goodson avec douze navires de guerre.

Dès juillet 1655, Goodson croisait entre Porto Belo et Cartagena à la recherche de la flotte de Terre Ferme, communément appelée les Galions. Mais ceux-ci n'étaient pas encore arrivés. Rentré à Cagway, l'amiral anglais en repartit en octobre suivant, avec l'intention de faire une descente à la côte de Carthagène. Ayant manqué son premier objectif, le centre de pêche perlière de Rio de la Hacha, il débarqua 400 hommes, à Santa Marta. Couverts par le tir de l'artillerie de leurs vaisseaux, les Anglais s'emparèrent des fortifications de la petite ville portuaire pendant que les habitants s'enfuyaient à l'intérieur des terres où ils ne purent être rejoints. Après avoir tout rasé, Goodson et ses hommes rentrèrent à la Jamaïque avec un butin très médiocre.

Le commissaire civil Sedgewick, arrivé d'Angleterre avant la croisière de Goodson pour gouverner l'île, éprouvait cependant des scrupules quant à l'utilisation de la marine de l'État dans ce genre d'actes de pirateries, lesquels, écrivit-il à Cromwell, ne servaient à rien si l'on ne prenait pas les moyens de conserver les places ainsi prises. Il dut pourtant laisser de côté sa conscience, car il constata que les soldats de l'armée de Venables étaient plus intéressés à faire la guerre aux Espagnols qu'à s'établir planteurs à la Jamaïque. Ainsi, il donna son aval à Goodson pour une seconde croisière qui débuta en avril 1656. Un mois après son départ, l'amiral s'emparait de Rio de la Hacha, qu'il avait manqué lors de son premier voyage. Comme à Santa Marta, les Espagnols, en apercevant les dix vaisseaux de Goodson, fuyèrent vers les terres. Encore une fois, les Anglais firent peu de butin et, après avoir attendu en vain la rançon du bourg, ils y mirent le feu. Laissant trois de ses navires à la côte de Carthagène, Goodson relâcha à la Jamaïque, où il ne conduisit que deux petites prises de peu de valeur. Mais, dès la fin juin, il réunissait quatorze bâtiments et allait se poster à la côte de Cuba, près du cap San Antonio, bien décidé à rééditer l'exploit de Piet Heyn et à s'emparer de l'une des deux flottes aux trésors. Mais le sort s'acharnait contre lui. Dès son arrivée à Cuba,

il apprenait que les Galions étaient sortis de La Havane à destination de l'Espagne quelques jours avant son arrivée. Cinq de ses vaisseaux étant retournés en Angleterre au début de septembre, Goodson, avec le reste, guetta en désespoir de cause, et en vain, la flotte de la Nouvelle-Espagne, qui ne sortira de Veracruz que bien longtemps après le départ des Anglais.

Avant que Goodson ne partît de la Jamaïque pour Cuba, le commissaire Sedgewick était mort. Les officiers de l'armée avaient alors choisi pour commander à la Jamaïque le colonel Edward D'Oyley qui avait déjà assuré l'intérim du gouvernement au décès de Fortescue. En décembre 1656, D'Oyley dut résigner ce commandement avec la venue d'un nouveau commissaire civil, le général Brayne. Comme ses prédécesseurs, ce dernier mourut au bout de quelques mois et D'Oyley reprit la direction de la colonie qu'il conservera jusqu'à la Restauration. Entre-temps, Goodson était retourné en Angleterre. Il avait confié au capitaine Christopher Myngs le commandement des sept navires de guerre demeurant encore à la Jamaïque. Après avoir assisté le gouverneur D'Oyley à vaincre (juin 1658) une troupe d'Espagnols venus de Santiago de Cuba et débarqués à la côte nord de la Jamaïque, Myngs poursuivit les entreprises de pillage de Goodson avec beaucoup plus de succès.

En juillet 1658, au retour de son expédition punitive au nord de la Jamaïque, D'Oyley apprit que les Galions mouillaient à Porto Belo, attendant l'argent de Panama. Il envoya aussitôt Myngs et son escadre à la côte de Carthagène. Malheureusement, les vaisseaux anglais se trouvaient dispersés lorsque la flotte espagnole fut signalée au tout début d'octobre. Après cet échec, une partie de l'escadre anglaise alla piller Tolu puis, encore une fois, Santa Marta avant de retourner bredouille à la Jamaïque. Avec trois vaisseaux, Myngs fut renvoyé en course par D'Oyley. Cette fois, les marins anglais n'allaient pas être déçus. Myngs s'empara d'abord de la ville de Cumana. Puis il appareilla pour Puerto Caballo, à 250 kilomètres à l'ouest de Cumana sur la côte de l'actuel Venezuela, dont les entrepôts ne contenaient pas les lingots attendus. Il s'attaqua ensuite à Coro. En poursuivant dans les terres les habitants de cette petite ville pourtant réputée d'importance secondaire, les Anglais tombèrent sur vingt-deux coffres du trésor royal espagnol contenant chacun 400 livres d'argent. Au début de mai 1659, Myngs et ses gens ramenèrent ainsi à la Jamaïque un butin estimé entre £200 000 et £300 000.

À Cagway, un conflit éclata entre le gouverneur D'Oyley et le capitaine Myngs à propos de ce butin. En effet, ce dernier, sous prétexte que le meilleur du pillage avait été fait à terre et non en mer, avait brisé les sceaux de certains coffres pris à Coro et avait partagé leur contenu, estimé à 12 000 pièces de huit, parmi ses officiers et ses hommes. Ainsi, quelques semaines à peine après son retour à la Jamaïque, Myngs fut suspendu de son commandement et renvoyé en Angleterre pour y répondre de ses actions. Il ne tardera pas à revenir.

La Jamaïque : première base flibustière des Amériques

Le retour de Myngs à Cagway après ses raids au Venezuela et son renvoi en Angleterre coïncida avec la première apparition de flibustiers à la Jamaïque. Nul ne mentionne la présence de bâtiments corsaires dans la flotte de Myngs ni d'ailleurs dans celle de son prédécesseur Goodson. Mais, peu de temps avant sa mort (fin 1657), le général Brayne était entré en négociation avec des flibustiers. La disparition de la Tortue comme base corsaire n'avait nullement mis un terme à leurs activités. Ils fréquentaient toujours les côtes de Saint-Domingue où vivaient de la chasse quelques centaines de boucaniers, en majorité Français, qui se joignaient parfois à eux dans leurs entreprises. De plus, la France et l'Espagne étant toujours en guerre, ils croisaient généralement sous commissions du gouverneur général des Antilles françaises, le vieux chevalier de Poincy. Quelques uns de ces flibustiers et aussi des boucaniers auraient même aidé les Anglais à chasser de la Jamaïque quelques bandes d'Espagnols irréductibles et de Nègres marrons.

Mais ce fut vraiment à partir de mai 1659 que les flibustiers commencèrent à être mentionnés fréquemment et nommément par le gouverneur D'Oyley. Ce mois-là, en effet, une prise zélandaise et une autre espagnole, faites par les vaisseaux du Commonwealth sous les ordres de Myngs, furent vendues la première à un capitaine français et la seconde à un certain Morris Williams, qui sera l'un des plus fameux flibustiers anglais de la décennie 1660. À la fin de cette même année et au début de la suivante, une douzaine d'autres corsaires vinrent prendre des commissions à Cagway. Parmi eux, se trouvaient le vieil Edward Mansfield et un Français nommé Philippe Bequel, qui avaient vraisemblablement fréquenté la Tortue sous Levasseur et Fontenay comme capitaines, sinon comme membres de l'équipage d'un corsaire.

Jusqu'à tout récemment encore, les commandants militaires de la Jamaïque n'avaient émis aucune commission à des flibustiers. Ils comptaient alors sur la présence d'une partie de la flotte amenée par Penn dans la mer des Caraïbes. Mais, avec le renvoi de Myngs en Angleterre, de cette flotte qui comptait à l'origine plus d'une trentaine d'unités, il ne restera plus que deux vaisseaux au début de 1660 qui partiront d'ailleurs cette même année, d'où l'importance d'attirer à Cagway le plus grand nombre de flibustiers possibles et de les aider dans leurs armements. Dès l'année précédente, le gouverneur D'Oyley avait ainsi autorisé tous les marins du S. S. Marston Moor, le navire de Myngs, qui le voulaient bien, à s'embarquer avec le capitaine Morris Williams. Aussitôt introduits à la Jamaïque, les flibustiers attirèrent à eux un grand nombre de soldats de l'armée d'invasion qui préféraient de loin aller en course plutôt que de s'établir comme planteurs à la Jamaïque, comme l'avait remarqué le défunt commissaire Sedgewick. Craignant le dépeuplement de la colonie, D'Oyley interdira bientôt et avec peu de succès d'ailleurs à tout corsaire, sous peine de voir son propre navire saisi, d'embarquer sans permission marins et habitants de la colonie.

Les Anglais étaient désormais, de fait, les maîtres incontestés de la Jamaïque. Ils avaient défait les derniers foyers de résistance espagnole dans l'île avec l'aide de flibustiers, qui fréquentaient maintenant Cagway en assez grand nombre pour décourager les Espagnols des Grandes Antilles d'attaquer la Jamaïque. Entre-temps, en Angleterre, la situation politique s'étaient complètement renversée. Après la mort de Cromwell en 1658, son fils et successeur n'avait pu conserver le pouvoir. Et, à l'instigation du général Monck (futur duc d'Albemarle), le Parlement avait restauré la monarchie. Or, la Restauration fut connue à la Jamaïque en juillet 1660. Une grande incertitude régna alors dans la colonie. Tous savaient fort bien que le jeune roi en exil s'était allié à l'Espagne pour reconquérir son trône. La rumeur voulait que le monarque anglais se fût engagé à redonner la Jamaïque aux Espagnols en échange de leurs bons services. En février suivant, arrivait la confirmation de la nomination de D'Oyley comme gouverneur général de l'île pour Sa Majesté britannique, nouvelle qui vint démentir cette rumeur exagérée. Néanmoins, les monarques anglais et espagnol avaient entériné une paix valide tant en Europe qu'en Amérique. Avec sa commission, le gouverneur reçut donc instruction de faire cesser les hostilités contre les Espagnols et d'ordonner à tous les corsaires jamaïquains de rapporter leurs commissions à Cagway. D'Oyley se conforma aux ordres royaux et souleva ainsi la colère de ses administrés, qui, selon ses propres mots, « vivaient seulement du pillage et de déprédations ». En fait, les flibustiers ignorèrent la proclamation du gouverneur. Et ce dernier, prétextant son désir de régler des affaires personnelles en Angleterre, obtint son congé l'année suivante.

Le nouveau gouverneur, lord Windsor, débarqua en août 1662 à Cagway qu'il rebaptisa Port-Royal, nom sous lequel le havre connaîtra ses heures de gloire. Ses instructions l'obligeaient à entretenir de bonnes relations avec ses voisins espagnols et de promouvoir le libre commerce entre ces derniers et la Jamaïque, donc à renverser la politique en vigueur dans l'île depuis le *Western Design*. Toutefois, si cette politique échouait, il était autorisé à employer la force pour obliger les Espagnols à commercer avec la Jamaïque. Au début, Windsor semble avoir montré une réelle volonté d'établir ce commerce de manière pacifique. Mais, outre l'opposition prévisible de la population de Port-Royal, le projet rencontra l'hostilité déclarée des gouverneurs espagnols. Il n'en fallait pas plus pour recourir aux bonnes vieilles méthodes, moins d'un mois après l'arrivée de Windsor. Et qui de mieux placé que le capitaine Myngs pour appliquer la manière forte ? Il ne s'en privera pas.

Avec la Restauration, les accusations portées par D'Oyley contre le fougueux capitaine avaient été oubliées. Revenu à la Jamaïque avec Windsor comme commandant du HMS Centurion, Myngs se vit confier la mission de conduire un raid contre Santiago de Cuba, ville portuaire réputée pour avoir servi de base d'opération aux Espagnols qui avaient voulu reprendre la Jamaïque quatre ans plus tôt. En 1662, la Jamaïque, toutes catégories et couleurs confondues, comptait à peine 3400 personnes, de ce nombre environ 700 vivaient à Port-Royal même. Myngs fut pourtant capable de lever 1300

hommes pour son expédition. Il les embarqua sur les deux navires du roi à sa disposition et sur dix petits bâtiments flibustiers, puis il fit voile vers Cuba. L'entreprise fut couronnée de succès. La ville de Santiago fut prise, ses fortifications ruinées, une dizaine de navires capturés et un bon butin ramenés à Port-Royal, tout cela sans la perte de plus de vingt hommes et en moins de six semaines.

Entre-temps Windsor révoquait officiellement les commissions délivrées par son prédécesseur D'Oyley. Ce faisant, il engageait les flibustiers des Antilles qui n'avaient pas joint la flotte de Myngs, à venir à Port-Royal pour en prendre de nouvelles et à y faire adjuger leurs prises. Apparemment satisfait de son travail, Windsor quitta la Jamaïque en novembre 1662, peu de temps après le retour de Myngs. Il confia le gouvernement à son adjoint sir Charles Lyttleton. Dès le départ du gouverneur en titre, le Conseil de la Jamaïque, avec l'aval de Lyttleton, planifia une seconde attaque contre les colonies espagnoles. Cette fois de 1500 à 1600 hommes suivirent Myngs, dont l'objectif était San Francisco de Campeche. Comme à Cuba, Myngs réussit avec brio sa mission et mit à sac la ville espagnole. Mais son temps aux Antilles était compté. De retour de Campeche, qu'il avait prise en février 1663, il fut bientôt rappelé en Angleterre pour ne plus jamais revenir en Amérique.

Informé des succès de Myngs qui lui vaudront le rang de chevalier, le roi envoya des instructions contradictoires à Lyttleton concernant les flibustiers. D'un côté, il apparaissait satisfait des entreprises sur Cuba et Campeche. D'un autre, il ne trouvait pas judicieux d'encourager les flibustiers à de telles expéditions qui devaient étre dorénavant exécutées par la seule Royal Navy. En fait, s'il ne délivrait plus de commissions, Lyttleton prit bien soin de ne pas révoquer les anciennes. Ainsi, vers la fin de l'année, il y avait pas moins de 22 navires flibustiers portant les commissions de Windsor et de son successeur. De son côté, à Londres, le même Windsor rédigeait un mémoire énumérant plusieurs raisons justifiant l'utilité des flibustiers pour la jeune colonie, raisons qui seront reprises à peine trois ans plus tard par le Conseil de la Jamaïque pour autoriser à nouveau la course contre les Espagnols, que le souverain anglais va bientôt interdire.

Au début de 1664, les autorités britanniques décidèrent de renoncer à leur politique de forcer le commerce américain avec les Espagnols par le moyen des flibustiers. Elles étaient en effet engagées dans des négociations avec l'Espagne pour obtenir d'importantes concessions sur ce point. Or, les plaintes des marchands et des administrateurs coloniaux contre les flibustiers de la Jamaïque ne cessaient de parvenir aux ministres du roi d'Espagne. Dans ces conditions, les négociations sur la liberté de commerce en Amérique rencontraient peu d'oreilles favorables. Le roi d'Angleterre et son conseil choisirent donc de nommer un nouveau gouverneur avec des instructions très strictes pour interdire la guerre de course. Cet homme, qui n'était nul autre que Thomas Modyford, autrefois appelé à conseiller Cromwell pour son

Western Design et qui se définissait lui-même comme un adversaire acharné des flibustiers, pourra-t-il mener à bien sa mission ?

En attendant ce personnage, plusieurs demeuraient sceptiques à la Jamaïque. Thomas Lynch, alors président du Conseil de l'île et qui, de ce fait, gouvernait la colonie par intérim depuis le départ de Lyttleton, se montrait réticent à sévir contre les flibustiers, opinion contrastant fort avec la politique qu'il suivra lorsqu'il deviendra lui-même gouverneur de la Jamaïque dans la décennie suivante. « Sans une bonne escadre de Sa Majesté pour les ramener dans l'obéissance, écrivait-il à Londres en mai 1664, ces écumeurs des mers pourraient bien se mettre à piller aussi bien les Anglais que les Espagnols. » Et, ajoutait Lynch avec justesse, s'ils ne pouvaient avoir des commissions anglaises, ils iront en prendre des portugaises ou des françaises avec lesquelles ils seront sûrs d'être bien reçus ailleurs... surtout à l'île de la Tortue.

Deux campagnes de course en Amérique dans les années 1650

La guerre de course en France connaît depuis des décennies un engouement toujours aussi fort. La majorité des travaux des érudits et historiens sont consacrés à la période que Jean Meyer appelait « la seconde guerre de Cent ans », soit les années 1689-1815. Pourtant avant cette période, la France connaît une histoire maritime corsaire fort intéressante, mais paradoxalement méconnue du grand public.

Lors de travaux universitaires sur les officiers de la marine de la période 1643-1669, je me suis rendu compte de l'importance de cette activité de prédation au cours de cette époque marquée par les troubles de la Fronde. Au travers de quelques documents, je souhaite remettre à la lumière deux expéditions particulières, mais intéressantes, lesquelles posent de nombreuses questions qui resteront sans réponse. Ce sont : les expéditions de Mathurin Gabaret dans les années 1650-1652 aux Antilles et en Amérique du Nord ; et la tentative de passage du détroit de Magellan par le chevalier de Fontenay en 1658, celui-ci voulant sans aucun doute rééditer l'exploit commis par Francis Drake 80 ans auparavant.

L'expédition méconnue de Mathurin Gabaret dans la mer des Antilles

Tous ceux qui s'intéressent à la marine de Louis XIV connaissent cet officier membre d'une famille qui donna plusieurs officiers de marine sur plus d'un siècle. Mathurin Gabaret naît en 1600 à Saint-Martin-de-Ré et meurt le 22 septembre 1671 à Dax.

Profitant de la minorité du roi Louis XIV et de la régence de la reine-mère Anne d'Autriche, des groupes sociaux se révoltent. Ils sont soutenus en cela par les puissances étrangères contre laquelle la France est en guerre ouverte (Espagne) ou non (l'Angleterre). Le summum est atteint au cours des années 1648-1652, période connue sous le nom de « La Fronde ». Ces troubles civils accentuent les difficultés financières du royaume et ont un impact sur la marine de guerre. Certains officiers cherchent à s'employer dans d'autres

pays (en Suède pour les Duquesne, chez les États Italiens comme le commandeur de Neuchêze) ou dans d'autres activités comme la guerre sur terre aux côtés des troupes royalistes ou frondeuses (Guillaume Alméras). Aux autres, il reste la guerre de course.

Mathurin Gabaret, officier de la marine du roi depuis 1621, est un armateur comme bien d'autres de ses confrères (Abraham Duquesne, les Beaulieu, Nicolas Gargot, etc.). Des actes notariés des années 1650 le montrent propriétaire, en partie ou pour l'intégralité, de navires de commerce ou de pêche. Il investit dans différents secteurs dont la course. Ainsi au début de l'année 1650, il se saisit de deux pipes de vin d'Espagne sur une prise ramenée par Nicolas Gargot, officier de marine rochelais parti en course sur le navire *Le Léopard* de 300 tonneaux, avec 34 canons et 250 hommes. Cette nourriture a sans doute servi à l'avitaillement de l'armement en cours. En effet, Gabaret arme à La Rochelle *Le Phénix*, de 350 tonneaux 30 canons, dont il a financé une partie de l'armement. Au début de l'année, il possédait la moitié de ce bâtiment, l'autre étant à Édouard Gould, un marchand irlandais. Le 8 novembre, il rachète à Gould sa part et, le lendemain, partage l'armement du *Phénix* avec Noël Poitel.

Mathurin Gabaret ne part pas immédiatement en course. Il sert dans la flotte du duc de Vendôme, grand maître de la navigation, qui bloque la Gironde afin de faire tomber Bordeaux. La campagne terminée, il revient à La Rochelle pour faire le radoub du navire. Cette opération est effectuée par Pierre Moreau, maître charpentier à La Rochelle, pour 450 livres tournois, selon un contrat signé le 22 octobre 1650. Le carénage se déroule courant novembre, car on sait que Mathurin Gabaret a quitté le port au 1^{er} décembre 1650. On ne connaît pas la composition de son équipage ni le nombre exact. On peut cependant estimer la taille de cet équipage à 150 à 200 hommes. Parmi ceux-ci, on trouve le fils de Mathurin, Jean Gabaret alors lieutenant de vaisseau, et l'enseigne de vaisseau Louis Gabaret, fils de Pierre Gabaret de la branche des Gabaret d'Oléron).

Aucun rapport de cette campagne n'a été retrouvé : chose peu surprenante. Les documents ont pu disparaître pour diverses raisons, peut-être notamment, afin de cacher les résultats de cette campagne. En effet, dans ces années 1650-1657, les officiers de l'amirauté de Brouage et de La Rochelle ne sont pas d'une grande probité. Nicolas Gargot raconte que, lors du déchargement des navires *La Nuestra Señora del Rosario* et *La Santa María*, il n'a été dérobé que peu de lingots et autres marchandises (19 marcs d'argent sur les 20 000 que contenaient les navires). Mais cela reste une exception : Gargot rencontrera des difficultés avec les officiers de l'amirauté, et il n'est pas le seul.

Divers documents d'archives nous fournissent quelques minces éléments sur cette expédition en course de Mathurin Gabaret. On a déjà une confirmation de celle-ci par une lettre du gouverneur Du Lion qui écrit : « Vous avez assez de relations des côtes de ces pays-là. J'ai eu l'honneur de vous en envoyer des mémoires, il y a plus de quatre ans, qui m'avaient été dictés par

un navigateur qui y avait fait un grand séjour. M. Forant et M. de Beaulieu, capitaines des vaisseaux du roi, ont bien navigué dans ces mers-là, et je crois que M. Gabaret le père y a été aussi.»

Parti de La Rochelle, Mathurin Gabaret sillonne dans le golfe du Mexique : plusieurs navires espagnols sont chassés. La plus grosse prise est faite dans les environs de Santa Marta (actuelle Colombie) : un navire y est acculé et détruit. Le succès fera que le lieu prendra, selon les gens de la région, le nom de la baie de Gabaret. Le chemin de retour est quelque peu étonnant. Au lieu de revenir directement, Gabaret effectue un crochet par le Canada. Parlant du Cap Salle en Acadie, Nicolas Denys dit : « en y passant en 1651, j'y rencontrai Monsieur Gabaret, capitaine pour le Roi en la Marine, qui était mouillé et revenait de course dans le Golfe de Mexique ». Pourquoi passer par le Canada au risque de se faire intercepter au large par les Espagnols ou les Anglais avec qui les relations ne sont pas excellentes ? Rappelons que La Rochelle était l'un des principaux ports d'armement à destination du Canada. Gabaret avait éventuellement prévu de vendre des marchandises amenées ou capturées (absence de mention de la prise dans les archives de l'amirauté de Charentes Maritimes) et d'importer en métropole des fourrures et autres produits coloniaux.

Entre la mention de Nicolas Denys en 1651 et le retour de Gabaret attesté par sa présence au port au mois d'octobre 1652, on ne connaît pas ce qui s'est passé au cours de la fin de cette campagne. Il semble qu'il n'ait pas mené son action en solitaire mais avec l'appui d'un autre corsaire. Je n'ai aucune certitude sur l'identité de ce corsaire, mais je pense que c'est sur ce navire que Louis Gabaret (cousin de Mathurin) servira comme lieutenant jusqu'en 1657, date à laquelle, à son retour, il est nommé lieutenant du vaisseau *La Françoise* commandé par Mathurin Gabaret. À cette date, plusieurs Français croisent dans ces mers comme corsaires ou flibustiers. C'est le cas notamment de Jérôme Augustin de Beaulieu, autre futur officier de la marine. La famille Beaulieu, normande d'adoption, s'intéresse très tôt à la marine. Originaire du Valenciennois, cette famille de marchands tisserands essaime à la fin du XVI^e siècle vers la Normandie et obtient des lettres de naturalisation. Coïncidence ou pas, les Beaulieu sont liés à d'autres familles brabançonnes et font, sans doute, partie des personnes qui aident financièrement les « Gueux de la mer. » La branche normande des Beaulieu a donné plusieurs officiers de la marine aux rois de France mais aussi à ceux d'Espagne : un frère de Jérôme Augustin meurt sur les galions de l'armada, un autre (François) et deux oncles (Augustin et David) servent comme officiers sous Louis XIII et Louis XIV, tandis qu'une sœur épouse le marquis Ponce de León, officier général de l'*Armada Real*. La carrière de Jérôme Augustin comporte un blanc sur cette période, sauf qu'en 1658 il obtient commission du duc de Vendôme, grand maître de la navigation, pour armer en course une frégate en Nouvelle Hollande. Mais, d'après les archives américaines, il agissait déjà en 1657 dans les Antilles, de même deux ans plus tard (1659) avec d'autres corsaires étrangers. Il reviendra dans ces mers en 1663-1664 et en 1668-1669

Les mers d'Amérique du Nord ne sont pas les seules qu'atteignent les corsaires français. Une autre expédition, plus mystérieuse encore, prend pour destination l'Amérique du Sud : c'est celle du chevalier de Fontenay.

La mystérieuse «escadre» du chevalier Timoléon Hotman de Fontenay

La principale source de cette expédition est un récit qui a été publié dans un *Cahier des Amys du Vieux Dieppe* avant la Seconde Guerre mondiale. L'auteur est méconnu mais il semble être un noble normand, engagé volontaire, qui a une connaissance des affaires maritimes. Charles de La Roncière a utilisé cette source partiellement. Il y a aussi un texte dans les *Mélanges Colbert* : «La relation des voyages du sieur Accarette dans la rivière de la Platte et par la terre au Pérou et des observations qu'il a faites».

Tout d'abord attachons-nous aux principaux protagonistes de cette affaire. Commençons par les armateurs. On trouve parmi eux un certain Gayen, un gentilhomme parisien qui a investi 2000 livres et qui mourra au cours de l'expédition lors d'une rixe. Il y en a d'autres, mais, mis à part Gayen, on ne connaît le nom que de deux autres et non des moindres : César Chappelain et Charles Armand de La Porte de La Meilleraye. Le premier est secrétaire général de la Marine de 1648 au 31 octobre 1658, date de sa révocation (sans doute à la suite de l'échec de cette expédition) et de son remplacement par Louis Matharel. Quant au sieur de La Meilleraye, cousin germain de feu le cardinal de Richelieu, son implication dans la marine est importante à cette date. Après avoir été nommé temporairement (1647) lieutenant général des vaisseaux et des galères, il se retrouve quelques temps plus tard gouverneur de la ville de Nantes. Il lui insuffle un certain dynamisme économique et architectural. Mais La Meilleraye n'oublie pas son profit personnel : ainsi, entre 1650 et 1655, il arme une escadre de quatre à cinq navires corsaires sous le commandement d'Henri Danton de Pontezière et protège Nicolas Gargot de l'appétit du duc Daugnon. Cette escadre corsaire réalise plusieurs captures qui ne sont pas sans répercussions sur les relations diplomatiques avec les Provinces-Unies et les villes hanséatiques. En tant que fidèle membre de la famille de Richelieu, il poursuivra une politique coloniale. En octobre 1656, La Meilleraye envoie une escadre de quatre navires, sous Louis de La Roche Saint-André, à destination de Madagascar. Arrivée au Sierra Leone, il ouvre un pli cacheté où il est prescrit de faire un détour par le Rio de la Plata, «le meilleur pays qui soit au monde» et où deux grands galions chargent huit millions de piastres. Mais La Roche-Saint-André avoue ne pas connaître la route de Buenos-Aires ; et Rézimont, un capitaine qui a indiqué ce coup de main, n'est pas plus instruit. Il continue donc vers Madagascar. De cette expédition, il ne reviendra en septembre 1657 qu'un seul navire en piteux état avec moins de 170 hommes.

Selon La Roncière, qui n'indique pas ses sources, La Meilleraye participe à l'armement de cette escadre du chevalier de Fontenay à destination de l'Amérique du Sud. Toutefois on constate que le navire qui revient de Madagascar s'appelle *La Meautrice* et que ce même nom apparaît dans la

flotte de 1658. La composition géographique des armateurs montre une prédominance parisienne mais aussi sans doute normande, car l'armement est réalisé au Havre. Le choix des capitaines n'est pas anodin, ils sont trois : Daniel (le Normand), Job Forant (le Poitevin) et le chef de l'expédition Timoléon Hotman de Fontenay (le Parisien). On s'attardera surtout sur ces deux derniers.

Job Forant, fils de Jacques officier de marine, a commencé sa carrière comme officier dans la marine hollandaise. Jusqu'alors les historiens (Jal, Taillemite et Vergé-Franceschi) rappelaient qu'il avait servi dans ce pays mais sans en fournir la preuve, reprenant une note inscrite dans son dossier (Archives Nationales, Colonies, C7). Jacques, le père de Job, est signalé pour des prises ramenées dans le port de Flessingue dans les années 1630. Il se trouve aussi dans la flotte de l'amiral Tromp lors du blocus de Dunkerque. Job y est aussi et sera plus tard capitaine dans l'escadre de Witte De Witt qui amène des renforts au Brésil en 1646-1648. Mais il semble avoir commis un certain nombre de méfaits au cours de cette campagne (plus gourmand ou moins malin que les autres officiers) et il est contraint de désertre la flotte hollandaise. On le retrouve au début des années 1650 à Dunkerque où il agit comme corsaire et commet un autre impair en attaquant un navire « diplomatique » hollandais, causant une blessure sérieuse à l'amiral Banckert. Ces agissements ne sont pas sans impacts sur l'expédition qui vient. Il est choisi car il connaît les côtes d'Amérique du Sud.

L'initiateur de cette expédition est Timoléon Hotman de Fontenay. Chevalier de l'ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, fils d'un trésorier de France, il dirige des navires du roi mais aussi sert la cause des royalistes anglais en 1651. Arrivé à l'île de Saint-Christophe en 1652, sur une frégate de 22 canons, il s'entendit avec son supérieur, le commandeur de Poincy, pour reprendre l'île de la Tortue sur le protestant Levasseur. Ce dernier étant mort, il arrive avec M. de Tréval, neveu de Poincy, et est rapidement reconnu par les habitants de l'île après avoir amnistié les assassins de son prédécesseur. Gouverneur de l'île, il favorise la course contre les Espagnols en fournissant des commissions à tous. Selon Dutertre, « son inclination n'était qu'à faire équiper des vaisseaux pour aller faire la guerre à Saint-Domingue, et sur la côte de Carthagène, où il prenait tout ce qu'il sortait ou qui voulait entrer dans les havres, de sortes que le commerce y était entièrement cessé ». Les Espagnols réagissent et s'emparent de l'île en 1654. Son frère cadet Thomas ayant été conduit comme otage à Santo Domingo, le chevalier s'installa à Port Margot où il tenta sans succès de reprendre la Tortue avec l'aide de boucaniers avant de repasser en France. Il ramène avec lui sa fortune particulière qui comprend au moins quelques esclaves. Au cours de son gouvernement, Timoléon Hotman a sans doute connaissance de l'exploit réalisé 80 ans plus tôt par Drake dans le Pacifique. Il est bien renseigné sur les colonies espagnoles grâce aux flibustiers mais aussi au flux de migrants juifs et hollandais qui commencent à quitter le Brésil. Après la chute de l'île de la Tortue, on suppose qu'il a gardé ses relations car son attaque ne s'effectue pas à n'im-

porte quel moment. Depuis 1655, l'Espagne et l'Angleterre sont en guerre, ce qui a un impact sérieux sur le commerce colonial. Les convois d'argent et d'or n'arrivent pas régulièrement en Espagne et les marchandises coloniales s'entassent. La demande en produits européens est énorme : les Hollandais sont conscients de cela et obtiennent des autorisations pour commercer.

Le chevalier de Fontenay prépare minutieusement son expédition : trois navires dont les frégates *Le Gaspard* et *La Renommée* (de plus de 20 canons chacune) et la flûte *La Meautrice* ; le tout avec 200 ou 300 marins, soldats et volontaires. L'expédition part fin 1657, à une date inconnue. La traversée se passe sans incident : on capture un navire flamand abandonné par son équipage, et on rencontre un autre, malouin, de plus de 1000 tonneaux, capitaine La Gardelle. Les escales dans les colonies portugaises du Cap-Vert et du Brésil permettent de trouver des rafraîchissements et un routier des côtes argentines, mais plusieurs membres d'équipage en profitent pour désertir ou s'installer à terre. Le 6 janvier 1658, on arrive devant Buenos Aires : la flotte s'installe à l'entrée de la rivière de La Plata sur un îlot. Dans le port de Buenos Aires, on compte alors 20 à 22 navires hollandais et deux anglais. Fontenay projette de piller la ville, mais l'opération se passe mal. Lors de l'embarquement des troupes, des chaloupes chavirent et le pilote, un marin anglais fraîchement capturé, se trompe. La troupe débarque dans un site marécageux et retourne aux navires. Fontenay n'est pas mécontent de cet échec, car son but est de franchir le détroit de Magellan. Il en informe ses lieutenants lors d'un conseil de guerre qui suit cet échec. Fontenay prépare son ravitaillement en envoyant des équipes chasser à terre et ramener tous les fruits possibles. Mais ce voyage n'est pas du goût de tous : Daniel, le capitaine de *La Meautrice*, s'oppose à Fontenay et se joue de lui en l'abandonnant pour retourner en France.

Forant suivra l'exemple du capitaine Daniel, mais son stratagème est pernicieux. Il informe Fontenay que son équipage rumine, qu'on va vers la mutinerie. Fontenay lui propose d'y envoyer des hommes de confiance contre les mutins. Forant dit qu'il ne faut pas aller si vite mais que, s'il sent la situation empirer, on appliquera ce plan. Fontenay en sera tenu informé lorsque que lui et Forant se salueront le matin et le soir : si Forant dit qu'il fait beau temps, cela signifiera que tout va bien ; si c'est « mauvais temps », alors Fontenay comprendra que l'équipage va se rebeller. Le stratagème dure une semaine, mais un matin, le navire de Forant disparaît.

À la suite de cette seconde désertion, Fontenay continue seul le voyage. Après quelques erreurs, il arrive devant le détroit de Magellan, mais le temps et le sentiment qu'il est difficile d'exécuter son opération seul, l'incitent à rebrousser chemin. Le retour s'effectue dans des conditions exécrables : vents contraires, mer déchaînée. Fontenay retrouve Forant dans le Rio de la Plata. Celui-ci justifie son abandon en alléguant avoir été séquestré par son équipage, mais il semble en réalité qu'il leur a opposé très peu de résistance. Il a peut-être alors comme autre projet de s'emparer des navires dans la rivière. Fontenay est du même avis : revenir sans rien mettrait en péril l'armement

dans lequel le chevalier a sans doute aussi des intérêts. Mais le gouverneur espagnol ayant été averti de la présence de Fontenay et ayant fait libérer les prisonniers après la tentative de débarquement, fait ériger des défenses. Pendant trois semaines, les Français passent leur temps à se rafraîchir dans l'attente de la sortie d'un navire. Cela eut lieu un matin : trois navires hollandais sortent du port. Fontenay n'hésite pas à engager le combat contre le plus puissant des trois, jaugeant 1400 tonneaux. Mais il n'est pas soutenu par Forant qui n'attaque même pas les deux autres Hollandais de cinq à six cents tonneaux chacun. Le combat fait rage : les pertes sont lourdes du côté français parce que les Hollandais ont installé quatre petits canons chargés de mitraille dans la dunette. Le chevalier de Fontenay meurt ainsi fauché par un boulet, mais le navire hollandais est pris. Y arrivant, Forant constate le décès de son chef et déclare que tous ceux qui veulent rentrer n'ont qu'à le suivre. Un certain nombre de soldats et marins sautent sur son navire, abandonnant leurs camarades qui se trouvent en infériorité numérique face aux Hollandais du grand navire, mais aussi face aux deux autres qui, voyant partir Forant, reviennent soutenir leur amiral. Les Français en état de porter les armes ne sont plus assez nombreux et ils sont fait prisonniers. Ils subissent alors des traitements inhumains de la part de l'amiral hollandais, qui les parque sur le navire français contre lequel il tire plusieurs fois à dessein de le couler, mais il se ravise car il a perdu beaucoup de monde (plus de 60 morts); il lui faut donc reconstituer son équipage. La suite du récit constitue les pérégrinations du conteur anonyme pour obtenir sa libération et son retour en France.

Ce récit dont j'ai utilisé une version raccourcie amène aussi quelques éléments sur la navigation : il est indiqué que l'on attrapait le poisson avec des filets mais aussi que Fontenay avait une longue-vue et que, pour la navigation, il se fiait plus au pilote et au plomb qu'aux cartes ! Il n'avait pas tort, car le routier portugais était faux.

Des conséquences de cette expédition, il y eut d'abord la révocation de Chappelain, car on sait que le capitaine Daniel mit près de sept mois pour retourner au Havre. L'autre conséquence fut la colère des armateurs : voilà qu'en 1659 La Meilleraye soutient le projet d'Abraham Duquesne. Celui-ci envoie un premier projet à Colbert, Mathare et le duc d'Aumont pour une expédition vers les « Indes du Pérou ». Ils sont aussi séduits et l'invitent à envoyer un second projet au cardinal Mazarin. Duquesne le lui remet le 15 octobre 1659 : le projet n'a rien à voir avec celui du chevalier de Fontenay. On prévoit les cinq vaisseaux de La Meilleraye, cinq frégates armées à Brest, Concarneau et Le Havre, dix chaloupes et barques longues que l'on ferait construire à Brest par Laurent Hubac ; quinze mois de vivres, etc. L'objectif du projet est double : exécuter un gros coup contre l'Espagne pour l'amener à faire la paix et la forcer à autoriser les Français à commercer avec les colonies. Mais il s'agit aussi obtenir réparation des cruautés commises par les Espagnols sur les Français dans ces mers, que l'on clouait aux mâts des navires ! Mais Abraham Duquesne ignore que les négociations sont très avancées avec l'Espagne. D'ailleurs la paix est signée le 7 novembre 1659.

Entre la Tortue et la Jamaïque (1656-1667)

Quelques semaines après sa victoire sur les Anglais de Venables et Penn en avril 1655, le gouverneur général de l'île Hispaniola, le comte de Peñalba, ordonna le retrait de la garnison stationnée à la Tortue. Son prédécesseur, le président Montemayor, qui siégeait toujours à l'Audience royale de Santo Domingo et dont la politique avait permis la reprise de la petite île, n'y était pas favorable. Mais Peñalba s'était allié aux ennemis politiques de Montemayor et avait saisi la possibilité offerte par le roi d'Espagne, dès l'année précédente, lui permettant d'abandonner la Tortue en considération du peu de forces qui restait pour défendre la capitale. À la fin d'août 1655, le sergent-major Calderón, laissé comme commandant à la Tortue après sa reconquête sur le chevalier de Fontenay et partisan de l'avis de Montemayor, s'exécuta à contrecœur et, après avoir rasé le fort Levasseur, il évacua l'île.

En quittant les lieux, Calderón laissa, par pure forme, une lettre, en anglais et en français, interdisant à tout étranger de revenir s'établir à la Tortue. Un mois plus tard, en septembre 1655, venait y mouiller une barque dont l'équipage était, selon les Espagnols, composé de quelques Français. En mars de l'année suivante, un bâtiment portait à la Jamaïque la copie anglaise de la lettre de Calderón, prise à la Tortue que son équipage avait trouvé déserte. En 1657, Anglais et Français vinrent réoccuper l'île presque en même temps.

Une certaine confusion entoure la nationalité des nouveaux occupants de la Tortue. Il apparaît cependant qu'une poignée de Français s'y rétablirent les premiers. À leur tête se trouvait un gentilhomme protestant, Jérémie Deschamps seigneur du Rausset, venu avec Levasseur à la Tortue où il avait vécu pendant près de quatorze ans jusqu'à la reprise de l'île par les Espagnols. Le contenu de la commission royale qu'il prit en France, en novembre 1656, pour gouverner l'île au nom du roi Louis XIV ainsi qu'un mémoire sur l'état de la Tortue datant de 1663, plaide pour cette hypothèse. Durant le séjour de Du Rausset en France ou avant son départ, un groupe d'Anglais s'installa à demeure dans l'île. Leur chef, Elias Watts, alla ensuite à la Jamaïque, où, au cours de l'année 1657, il obtint une commission du général Brayne pour commander à la Tortue.

Probablement informé des démarches de Watts, Du Rausset se rendit alors en Angleterre. La commission française qu'il détenait ne lui suffisait évidemment plus : les Anglais de la Jamaïque étaient assez forts pour le chasser de la Tortue quand bon leur semblerait. Aidé sûrement par sa bonne connaissance de l'île et de ses environs ainsi que par sa qualité de protestant, il obtint, en 1659, un ordre du Conseil d'État du Commonwealth d'Angleterre adressé au gouverneur de la Jamaïque pour que lui fût délivrée une commission anglaise de gouverneur de la Tortue. De Londres, Du Rausset passa à La Rochelle où il s'embarqua, avec une trentaine de compagnons, à destination de la Jamaïque.

Entre-temps, à la Tortue, la petite colonie de Watts avait grossi, atteignant environ 300 personnes, moitié française moitié anglaise. La reprise des acti-

vités dans l'île n'y avait pas attiré que des planteurs ou des marchands. En effet, des boucaniers de la grande île Hispaniola ainsi que des flibustiers commençaient à y retourner, les uns pour y vendre leurs cuirs les autres pour se ravitailler et écouler une partie de leur butin comme à l'époque de Levasseur et de Fontenay. Ainsi, au printemps 1659, au moment même où Du Rausset se trouvait à Londres, Watts autorisa une expédition punitive contre les Espagnols, en représailles au massacre de quelques Français par un capitaine espagnol à Monte Christo, à la côte nord d'Hispaniola. Environ 400 aventuriers élurent alors quatre capitaines et s'engagèrent dans cette entreprise. Ayant comme commandant en chef un Français nommé Delisle, ces hommes prirent place sur quelques petits bâtiments et un navire de Nantes qu'ils incorporèrent de force dans leur flottille puis ils appareillèrent pour Puerto Plata à la côte nord de Saint-Domingue. Arrivés à destination, Delisle et ses hommes s'enfoncèrent dans les terres et, le vendredi saint de l'an 1659, ils mirent à sac le bourg de Santiago de los Caballeros. Ils s'en retournèrent à la Tortue, après avoir mis en déroute une troupe d'Espagnols venue au secours du bourg.

L'année suivante, Du Rausset débarqua à la Jamaïque où, sur présentation de l'ordre du Conseil d'État, le gouverneur D'Oyley lui remit une commission pour commander à la Tortue à la condition expresse de le faire aux mieux des intérêts anglais. En apprenant la venue de ce rival potentiel, le gouverneur Watts ne trouva rien de plus digne que de voler une barque de la Tortue et de prendre le large, avec sa famille et ses biens, cap sur la Nouvelle-Angleterre. Du Rausset s'installa donc dans l'île sans rencontrer d'opposition. Il allait bientôt s'affranchir de la tutelle du gouverneur D'Oyley. En effet, un flibustier portant commission de Rausset arriva quelques mois plus tard à la Jamaïque. Considérant ce document comme une atteinte à son autorité, D'Oyley fit rappeler à l'ordre Du Rausset. Alors ce dernier jeta bas le masque et annonça qu'il gouvernerait désormais l'île en vertu de sa commission française de 1656.

Peu de temps après cet incident, en 1661, Du Rausset tomba gravement malade et se retira à la côte de Saint-Domingue avant de repartir en France l'année suivante. Pour commander en son absence, il laissa à la Tortue son neveu Frédéric Deschamps de La Place, qui dut affronter la première tentative des Anglais de la Jamaïque pour reprendre le contrôle de l'île. D'Oyley avait pourtant hésité à employer la force, car il savait que les Français étaient à présent nombreux à la Tortue et sur les côtes d'Hispaniola, et que plusieurs flibustiers de cette nation commençaient à fréquenter la Jamaïque. Mais il se laissa convaincre par le colonel Arundell, gendre de Watts, qui prétendait pouvoir faire facilement prisonnier Du Rausset, tant l'affection pour son beau-père, l'ancien gouverneur, était grande parmi la population. Se méprenant lui-même grandement sur l'estime que portaient les habitants de la Tortue pour son beau-père Watts, Arundell y fit descente avec une trentaine d'hommes seulement. Les Anglais réussirent bien à s'emparer de la maison du gouverneur, mais ils furent aussitôt désarmés puis renvoyés à la Jamaïque par La Place et ses partisans.

Du Rausset parti pour la France, les Jamaïcains essayèrent une seconde et dernière fois de reprendre la Tortue en janvier 1663. Conformément aux ordres laissés par lord Windsor, le gouverneur adjoint Lyttleton consentit à ce que l'entreprise se fasse de gré à gré, encouragé trompeusement dans cette voie par le rapport de protestants français réfugiés à la Jamaïque. Il confia le commandement de la mission au colonel Barry qui s'embarqua avec quelques dizaines d'Anglais et de Français sur une frégate londonienne de passage à Port-Royal. Comme dans le cas d'Arundell, l'entreprise de Barry se révéla un échec. Selon le père Dutertre, l'officier anglais aurait été sifflé et hué par les quelque 200 habitants de la Tortue, qui le chassèrent ensuite de l'île. Selon les Anglais, la mission échoua à la suite du refus du capitaine Munden, commandant le navire londonien, de tirer du canon pour faciliter le débarquement. Abandonné ensuite à la côte de Saint-Domingue par Munden, Barry regagna la Jamaïque par ses propres moyens, laissant à Saint-Domingue son adjoint le capitaine Langford qui parviendra à se faire reconnaître comme gouverneur par les boucaniers au Petit-Goâve, où il demeurera environ deux ans. Toute cette affaire n'empêcha toutefois pas le gouverneur La Place de recevoir avec tous les honneurs, en juin suivant, un navire de guerre anglais venu aux Antilles pour enquêter sur la disparition du prince Maurice de Bavière, cousin du roi d'Angleterre, disparition survenue une dizaine d'années plus tôt et qui donna lieu à toutes sortes de légendes.

De son côté, Du Rausset n'eut pas la partie aussi facile que son neveu. Arrivé en Angleterre à la fin de 1662, il rendit visite à l'ambassadeur de France, probablement pour protester contre l'entreprise du colonel Arundell. L'année suivante, il se trouvait à Paris où il essaya d'obtenir un ordre pour obliger les quelque sept cents boucaniers de Saint-Domingue à se retirer à la Tortue, désirant par ce moyen policer ces gens et peupler avantageusement la petite île. Son séjour coïncida avec l'organisation d'une nouvelle compagnie de commerce, la Compagnie des Indes occidentales, qui allait reprendre possession au nom du roi de toutes les colonies américaines sous domination française, du Canada à la Guyane, et y exercer un monopole commercial. Du Rausset voulut alors vendre la Tortue à l'Angleterre pour 54 000 livres tournois. À la suite de cette démarche, il fut embastillé (1664) et ne recouvrit la liberté qu'après avoir accepté les 15 000 livres tournois que lui offrait la Compagnie en échange de la renonciation de ses droits sur la Tortue. La Compagnie procéda ensuite à la nomination d'un gouverneur pour sa nouvelle acquisition. Sur recommandation de celui de la Martinique, elle choisit Bertrand d'Ogeron, gentilhomme angevin qui vivait lui-même à la côte Saint-Domingue depuis le début de la décennie.

Depuis 1657, d'Ogeron fréquentait la côte de Saint-Domingue, ayant même mené par nécessité la vie de boucanier. À partir de 1662, il avait armé un navire à Nantes pour y faire venir chaque année des colons et des engagés, jetant ainsi les bases du peuplement sédentaire de la côte. Lui-même avait monté une petite plantation de tabac et de cacao au Port-Margot, puis une autre (1664) au Petit-Goâve. Il avait aussi tenté de faire du commerce avec les

Anglais de la Jamaïque mais avec beaucoup moins de succès. Se trouvant alors sur son habitation du Port-Margot, il reçut, en février 1665, la commission le nommant gouverneur de la Tortue. Cependant, il ne prit pas immédiatement possession de son gouvernement. Si les boucaniers de Saint-Domingue, qui se donnaient depuis une vingtaine d'années le nom de «Frères de la Côte», éprouvaient pour lui affection et sympathie et le considéraient comme un des leurs, il n'était pas certain qu'il serait bien accueilli à la Tortue où commandait toujours Deschamps de La Place. En fait, d'Ogeron arrivait comme représentant d'une compagnie de commerce à monopole, ce qui impliquait, dans l'esprit des plus éclairés parmi les Frères de la Côte, qu'ils fussent habitants, flibustiers ou boucaniers, de nouvelles taxes et autres contraintes à plus ou moins long terme ainsi que l'interdiction de trafiquer avec les contrebandiers néerlandais. D'Ogeron passa donc les mois suivant la réception de sa commission à négocier avec les principaux habitants de l'île et de la côte et aussi à les rassurer sur les intentions de la Compagnie. Enfin, le 7 juin, la passation des pouvoirs s'effectuait sans incident, d'Ogeron n'ayant même pas besoin d'user de la lettre de cachet que le Roi lui avait donné au cas où le neveu de Du Rausset refuserait de se soumettre.

Installé en titre à la Tortue, d'Ogeron entreprit, vers la fin de l'année, de régulariser certaines des activités des flibustiers qui fréquentaient son île et les côtes de Saint-Domingue. Il voulut les obliger à comparaître devant lui pour l'adjudication de leurs prises, dont ils avaient toujours disposé assez librement. Informés de ce projet, quatre cents flibustiers qui se trouvaient alors à la Tortue se révoltèrent. Une délégation de ces mutins, conduite par le capitaine Dumoulin, se rendit auprès d'Ogeron, qu'ils trouvèrent à la côte de Saint-Domingue sur une frégate montée par l'un de leurs camarades, le capitaine Nau mieux connu sous le pseudonyme de l'Olonnais, et que ce chef avait prise sur les Espagnols de Cuba quelque temps auparavant. D'Ogeron mit abruptement fin aux exigences des mutins en poursuivant, l'épée à la main, le pauvre Dumoulin qui faillit être tué par le gouverneur en colère. Quelques jours plus tard, d'Ogeron acceptait néanmoins les excuses de Dumoulin et de ses camarades, gagnant son point au sujet de l'adjudication des prises. Cependant il savait qu'il ne pourrait jamais aller aussi loin que son homologue anglais de la Jamaïque, qui chargeaient toutes sortes de frais pour octroyer des commissions. La Tortue était trop désavantagée comparative-ment à la Jamaïque, notamment en termes de disponibilité de capitaux pour l'armement et de liquidation des prises.

En cette année 1665, la Tortue possédait pourtant un avantage de taille. C'était le seul endroit aux Antilles, comme on le verra, où les flibustiers pouvaient prendre des commissions pour faire la guerre aux Espagnols, en raison de la prohibition dont était frappée alors la course à la Jamaïque. Depuis 1659, la France et l'Espagne étaient certes en paix. Toutefois, Du Rausset et son neveu La Place, qui entretenirent au moins un navire flibustier comme leurs prédécesseurs, avaient déjà émis des commissions en représailles pour les cruautés, vraies ou fausses, commises par les Espagnols contre des Français.

Ils avaient aussi pris l'habitude de procurer aux flibustiers des commissions du Portugal, puisque ce pays faisait depuis une vingtaine d'année une guerre à l'Espagne pour recouvrer son indépendance. D'Ogeron allait les imiter en cela et très rapidement.

Au début de 1666, le capitaine Nau dit L'Olonnais réunit cinq petits bâtiments à Bayaha, à la côte de Saint-Domingue, à dessein d'aller piller quelque place espagnole en Terre Ferme sous une commission portugaise délivrée par d'Ogeron, la première grande entreprise du genre sous commandement français. En route, il prit un bâtiment chargé de cacao qui fut envoyé à la Tortue. Ayant entreposé la cargaison dans ses magasins, le gouverneur d'Ogeron fit embarquer ses neveux Pouancey et La Pigoterie ainsi que son major, le sieur d'Artigny, sur la prise qu'il retourna vers L'Olonnais. Ce dernier mouillait alors à l'île Saona où il avait pris un autre petit vaisseau espagnol chargé de munitions. Avec ses sept bâtiments portant au total 440 flibustiers, L'Olonnais appareilla pour le grand lac de Maracaïbo, dont les établissements avaient été la proie des corsaires néerlandais et anglais au début des années 1640. Deux Français qui avaient vécu longtemps parmi les Espagnols s'étaient offerts pour lui faire passer la barre séparant le lac, ou plutôt le grand lagon, de Maracaïbo du golfe de Venezuela. Après s'être ravitaillé sur la petite île d'Aruba, L'Olonnais s'emparait du fort de la Barre à l'entrée du lac de Maracaïbo, puis ses gens poussèrent jusqu'à la petite ville du même nom qu'ils trouvèrent désertées par ses habitants. Ceux-ci s'étant réfugiés au bourg de Gibraltar, de l'autre côté du vaste lagon, il les suivit. En débarquant à Gibraltar, les flibustiers furent confrontés à une troupe commandée par le gouverneur de la province de Mérida en personne, Gabriel Guerrero de Sandoval. Un combat acharné s'en suivit au cours duquel L'Olonnais perdit plusieurs des siens, mais parvint à défaire les Espagnols, tuant un grand nombre d'entre eux dont le gouverneur Sandoval. Après avoir brûlé Gibraltar puis Maracaïbo, L'Olonnais retourna à la Tortue, chacun des hommes, ayant pour sa part, selon d'Ogeron, 200 pièces de huit, ce qui représentait le salaire d'un boucanier pour quatre ans de dur labeur à chasser les boeufs sauvages pour leurs cuirs dans les savanes d'Hispaniola, somme toute un butin respectable.

Au moment même où L'Olonnais réunissait sa flotte à Bayaha, les autorités anglaises de la Jamaïque se rendaient à l'évidence que la politique de non-agression prônée depuis 1664 par Londres ne pouvait plus durer. À son arrivée dans l'île, en juin 1664, le nouveau gouverneur sir Thomas Modyford avait pourtant mis tout en œuvre pour encourager le commerce avec les Espagnols, révoquant toutes les commissions délivrées par ses prédécesseurs. Cette décision avait remporté, comme il fallait s'y attendre, peu de succès tant auprès de la population de Port-Royal que des flibustiers. À peine, trois capitaines avaient fait leur soumission un mois après l'arrivée de Modyford, qui se voyait contraint, à la fin de l'année, de procéder à des arrestations et d'ordonner des condamnations à mort pour piraterie. Il envoya même donner la chasse au capitaine Moreau, qui, après l'expiration de sa commission qu'il tenait de lord Windsor, s'était réfugié à la Tortue et avait pillé des marchands

anglais. Mais, dans l'intervalle, Modyford avait trouvé un expédiant. Fort d'un ordre lui permettant d'octroyer des commissions en représailles contre les Néerlandais, avant même la déclaration officielle de la seconde guerre entre l'Angleterre et les Provinces-Unies, il suspendit, en février 1665, procès et exécutions, graciant du même coup 14 flibustiers condamnés à la peine capitale. À défaut des Espagnols, ce sera contre les Néerlandais que les corsaires jamaïcains exerceront leur métier.

En avril 1665, le colonel Edward Morgan, l'adjoint de Modyford, parvint à rassembler environ 700 hommes, pour la plupart des flibustiers, sur une dizaine de bâtiments. Sa mission consistait à porter la guerre contre les petites Antilles néerlandaises et, au retour, de déloger les Français de la Tortue. Le vieux colonel mourut cependant en débarquant à l'île Saint-Eustache qui abritait une colonie néerlandaise et dont ses troupes se rendirent facilement maîtres. Mais le successeur de Morgan, le colonel Cary, ne possédait pas assez d'autorité pour rallier à lui les flibustiers, dont une partie s'était déjà séparée de Morgan avant leur arrivée sur la petite île néerlandaise. La plupart d'entre eux reprendront d'ailleurs leurs brigandages aux dépens des Espagnols, se gardant bien toutefois de revenir à la Jamaïque.

Cary présenta son rapport peu encourageant à Modyford en novembre 1665. Aussitôt le gouverneur invitait d'autres flibustiers à se rendre à Bluefield's Bay, à la bande sud de la Jamaïque pour monter une nouvelle expédition contre les Néerlandais, encore le seul moyen, jugeait-il, de conserver ces gens au service de l'Angleterre. Pendant quelques semaines des officiers du gouverneur firent la navette entre Port-Royal et Bluefield's Bay où se réunirent finalement de douze à quinze bâtiments anglais et français. Ayant élu comme amiral l'un de leurs capitaines les plus expérimentés, le vieux Mansfield, ces flibustiers appareillèrent avec la promesse de s'attaquer à la prospère colonie néerlandaise de l'île de Curaçao. Mais ils n'en feront rien. Vers Noël 1665, ils faisaient descente au sud de Cuba, où sous prétexte que les Espagnols leur refusaient la permission de se ravitailler et avec des commissions portugaises vraisemblablement obtenus par l'entremise du gouverneur d'Ogeron, ils pillèrent deux bourgs espagnols. Ensuite, Mansfield se rendit au Costa Rica, où avec ses 600 hommes et l'aide d'une tribu indienne, il entreprit (avril 1666) en vain d'aller piller la ville de Carthage, étant obligé de se retirer après avoir investi le bourg de Turrialba.

Après le départ de la flotte de Mansfield, Modyford avait reçu des nouvelles instructions de son parent, le puissant duc d'Albemarle : si cela était nécessaire pour les intérêts de la Jamaïque, il était désormais laissé à la discrétion du gouverneur d'encourager les flibustiers à piller les Espagnols. Ainsi, au début du mois de mars 1666, le Conseil de la Jamaïque passait une importante résolution autorisant à nouveau la course contre les Espagnols, notamment sous prétexte des affronts que ces derniers avaient faits aux navires jamaïcains. Cette décision servit de caution à Mansfield qui revint à la Jamaïque en juin suivant. Après son échec au Costa Rica, le vieux corsaire avait été abandonné par plus de la moitié des siens. Avec les six bâtiments

demeurés sous ses ordres, il s'était ensuite emparé de l'île Santa Catalina, l'ancienne île Providence que les Espagnols occupaient depuis 1641 après en avoir chassé les Anglais. Laissant quelques-uns de ses hommes sur l'île, il avait rallié la Jamaïque où il offrit sa conquête à Modyford. Se contentant de réprimander le vieux corsaire pour avoir exécuté cette entreprise sans sa commission, le gouverneur l'accepta au nom du roi. Grâce à cette politique, Modyford parvint à ramener plusieurs flibustiers à Port-Royal, notamment le Néerlandais David Martin, qui avait trouvé refuge à la Tortue. Au début de l'année suivante, en 1667, il tenta aussi d'attirer à la Jamaïque L'Olonnais, d'ailleurs à la demande de celui-ci, par l'entremise du capitaine Thomas Clarke, mais le gouverneur d'Ogeron contrecarra les plans de son homologue jamaïcain, aidé, faut-il le dire, par la situation politique en Europe.

Pendant que L'Olonnais se trouvait à Maracaïbo et que Modyford autorisait à nouveau la course contre les Espagnols, la France était entrée en guerre aux côtés des Provinces-Unies, devenant ainsi l'ennemie de l'Angleterre. Pour un instant, les flibustiers anglais et français devinrent des frères ennemis. Ainsi, ignorant l'état de guerre, le capitaine Champagne, qui avait naguère fréquenté la Jamaïque, fut traîtreusement attaqué par deux navires armés à Port-Royal, dont un commandé par un flibustier nommé Morris. Quoique ses forces fussent très inférieures à celles de ses adversaires, le Français parvint à remporter la victoire et rentrer à la Tortue. De tels incidents demeurèrent cependant rares. Si les flibustiers de l'une ou l'autre nation s'attaquaient volontiers à des bâtiments marchands battant pavillon ennemi, ils évitaient de s'entre-tuer. D'ailleurs, depuis que le gouverneur de la Jamaïque avait recommencé à accorder des commissions contre les Espagnols, les flibustiers, tant français qu'anglais avaient beaucoup mieux à faire. Et la paix fut conclue en mai 1667, à Breda, un peu plus d'un an après le début des hostilités, le même mois où L'Olonnais appareillait pour une nouvelle entreprise contre les Espagnols.

Après ses exploits à Maracaïbo, l'Olonnais, alors considéré comme le premier des aventuriers de la Tortue, s'était accordé un congé de cinq mois, le temps de tout dépenser ses gains et de se faire de nouvelles dettes auprès des cabaretiers et des marchands de la Tortue, ainsi que, comme on l'a vu, d'engager des pourparlers sans lendemain avec les autorités de la Jamaïque. Grâce aux informations fournies par quelques Indiens, il entendait à présent aller faire descente au lac de Nicaragua et de prendre la ville de Granada, comme l'avait fait deux ans auparavant une bande de flibustiers jamaïquains, commandés, entre autres, par un certain Henry Morgan, appelé à un brillant avenir. Pour cette expédition, L'Olonnais recruta 600 hommes, qui s'embarquèrent sur cinq petits vaisseaux, dont le plus grand était une flûte prise à Maracaïbo et servant de navire amiral. Cette nouvelle entreprise était en quelque sorte cautionnée par les événements en Europe. En effet, pour faire valoir les droits de son épouse, une princesse espagnole, dont la dot n'avait pas encore été acquittée après sept ans de mariage, Louis XIV envahissait les

Pays-Bas espagnols ce même printemps, entamant une nouvelle guerre avec l'Espagne qui allait durer un an.

Après une escale de ravitaillement aux cayes du sud de Cuba, la flotte de L'Olonnais connut ses premiers déboires, les bâtiments étant poussés par les courants dans le golfe des Honduras. À ce moment, L'Olonnais pillait deux bourgs espagnols, puis convint avec ses gens de guetter la *hourque* des Honduras, très gros navire qui venait commercer dans cette partie de l'Amérique espagnole située en dehors du trajet des flottes aux trésors. Pendant six mois, les flibustiers, dispersés par équipage sur les petites îles del Maíz, attendirent leur proie, dont ils se rendirent finalement maîtres. Mais la *hourque* ne contenait que des marchandises européennes : son commandant, ayant été informé de la présence de pirates, n'avait pas chargé l'argent et l'indigo qu'il devait prendre à son bord contre les produits de la métropole. Dès lors, le mécontentement gronda au sein de la flotte. Plusieurs flibustiers s'embarquèrent en secret sur les bâtiments commandés par les capitaines Vauquelin et Picard pour aller tenter leur chance ailleurs. Furieux de cette perte, L'Olonnais, avec les 300 hommes qui lui restaient, décida de poursuivre le voyage prévu pour le Nicaragua. Mais, près de l'embouchure de la rivière San Juan, il échoua son bâtiment, mettant ainsi un terme à ses visées sur le lac de Nicaragua. Le reste de ses hommes se disperseront par la suite : plusieurs trouveront la mort, dont l'Olonnais lui-même. En 1669, d'Ogeron écrira au ministre Colbert que des 600 flibustiers qui avaient quitté la Tortue avec L'Olonnais pour ce funeste voyage seulement le tiers en était revenu.

Avec la disparition de L'Olonnais, la grande et brève période de la Tortue comme base corsaire touchait à sa fin, éclipsée par sa rivale anglaise. En effet, de 1668 à 1671, ce sera du Port-Royal de la Jamaïque, cette « Babylone de l'Amérique » comme la surnommaient les Espagnols, que partiront les plus impressionnantes, peut-être, des expéditions de l'histoire des flibustiers. Un homme, encore plus audacieux et heureux que le capitaine Christopher Myngs, que Mansfield ou que L'Olonnais, s'y distinguera particulièrement.

Henry Morgan, amiral de la Jamaïque (1668-1671)

Au début de 1668, des rapports persistants voulant que les Espagnols de Cuba fissent un armement considérable pour envahir la Jamaïque parvinrent à Port-Royal. Le gouverneur général sir Thomas Modyford délivra aussitôt une commission spéciale au colonel Henry Morgan avec ordre de réunir les flibustiers anglais et de faire des prisonniers pour confirmer ou infirmer cette inquiétante rumeur. Cet Henry Morgan, alors âgé de trente-trois ans, était originaire du pays de Galles et était, de surcroît, un neveu du colonel Edward Morgan, le défunt subordonné de Modyford.

Selon certains, Morgan serait venu en Amérique avec l'armée du général Venables en 1654. Selon d'autres, il aurait d'abord servi comme engagé à la Barbade et il aurait ensuite participé à la conquête de la Jamaïque. Il est mentionné pour la première fois à Port-Royal en 1662, comme commandant d'un

petit bâtiment corsaire dans la flotte de Christopher Myngs, avec lequel il participa aux expéditions de Cuba et de Campeche. En 1663, à la suite de la prise de cette dernière ville, il était reparti en course avec deux ou trois autres capitaines. Absent de la Jamaïque pendant environ deux ans, Morgan se signala (1665) par des raids sur la rivière Tabasco et aux Honduras, ainsi que par une spectaculaire descente sur la rivière San Juan qui se termina par la mise à sac de la ville de Granada, sise sur le grand lac de Nicaragua. Après ce dernier exploit, Morgan et ses associés étaient rentrés, vers le mois d'octobre 1665, à Port-Royal où leur ignorance de la cessation des hostilités avec les Espagnols leur avait fallu la clémence du désormais très complaisant Modyford.

À son retour à Port-Royal, Morgan avait donc acquis une belle réputation comme corsaire. Contrairement à ce qu'écrivit plus tard Exquemelin, il n'accompagna pas Mansfield au Costa Rica et à l'île Providence. Avec le profit de ses entreprises précédentes, il s'établit vraisemblablement comme planteur. Il épousa aussi sa cousine germaine Mary Elizabeth, fille d'Edward Morgan, le défunt adjoint de Modyford. Il devint ainsi le beau-frère de Robert Byndloss, un membre influent du Conseil de la Jamaïque, qui était marié avec une autre fille du vieux colonel et qui sera pour Morgan un allié et un complice de tous les combats. Sa parenté avec feu Edward, renforcé par son union avec l'une des filles de celui-ci, facilita son ascension sociale parmi les notables jamaïcains. Signe de cette ascension, il fut d'abord nommé capitaine dans le régiment de milices de Port-Royal, puis, avec le grade de colonel, il reçut bientôt le commandement de ce même régiment. C'est d'ailleurs ce dernier titre, quoique très honorifique, que lui donna le gouverneur Modyford dans son ordre de mission de réunir les flibustiers au début de 1668.

Cependant, à Londres, les initiatives de Modyford et de son conseil, celle prise notamment en 1666 pour autoriser par représailles la course contre les Espagnols, ne plaisaient pas à tous. À la fin de 1667, la nouvelle d'une paix prochaine avec l'Espagne en Amérique parvint à la Jamaïque. Encore une fois Modyford, à l'exemple de son prédécesseur Windsor et appuyés par les principaux marchands et planteurs de l'île, plaida qu'il ne pouvait, sans l'appui de la Royal Navy, se mettre à dos les flibustiers, qui se réfugiaient autrement chez les Français à la Tortue où ils étaient assurés de recevoir bon accueil de la part du gouverneur d'Ogeron. Cédant à leur pression, le Conseil Privé ordonna, en mars 1668, l'envoi à la Jamaïque du HMS Oxford pour la suppression des flibustiers et pour l'avance du commerce de cette île. Cette frégate royale n'arrivera pas à destination avant la fin de l'année et servira à d'autres fins. Entre-temps Modyford interpréta les instructions souvent contradictoires qui émanaient de Londres pour favoriser les flibustiers, d'où sa commission à Henry Morgan.

En mars 1668, Morgan réunit environ 500 hommes qu'il embarqua sur une dizaine de bâtiments, puis il appareilla pour les cayes du sud de Cuba où il fut rejoint par deux navires français portant 200 flibustiers. Les Espagnols prétendent que l'intention première des Anglais consistait à attaquer par terre La Havane. Mais, si jamais Morgan eut pareil projet, il dut l'abandonner rapi-

dement puisque les défenses de la capitale cubaine avaient été considérablement renforcées depuis un an, en raison des descentes fréquentes des flibustiers sur l'île. Il porta finalement son choix sur le bourg de Santa María de Puerto Principe, dont les principales productions étaient le bétail et les cuirs et qui passait pour la plus riche place de Cuba après La Havane. Dans son rapport officiel qu'il rédigea en septembre suivant, Morgan affirmait – prétexte récurant chez les flibustiers – que le manque de vivres l'obligea à aller à terre et, qu'ayant trouvé tous les habitants de Puerto Principe et le bétail dispersés dans les terres à son approche, il avait investi la place. *A posteriori*, cette agression, tout comme la commission de Morgan, se trouva justifiée par la découverte que les autorités locales avaient levé une petite troupe pour joindre une expédition cubaine qui se préparait contre la Jamaïque. Ayant obtenu une rançon d'un millier de têtes de bétail, Morgan relâcha ses prisonniers puis retourna à ses navires.

Lors de cette première descente, Morgan obtint des informations qu'à Puerto Belo aussi le président de l'Audience royale de Panama avait ordonné une mobilisation générale pour aller attaquer les Anglais de la Jamaïque. Or, l'officier commandant cette place, le sergent-major Juan Sanchez Jimenez de Osorio, avait commandé la reprise de l'île Providence sur les Anglais, environ dix-huit mois plus tôt. En effet, la petite garnison envoyée là par le gouverneur Modyford après que le vieux flibustier Mansfield lui eut remis cette île reconquise sur les Espagnols avait dû se rendre dès août 1666 à Jimenez. Or, la grande majorité des Anglais de Providence avaient été envoyés à Puerto Belo pour travailler comme des esclaves aux fortifications. Mais la perspective de faire un riche butin à Puerto Belo, port où les Galions venaient charger l'argent des mines du Pérou que l'on y portait de Panama par mules, compta beaucoup plus que de telles considérations, qui n'étaient à bien y regarder que des prétextes pour piller les Espagnols.

L'entreprise était risquée, à un point tel que la plupart des Français qui avaient accompagné Morgan à Puerto Principe refusèrent catégoriquement d'y prendre part, préférant suivre une partie des anciens compagnons de L'Olonnais, probablement Vauquelin et Picard, qu'ils rencontrèrent en mer. En fait, la place, dont les fortifications étaient certes redoutables, était pratiquement désertée parce que les Galions n'y étaient pas attendus cette année-là. En mai 1668, après un mois de préparatifs dans les cayes cubaines, Morgan mit le cap sur Puerto Belo avec neufs petits navires et à peine 450 hommes. Laissant ses bâtiments à la côte à une centaine de kilomètres de Puerto Belo, Morgan fit embarquer la grande majorité de ses hommes sur une trentaine de canots. Le lendemain, après avoir ramé toute la nuit, les flibustiers arrivaient à Puerto Belo. Ils s'emparèrent d'abord d'un premier fort, dont ils tuèrent plus de la moitié de la garnison composée de 174 hommes et dans lequel ils trouvèrent quelques Anglais prisonniers. Les deux autres forts tombèrent bientôt entre leurs mains. Quelques jours plus tard, Morgan repoussait brillamment une troupe de soldats dépêchés de Panama par le président Juan Pérez de Guzmán, lequel dut négocier le rachat de Puerto Belo sous la pres-

sion des notables de celle-ci. Enfin, le 12 août, les flibustiers appareillaient pour la Jamaïque, ayant occupé pendant près de deux mois la place dont ils durent quitter précipitamment en raison d'une maladie qui se propagea dans leurs rangs à la suite du manque d'hygiène résultant de la décomposition des cadavres.

Ce premier voyage de Morgan sous la commission de Modyford fut couronné de succès. Chaque flibustier eut £120, soit la plus forte part individuelle pour une descente avant le fameux raid sur la Vera Cruz qui aura lieu quinze ans plus tard. Outre les 250 000 pièces de huit qu'ils portèrent à Port-Royal, les flibustiers inondèrent les marchés de la capitale de riches marchandises. Les affaires étaient si bonnes que sir James Modyford, lieutenant pour son frère le gouverneur général, se plaignit à son agent à Londres qu'il lui manquait alors de l'argent liquide pour acheter à vil prix des flibustiers revenant de Puerto Belo. Mais ce n'était pas tant dans la bourse des Espagnols que dans leur esprit que Morgan avait frappé le plus dur coup en s'emparant de cette place. Pour sa prochaine cible, on parlait déjà à la Jamaïque de l'entrepreneur Gallois qui se proposait d'attaquer ni plus ni moins qu'au puissant port de Cartagena, sur la côte caraïbe de l'actuelle Colombie, que le roi Felipe II avait fait fortifier à grand frais au siècle précédent et qui servait depuis de port d'attache aux Galions lorsque ceux-ci venaient en Amérique.

Morgan semble avoir été renforcé dans son dessein de s'en prendre à Cartagena par l'avis que lui donna son associé le capitaine Collyer. Laissé à la côte de Carthagène par Morgan après la prise de Puerto Belo, Collyer avait fait prisonnier par hasard le frère du gouverneur de Santa Marta et avait appris de ce personnage qu'une tribu indienne s'était révoltée contre le joug espagnol et avait l'intention d'attaquer la riche ville de Santa Fé de Bogota, capitale de la Nouvelle-Grenade, dont dépendait le port de Cartagena. Quoiqu'il eût officiellement blâmé Morgan pour avoir passé outre les termes de sa commission dans son précédent voyage, lesquels termes l'autorisaient seulement à s'en prendre à des navires espagnols, le gouverneur Modyford n'en partageait pas moins ses vues. À l'été de l'année précédente, le comte de Sandwich avait pourtant signé un traité de paix à Madrid avec l'Espagne, mais celle-ci refusait toujours de reconnaître la souveraineté du roi d'Angleterre sur la Jamaïque. Même son principal article permettant le passage par terre et par mer des sujets de l'un ou l'autre monarque dans les ports et les havres où ils étaient habitués à commercer ne paraissait pas, dans l'esprit des Espagnols, s'appliquer à l'Amérique.

Cependant Morgan repartit de Port-Royal, où il ne séjourna que quelques semaines, sans objectif précis, à destination de la côte sud de Saint-Domingue, où il espérait sans doute rallier à lui plusieurs flibustiers français. Entre-temps, une autre petite escadre de flibustiers jamaïquains, sous les ordres du capitaine Dempster, était sortie de Port-Royal pour aller croiser entre La Havane et la baie de Campeche. Et, à la fin d'octobre, après un délai de plusieurs mois, le HMS Oxford, frégate de 34 canons et 160 hommes, jetait enfin l'ancre à Port-Royal, en provenance d'Angleterre. Aussitôt le gouver-

neur Modyford recommissionna la frégate royale comme bâtiment corsaire et en confia le commandement au capitaine Collyer, qui s'était illustré avec Morgan dans le voyage de Puerto Belo. Vers la fin de l'année, il l'envoya à l'île à Vache pour y enquêter sur des accusations de piraterie portées par le maître d'un ketch de Virginie contre un flibustier français.

Collyer trouva à la Vache deux corsaires français. L'un d'eux, *Le Cerf-Volant*, était venu récemment aux Antilles pour y faire la course, probablement dans le cadre de « la guerre des Droits de la Reine ». Selon une version, son capitaine, le Malouin La Vivon, aurait simplement pillé le ketch virginien. Selon une autre – la distinction étant mince ! –, il n'aurait qu'emprunté à long terme une partie de la cargaison de l'Anglais. Probablement encouragé par les flibustiers que le Malouin avait embarqué à la Tortue et à Saint-Domingue, Collyer se saisit de sa personne et de son vaisseau. Les ayant conduit à Port-Royal, il revint bientôt, avec *L'Oxford* et *Le Cerf-Volant*, rebaptisé *Satisfaction*, à la Vache où Morgan avait déjà réuni dix bâtiments et environ 700 hommes. Au début de janvier, Morgan et huit capitaines de sa flotte tinrent conseil à bord de *L'Oxford* qui devait servir de navire amiral. Ensemble, ils décidèrent de faire descente à Cartagena. Mais, pendant leurs discussions, le feu prit par accident au magasin à poudre de la frégate qui explosa. La grande majorité des deux cents hommes d'équipage de *L'Oxford* ainsi que la moitié des capitaines de la flotte périrent, soit sur le coup soit par noyade. Après cette catastrophe, le dessein des flibustiers sur Cartagena dut évidemment être abandonné. Collyer fut renvoyé sur *La Satisfaction* vers Port-Royal, où le gouverneur Modyford devait le charger d'aller croiser aux côtes de Campêche.

Demeuré à l'île à Vache, Morgan parvint néanmoins à réunir quinze petits bâtiments, montés par 960 hommes. En février 1669, il en appareilla, donnant à ses capitaines comme rendez-vous l'île Saona, près de la pointe orientale d'Hispaniola. En route, les flibustiers firent descente dans la baie d'Ochoa pour se ravitailler en viande de bœuf. Ils y furent attaqués par une troupe d'Espagnols de Santo Domingo qu'ils réussirent à repousser. Reprenant la mer, Morgan poussa ensuite jusqu'à son rendez-vous de Saona avec seulement la moitié de sa flotte, le reste ayant été dispersé en route. En attendant les retardataires, il envoya 250 flibustiers sur Hispaniola tenter d'attaquer le bourg d'Alta Gracia, mais ce parti dut rebrousser chemin, ayant trouvé les Espagnols de cette place sur un pied d'alerte. Puisque les navires manquants ne se présentaient toujours pas, Morgan décida d'aller faire descente dans le lac de Maracaïbo avec les forces qu'il avait sous la main, c'est-à-dire huit bateaux et à peine 500 hommes. Le capitaine Picard, qui y avait accompagné L'Olonnais trois ans plus tôt, se proposa de servir de pilote et de guide dans cette entreprise.

À l'entrée du lac, Morgan trouva un nouveau fort que les Espagnols avaient construit après le raid de 1666. La garnison qui l'occupait s'enfuit toutefois à la faveur de la nuit après avoir tiré quelques coups de canons en direction des flibustiers, laissant ceux-ci maîtres de la place. Le lendemain, le

guide des flibustiers, Picard, fit passer la barre du lac aux bâtiments de la flotte. Le surlendemain, les flibustiers débarquaient à Maracaïbo même, que ses habitants avaient désertée comme lors de la descente de L'Olonnais. Ayant passé trois semaines dans la ville, ils appareillèrent pour Gibraltar, sur la rive opposée de la grande lagune. Commandant l'avant-garde des flibustiers, Picard y défit la garnison espagnole qui abandonna le bourg. Quelques semaines plus tard, Morgan levait l'ancre pour Maracaïbo après que ses hommes eurent pillé les environs et après avoir reçu rançon pour Gibraltar que les Espagnols avaient reconstruit à neuf depuis la dernière attaque des flibustiers. Mais, à Maracaïbo, une surprise de taille attendait Morgan : trois navires de guerre espagnols bloquaient la sortie du lac.

À la suite des nombreuses agressions des flibustiers dans les années 1660, la reine régente d'Espagne avait enfin ordonné la reconstitution de l'Armada de Barlovento, envoyant ainsi, en 1667, cinq navires de guerre sous le commandement du capitaine général Agustín de Diustegui pour remplir la fonction de garde-côtes. L'année suivante toutefois, deux de ces navires, jugés trop gros pour poursuivre efficacement les pirates parmi les cayes, furent renvoyés en Europe comme escorte de la flotte de la Nouvelle-Espagne. C'était le reste de cette Armada, trois vaisseaux sous le commandement d'Alonso del Campo y Espinosa, qui montaient à présent la garde devant la barre du lac de Maracaïbo. Et elle n'était pas là par hasard. En effet, lorsqu'il se trouvait à Santo Domingo, l'amiral espagnol avait appris le dessein de Morgan d'aller faire descente aux côtes du Venezuela de la bouche d'un flibustier anglais fait prisonnier lors du raid contre Alta Gracia.

Le 24 avril 1669, l'amiral Campo envoya à Morgan un ultimatum, exigeant une reddition sans condition. Les bâtiments des flibustiers n'étaient évidemment pas de taille à affronter en mer les trois navires de guerre espagnol. Cependant Morgan fit équiper un petit bâtiment pris à Gibraltar qu'il arma en brûlot. Une semaine plus tard, il levait l'ancre avec toute sa flotte et envoyait son brûlot vers *La Magdalena*, le navire amiral espagnol. Son équipage s'apercevant trop tard de la ruse, le vaisseau espagnol s'enflamma puis, promptement abandonné par ceux qui le montaient, il explosa. Voyant cette catastrophe, l'un des capitaines de Campo échoua son navire, *Le San Luis*, et y fit mettre le feu. Quant au dernier bâtiment de l'Armada, *La Marquesa*, il fut pris par les flibustiers après une belle défense de son commandant.

Par la suite, Morgan négocia le rachat de la ville de Maracaïbo avec l'amiral Campo réfugié dans les terres avec ses hommes auprès de plusieurs habitants de la ville. À la fin du mois de mai, après avoir fait le partage d'un butin médiocre et en passant sous les canons du fort de la Barre occupé par Campo et une partie de ses hommes, il sortait du lac. En mer, sa flotte dut affronter une violente tempête qui dura quatre jours. Le temps s'étant calmé, une demi-douzaine de navires de guerre furent signalés. Leurs propres bâtiments étant fort endommagés, les flibustiers ne pouvaient leur échapper ; quant à livrer bataille il ne fallait même pas y penser. Cette escadre se révéla finalement avoir des intentions amicales. Elle était composée de vaisseaux de

la marine royale française et commandée par le comte d'Estrées, qui assista Morgan, avant que celui-ci et les autres Anglais ne reprennassent la route de la Jamaïque et que les deux capitaines français de sa flotte ne retournassent à la Tortue.

Révolte des habitants de Saint-Domingue

Avec le traité d'Aix-La-Chapelle qui avait mis un terme à la guerre entre la France et l'Espagne en mai 1668, le roi de France avait décidé d'envoyer aux Antilles une escadre sous les ordres du comte d'Estrées tant pour affermir la position de la Compagnie des Indes occidentales sur les colonies françaises que pour faire d'utiles observations sur les forces des Espagnols en Amérique. Officiellement, la paix franco-espagnole s'appliquait aux colonies américaines et antillaises. Ainsi le comte d'Estrées révoqua les commissions de flibustiers dépendant de la Tortue qu'il rencontra en mer. Mais, par une lettre du 13 juin 1669, Louis XIV lui rappelait que, puisque les Espagnols ne respectaient pas les termes du traité donnant aux Français la liberté de commerce hors de l'Europe, lui, le roi, ne se sentait nullement obligé de faire appliquer le traité de paix dans ses possessions américaines. Le ministre Colbert en informa d'Ogeron, le gouverneur de la Tortue, qui vint en France en 1668 rendre compte de son administration et recruter de nouveaux colons. Et lorsqu'il revint à la Tortue à la fin du printemps 1669, d'Ogeron recommença à délivrer des commissions aux flibustiers, ce qu'il avait cessé de faire peu avant de repasser en France à la fin de l'année précédente.

Tout n'allait cependant pas pour le mieux dans la colonie de l'île de la Tortue et la côte de Saint-Domingue, ainsi que dans toutes les autres où la Compagnie des Indes occidentales exerçait son monopole commercial. En effet, revenant sur des dispositions libérales prises en 1666, Louis XIV et son Conseil avaient pris une batterie de mesures pour renforcer le monopole de la Compagnie des Indes occidentales et exclure du même coup les Néerlandais du commerce avec les colonies françaises. Le renversement de la politique de Louis s'expliquait par la détérioration des relations diplomatiques avec les Provinces-Unies, avec lesquelles la France devait d'ailleurs entrer en guerre trois ans plus tard. Les marchands et armateurs surtout hollandais et zélandais, qui trafiquaient en Amérique, avaient déjà commencé à réagir. En effet, un mois avant la grande ordonnance royale du 10 juin 1670, interdisant à tout bâtiment étranger tant d'aborder dans les ports des colonies françaises, que d'y mouiller ou d'y commercer, deux capitaines zélandais avaient semé la révolte tout le long de la côte de Saint-Domingue.

Par son éloignement des autres établissements français des Antilles, notamment à cause du régime des vents dans la mer des Caraïbes, la colonie de l'île de Tortue et de la côte de Saint-Domingue dépendait principalement, et ce depuis plus de vingt ans, des Néerlandais pour son ravitaillement. À une époque où la France, prise dans l'engrenage des guerres européennes et des conflits intérieurs, s'était désintéressée de ses colonies, en particulier de Saint-Domingue, faute de moyens, les Néerlandais n'avaient jamais failli à y

aller troquer l'équipement nécessaire à la chasse, les vêtements et l'alcool en échange des cuirs et des tabac des «Frères de la Côte». Ajouté à cela que les prix offerts par les Néerlandais étaient de loin plus avantageux que ceux proposés par la Compagnie des Indes occidentales, il n'en fallait pas plus pour susciter une rébellion. Or, à la fin d'avril 1670, deux bâtiments zélandais, armés à Flessingue et sortis de l'île de Saint-Eustache, vinrent à Bayaha, à la côte nord d'Hispaniola, où ils commercèrent avec des flibustiers. Au tout début du mois suivant, ils se présentèrent au Port de Paix, petit établissement français, sur la grande île, juste en face de la Tortue. Leurs capitaines, Constant et Marcusz, se livrèrent là encore à la contrebande mais aussi à une habile propagande. Prenant soin de distinguer entre le roi et la compagnie, qui n'existait pourtant que par la décision du premier, ils rejetèrent tout le blâme sur celle-ci : «La Compagnie occidentale n'avait point le droit de s'emparer de cette Côte, c'était une usurpation de sa part dont Sa Majesté n'avait aucune connaissance», argumentèrent-ils. Ils promirent aussi, peut-être un peu trop vite, de ne laisser ni les habitants, boucaniers et flibustiers manquer de rien et de les assister de toute la puissance des Provinces-Unies. Les «Frères de la Côte» ne demandaient qu'à se laisser convaincre.

Du Port de Paix, les contrebandiers zélandais passèrent à la côte occidentale de Saint-Domingue, où ils trouvèrent les colons encore mieux disposés à leurs propos. Ils visitèrent ainsi les quartiers du Petit-Goâve, Léogane et Nippe, qui entrèrent en révolte ouverte l'un après l'autre. À la seconde de ces places, le major Renou et son lieutenant voulurent leur interdire de mouiller dans la rade. Mais les deux officiers de milice français furent capturés et retenus prisonniers à bord de l'un des vaisseaux zélandais. En rentrant à la Tortue, le gouverneur d'Ogeron avait bien aperçu ces derniers se rendant à la côte ouest, d'où il revenait lui-même, mais il les avait pris pour des bâtiments anglais allant charger du sel au Corydon, lieu reconnu pour ses salines naturelles. Dès son arrivée à la Tortue, d'Ogeron avait appris la vérité et s'était promptement embarqué sur un navire de la Compagnie des Indes occidentales pour aller arrêter les Zélandais.

D'Ogeron toucha d'abord à Nippes où une surprise désagréable l'attendait : après le passage des contrebandiers, les habitants de ce quartier en avaient profité pour élire leur propre gouvernement. Menacé par une centaine d'hommes en armes qui criaient «Ni Compagnie, ni gouverneur», d'Ogeron se retira précipitamment. Ayant néanmoins obtenu des contrebandiers zélandais la libération de Renou et de son lieutenant, il alla mouiller au Petit-Goâve où les habitants tirèrent sur son navire, l'obligeant encore une fois à quitter les lieux. De retour à la Tortue, au début de juin, le gouverneur dépêchait Renou à la Martinique pour demander l'aide du gouverneur général des Isles d'Amérique, Jean-Charles de Baas. Il s'écoulera plus de six mois avant que l'escadre des Isles commandée par Gabaret ne vînt à Saint-Domingue, six mois pendant lesquels Anglais et Néerlandais se livreront impunément à la contrebande avec les rebelles. Dans l'intervalle, d'Ogeron ne sera même pas en sécurité à la Tortue, seule place de la colonie où il pos-

sédait encore quelque autorité. En effet, il aura à repousser une descente de 300 insurgés venus de la Côte et à déjouer un complot interne monté par Lamarre, le curé de la Tortue, et un nommé Morel.

À la fin de l'année, désespéré, d'Ogeron écrivait au ministre Colbert pour lui exprimer son désir d'abandonner la Tortue avec une poignée de fidèles et d'aller fonder une nouvelle colonie en Floride. Son désespoir n'était pas feint. Outre les planteurs révoltés, il se voyait aussi privé du concours des flibustiers, car il venait de recevoir l'ordre formel de ne plus donner de nouvelles commissions contre les Espagnols et de révoquer toutes celles émises précédemment. Cette nouvelle rapprocha encore les planteurs et les corsaires, qui partageaient d'ailleurs plusieurs intérêts communs. Ne s'appelaient-ils pas tous entre eux « Frères de la Côte » sans distinction de métier ou d'occupation ? Comble de la malchance pour d'Ogeron, les révoltés avaient conclu un accord avec un nommé Suzanne, ancien commis de la Compagnie des Indes occidentales réfugié à la Jamaïque, qui avait promis de les ravitailler par la voie des Provinces-Unies. De plus, le gouverneur Modyford, dont tant d'Ogeron que les rebelles sollicitèrent l'aide, avait certes répondu évasivement aux deux parties, mais il avait invité tous les Français, particulièrement ceux de confession protestante, à venir s'établir à la Jamaïque s'ils le désiraient.

Toutes ces circonstances déterminèrent plusieurs flibustiers, habitants et boucaniers à passer à la Jamaïque. Un demi millier d'entre eux, certains accompagnés de leurs esclaves et engagés – signe de leur détermination s'il en fallait – rallièrent ainsi, entre septembre et décembre 1670, l'île à Vache où l'entrepreneur Henry Morgan montait une nouvelle entreprise contre les Espagnols, entreprise qui promettait beaucoup. Connaissant la bonne fortune et la réputation du Gallois, plusieurs Français virent sûrement là une occasion de se rendre riches avant d'aller s'établir à la Jamaïque. Ils allaient être amèrement déçus.

Reprise des hostilités

La prise de Maracaïbo et sa victoire sur l'amiral Alonso de Campo avaient augmenté la renommée de Morgan à la Jamaïque et dans toutes les Antilles. Mais, contrairement à la prise de Puerto Belo, le gouverneur Modyford avait passé sous silence, dans sa correspondance avec Londres, ce dernier fait d'armes de l'amiral jamaïquain. Or, il avait appris, en février 1669, alors que Morgan était à Hispaniola, en route pour le Venezuela, que le roi avait désavoué publiquement l'affaire de Puerto Belo, pour laquelle les Espagnols lui avaient demandé satisfaction. Environ un mois après le retour des flibustiers de leur expédition du Venezuela, le gouverneur en fut donc réduit à faire publier, le 24 juin 1669, dans les rues de Port-Royal, une proclamation ordonnant la suspension de toutes les commissions, et par extension des hostilités contre les Espagnols.

En dépit de ce nouveau changement de politique, les flibustiers continuèrent à entrer et sortir de la Jamaïque comme bon leur semblait, utilisant leurs vieilles commissions pour s'attaquer aux Espagnols faute de nouvelles autorisations. Peu à peu, toutefois, la majorité d'entre eux se tournèrent vers d'autres activités, qui leur permettaient – il faut l'avouer – de commettre sur terre comme sur mer une agression contre les Espagnols à l'occasion. Certains se firent ainsi marchands et allèrent commercer avec les tribus indiennes des régions côtières de l'Amérique centrale. D'autres devinrent boucaniers et partirent chasser les bœufs et porcs sauvages sur l'île de Cuba. Enfin, les mieux nantis, à l'exemple du plus notoire d'entre eux, Henry Morgan, se portèrent acquéreurs de plantations. À la vérité peu passèrent à la Tortue, comme le gouverneur Modyford l'avait d'abord craint, puisque son homologue français d'Ogeron répugnait, semble-t-il, à accorder des commissions aux sujets anglais. Telle était la situation des flibustiers à la Jamaïque en décembre 1669.

Vers la fin de l'année se produisit cependant le premier d'une série d'incidents marquant encore le refus des Espagnols d'en venir à une solution pacifique et qui allait se terminer par la plus grande expédition de l'histoire des flibustiers. Modyford avait envoyé à Santiago de Cuba le capitaine Nicholas, ancien flibustier commandant à présent un bâtiment marchand pour le compte d'un groupe d'hommes d'affaires londoniens, pour informer les autorités espagnoles de la proclamation de la paix. Or, arrivé dans la baie de Manzanillo, Nicholas fut attaqué par le San Pedro y la Fama, portant commission du gouverneur de Cartagena et commandé par le Portugais Manuel Rivero Pardal. Nicholas et la majorité de ses hommes furent tués dans le combat. Par la suite, un autre corsaire espagnol, compagnon de Pardal, fut capturé à la hauteur du cap Catoche par deux petits vaisseaux jamaïquains revenant de charger du bois de teinture dans la baie de Campeche. À son bord, on découvrit sa commission délivrée cette fois par le gouverneur de Santiago de Cuba. Ce document précisait que la reine régente d'Espagne avait ordonné, par un arrêt du 20 avril 1669, à tous ses gouverneurs en Amérique de porter la guerre contre les Anglais parce que ces derniers n'avaient pas respecté les termes de la paix conclue en 1667. Par ailleurs, cette même année 1669, une troupe d'Espagnols avait ravagé la colonie anglaise des Bahamas. En réplique à cette agression, le capitaine Robert Searle et quelques autres flibustiers étaient allés piller San Agustín, la capitale de la Floride. À la Jamaïque, Modyford en avait plein les bras. Et il arrêta Searle lorsque celui-ci vint jeter l'ancre à Port-Royal en mars 1670, en attendant de recevoir des instructions de Londres.

À partir de ce mois de mars et ce jusqu'en juin suivant, Modyford envoya, justement à Londres, déposition sur déposition concernant les agressions des Espagnols commises contre les Anglais – les Jamaïquains en particulier – remontant aussi loin qu'en 1664. En juin, le secrétaire d'État Arlington lui répliqua qu'il devait retenir les flibustiers jusqu'à ce que le roi reçût une réponse finale de Madrid. Heureusement pour Modyford, les Espagnols eux-mêmes lui fournirent le prétexte pour intervenir. En effet, le

même mois où Arlington signifiait à Modyford la volonté du roi, le Portugais Pardal, l'agresseur et vainqueur du flibustier Nicholas, faisait descente à la côte nord de la Jamaïque, dévastant des plantations, tuant ou capturant les habitants. Avant de quitter les lieux, Pardal poussa l'audace jusqu'à placarder à un arbre un défi personnel adressé à Henry Morgan.

Le 12 juillet 1670, la reprise des hostilités était officiellement proclamée à Port-Royal, par un crieur public au son du tambour, comme le voulait la coutume de l'époque. Vingt jours plus tard, le gouverneur Modyford délivrait une commission faisant de Henry Morgan le commandant en chef de tous les vaisseaux qui pourraient être armés pour assurer la défense de l'île. En représailles aux attaques de corsaires tels que Pardal, Morgan était autorisé à prendre, couler ou détruire tous les navires ennemis qu'il rencontrerait et, si cela était faisable, d'attaquer Santiago de Cuba, Cartagena ou toute autre place espagnole où l'on armerait contre la Jamaïque. En tant qu'amiral de la flotte jamaïquaine, Morgan reçut aussi le pouvoir de délivrer des commissions à tout flibustier qui se joindraient à lui dans son expédition, pouvoir qui visait particulièrement les Français de la Tortue et de la côte de Saint-Domingue, dont les Anglais espéraient le ralliement en grand nombre à la suite de la révolte contre la Compagnie des Indes occidentales.

Bientôt des barques d'avis quittèrent la Jamaïque pour inviter tous les flibustiers désœuvrés à venir rejoindre Morgan, soit à Port-Royal soit à l'île à Vache, à la bande sud d'Hispaniola, que l'amiral jamaïquain avait une nouvelle fois choisi comme rendez-vous. On s'attendait à ce que non seulement des flibustiers français prennent part à l'entreprise, mais aussi les écueurs des mers qui fréquentaient les cayes du sud de Cuba, de même que ceux des Bahamas et des distantes îles Bermudes. À Port-Royal même, Morgan réunit onze bâtiments, dont le HMS Satisfaction, revenu d'une croisière de dix-huit mois aux côtes de Campeche sous les ordres du flibustier Collyer, et qui fut choisi comme vaisseau amiral. Déjà quelques vaisseaux avaient été envoyés à la côte de Carthagène pour assister les Indiens de Monpos, près de la rivière Magdalena, ceux-là même qui, deux ans plus tôt, s'étaient révoltés contre leurs maîtres espagnols vers le temps de la prise de Porto Belo.

Pendant que Morgan équipait sa flotte à Port-Royal, Modyford reçut, le 10 août, une lettre du secrétaire d'État Arlington, dans laquelle ce dernier lui annonçait que le roi avait envoyé sir William Godolphin comme ambassadeur à Madrid, avec le mandat de régler la question américaine avec les Espagnols. Arlington précisait que les négociations menées par Godolphin devaient bientôt donner des résultats sur la question du ravitaillement des navires anglais dans les ports des colonies espagnoles. Quant à la liberté du commerce, ajoutait le secrétaire d'État, aucune concession n'était espérée tant les descentes sur Puerto Belo et Maracaïbo avaient exaspéré et rendu furieux les Espagnols. En concluant, Arlington faisait savoir à Modyford les ordres du roi concernant les flibustiers. Ces ordres pouvaient se résumer ainsi : jusqu'à la réception de la réponse finale de Madrid sur les propositions de Godolphin, si Modyford

avaient autorisé les flibustiers à armer en guerre contre les Espagnols, il pouvait les laisser faire tout en leur interdisant formellement de commettre des agressions par terre. Le gouverneur communiqua les instructions royales à Morgan et aux capitaines de sa flotte, lesquels répondirent que, tant qu'une place ennemie ne lèverait pas de troupes ni n'armerait de navires pour venir attaquer la Jamaïque, il ne lui serait fait aucun mal. Satisfait de cette déclaration, Modyford laissa partir Morgan, qui appareilla pour Bluefields Bay, près de la pointe occidentale de la Jamaïque, le 24 août 1670.

Morgan commença par croiser, en vain, dans les eaux jamaïquaines puis cubaines à la recherche du Portugais Pardal. Laissant son vieil associé John Morris à la côte de Cuba pour poursuivre cette tâche, il mit le cap sur l'île à Vache. Après y avoir passé quelques jours sans nouvelle des intentions des Espagnols, il envoya, sous le commandement de Collyer, six bâtiments et environ 400 hommes, à la côte de Carthagène. Entre-temps, à Port-Royal, arrivaient à la fin de septembre le capitaine Bradley et quelques autres flibustiers, qui venaient de reprendre un ketch anglais capturé par un corsaire de La Havane. Modyford les envoya rejoindre Morgan à la Vache. Au début d'octobre, le capitaine Morris y retrouvait aussi son chef, avec une heureuse nouvelle : il avait finalement rencontré l'insolent Pardal puis l'avait tué et vaincu. Cependant une violente tempête, qui s'abattit le 17 octobre sur la flotte jamaïquaine, vint refroidir momentanément les ardeurs des flibustiers : des onze bâtiments mouillant à la Vache, trois ne purent être remis à flot et le reste, fort endommagé, ne le fut qu'avec beaucoup de peine. Déjà Morgan avait appris que les flibustiers envoyés aider les Indiens de Monpos étaient tombés dans une embuscade et avaient dû se rembarquer précipitamment. Mais, alors que ses hommes radoubaient les navires de la flotte, il reçut la nouvelle qu'une partie de l'escadre envoyée à Monpos avait vengé leur honneur bafoué en pillant Granada, au Nicaragua, comme lui-même l'avait fait cinq ans plus tôt.

Au début de novembre, Morgan avait déjà rassemblé 1100 hommes. De ce nombre, quelque 200 flibustiers français, montant trois petits vaisseaux, l'avaient rejoint à la Vache. L'amiral jamaïquin espérait pouvoir en rallier à lui 400 autres, en révolte contre le gouverneur d'Ogeron, avec lesquels il était d'ailleurs en négociation. À la fin du mois, plusieurs flibustiers et même des marchands, envoyés par Modyford, parmi lesquels se trouvaient les trois capitaines qui avaient pris Granada, vinrent renforcer la flotte de Morgan. Et, le 3 décembre, l'escadre de Collier revenait des côtes de Carthagène où ce dernier avait pillé Rio de la Hacha et La Rancheria avant de capturer un bâtiment chargé de maïs pour ravitailler la flotte ainsi que *La Gallardena*, un corsaire espagnol armé à Cartagena. Morgan fit donner ce dernier bâtiment au capitaine Gascon, un Français qui avait perdu le sien probablement lors de l'ouragan du 17 octobre, largesse destinée à se concilier les compatriotes de ce capitaine. Les Espagnols pris sur *La Gallardena* révélèrent, notamment que tout le monde était sur un pied de guerre à Cartagena et que le président de Panama avait délivré des commissions contre les Anglais. Ces déclarations

dûment consignées, qu'elles fussent vraies ou fausses, serviraient ultérieurement à justifier le raid que les flibustiers allaient entreprendre.

À présent, Morgan avait à sa disposition 37 navires et près de 2000 hommes, la plus grosse flotte de toute l'histoire des flibustiers. Les hommes étaient pour la plupart des vétérans, ayant derrière eux plusieurs campagnes. Un certain nombre d'entre eux avaient exercé le métier de boucanier dans les Grandes Antilles, gens reconnus pour leur adresse au tir. Les capitaines étaient aussi très aguerris. Morgan pouvait se fier sur Collyer et Morris, ses fidèles associés à Puerto Belo et ailleurs. Étaient aussi présents : Bradley, ancien compagnon du défunt Mansfield et marin expérimenté ; Harmenson, qui avait mené à Port-Royal la plus riche prise que l'on y avait jamais vue ; Prince, qui venait de se signaler par la seconde prise de Granada. Il y avait encore Searle, Reekes, Rogers et d'autres connus pour leurs exploits comme capitaines corsaires ou simplement comme excellents hommes de mer. Du côté français, Trébutor, l'un des meilleurs pilotes de la mer des Caraïbes, et Picard, fort apprécié de Morgan, étaient les principaux. Parmi les autres commandants notoires des bâtiments français, il fallait encore compter le mulâtre Diego, qui se distinguaient contre les Espagnols depuis quatre décennies.

Réunis en conseil sur *La Satisfaction*, Morgan et ses principaux capitaines et officiers décidèrent finalement de s'attaquer à la ville de Panama. Et, une douzaine de jours plus tard, le 16 décembre, toute la flotte appareilla de l'île à Vaches. Après une escale de ravitaillement au cap Tiburon où quelques autres révoltés français, venus par voie de terre, se joignirent à lui, Morgan mettait le cap sur l'île Providence, dont il voulait s'emparer tant pour venger la seconde perte de l'île aux mains des Espagnols que pour faire des prisonniers qui le guideraient à travers l'isthme de Panama jusqu'à la riche ville du même nom. Après un simulacre de défense – pour sauver la face –, la garnison espagnole de l'île se rendait aux flibustiers le 26 décembre. Deux jours après cette prise facile, Morgan envoyait le capitaine Bradley, avec une demi-douzaine de bâtiments et quelque 500 hommes, s'emparer du fort San Lorenzo, sur la côte caraïbe de Panama, à l'embouchure de la rivière Chagres que les flibustiers devaient absolument remonter pour se rendre à Panama.

Dans la ville même de Panama, le président de l'Audience royale et gouverneur de la province, Juan Pérez de Guzmán savait depuis le 15 décembre qu'une importante flotte pirate avait dessein d'attaquer soit sa ville soit celle de Cartagena. Il avait donc dépêché des renforts vers Chagres. Lorsque Bradley et ses hommes y firent descente le 6 janvier 1671, ils rencontrèrent une forte résistance de la part des 360 hommes assurant la défense du fort San Lorenzo. Bradley lui-même eut les deux jambes cassées par un boulet de canon, blessure dont il devait mourir une dizaine de jours plus tard. Le lendemain, les flibustiers tentèrent un second assaut, parvenant à mettre le feu aux toits des maisons du fort et à tuer plusieurs des défenseurs. Et, dès que le commandant de la place fut tué, la trentaine de survivants du côté espagnol se rendirent aux flibustiers.

Morgan et le reste de la flotte, en provenance de l'île Providence, arrivèrent à Chagres un peu moins d'une semaine après la prise du fort San Lorenzo. À l'embouchure de la rivière, l'amiral eut le malheur d'échouer *La Satisfaction* et quelques autres bâtiments, qui ne purent être remis à flot. Plus sérieux étaient le décès de Bradley et de plusieurs autres braves quelques jours après l'arrivée de Morgan. Dans l'intervalle le capitaine Curson, envoyé à Port-Royal après la reprise de Providence, ramenait les ordres du gouverneur Modyford : l'amiral pouvait poursuivre son expédition. Aussitôt Morgan commença les préparatifs pour la marche sur Panama. Confiant, le commandant du fort San Lorenzo au major Norman avec 300 hommes de garnison, il commença à remonter la Chagres le 18 janvier, embarquant 1500 flibustiers, sur les sept sloops de sa flotte ayant les plus faibles tirants d'eau ainsi que sur des canots et des pirogues enlevés aux Espagnols.

Le quatrième jour après le départ de San Lorenzo, Morgan et ses gens rencontrèrent une troupe de 250 hommes envoyés par le président de Panama, mais qui s'enfuirent à la vue des flibustiers. Le lendemain, ils atteignirent le premier entrepôt espagnol en aval de la rivière Chagres, y laissant leurs sloops et les plus grandes de leurs embarcations sous la garde de 200 des leurs commandés par le capitaine Delander. Avec le reste de son monde, Morgan investit ensuite le village de Barbacoa qui avait été déserté par des soldats de Panama, qui s'étaient retirés avant sa venue. Harcelé par quelques Indiens et manquant surtout de vivres, il parvint à trouver une plantation de maïs. Poursuivant son avance, il envoya une avant-garde de 200 hommes sous les ordres du capitaine Rogers, qui repoussèrent une attaque indienne. Puis il fit camper son armée à deux milles du village de Cruces où il s'attendait à affronter les Espagnols. Cependant, devant la peur qui s'était emparée de ses hommes et de la lâcheté de certains de ses lieutenants, le président Guzmán avait donné ordre de se replier sur Panama. Le 25 janvier, Morgan entra dans Cruces qu'il trouva dévasté à l'exemple de Barbacoa. À la suite de la capture d'un des siens par des Indiens laissés dans les environs par Guzmán pour harceler les flibustiers, ses officiers et lui resserrèrent la discipline dans leurs rangs. Le lendemain, après avoir passé sans grand mal, quelques embuscades, les flibustiers dressèrent leur camp aux abords d'une grande savane.

Le 27 janvier, après une nuit pluvieuse, Morgan et ses gens avancèrent dans la plaine et parvinrent à une petite colline, où, sous un ciel clair, ils purent admirer pour la première fois les clochers des églises de Panama ainsi que la mer du Sud, l'océan Pacifique que certains d'entre eux auront l'occasion de mieux connaître dix ans plus tard. Après avoir tué quelques chevaux et bœufs sauvages qui erraient dans la savane, ils aperçurent l'armée espagnole, commandée par le président Guzmán en personne et forte de 2100 soldats et 600 cavaliers. L'affrontement fut toutefois remis au lendemain, 28 janvier.

Deux heures avant l'aube, les flibustiers étaient déjà sous les armes. Au lever du jour, la cavalerie espagnole s'approcha d'eux les croyant encore endormis. Fonçant à travers les bois et les fourrés couvrant alors le site de

l'actuelle ville de Panama, une troupe sous le commandement des capitaines Prince et Morris grimpa au sommet d'une colline puis traversa un petit ravin d'où ils tirèrent sur l'aile droite des Espagnols, qui, surpris par cette manœuvre, se débanda. Ces hommes abattirent plusieurs cavaliers ennemis, qui retraits aussi. Des fantassins attaquèrent Morris, mais, à l'arrivée du capitaine Coller et de son monde, ils se retirèrent aussi. Les flibustiers tirèrent ensuite vers les bœufs, que le président Guzmán avait fait amener avec lui à dessein d'encercler les flibustiers et qui piétinèrent dans leur fuite plusieurs Espagnols. Poursuivant ceux-ci sur trois milles de distance, Morgan arriva à la ville de Panama, à laquelle Guzmán donna ordre de mettre le feu. Trois heures après le midi, ayant réduit la poignée de défenseurs laissés dans la cité pour les retarder, les flibustiers étaient maîtres de la ville. À minuit, toutefois, la majeure partie de Panama avait été rasée par les flammes.

Morgan demeura dans Panama dévasté pendant presque un mois. Il apprit de quelques prisonniers qu'ayant eu vent d'une attaque environ deux mois auparavant, les notables de la ville avaient affrété deux vaisseaux pour y embarquer de l'or, de l'argent, des bijoux et autres richesses pour une valeur de huit millions de pesos. Dans le port, les flibustiers équipèrent une barque au commandement de laquelle le capitaine Robert Searle captura trois autres bâtiments puis pillà les petites îles du golfe de Panama où s'étaient réfugiés nombres de bourgeois dont il en ramena plusieurs prisonniers. Cependant Searle manqua la plus riche prise de toute, le galion Santísima Trinidad, parce que ses hommes s'étaient enivrés après leur débarquement sur l'île Tobago. Entre-temps, en dépit de l'apparition de petites bandes d'Indiens et d'Espagnols dans la savane près de Panama, Morgan envoya plusieurs partis pour piller la campagne environnante où il firent quelques centaines de prisonniers. Cependant un groupe de 200 flibustiers résolurent d'abandonner Morgan et de tenter leur chance en mer du Sud. Informé par un transfuge, le général anglais prévint le complot en faisant démâter et dégrader le vaisseau sur lequel les mécontents devaient partir. Cet incident hâta le départ des flibustiers, d'autant plus que Morgan avait reçu des nouvelles du fort San Lorenzo dont la garnison avait capturé un navire de vivres venant de Porto Belo.

Avec tous leurs prisonniers, parmi lesquels plusieurs femmes, et près de 200 mules pour charger leur butin, les flibustiers quittèrent Panama le 24 février 1671. De retour à Cruces le lendemain, Morgan y attendit dix jours la rançon de ses captifs. Lors de son séjour, il ordonna que tous les officiers et les hommes fussent fouillés pour s'assurer que nul ne dissimulât une partie du butin sur lui. Cette pratique irrégulière souleva l'ire de plusieurs Français, mais, ceux-ci étant minoritaires, l'affaire n'alla pas plus loin. Enfin, le 8 mars, avec les prisonniers pour lesquels nul n'avait payé, il reprenait sa marche vers San Lorenzo où il arriva deux jours plus tard. Là il fut procédé au partage du butin. Une fois les récompenses et les indemnités payées et les droits perçus pour les commissions, il ne resta qu'une cinquantaine de pièces de huit pour chaque homme. Tant de souffrances et de privations endurées pour en arriver

à cela : la colère grondait parmi les rangs. Certains accusèrent Morgan et ses principaux lieutenants d'avoir détourné le meilleur du butin, notamment des bijoux, à leur profit, ce que semble corroborer en partie des témoignages tant français qu'anglais. En fait, ayant appris récemment la nouvelle de la conclusion de la paix en Amérique entre l'Angleterre et l'Espagne, Morgan et ses principaux adjoints se sont peut-être aussi entendus pour garder plus que leur part pour assurer les frais de leur défense au cas où on les accuserait d'avoir outrepasser les ordres du roi. L'amiral, estimant probablement qu'il valait mieux pour lui quitter ses compagnons avant qu'ils n'entreprenassent quelques actions contre sa personne, appareilla le 16 mars, avec une demi-douzaine de bâtiments, à destination de Porto Belo, à dessein d'y demander la rançon des prisonniers qui lui restaient.

Que ce départ précipité fût ou non dû à de telles considérations, il ne fit qu'augmenter la rancune et les soupçons contre Morgan parmi ceux qui restèrent à Chagres, presque à court de provisions et avec des bâtiments fort mal en point. Les plus pragmatiques décidèrent de tenter une nouvelle fois la fortune contre les Espagnols et appareillèrent, les uns pour la côte de Carthagène les autres pour le Costa Rica ou d'autres lieux. Retourner à la Jamaïque pour les Anglais, dont le roi venait de faire la paix avec celui d'Espagne, ou à Saint-Domingue pour les Français qui s'y étaient révoltés contre leur gouverneur, il n'en était pas question, du moins pour l'instant.

Morgan revint à Port-Royal vers le milieu du mois d'avril après neuf mois d'absence. Mais les choses allaient bientôt changer à la Jamaïque. En effet, depuis juillet 1670, l'Angleterre et l'Espagne avaient signé à Madrid un traité proclamant en Amérique une paix qui durera jusqu'au début du siècle suivant. À Londres, le roi avait finalement décidé de relever de ses fonctions sir Thomas Modyford pour montrer aux Espagnols sa bonne volonté. Thomas Lynch, ancien officier de l'armée de Venables qui était aussi marchand et planteur, alors en Angleterre, fut fait chevalier et renvoyé à la Jamaïque avec le rang de lieutenant gouverneur en attendant la nomination d'un personnage de plus haute distinction. En juin 1671, quatre mois après la prise de Panama, sir Thomas Lynch faisait son arrivée à la Jamaïque. En septembre suivant, Modyford s'embarquait pour l'Angleterre où, pour la forme, il fut enfermé à la Tour de Londres pour avoir encouragé les flibustiers, lui qui, à peine six ans plus tôt, s'était qualifié de leur plus grand opposant.

Le cas de Morgan devait être plus long à régler. Plus que l'ancien gouverneur Modyford, l'amiral demeurerait un homme fort populaire qui possédait aussi de nombreux appuis parmi la classe marchande de Port-Royal. Toutefois, cette belle réputation ne tarda pas à se ternir lorsque des accusations furent portées contre lui par le docteur George Holmes, propriétaire d'un navire, qui fut perdu à l'embouchure du Chagres et pour la perte duquel son capitaine, Humphrey Thurston, n'avait pas été dédommagé comme prévu à la chasse partie, convention régissant les règles d'un voyage en mer. Le chirurgien major de l'expédition de Panama, Richard Browne, correspondant assidu du secrétaire d'État Arlington, accusa aussi l'amiral et ses principaux officiers

d'avoir littéralement abandonné la majorité de leurs hommes dans la misère. Il ne pouvait pas si bien dire.

Dès avril 1671, la nouvelle était parvenue à la Jamaïque que plusieurs des flibustiers qui avaient suivi Morgan à Panama, crevaient de faim à Boca del Drago, au Costa Rica. Le dur voyage que firent ces hommes, de Panama jusqu'à Cuba, a été décrit par le Français Exquemelin. Ce dernier lui-même, à son arrivée à Cuba, dégoûté d'un long périple qui avait duré près de dix-huit mois, décida d'abandonner la course et l'Amérique en s'embarquant en 1672 sur un vaisseau hollandais en partance pour l'Europe. À la fin de l'année, d'autres flibustiers, anciens compagnons de Morgan à Panama, pillèrent deux bourgs à la côte nord de Cuba. Parmi les Français qui purent retourner à la Tortue, certains furent moins chanceux que d'autres, comme le capitaine Trébutor qui fut arrêté par un vaisseau de la marine royale française pour avoir pillé un bâtiment portugais en juin 1670.

À Port-Royal, le gouverneur Lynch avait ordre d'offrir un pardon général aux flibustiers pour toutes les offenses commises même en remontant jusqu'en juin 1660 et de donner plusieurs acres de terre à ceux qui voudraient s'établir planteurs. Cette politique semble avoir eut un certain succès puisque, en décembre 1671, il observait que seulement quatre capitaines n'avaient toujours pas fait leur soumission, à savoir : Thurston qui passa à la Tortue chez les Français, le Néerlandais David Martin, son compatriote Yellowes qui vendit ses services aux Espagnols de Campeche et enfin le mulâtre Diego. Parmi ceux qui acceptèrent le pardon royal figurait John Morris, qui était rentré à Port-Royal après que la plupart de ses hommes se furent mutinés contre lui et l'eurent abandonné. À Morris, le gouverneur confia le commandement du HMS Lily, qui avec trois autres vaisseaux accompagnèrent, au début de 1672, le HMS Assistance dans deux croisières contre les flibustiers, sous le commandement général du major William Beeston. Lors de l'une de ces croisières dans les cayes du sud de Cuba, Beeston captura les capitaines Dumangle, qui s'étaient trouvé à Panama, et Weatherborn, de même que leurs hommes. Ces deux chefs, conduits à Port-Royal, furent jugés pour leurs pirateries commises à Cuba et condamnés à mort, à la fin de mars. Cependant Lynch, craignant qu'en exécutant Dumangle, un Français, il attirerait contre la Jamaïque les représailles des flibustiers de la Tortue, offrit son captif au gouverneur de La Havane qui refusa de s'en charger pour la même raison. Moins heureux, son associé Weatherborn fut déporté en Angleterre sur le HMS Welcome pour y subir un autre procès, ayant pour compagnon de voyage Henry Morgan, dont Lynch avait enfin procédé à l'arrestation.

Morgan allait revenir à la Jamaïque sous peu et plus chargé d'honneurs que certains, notamment les Espagnols, ne l'auraient souhaité. Entre-temps, le gouverneur Lynch continua à lutter contre les flibustiers et les partisans de son prédécesseur. Il refit ainsi, en 1672, un second procès au capitaine Jansen, acquitté précédemment par un tribunal présidé par un fils de Modyford. Et le flibustier trop confiant fut pendu. « Aussi regretté, écrira Lynch, que s'il avait été aussi pieux et aussi innocent que les premiers martyrs ».

Le traité de Madrid et la politique de Lynch pouvait laisser croire que la flibuste disparaîtrait à jamais de la Jamaïque. Rien de tel ne se produisit. En cette année 1672, une autre guerre européenne allait donner un nouveau souffle à la guerre de course dans la mer des Caraïbes. Si les flibustiers demeureront nombreux, environ un millier, à fréquenter la Jamaïque, au cours des années suivantes, ce sera toutefois à la côte de Saint-Domingue, parmi les Français, qu'ils recevront désormais le meilleur accueil.

L'adversaire est Hollandais, mais l'ennemi demeure Espagnol (1672-1674)

L'expédition de Panama fut la dernière entreprise de flibuste dirigée contre les Espagnols et exécutée avec l'accord officiel du gouvernement de la Jamaïque. Le nombre de flibustiers relevant de la Grande Antille anglaise avait d'ailleurs diminué significativement durant les douze premiers mois du gouvernement de sir Thomas Lynch. Quelques-uns – les plus riches – se firent planteurs. Une majorité s'était reconvertie dans le commerce du bois de teinture aux côtes de la péninsule du Yucatán. Les irréductibles furent pourchassés par les navires du roi d'Angleterre, dont disposait alors le gouverneur Lynch et dont les équipages comptaient beaucoup d'anciens flibustiers. Certains de ces pirates furent pris, traduits en justice, puis tantôt graciés tantôt exécutés. Les autres – plusieurs dizaines voire quelques centaines – se joignirent aux Français de la colonie de l'île de la Tortue et de la côte de Saint-Domingue. Officiellement, le gouverneur de celle-ci, Bertrand Ogeron, sur ordre de Louis XIV, avait interdit les armements en course. Mais quelques prises espagnoles se faisaient encore ici et là. En effet, les Espagnols profitaient de l'état de paix relatif régnant dans la mer des Antilles pour donner la chasse à tout bâtiment croisant sous pavillon français ou anglais. Les Français, à la différence des Anglais, autorisaient encore les agressions par droit de représailles. Une nouvelle guerre européenne va d'ailleurs faire de la côte de Saint-Domingue le principal centre de la course anti-espagnole en Amérique et parallèlement redonner un second souffle à la flibuste jamaïque.

Le 6 avril 1672, la France déclarait la guerre aux Provinces-Unies des Pays-Bas, le vieil allié politique devenu rival économique. Lentement mais sûrement, la France se substituait à l'Espagne comme première puissance catholique. Cela créait des obligations, notamment combattre l'hérésie. L'un des principaux foyers du calvinisme mais surtout terre d'accueil pour les protestants français, les Provinces-Unies représentaient l'adversaire religieux par excellence. Mais la puissance maritime et commerciale des Néerlandais menaçait davantage. Or, depuis la paix de Westphalie (1648), les Pays-Bas s'étaient rapprochés de l'Espagne et jouissaient indirectement du meilleur de l'Amérique. En effet, de grands marchands néerlandais devenaient les principaux pourvoyeurs en esclaves noirs des colonies espagnoles. Certes, ils ne détenaient pas encore le fameux *Asiento*, la licence accordant le monopole de cette traite, mais ceux qui la possédaient avaient recours aux capitaux et aux

navires néerlandais pour honorer leurs obligations envers la couronne espagnole. Aux Antilles mêmes, la colonie de l'île de Curaçao, administrée par la *Westindische Compagnie*, s'imposait comme l'entrepôt négrier de l'Amérique espagnole par où transitait la main-d'œuvre servile destinée aux grandes plantations.

Cette «Guerre de Hollande» avait été précédée par quelques années de protectionnisme économique de la part de la France. En Europe, cela s'était traduit par l'imposition de droits prohibitifs sur les marchandises néerlandaises entrant dans le royaume. En Amérique française (c'est-à-dire les Petites Antilles et la côte de Saint-Domingue), la cible avait été la contrebande néerlandaise, qui, de longue date, avait dominé l'approvisionnement des colonies. Le résultat de ces mesures à Saint-Domingue avait été la révolte des colons (1670-1671). Toutefois la guerre venue, ce ne furent pas les Français qui les premiers ouvrirent les hostilités contre les possessions néerlandaises en Amérique, mais leurs alliés anglais. Liée par traité avec la France depuis 1670, l'Angleterre avait déjà soutenu deux guerres contre les Néerlandais au cours des vingt dernières années, eux aussi pour des raisons commerciales. Mais cette *Third Dutch War*, impopulaire, allait se terminer rapidement pour les Anglais, que les ambitions de leur allié français (et catholique) inquiéteront bientôt davantage que la compétition commerciale de leurs frères protestants néerlandais. Entre-temps, la guerre était à peine commencée en Europe que, sur l'ordre du nouveau gouverneur général des Leeward Islands, William Stapleton, les îles de Saint-Eustache et Saba étaient prises (juillet 1672) sur les Néerlandais. Aucune entreprise commune avec l'allié français ne fut pourtant envisagée comme en Europe : un climat de méfiance endémique régnait entre les deux nations en Amérique. Mais les Anglais eux-mêmes éprouvaient beaucoup de difficultés à joindre leurs forces dans la mer des Antilles pour entreprendre sur le Néerlandais.

À la Jamaïque, la diminution du nombre de flibustiers privait la colonie d'une source importante de combattants. Informé en juillet 1672 du début de la guerre, Lynch pouvait bien clamer qu'il ne délivrerait aucune commission contre les Néerlandais à moins d'un ordre royal, il se ravisait bientôt en chargeant un capitaine nommé Harris d'aller attaquer quelques bâtiments des Provinces-Unies traitant avec les Espagnols à Cuba. Entre-temps, il concluait sa lutte contre les pirates jamaïquains en faisant exécuter le capitaine Pieter Jansen, pourtant acquitté lors d'un premier procès pour piraterie présidé par un fils de l'ancien gouverneur Modyford. Le message qu'envoya Lynch aux flibustiers et à la faction qui les soutenait était simple : il y aurait des commissions contre les Néerlandais et la corde pour ceux qui s'attaqueraient encore aux Espagnols. Mais l'histoire de la jeune colonie prouvait que les prises néerlandaises ne suscitaient pas le même enthousiasme que les espagnoles. Quelques mois plus tard, Lynch dut donc abandonner un premier projet d'attaque contre Curaçao et Surinam, que devait exécuter son major général James Bannister avec une demi-douzaine de bâtiments et 500 hommes. D'ailleurs la rumeur publique voulait que les Français de Saint-Domingue

aient recommencé à attaquer les Espagnols par mer et que plusieurs anciens flibustiers jamaïquains, dont le capitaine Thomas Rogers, s'étaient joints à eux à cette fin. Dès octobre, une nouvelle menace pesa sur la navigation jamaïquaine, laquelle fera avorter une nouvelle expédition projetée contre Curaçao. En effet, deux barques armées en guerre à Curaçao venaient de capturer un vaisseau anglais venant de la Barbade. Aussitôt le conseil de la Jamaïque mettait toute l'île en état d'alerte, et Lynch envoyait un seul vaisseau croiser vers Curaçao.

La colonie néerlandaise de Curaçao redevenait le centre de course qu'elle avait été dans les années 1640. Pour ce faire elle pouvait compter sur des aventuriers expérimentés, tel que Jan Erasmus Reijning qui avait naguère servi comme capitaine flibustier à la Jamaïque. D'ici la fin de l'année, les « capres » (comme l'on appelait en France les corsaires néerlandais) deviendront la plaie de la navigation anglaise et française dans la mer des Antilles. En novembre, le gouverneur Lynch écrivait d'ailleurs que ces corsaires étaient responsables de la capture de plusieurs bâtiments anglais depuis l'ouverture des hostilités. Mais les Jamaïquains avaient aussi à craindre l'Espagnol. Trois corsaires de cette nation étaient signalés parmi les Grandes Antilles en quête de l'hérétique et du pirate anglais. Et il y avait toujours un ancien flibustier jamaïquain, le Néerlandais Yallahs, passé au service des Espagnols, qui continuaient ses déprédations aux côtes occidentales du Yucatán contre les navires anglais engagés dans le lucratif commerce du bois de campêche. Ainsi la dernière entreprise tentée et réussie par les Anglais contre les possessions néerlandaises vint d'une autre colonie anglaise située à l'entrée de la mer des Antilles.

Dans la seconde partie du mois de décembre, le gouverneur général de la Barbade, lord William Willoughby, avait confié à sir Tobias Bridge la tâche de lever 500 hommes dans l'île pour attaquer la colonie néerlandaise de l'île de Tobago. Ces hommes que recruta Bridge devaient être rémunérés sur le butin à faire. À ce titre, ils étaient ni plus ni moins que des flibustiers. Ils furent embarqués dans le vaisseau du roi en station à la Barbade ainsi que dans six autres bâtiments plus petits réquisitionnés par le gouverneur. Le lendemain de Noël 1672, cette petite flotte leva l'ancre pour Tobago où elle arriva deux jours plus tard. Y ayant fait débarquer ses hommes, Bridge obtint rapidement la reddition de la colonie néerlandaise, signée le dernier jour de l'année par le gouverneur Pieter Constant, l'aventurier zélandais responsable de la révolte des habitants de Saint-Domingue deux ans plus tôt. La prise de Tobago par les Anglais suscita quelque jalousie chez les Français des Petites Antilles. En effet, le 2 janvier 1673, un vaisseau du roi de France vint mouiller à Tobago. Son capitaine informa Bridge qu'il avait été envoyé par le gouverneur général des Isles d'Amérique, le sieur de Baas, pour assister les Anglais dans leur entreprise. En fait, Baas aurait voulu prendre lui-même cette île qui depuis le début du siècle avait été une pomme de discorde entre Espagnols, Français, Anglais et Néerlandais. Mais il s'en consola bientôt, car il avait un autre dessein en tête : la prise de Curaçao.

Les expéditions de Curaçao et de Puerto Rico

Le gouverneur Baas passa les premières semaines de 1673 à préparer son expédition de Curaçao. À la Martinique, Saint-Christophe, la Guadeloupe et Sainte-Croix, il réunit environ 500 hommes. Ceux-ci furent embarqués sur trois vaisseaux du roi alors en station aux Petites Antilles françaises, et sur trois petits bâtiments marchands réquisitionnés pour le transport des troupes. Entre-temps, il envoya les deux autres vaisseaux royaux à sa disposition, *L'Écueil* et *La Légère*, à la côte de Saint-Domingue pour demander quelques centaines d'hommes supplémentaires au gouverneur Ogeron.

Les anciens flibustiers devenus pour la plupart planteurs de tabac aux côtes nord et ouest de Saint-Domingue ou encore chasseurs, dans les plaines de la partie occidentale de l'île, étaient des hommes aguerris dont Baas pouvait difficilement se passer pour le succès d'une entreprise comme celle de Curaçao. « Anciens flibustiers » car, depuis la prise de Panama, tout, comme son homologue jamaïquain, le gouverneur Ogeron avait cessé d'autoriser les armements en course contre les Espagnols. Le nombre d'hommes relevant de la colonie qui continuait à pratiquer ce métier, en saisissant le moindre prétexte pour piller les Espagnols par représailles, avait donc considérablement diminué. Et les quelques centaines qui restaient, moins de 500 vraisemblablement, comptaient parmi eux un certain nombre de réfugiés jamaïquains. Ces hommes étaient alors en mer puisque Ogeron n'avait aucun navire disponible pour porter les 400 hommes qu'il rassembla à la demande de Baas. Ainsi 100 des habitants du quartier de Léogane, dont les capitaines François Trébutor et Jean Le Gascon qui n'avaient point de navire s'embarquèrent à bord de *La Légère*. Le reste au nombre de 300, recrutés dans les autres établissements de la colonie, prirent place à bord *L'Écueil*, avec Ogeron lui-même, dont la présence avait été imposée par les habitants comme condition de leur participation à l'entreprise.

Après une escale à l'île de la Tortue, les deux vaisseaux du roi prirent la route des Petites Antilles dans les derniers jours de février, mais ils furent séparés en longeant la côte nord de Saint-Domingue. Seule *La Légère* arriva vers le 1^{er} du mois suivant à l'île Sainte-Croix où Baas avait fixé son rendez-vous, lequel y mena peu de temps après le reste de sa flotte. Le gouverneur général y attendit pendant cinq jours *L'Écueil* portant Ogeron et le gros du contingent de Saint-Domingue. Enfin, ne voyant pas venir ce vaisseau, il ordonna le départ pour Curaçao. Et, du 14 au 18 mars, il mit bien en état d'alerte la colonie néerlandaise, y faisant même débarquer et camper ses troupes proche de la capitale, Willemstadt. Mais Baas avait été mal informé : Curaçao était beaucoup mieux fortifiée que prévu, et quelques grands navires négriers mouillaient dans son principal port. Il décida alors d'aller à Saint-Domingue pour savoir ce qu'il était advenu de *L'Écueil*, gardant sous ses ordres trois vaisseaux du roi et renvoyant le reste de sa flotte aux Petites Antilles.

Ayant le flibustier Trébutor comme pilote, les trois vaisseaux de Baas arrivèrent vers le cap Tiburon avant la fin du mois de mars. Là, à l'abri d'une

anse, ils tombèrent sur le navire du capitaine Yallahs avec quatre petits bâtiments que le corsaire néerlandais avait pris sur les Anglais. Baas détacha aussitôt le marquis de Maintenon, commandant *La Sibylle*, vers le Néerlandais et ses prises anglaises. Maintenon s'empara facilement des secondes, mais le vent étant tombé les collègues du marquis commandant *Le Belliqueux* et *La Légère* ne purent poursuivre Yallahs qui, à force de rames, parvint à prendre la fuite. Baas demeura à Saint-Domingue un peu moins d'un mois d'abord au Petit-Goâve puis à l'île de la Tortue où il nomma l'un de ses officiers pour commander la colonie par intérim. En effet, d'après les rapports qui lui avaient été faits, il crut *L'Écueil* perdu en mer et Ogeron et ses compagnons morts. À la fin d'avril, il repartait pour la Martinique par le débouquement des Caicos. Encore une fois, Trébutor lui servit de pilote. Pour récompenser celui-ci de ses bons services, Baas lui avait donné le commandement de l'un des petits bâtiments anglais repris sur Yallahs, avec lequel capitaine flibustier recommença à courir sus à l'Espagnol.

Si Baas ne se trompait pas sur le sort de *L'Écueil*, il se méprenait sur celui de son équipage et des volontaires de Saint-Domingue. Avant l'aube, le 26 février 1673, *L'Écueil* avait bien fait naufrage, parmi les cayes à la côte nord de Puerto Rico, mais les quelques 500 hommes qui étaient à son bord avaient pu gagner la côte sans d'autres pertes que matérielles. Une fois à terre, Banda, le capitaine de *L'Écueil*, et Ogeron avaient envoyé, le premier son lieutenant, le second son neveu le sieur de Pouancey, à San Juan, la capitale de l'île, pour demander aux Espagnols la permission d'aller prévenir Baas qui était alors à Sainte-Croix. Mais le gouverneur Gaspar de Arteaga retint prisonniers les deux messagers et envoya l'un de ses officiers vers les naufragés, lequel les fit camper à environ douze lieues à l'est de San Juan. En quelques jours, les Français s'aperçurent qu'ils étaient littéralement captifs des Espagnols. En effet, le gouverneur Arteaga n'entendait pas laisser passer cette chance : 300 « boucaniers » de Saint-Domingue entre ses mains ! Il en informa aussitôt son homologue de Santo Domingo pour le presser d'entreprendre quelque action contre les établissements français de la partie occidentale de Saint-Domingue. S'il ne put massacrer tous les naufragés (ce qui aurait attiré contre Puerto Rico la haine de tous les Français, plus particulièrement des flibustiers de cette nation), Arteaga résolut de les pourvoir du strict minimum pour vivre.

Ogeron fut le premier à comprendre les intentions d'Arteaga. Il proposa au capitaine Banda de s'emparer d'une barque venue de San Juan pour enlever les gréements de l'épave de *L'Écueil* et aussi désarmer les Français. Mais l'officier de la marine royale refusa car il craignait que les Espagnols ne se vengeassent sur ceux des Français qui ne pourraient fuir l'île. Ogeron entreprit alors de se sauver avec un petit canot qui se trouvait à leur portée. Mais son pilote, le flibustier Laforêt, fit intentionnellement échouer l'affaire. En juin, Ogeron, avec quatre autres, réussit toutefois à prendre le large à bord de la même embarcation. Par Samana, à la pointe nord-est de Saint-Domingue, il arriva enfin à la Tortue où il fut consterné d'apprendre que Baas n'avait même pas daigné envoyer un navire vers Puerto Rico et Sainte-Croix pour

avoir des nouvelles de *L'Écueil*. En fait, en juin et juillet, la présence dans les Petites Antilles d'une escadre néerlandaise commandée par Cornelis Evertsen et Jacob Binckes (laquelle devait reprendre New York aux Anglais en août suivant), avait empêché le gouverneur général d'entreprendre quoi que ce fût avant la fin de l'année. Ogeron, lui, ne perdit pas de temps pour tenter de délivrer ses infortunés compagnons demeurés à Puerto Rico.

Ogeron trouva 500 hommes pour son entreprise. Les bâtiments, au plus six, qui furent utilisés pour le transport de cette troupe étaient vraisemblablement tous des flibustiers, mais aucun n'avait de canon. En effet, le gouverneur en disposait d'au moins trois qu'il avait rencontrés à son retour à Saint-Domingue : une petite frégate commandée par Moulin, un capitaine expérimenté, et deux prises que celui-ci venait de faire sur les Espagnols de Cuba. Le 15 septembre, tous s'étaient réunis à la Tortue, mais, à cause de la saison des ouragans, leur départ fut différé au début du mois suivant. Le 7 octobre, la flotte d'Ogeron appareillait mais elle dut relâcher à la côte de Saint-Domingue à cause d'une tempête. En fait, le voyage vers Puerto Rico dura deux mois, soit le double du temps en cette saison. Et, lorsqu'à la mi-novembre, Ogeron se présenta à Puerto Rico, il n'avait plus que deux bâtiments et 300 hommes pour sa descente, les autres ayant été dispersés par le mauvais temps. Ogeron débarqua bien à la côte ouest de l'île mais, au bout de quelques semaines, il dut se résigner à retourner à Saint-Domingue. Trois raisons l'y poussaient : le manque de vivres, les embuscades que lui tendaient les Espagnols dans lesquelles il perdit une quinzaine des siens, et la crainte que ceux de Santo Domingo n'attaquassent sa colonie pendant son absence. Cette dernière crainte était particulièrement justifiée puisqu'en revenant à la Tortue, dans les derniers jours de l'année, il était informé que des corsaires espagnols avait fait descente au Cap Français, quartier à l'est de la Tortue sur la côte nord de Saint-Domingue.

Fin du conflit anglo-néerlandais

Les quelque 300 aventuriers de Saint-Domingue demeurés captifs à Puerto Rico représentèrent une grosse perte pour la colonie, entre 10 et 15% des hommes qui étaient alors aptes à en assurer la défense. Mince consolation pour Ogeron, il apprit qu'en octobre 1673 l'Espagne, alliée des Provinces-Unies, avait déclaré la guerre à la France. Le gouverneur put désormais encourager la flibuste en toute légalité. Si Saint-Domingue possédait encore quelques bons capitaines français avec les Trébutor, Le Gascon et Moulin, elle manquait de bâtiments et aussi de marins. Pour augmenter le nombre des flibustiers sans trop dépeupler la colonie, Ogeron fera appel aux Anglais de la Jamaïque. Depuis 1672, des capitaines tels que Rogers et William Wright avaient choisi de servir les Français pour mieux continuer leurs rapines. D'autres se joindront bientôt à eux car les corsaires espagnols, dont le renégat irlandais Philip Fitzgerald, avaient pris et pillé, dans les premiers mois de 1673, plusieurs navires de commerce venant de la Jamaïque à destination de l'Angleterre. Leur collègue Yallahs avait eu beaucoup moins de chance. À la

suite de sa rencontre avec la flottille de Baas, il avait été obligé de quitter les côtes de Saint-Domingue. Par ailleurs, vers le même temps, de la Jamaïque, le gouverneur Lynch avait armé un petit navire du roi alors en station à Port-Royal ainsi que quelques autres bâtiments pour le capturer. Enfin, avant la fin de l'année, Yallahs trouvait la mort lors d'un combat contre une barque jamaïcaine commandée par un certain George Reaves et engagée dans la traite du bois de teinture au Yucatán.

Par ailleurs, le gouverneur Lynch méditait encore de s'attaquer à Curaçao. Comme les projets précédents, celui-ci ne fut jamais mené à terme quoique, des Leeward Islands, le gouverneur Stapleton eut envoyé un brigantin et une cinquantaine d'hommes pour assister les flibustiers jamaïquains. Ceux-ci furent cependant plus heureux sur mer. Ainsi, partis de Port-Royal au début de 1674, les capitaines Gallop et Otway se rendirent maîtres d'un négrier néerlandais portant plusieurs centaines d'esclaves. Puis la nouvelle arriva qu'en février de cette année-là, l'Angleterre et les Provinces-Unies avaient fait la paix. Les Néerlandais purent alors envoyer contre les Français aux Antilles une puissante flotte commandée par le fameux amiral Michiel De Ruyter. En juillet 1674, la flotte de Ruyter apparaissait devant la Martinique, siège du gouvernement général des Antilles françaises. Affaiblies par la maladie, les troupes de l'amiral hollandais se heurtèrent à une farouche défense des colons appuyés par les équipages des navires marchands se trouvant dans la rade de Fort-Royal. Avec plusieurs pertes, De Ruyter fut contraint de se rembarquer et de rentrer en Europe sans pouvoir attaquer la partie française de Saint-Domingue tel que le précisait ses instructions en cas de succès dans les Petites Antilles.

Ces événements contribuèrent à l'essor du Petit-Goâve, quartier de la côte occidentale de Saint-Domingue ayant une excellente rade, comme principal port de relâche des flibustiers croisant sous commission française, lequel, à ce titre, deviendra même plus important que ne l'avait été l'île de la Tortue dans la décennie précédente. Côté français, seuls deux chefs d'expérience étaient pourtant encore en service : Le Gascon et Moulin. En effet, avant la fin de l'année précédente, les flibustiers de Saint-Domingue avait subi deux pertes importantes : le mulâtre Diego fut tué en livrant combat à trois corsaires espagnols devant La Havane puis Trébutor tomba aux mains de l'ennemi lors d'une descente au Yucatán. Ces pertes furent comblées de deux manières. D'abord, il y avait l'apport, quoique négligeable, de corsaires armés en France même : en l'occurrence, le marquis de Maintenon, lequel après son passage à Saint-Domingue, était rentré (automne 1673) en France où il avait obtenu le commandement d'un vaisseau armé en course pour opérer dans la mer des Antilles. Mais surtout il avait les réfugiés jamaïquains, lesquels comptaient pour environ la moitié des 600 flibustiers relevant de Saint-Domingue en 1674. Ainsi, aux côtés des Rogers et Wright déjà mentionnés comme capitaines, vinrent s'ajouter cette même année les John Springer, Edward Neville et John Bennett. La paix anglo-néerlandaise et les agressions répétées des corsaires espagnols contre les Anglais furent les prin-

cipales raisons de cet afflux de Jamaïquains à Saint-Domingue. Plus encore, ces passages à la flibuste furent encouragés et financés en sous-main par des notables de la Jamaïque, tel le colonel Robert Byndloss, membre du Conseil de la colonie et beau-frère de Henry Morgan.

Le gouverneur Lynch demanda en vain des instructions à Londres concernant ces renégats. La seule réponse qu'il reçut fut l'annonce de la fin de son mandat au gouvernement de la Jamaïque. L'identité de son successeur n'était pas encore connue, mais une chose paraissait assurée : Morgan serait le lieutenant du nouveau gouverneur général de la colonie. En effet, l'ancien amiral jamaïquain avait acquis beaucoup de crédit à la cour de Charles II, notamment parmi les influents personnages qui étaient chargés de l'administration des colonies. La rumeur serait bientôt confirmée. Cependant, avec peu d'enthousiasme, Lynch choisissait d'alterner la manière forte et la douce : ici il donnait des commissions à des capitaines jamaïquains pour arrêter les Anglais commandant des corsaires français ; là il fermait les yeux s'il s'agissait de simples marins servant sous des chefs français.

En novembre 1674, la menace de la flotte de Ruyter passée, le gouverneur Ogeron estimait les flibustiers de Saint-Domingue assez forts pour autoriser l'armement d'une flotte réunissant presque tous les bâtiments corsaires de la colonie. Il envoya des invitations à la Jamaïque pour y recruter d'autres hommes et navires. Revenant d'une course aux côtes du Nicaragua avec une prise espagnole, le marquis de Maintenon faisait escale à Port-Royal dans ce but, mais aussi pour y liquider sa prise comme il l'avait fait pour une autre quelques mois plus tôt. Apparemment le gouverneur Lynch prévint l'un et l'autre, quoiqu'il reçut fort amicalement le marquis. Au début du mois suivant, alors que Maintenon était toujours à la Jamaïque, Lynch était informé que la flotte de flibustiers mouillant au Petit-Goâve avait pour objectif la petite cité portuaire de La Guayra, à la côte de Caracas.

En Angleterre, toujours en novembre 1674, le roi Charles II signait la commission faisant de Morgan son lieutenant général à la Jamaïque, que l'ancien flibustier devait gouverner en cas d'absence ou de mort de lord Vaughan, fils cadet du comte de Carbery, choisi comme capitaine et gouverneur général de la colonie. Pour les besoins de sa nouvelle fonction, Morgan était fait chevalier par le roi. Cette nouvelle souleva l'indignation et sema la crainte dans les colonies espagnoles. Les flibustiers et leurs partisans à la Jamaïque—le colonel Byndloss en tête—ne pouvaient que s'en réjouir, non sans raison.

Port de commission : Petit-Goâve (1675-1678)

Aux Antilles, environ un an après la paix anglo-néerlandaise, s'ouvrait la seconde phase de la guerre opposant la France aux Pays-Bas et à l'Espagne. D'environ 600 en 1674, le nombre des flibustiers relevant de la colonie française de Saint-Domingue doublera d'ici la fin du conflit. L'apport de la Jamaïque, anglaise à ces effectifs demeure encore très important, et connaît

même une recrudescence à cause du retour de l'ancien amiral flibustier Henry Morgan dans l'île. Par ailleurs, la menace que les escadres néerlandaises faisaient peser tant sur la flibuste que le commerce français sera pratiquement anéantie. Les flibustiers de Saint-Domingue, Français et Anglais armant depuis le Petit-Goâve, pourront désormais entreprendre en force contre les cités espagnoles des côtes des Amériques.

Déjà, par deux fois, les flibustiers de Saint-Domingue s'étaient presque tous réunis pour attaquer des possessions espagnoles : en octobre 1673 pour tenter de délivrer les Français naufragés de *L'Écueil* et toujours prisonniers à Puerto Rico, puis en novembre 1674 en prévision d'une expédition contre les cités espagnoles des côtes du Venezuela. L'un et l'autre de ces armements s'étaient soldés par des échecs. Séparément, les flibustiers avaient alors plus de succès. Ainsi, en mars 1675, le capitaine John Bennett se rendit maître d'une frégate espagnole devant le port de Santo Domingo, où celle-ci se rendait en provenance de San Juan de Puerto Rico. Outre un très riche butin d'environ 50 000 pièces de huit, il délivra une quinzaine de Français naguère prisonniers des Espagnols à Puerto Rico, dont le sieur de Pouancey, le neveu du gouverneur de Saint-Domingue, Bertrand Ogeron.

Ayant obtenu l'adjudication de cette prise au Petit-Goâve, Bennett se retira à la Jamaïque d'où il avait reçu une invitation en bonne et due forme. En effet, son ancien chef, Henry Morgan, venait d'arriver à Port-Royal comme gouverneur adjoint avec le titre de chevalier. Ayant lui-même atteint la Jamaïque avant son supérieur, le gouverneur général lord Vaughan, Sir Henry s'était empressé d'inviter ses vieux camarades croisant désormais sous pavillon de France ainsi que leurs associés français à revenir liquider leurs prises à Port-Royal comme par le passé. En fait, ils n'avaient jamais cessé d'y relâcher... en fraude. Les armateurs de la plupart des flibustiers anglais n'étaient-ils pas des marchands et planteurs jamaïquains, en tête desquels se trouvait le lieutenant-colonel Robert Byndloss, le propre beau-frère de Morgan et un membre du Conseil de la colonie ? Ainsi avec l'aval du gouverneur adjoint Morgan, les marins jamaïquains furent encore plus nombreux à s'engager dans la flibuste à Saint-Domingue. À Bennett et ses associés les capitaines Thomas Rogers, William Wright, Edward Neville et John Springer vinrent donc s'ajouter John Morris (autre vieux camarade de Morgan) et surtout John Coxon (un excellent marin engagé dans le commerce du bois de campêche). Toutes ces tractations avec les flibustiers se firent évidemment (et le plus possible) à l'insu du gouverneur général Vaughan, lequel ne tarda pas à en être informé et à manifester sa désapprobation. Pour lors, les affaires de Morgan et de son beau-frère Byndloss (l'éminence grise de toutes ces affaires) allaient rondement, d'autant plus qu'à Saint-Domingue le gouverneur Ogeron avait autorisé une seconde expédition pour tenter de délivrer ce qui restait de Français prisonniers à Puerto Rico.

En juin 1675, en prévision de cette entreprise de Puerto Rico qu'il devait commander en chef, le sieur de Cussy, l'un des lieutenants d'Ogeron, vint lui-même à Port-Royal en compagnie du capitaine Springer, qui comptait

Byndloss parmi ses armateurs. Ce dernier servit d'ailleurs de principal interlocuteur à Cussy lors des négociations pour l'armement des navires anglais engagés dans l'entreprise. Quelques semaines plus tard, Ogeron envoyait même à Byndloss une procuration pour collecter en son nom la dixième des prises (soit les droits de ses commissions) que les flibustiers de leurs nations respectives conduiraient à la Jamaïque. Mais le gouverneur français avait en tête un projet beaucoup plus ambitieux que ces expéditions de pillage : la conquête de la partie orientale de l'île Hispaniola, toujours sous possession espagnole. La colonie lui semblait à présent assez stable pour tenter pareille entreprise : la suppression de la Compagnie des Indes occidentales en 1674, techniquement en faillite depuis plusieurs années, avait ramené un certain calme parmi les colons ; et la flotte corsaire en constitution pouvait maintenant dissuader les ennemis espagnols et néerlandais d'entreprendre contre Saint-Domingue. Ainsi, avant la fin de l'année, Ogeron repassait en France pour présenter au roi et au ministre Colbert ce projet qui assurerait aux Français le contrôle total de la plus vieille colonie espagnole en Amérique. En partant pour ce voyage dont il ne reviendrait jamais, il partagea le gouvernement de la colonie entre son neveu Pouancey (en poste au Petit-Goâve) et Cussy (à la Tortue).

Entre-temps, l'expédition commandée par Cussy contre Puerto Rico avait lamentablement échoué. Le capitaine Morris, notamment, avait été tué dans l'affaire. Trois autres capitaines flibustiers allèrent ensuite croiser à la côte de Carthagène où ils firent quelques prises espagnoles. Tous revinrent à Saint-Domingue en novembre. Et le mois suivant, une partie des chefs anglais, de même que leur général Cussy en compagnie du capitaine Springer, se retirèrent à la Jamaïque. Si Springer et Cussy furent bien accueillis par Morgan, ils durent pourtant retourner à Saint-Domingue plus tôt qu'ils ne l'avaient souhaité. En effet, le jour de Noël, se conformant à des instructions royales, le gouverneur Vaughan faisait publier une proclamation déclarant hors-la-loi tout Anglais servant sous commission étrangère. Cela n'empêcha pas le capitaine Bennett de débarquer à Port-Royal sans être inquiété et de renvoyer ses deux navires en course sous le commandement d'un certain Thomas Paine.

À la tête de trois petits vaisseaux, Paine se rendit aux côtes du Venezuela oriental où il fit quelques prises sur les Espagnols et les Néerlandais, allant même, dans les premiers jours de mars 1676, jusqu'à arraisonner un bâtiment marchand anglais, dont les flibustiers forcèrent le maître à prendre à son bord une partie de leur butin en marchandises pour aller vendre celles-ci à la Jamaïque. Vers le même moment, au large de Puerto Belo, Springer s'empara d'un navire espagnol chargé de cacao. Depuis son départ précipité de la Jamaïque, il en était à sa huitième ou neuvième prise. Avec la dernière en date, il décida de rentrer. En mai, il jetait l'ancre aux cayes au sud de Port-Royal, mais il dut encore une fois se retirer au Petit-Goâve. En effet, le gouverneur Vaughan, au plus fort de sa lutte contre son subordonné Morgan, se montrait ferme contre les flibustiers jamaïcains : il venait tout juste de faire condam-

ner à mort pour piraterie le maître du navire de Paine. Entre-temps, Paine lui-même et ses deux associés faisaient escale à l'île Française de Sainte-Croix pour se faire adjuger un bâtiment rochelais qu'ils avaient repris en route sur un corsaire de Curaçao. Ils étaient pressés, car à Saint-Domingue les flibustiers s'assemblaient pour une nouvelle entreprise.

Sous la conduite du marquis de Maintenon

Vers la fin de l'année précédente (1675), le marquis de Maintenon était revenu dans la mer des Antilles, commandant un navire armé à Nantes, d'où il était parti accompagné d'un fameux corsaire de ce port, le capitaine Bernard Lemoign. En mai 1676, celui-ci se trouvait d'ailleurs à Alta Vela, à la côte sud-est de Saint-Domingue, où Maintenon vint le rejoindre. À leurs côtés, il y avait les capitaines Jean Le Gascon, Michel Andresson et l'Anglo-normand John Tucker ainsi que le Jamaïquain Coxon. N'ayant à peine qu'une centaine d'hommes pour mettre à terre, Maintenon et ses capitaines ne tentèrent pas moins une descente contre la petite cité de Maracaïbo, à l'entrée du lagon du même nom, dont ils s'emparaient le 21 juin. Deux mois plus tard, ils étaient de retour au Petit-Goâve où ils apprirent que le 16 juillet précédent, la flotte de bâtiments marchands venus y charger du tabac avait été attaquée et presque entièrement détruite par une partie d'une escadre hollandaise commandée par l'amiral Jacob Binckes. Par chance, un seul flibustier était tombé aux mains des Néerlandais : un Anglais se rendant à Sainte-Croix.

Au retour de cette expédition, Coxon se retira à la Jamaïque, d'où, à l'exemple de Springer quelques semaines plus tôt, il dut repartir pour Saint-Domingue. Les flibustiers anglais devaient désormais se montrer plus discrets : leurs deux principaux soutiens, Morgan et son beau-frère Byndloss avaient été interrogés devant le Conseil de la colonie par lord Vaughan pour leurs liens avec les écumeurs des mers, et leur culpabilité ne faisait aucun doute. Déjà, Springer avait abandonné le commandement de son navire, et la majeure partie de sa compagnie s'était embarquée à bord d'une prise espagnole commandée par son associé George Reaves. La plupart des flibustiers jamaïquains n'en retrouvèrent pas moins leurs collègues français au Petit-Goâve dans les derniers mois de l'année. Là se préparait un armement important sous le commandement de Maintenon. Pouancey, récemment nommé gouverneur de la colonie à la suite de la mort de son oncle Ogeron en France, aurait voulu que la flotte de Maintenon se joigne aux vaisseaux du roi alors en station aux Antilles pour entreprendre ensemble sur les Espagnols. D'ailleurs—mais la nouvelle n'était pas encore connue à Saint-Domingue—, une escadre sous les ordres du comte d'Estrées, le vice-amiral de France, avait déjà repris Cayenne aux Néerlandais, et son prochain objectif était Tobago, petite île au large du Venezuela, où l'escadre de l'amiral néerlandais Binckes était stationnée.

La jonction tant souhaitée par Pouancey avec les vaisseaux du roi ne se produisit pas, les flibustiers préférant, comme toujours, les proies espagnoles. En décembre 1676, d'Estrées détruisait bien la plupart des vaisseaux de

guerre néerlandais mouillant à Tobago mais au prix de lourdes pertes et sans pouvoir se rendre maître de l'île. Ce demi-succès obligea l'amiral à rentrer en France plus tôt qu'il ne l'avait espéré. Pourtant, le mois de l'attaque contre Tobago, après plusieurs semaines de délai, Maintenon et sa flotte composée d'une douzaine de petits vaisseaux et portant environ 600 flibustiers, appareillait du Petit-Goâve à destination des mêmes côtes du Venezuela. Sans doute informés du départ de l'amiral d'Estrées, Maintenon et ses capitaines jetèrent d'abord leur dévolu sur l'île espagnole de Margarita, voisine de celle de Tobago. En janvier 1677, ils en pillèrent la capitale, Asunción. Ensuite, ils passèrent à la côte de Cumana (au Venezuela) et, en mars suivant, faisaient subir le même sort à la ville de Nueva Valencia sur le littoral. Après ce second raid, leur flotte se dispersa. Maintenon lui-même se rendit à la côte de Carthagène, et de là conduisit sa frégate au Petit-Goâve, où en mai 1677 son équipage dut la saborder lors d'une nouvelle attaque néerlandaise contre les bâtiments mouillant dans cette rade. Quelques-uns de ses capitaines gagnèrent la côte sud de Cuba. Six autres, dont Lagarde, Wright et Coxon, demeurés à la côte de Carthagène, furent plus heureux. Au matin du 12 juillet, ils y attaquèrent par surprise la petite cité portuaire de Santa Marta. Maîtres de la place, les flibustiers envoyèrent demander sa rançon aux autorités espagnoles de Cartagena. Au lieu des pièces de huit espérées, le gouverneur de cette ville leur expédia 500 hommes par terre ainsi que trois vaisseaux de l'Armada de Barlovento, reconstituée l'année précédente sous le commandement du capitaine général Antonio de Quintana. Ces renforts furent repoussés par les flibustiers, qui tuèrent, à coups de fusil, dès le premier choc 50 Espagnols. Cela suffit à semer la panique parmi les survivants qui prirent la fuite, en dépit des ordres du général Quintana. Les flibustiers quittèrent ensuite Santa Marta, emmenant avec eux plusieurs prisonniers, dont le gouverneur Vicente Sebastián et l'évêque Pedrahita, à destination de la Jamaïque.

Environ deux semaines après leur exploit, la plupart des flibustiers engagés dans la prise de Santa Marta se présentèrent à Port-Royal où une surprise les attendait. À l'instigation du gouverneur Vaughan, la Chambre d'assemblée de la Jamaïque avait voté une loi punissant de mort tout Jamaïquain faisant la guerre sous pavillon étranger. Cette loi comportait cependant une clause d'amnistie dont s'empressèrent de bénéficier la centaine d'Anglais impliqués dans l'affaire de Santa Marta, leur principal chef, Coxon, en tête, lequel livra l'évêque Pedrahita et ses autres prisonniers espagnols à Vaughan. Celui-ci ne put cependant rien obtenir des Français commandés par le capitaine Lagarde, lesquels, en août, rentrèrent au Petit-Goâve sans avoir voulu relâcher leurs prisonniers dont le gouverneur Sebastián. Pourtant, incluant la centaine d'Anglais qui avaient participé à la prise de Santa Marta, 300 flibustiers jamaïquains profitèrent de l'amnistie prévue à la nouvelle loi. Vaughan ne se montra pourtant pas clément envers tous. Ainsi le capitaine écossais James Browne, croisant depuis deux ans sous commission française, fut pendu par ordre du gouverneur, malgré l'appel que le flibustier logea à la Chambre d'assemblée, laquelle s'appêtait à amnistier le pirate. En plus du conflit qui l'opposait à la faction favorable aux flibustiers, Vaughan s'attira les foudres des

membres de l'Assemblée dont il ordonna la dissolution après cette affaire. Mais ses jours au gouvernement de la Jamaïque étaient comptés. À la fin de l'année, il fut informé qu'il serait remplacé par le comte de Carlisle, autrefois pressenti pour gouverner la colonie. Son lieutenant Morgan et Byndloss, de même que les flibustiers jamaïcains, se réjouiront bientôt de ce choix.

Le désastre de l'île d'Avés

En France, le vice-amiral d'Estrées préparait une nouvelle campagne contre les colonies néerlandaises. Appareillant de Brest en octobre 1677 avec dix-sept bâtiments et ayant avec lui le nouveau lieutenant général des Isles d'Amérique, le comte de Blénac, il alla d'abord aux côtes d'Afrique où il enleva le comptoir néerlandais de Gorée, centre d'une importante traite négrière. En décembre, l'amiral se trouvait dans la mer des Antilles et achevait l'œuvre commencée presque un an jour pour jour : il se rendait maître de l'île de Tobago, dont il fit sauter le fort, causant notamment la mort de son adversaire Binckes. Seuls le fameux flibustier Jan Erasmus Reijning et quelques dizaines d'hommes échappèrent aux Français et gagnèrent Curaçao. Après cette victoire, d'Estrées laissa une garnison à Tobago puis rallia les Petites Antilles françaises. En mars 1678, il mouillait à la Martinique où Blénac prenait officiellement possession du gouvernement général des Isles d'Amérique. Il comptait bien ajouter d'autres victoires à celles de Cayenne, Gorée et Tobago. Pour ce faire, il envoya deux de ses capitaines vers le gouverneur de Saint-Domingue pour obtenir le concours des flibustiers. Ce dernier, le sieur de Pouancey, réunit environ 1200 aventuriers qui s'embarquèrent sur une douzaine de petits bâtiments corsaires. Se mettant à leur tête, il alla rejoindre à l'île Saint-Christophe l'escadre royale. Là, il fut très surpris d'apprendre que l'objectif de l'amiral d'Estrées était la colonie néerlandaise de Curaçao, centre de la course anti-française et de la traite négrière espagnole. Il proposa de s'emparer de cette île avec pour seule force ses flibustiers, ne demandant que trois vaisseaux du roi pour fermer le port de Willemstadt, la capitale. Mais d'Estrées déclina l'offre.

De l'île Anglaise de Nevis, le gouverneur Stapleton observa avec appréhension les préparatifs de la flotte française. Il demanda timidement à d'Estrées de 200 à 300 sujets anglais qui se trouvaient parmi les flibustiers, ce que promit l'amiral français, mais que refusèrent les principaux intéressés. Avec vingt navires du roi et une douzaine de bâtiments flibustiers, le comte d'Estrées appareilla des Petites Antilles cap sur Curaçao au début de mai. Confiant comme à son habitude, il ordonna de mettre le cap sur l'îlot d'Orchilla. Certains de ses officiers lui conseillèrent à maintes reprises de prendre un pilote avec l'expérience de ces eaux traîtresses. Mais d'Estrées, fier et hautain, repoussa ces avis. Et, dans la soirée du 11 mai, la catastrophe se produisit. D'Estrées, par son obstination, avait engagé sa flotte sur les dangereux récifs de l'île d'Avés. Le lendemain, sept vaisseaux du roi, trois bâtiments de transport et trois corsaires gisaient éventrés sur les récifs ; près de 500 hommes périrent noyés. Aidé par les flibustiers, d'Estrées réussit à sau-

ver le reste de son escadre avant de relâcher au Petit-Goâve et de rentrer en France. Quant à Pouancey en quittant les lieux du naufrage, il confia au sieur de Grammont, l'un des meilleurs capitaines flibustiers du moment, la mission d'embarquer ceux des naufragés, qui, faute de transport, avaient dû être laissés sur l'île d'Avés.

Vers la fin de la guerre

Encouragés par la présence d'Anglais parmi les flibustiers français, les Espagnols continuaient toujours à s'attaquer à tous les navires anglais croisant dans la mer des Antilles et le golfe du Mexique qu'ils pouvaient maîtriser. Leurs principales cibles étaient les bâtiments chargés de bois de campêche. Or, les bûcherons jamaïcains qui vivaient de la coupe de ce bois de teinture dans la baie de Campeche se joignaient volontiers aux flibustiers lorsque l'occasion s'en présentait. Ainsi en 1676 et 1677, plusieurs de ces aventuriers avaient renforcé les rangs de deux petites compagnies commandées par les capitaines Reaves et Hewett, qui pillèrent plusieurs bourgs et villages le long des côtes du Yucatán. D'autres flibustiers, à l'aller ou au retour de la baie de Campeche, se tenaient en garde dans les cayes au sud de la Floride où en mai 1677, deux capitaines prirent un petit bâtiment espagnol et pillèrent un village indien. Étant environ une soixantaine, ils poussèrent ensuite aux côtes occidentales de la Floride et, le mois suivant, mirent à sac le petit établissement espagnol de la rivière San Marcos de Apalache. Ces deux capitaines sont probablement les Anglais Edward Neville et George Spurre, qui en avril 1678 croisaient à la côte nord-est de Cuba, ayant ensemble une centaine d'hommes. De là, il se rendirent à la presque île de Triste, dans la baie de Campeche, où il recrutèrent environ 80 bûcherons. Avec un peu moins de 200 hommes, ils allèrent ensuite attaquer San Francisco de Campeche, dont ils se rendirent facilement maîtres au matin du 10 juillet. Après trois jours de pillage, ils en repartaient, le meilleur de leur butin étant constitué de 250 Noirs, mulâtres et Indiens dont ils allèrent vendre la majeure partie à Triste. Enfin, le 28 octobre, Spurre entra à Port-Royal où il obtenait un pardon du gouverneur Carlisle. À cause de la nouvelle d'une guerre avec la France, plusieurs Jamaïcains, dont le fameux Coxon, abandonnèrent alors (du moins provisoirement) la course et bénéficièrent de la clémence intéressée de Carlisle.

À la fin de 1678, Saint-Domingue pouvait quand même encore compter sur des chefs anglais expérimentés comme Wright et Paine, en attendant que des capitaines tels que Coxon reviennent à la flibuste. Et Pouancey continuait à encourager les armements en flotte, quoiqu'avec des résultats peu convaincants. Ainsi, pour dédommager certains des flibustiers des pertes subies à l'île d'Avés, il avait envoyé 800 d'entre eux sous les ordres de l'un de ses lieutenants, le sieur de Franquesney, pour attaquer Santiago de Cuba, entreprise qui échoua. Encore une fois, les corsaires isolés étaient plus chanceux. Par exemple, le capitaine nantais Lemoign avait enlevé en août trois navires sur les Néerlandais qu'il alla se faire adjuger à la Martinique. Il en repartit aussitôt à

destination des côtes de Cuba où il en fit trois autres tant sur les Espagnols que sur les Néerlandais. Mais la majorité de ses hommes, dont les deux tiers étaient originaires de la Nouvelle-Angleterre, lui faussèrent compagnie. Se rendant maîtres de leurs trois nouvelles prises, ils les menèrent à Boston où Lemoign les suivit en novembre et où il ne put obtenir justice des autorités locales pour ce vol.

Quant au capitaine Grammont que Pouancey avait laissé à l'île d'Avés, une fois sa mission de sauvetage accomplie, il s'était dirigé vers le lac de Maracaïbo avec sept bâtiments, portant 700 hommes et dont les chefs les plus connus étaient Le Gascon, Moulin, Lagarde, Archambaud et Tucker. Les établissements du grand lagon vénézuélien n'avaient vraiment pas de chance. Grammont enleva d'abord le fort de la Barre puis, le 14 juin 1678, il entra à Maracaïbo. Pour la quatrième fois en douze ans, la petite ville lacustre était la proie des corsaires. Grammont investissait la place sans rencontrer d'opposition. Le 4 août, il mouillait, avec sa flotte, de l'autre côté du lac, devant San Antonio de Gibraltar, déserté par ses habitants. Le dernier jour du même mois, à la tête de 450 hommes, il s'emparait de la ville de Trujillo, à l'intérieur des terres, après en avoir repoussé les défenseurs. N'ayant pu obtenir rançon pour cette ville, il la brûla puis il revint à Gibraltar, infligea une sévère leçon à des Indiens alliés des Espagnols et ensuite il regagna Maracaïbo. Là, il demanda la rançon de la ville tandis qu'il renvoyait vers Gibraltar deux capitaines faire de même pour ce petit bourg. Ces derniers revinrent le 16 novembre après avoir brûlé Gibraltar et ravager toutes les plantations le long de la côte. À leur retour, Grammont reçut quelques centaines de têtes de bétail pour la rançon de Maracaïbo, puis, après avoir détruit le fort de la Barre, il reprenait la route de Saint-Domingue le 10 décembre. Enfin, la veille de Noël 1678, Grammont vint jeter l'ancre au Petit-Goâve avec sa flotte augmentée de cinq prises espagnoles, y portant pour 250 000 pièces de huit en argent, marchandises et esclaves.

Alors que Grammont et ses capitaines mettaient à sac les établissements du lac de Maracaïbo, les principaux belligérants de la guerre de Hollande s'étaient réunis à Nimègue, aux Pays-Bas. Depuis août 1678 s'y déroulaient des pourparlers de paix qui aboutirent à une série de traités dont le dernier fut signé en février de l'année suivante. À Utrecht, autre ville néerlandaise et l'une des sept Provinces-Unies des États Généraux des Pays-Bas, le premier ministre espagnol l'infant Juan d'Autriche avait dû, le 17 septembre 1678, se plier, au nom de son demi-frère le roi d'Espagne, aux rudes exigences de la France et accepter le dépeçage des Pays-Bas espagnols et la perte de la Franche-Comté. Comme toujours, cette paix franco-espagnole tarda à être appliquée dans les colonies américaines. L'Espagne déniait toujours à la France le droit de commercer directement avec ses colonies américaines, quoique cette dernière participât indirectement à la *Carrera de Indias*. D'ailleurs force était de constater que ce n'était pas tant les Espagnols qui profitaient des richesses de l'Amérique mais les autres puissances, notamment la France et l'Angleterre par le grand nombre de marchandises que

celles-ci portaient à Cadix et Séville. Seule concession sur la question américaine, l'Espagne reconnaissait la souveraineté de la France sur la petite île de la Tortue, mais pas sur les côtes de la partie occidentales d'Hispaniola que les sujets de celle-ci occupaient pourtant depuis plus de trente ans. Mais, nonobstant la paix avec l'Espagne et les Provinces-Unies, les flibustiers continueront leurs déprédations dans la mer des Antilles et aux côtes de l'Amérique espagnole.

Réguliers corsaires... ou forbans (1679-1682)

Pour la colonie française de Saint-Domingue, la fin de la guerre de Hollande ne signifiait pas nécessairement celle de la course anti-espagnole. Officiellement, les flibustiers poursuivent leurs activités au moins jusqu'en 1680, soit plus de deux ans après la fin du conflit. Par la suite, fort d'ordres spéciaux du ministre Colbert, le gouverneur de Saint-Domingue, le sieur de Pouancey, autorise leurs armements ; à défaut il les dissimule à ses supérieurs tant à Versailles qu'à la Martinique, où le gouverneur général des Isles d'Amérique, le comte de Blénac, comprend mal comment le roi peut encore donner son aval à ces pirateries qui troublent le commerce avec les Espagnols. À la Jamaïque, entre-temps, l'âge d'or des flibustiers tire à sa fin. Sous le gouvernement du comte de Carlisle, puis celui de son subordonné Sir Henry Morgan, ils sont ici encouragés, là pourchassés. Ainsi, avant même le retour de Sir Thomas Lynch comme gouverneur, lequel se montrera leur adversaire acharné, les flibustiers anglais exploreront de nouveaux terrains de chasse : les possessions espagnoles sur le littoral pacifique des Amériques. D'autres encore, aussi francs pirates que ceux-ci, se mettront à piller tout ce qui croise dans la mer des Antilles sans distinction de pavillon.

Le pillage des établissements espagnols du lac de Maracaïbo avait été la dernière entreprise des flibustiers à la fin de la guerre de Hollande. Au retour de cette expédition, vers Noël 1678, le sieur de Grammont, devenu le principal chef corsaire de Saint-Domingue, expédia au comte d'Estrées, le vice-amiral de France, une relation détaillée de toute l'affaire. D'Estrées, qui armait alors à Brest une nouvelle escadre pour patrouiller dans la mer des Antilles, avait été assez impressionné par la conduite du flibustier (vantée aussi par le gouverneur Pouancey) pour le proposer au fils du ministre Colbert, le marquis de Seigneley, comme officier dans la Marine royale. Mais Grammont n'avait que faire de tels honneurs, auxquels il ne fut d'ailleurs pas donné suite. Il informait aussi d'Estrées qu'il repartait en course vers les côtes de Cuba à destination desquelles il appareilla du Petit-Goâve à la fin d'avril 1679. Cette fois, il n'avait que deux ou trois bâtiments sous ses ordres et au plus 200 hommes. Il jeta d'abord son dévolu sur le bourg de Santa María de Puerto Principe, qu'il pillait. Puis il se rendit croiser devant La Havane, aux environs de laquelle il fit quelques descentes. Il s'y trouvait encore dans les derniers jours d'août au moment où d'Estrées lui-même mouillait dans la baie de Matanzas, à la côte nord de Cuba. Le gouverneur de l'île, Francisco Rodriguez de Ledesma, en profita pour se plaindre à l'amiral français des

récentes agressions de Grammont. En même temps, d'Estrées fut informé d'une action faite par deux autres flibustiers de Saint-Domingue qui pourrait se révéler plus profitable que bien des prises en mer ou à terre.

Alors que Grammont croisait aux côtes de Cuba, les capitaines français Blot et Bréha s'étaient joints devant La Havane. Ayant ensemble environ 120 hommes, ils gagnèrent les îles Bahamas, plus précisément les Mimbres, près du littoral oriental de la Floride. Là, vers le mois de juin, ils surprirent deux bâtiments espagnols affairés à repêcher l'argent et autres richesses du galion Nuestra Señora de las Maravillas qui y avait sombré une vingtaine d'années auparavant. Ces Espagnols, commandés par Martín de Melgar, en étaient à leur quatrième expédition en quatre ans sur cette épave. Au cours de l'affrontement avec les flibustiers, une trentaine d'Espagnols dont Melgar trouvèrent la mort. Blot et Bréha se rendirent maîtres des navires espagnols, puis, forçant les plongeurs indiens recrutés par le défunt Melgar en Floride à travailler pour eux, ils sortirent de l'épave 140 barres d'argent valant en tout 200 000 pièces de huit. Avec ce riche butin, ils rentrèrent au Petit-Goâve. La nouvelle de leur succès se répandit dans toutes les Antilles et attira les convoitises jusqu'en Nouvelle-Angleterre, car l'épave recelait encore des trésors : d'ailleurs dès l'année suivante Blot y retournera lui-même, avec la bénédiction de Pouancey.

De leur côté, les flibustiers anglais étaient tout aussi actifs que leurs collègues français. Croisant lui aussi aux côtes de Cuba, le capitaine Edmund Cooke capturait une barque chargée de cacao. En septembre 1679, John Coxon, Bartholomew Sharpe et quelques autres capitaines, depuis leur rendez-vous de l'île de Roatan, pillaient un navire et des entrepôts espagnols sur les côtes du golfe des Honduras, ce qui leur rapporta peu d'argent et d'or mais 500 sacs d'indigo et une grande quantité de cochenille. Ils conduisirent ces riches marchandises à la Jamaïque où transbordées sur de petits bâtiments marchands elles passèrent en toute légalité les douanes de Port-Royal. C'était là le prix à payer au gouverneur Carlisle pour sa protection. En effet, les flibustiers anglais qui négligeaient d'utiliser ce subterfuge, et qui aussi débauçaient des engagés et volaient des vivres sur les plantations côtières sans l'autorisation des propriétaires de celles-ci se voyaient donner infailliblement la chasse comme hors-la-loi par les deux vaisseaux du roi d'Angleterre dont disposait alors Carlisle. Tel fut le lot des capitaines Cornelius Essex et Richard Sawkins qui furent capturés. Mais leur associé Peter Harris, commandant alors l'un des plus forts vaisseaux corsaires de la mer des Antilles qu'il avait pris sur les Néerlandais, trouva le moyen de semer ses poursuivants dans les cayes du sud de Cuba. Pourtant ni Essex ni Sawkins ne demeurèrent longtemps captifs.

Succès des flibustiers et représailles espagnoles

Libéré, le capitaine Essex joignit à Port Morant (côte est de la Jamaïque) quatre autres flibustiers, dont Coxon, sous les ordres duquel ils appareillèrent en janvier 1680 pour une nouvelle entreprise contre les Espagnols. Ils étaient

munis de congés du gouverneur Carlisle pour aller couper du bois de teinture aux Honduras. Dans les faits, à la tête d'environ 150 hommes, ils allèrent attaquer Puerto Belo avec leurs vieilles commissions françaises délivrées par Pouancey. Renforcés par les capitaines français Jean Rose et Michel Andresson, ils en pillèrent les faubourgs en février. Ensuite ils se rendirent ensemble caréner leurs navires au Costa Rica, où se joignirent à eux Harris et Sawkins, qui s'était enfui de la prison peu sûre de Port-Royal. Tous ces flibustiers retournèrent alors vers Puerto Belo et vinrent mouiller dans l'archipel des San Blas. En avril 1680, à l'île d'Or les équipages anglais résolurent d'attaquer quelque place de l'isthme de Panama avec l'aide des Kunas, les Indiens du Darien hostiles aux Espagnols, lesquels avaient assistés quelques mois plus tôt Andresson et sa compagnie dans une expédition manquée contre la ville panaméenne de Chepo. Andresson, dissuadé par cet échec récent, et tous les Français refusèrent d'accompagner les Anglais. Ceux-ci, conduits par Coxon, Harris, Sawkins, Cooke et Sharpe, au nombre de 330, et assistés par les Kunas, s'emparèrent d'abord de la cité minière de Santa María où ils ne firent pas grand butin. Atteignant ensuite, en canots par les rivières, l'océan Pacifique (ou la mer du Sud comme on l'appelait à l'époque), une partie d'entre eux remporta une sanglante victoire contre une demi-douzaine de vaisseaux espagnols dans le golfe de Panama. Cependant la discorde se mit dans leurs rangs, et Coxon, avec une soixantaine d'hommes, retourna dès juin 1680 dans la mer des Antilles par le Panama. La plupart des autres, sous les ordres de Sawkins puis de Sharpe, devaient croiser le long des côtes sud-américaines, pillant quelques navires et villes, jusqu'à la fin de 1681 avant d'entreprendre le voyage de retour par le détroit de Magellan avec un butin respectable.

Quant à Grammont, après sa croisière cubaine, il avait croisé, d'ouest en est, le long des côtes de l'Amérique centrale. En mars 1680, il faisait une rapide escale à la Martinique, le temps d'y envoyer un mémoire sur les possessions espagnoles en Amérique adressé au comte d'Estrées qui en était à sa quatrième et dernière croisière aux Antilles. De là, il rentra brièvement à Saint-Domingue et, en mai, il revenait aux côtes du Venezuela où il avait donné rendez-vous à cinq autres capitaines dont les vétérans William Wright et Thomas Paine. En juillet suivant, avec moins de 200 hommes, dont seulement le quart se trouvèrent aptes à le suivre, Grammont s'emparait de La Guayra, le port de mer de Caracas. Il en demeura maître quelques jours seulement car l'arrivée de renforts sortis de Caracas le contraignirent à se rembarquer. Blessé à la gorge par une flèche lors de cette affaire, Grammont relâcha à l'île d'Avés puis rallia le Petit-Goâve où, le 14 août 1680, il perdit son vaisseau lors d'un ouragan qui dévasta la rade. Quelques jours après le retour de Grammont, le vice-amiral d'Estrées vint aussi mouiller au Petit-Goâve. À son bord, il portait le capitaine Champagne, prisonnier des Espagnols depuis douze ans, dont l'amiral venait d'obtenir la libération après s'être livré à une belle démonstration de force devant le grand port de Cartagena où le flibustier était détenu.

Les Espagnols n'étaient pourtant pas toujours aussi faibles et conciliants que leurs pertes aux mains des flibustiers pouvaient le laisser croire. Depuis longtemps, les bûcherons jamaïquains qui vivaient de la coupe du bois de teinture dans la baie de Campeche menaçaient la tranquillité des Espagnols du Yucatán. Deux ans auparavant, leur participation à la prise de San Francisco de Campeche avait montré l'urgence d'une intervention armée contre ces aventuriers anglais. Elle vint de la ville de Campeche même, d'où sortirent quelques corsaires qui, en mai 1680, firent descente à l'île de Triste, dans la lagune de Términos, principal rendez-vous des bûcherons. Ces Espagnols, sous le commandement de Felipe de La Barrera y Villegas, y firent prisonniers environ 200 Anglais et Français, tant marins, flibustiers que bûcherons, qu'ils déportèrent à Campeche, Vera Cruz et Mexico où ils furent mis aux travaux forcés.

En dépit de la fin des hostilités avec l'Angleterre et plus récemment avec la France, les Espagnols, notamment à Campêche et à Santiago de Cuba, armaient des corsaires, une version espagnole du flibustier français et du « privateer » anglais, qui servaient d'appui à l'Armada de Barlovento, qui assurait la garde des côtes espagnoles et la protection des convois. Ils montaient de longs bâtiments à rames à l'exemple des Indiens Caraïbes qu'ils gréaient de mâts et de voile, d'où le nom de pirogues que leur donnèrent les Français et les Anglais. Leur présence et leurs attaques, particulièrement aux côtes de Saint-Domingue, cautionnèrent les activités des flibustiers français, en dépit de l'interdiction royale (cette même année 1680) de continuer la course contre les Espagnols.

Pas d'autre choix que la flibuste

À l'annonce de la paix de Nimègue, plusieurs Français avaient abandonné la course pour devenir planteurs à Saint-Domingue. Les plus riches se lançaient maintenant dans l'exploitation de l'indigo et du sucre, cultures qui exigeaient une main-d'œuvre surtout noire et donc un investissement important. Les inégalités économiques faisaient leur apparition à la côte de Saint-Domingue : la société se divisait entre une petite classe de riches planteurs et une majorité de pauvres réduits à cultiver le tabac qui trouvait désormais un débouché difficile en métropole. En fait, le monopole du tabac, encore le seul produit d'exportation de Saint-Domingue grâce auquel un homme pouvait espérer faire quelque profit avait été affermé en 1674 par un groupe de particuliers dirigés par Jean Oudiette. Or, celui-ci avait non seulement obligé les habitants de Saint-Domingue à lui vendre à très bas prix leur tabac, mais il l'avait revendu si cher en métropole que sa consommation y avait diminué de moitié.

En mars 1680, le bruit avait couru au Cap Français, établissement de la côte nord de Saint-Domingue, que la Compagnie du Sénégal, déjà chargée d'approvisionner en esclaves toutes les Antilles françaises, avait succédé au groupe Oudiette. Usant d'une grande diplomatie, le gouverneur Pouancey parvint à rétablir l'ordre. De toute façon, un an plus tard, la Compagnie du

Sénégal, qui n'avait pu s'acquitter de son premier mandat, déclarait faillite. Mais le mal était fait. En mai 1681, dans une pétition adressée au ministre Colbert, les habitants aisés s'inquiétaient pourtant de voir les plus pauvres de leurs camarades être obligés de prendre parti avec les flibustiers pour survivre à la chute des cours du tabac.

Dans les faits, cependant, Louis XIV, son ministre Colbert et le fils de celui-ci le marquis de Seigneley tolérèrent les armements des flibustiers de Saint-Domingue. D'ailleurs les Espagnols, même s'ils avaient reconnu la souveraineté de la France sur la petite île de la Tortue, la lui refusait toujours sur la partie occidentale de l'île Hispaniola; ce que les négociations entre Pouancey et son homologue espagnol Francisco de Segura Sandoval, à l'été 1680, avaient une fois de plus démontré. Cette politique ne manqua pourtant pas d'étonner le gouverneur général des Antilles françaises et supérieur hiérarchique du gouverneur de Saint-Domingue, le comte de Blénac, et beaucoup d'autres personnages intéressés dans le commerce avec l'Espagne, plus particulièrement le marquis de Maintenon. En effet, celui-ci, en plus de sa nomination comme gouverneur de l'île de Marie-Galante à l'issue de la guerre de Hollande, venait d'obtenir le monopole du commerce français avec les colonies espagnoles en Amérique. À cette fin, il avait reçu le commandement d'une frégate du roi. Quoique commerciale, la mission de Maintenon en était aussi une militaire: il avait ordre de dresser les plans hydrographiques des ports espagnols qu'il visiterait et de faire appliquer l'interdiction royale frappant les armements en guerre des flibustiers de Saint-Domingue.

En février 1681, le gouverneur Pouancey avait délivré des commissions à plusieurs capitaines, justifiées par les attaques de Francisco Galan et autres corsaires espagnols contre des marchands et des pêcheurs français dans les cayes du Sud de Cuba l'année précédente. Ainsi les Bréha, Duchesne et quelques autres, avec une centaine d'hommes, gagnèrent les côtes cubaines. Selon ce qu'ils avaient concertés au Petit-Goâve avec leur collègue Blot en septembre précédent, ils devaient tous se joindre aux cayes de la Floride au printemps suivant pour aller attaquer San Agustin, la capitale de cette province espagnole. En effet, lors de sa seconde expédition (1680) sur l'épave de *La Maravillas*, Blot avait noué d'utiles relations avec les Anglais des îles New Providence et Eleuthera, dans les Bahamas, dont les compatriotes de la Caroline se proposèrent eux aussi pour participer à l'entreprise de Floride. D'ailleurs, les équipages de quatre petits bâtiments, soit environ 160 hommes, ayant pour chef Blot travaillaient alors sur l'épave.

Des chasseurs de flibustiers

À la Jamaïque, les autorités n'avaient pas du tout apprécié le passage à la mer du Sud de plusieurs des flibustiers relevant de cette colonie. En quittant l'île pour l'Angleterre, le gouverneur Carlisle les avaient tous déclarés hors-la-loi, faisant même donné la chasse à Coxon qui se présenta aux côtes de la Jamaïque. Morgan, lieutenant gouverneur dans l'île depuis cinq ans, assura alors l'intérim du gouvernement de la colonie. Officiellement, il lutta contre

les flibustiers, mais avec peut-être moins d'opiniâtreté que certains, lui le premier, ont voulu le faire croire. Néanmoins il envoya, en février 1681, plusieurs dizaines de soldats contre deux flibustiers néerlandais mouillant alors à Bull's Bay où ceux-ci étaient venus liquider en fraude une prise espagnole avec les habitants du lieu. Le principal des deux flibustiers étaient Jacob Evertsen, porteur d'une commission du gouverneur Pouancey et naguère associé du capitaine Wright. Son brigantin et la plupart de ses hommes furent capturés par les Jamaïquains, mais lui-même parvint à fuir à bord de la barque longue de son associé et compatriote surnommé Yankey. Ce succès enhardit Morgan à envoyer, quelques mois plus tard (en juillet), un vaisseau du roi contre un autre Néerlandais et fameux marin, Laurens De Graff, montant un grand navire de 30 canons, mais la proie se montra trop habile et sema son poursuivant dans les cayes du sud de Cuba.

Quant à Yankey, qui n'avait aucune commission, il se rendit à la côte sud de Saint-Domingue où se joignant à un flibustier anglais, il gagna l'archipel de San Blas, à la côte de Panama, où l'autre partie de la flotte corsaire française se trouvait. Cette escadre, réunie au complet en juin 1681, comptait une dizaine de bâtiments, portant à peine 500 hommes, dont les principaux chefs étaient Wright, Coxon, Rose, Jean Tristan et Archambaud. Leur dessein était d'attaquer la ville de Carthagène, à l'intérieur des terres, au Costa Rica. Mais ces flibustiers furent séparés par le mauvais temps en gagnant leur rendez-vous de l'île San Andrés, de sorte que seulement quelques uns seulement firent effectivement descente au Costa Rica, se contentant de piller quelques plantations sur le littoral, à Matina.

À la mi-août, croisant devant La Havane, le capitaine Bréha fut encore moins chanceux que ces flibustiers. Il tomba sur le marquis de Maintenon, l'ancien corsaire devenu chasseur de flibustiers, lequel confisqua sa commission. Mais à cause de celle-ci, le marquis se contenta de donner une barque à l'équipage de Bréha pour que celui-ci se retire au Petit-Goâve et relâcha le capitaine et sa petite frégate. Et après avoir montré ceux-ci aux Espagnols dans le port de La Havane, il les relâcha dans le canal de la Floride avec ordre à Bréha de rentrer à Saint-Domingue. Le marquis lui-même passa à la Martinique, et vers la fin de l'année entreprit une nouvelle croisière, cette fois vers le Venezuela. Dès janvier 1682, il y arrêtait un autre capitaine de Saint-Domingue surnommé « Cachemarée », qui vit aussi sa commission confisquée et reçut de même l'ordre de regagner le Petit-Goâve. Mais il ne se montra pas aussi sévère envers tous. En avril suivant, à l'île de Roques, Maintenon rencontra Wright (qui avait autrefois servi sous ses ordres) et Yankey, lesquels il n'inquiéta nullement ; bien au contraire car ils avaient quelque chose à vendre. En effet, Maintenon leur acheta une partie du sucre d'un excellent voilier espagnol que le second de ces capitaines montait depuis quelques mois.

Après cette rencontre, Wright et Yankey rompirent leur association qui durait depuis presque un an, période au cours de laquelle ils avaient croisé aux côtes du Panama, de Carthagène et de Caracas. La majorité des hommes du premier capitaine résolurent alors de gagner la colonie anglaise de Virginie.

Quant à Yankey, désireux de légaliser sa situation – car il n’avait toujours pas de commission, d’où son association avec Wright qui en avait une –, il se rendit à l’île à Vache. De là, en juillet, il parvint à obtenir une commission de Pouancey puis il repartit aux côtes de Carthagène où il fera une autre prise sur les Espagnols. Ce même mois, De Graff, autre capitaine néerlandais qui n’avait pas de commission et qui avait rejoint en début d’années quelques flibustiers français en garde parmi les cayes au sud de la Floride, se rendait maître d’un vaisseau espagnol richement chargé, prise qu’il mena aussi à l’île à Vache. Lui aussi, il obtint de Pouancey une commission en bonne et due forme en échange du dixième de son butin, comme le voulait la coutume.

Dans les colonies anglaises

Dans sa correspondance officielle, Pouancey dissimula la venue de Yankey et De Graff à Saint-Domingue. Il alla jusqu’à écrire au marquis de Seigneley que, depuis son retour en début d’année, aucun flibustier n’était revenu dans la colonie ! Par contre, il constatait un fait avéré : plusieurs capitaines s’étaient retirés dans des colonies étrangères depuis quelques mois. D’abord, il s’agissait d’Anglais tels que Wright et un nommé John Williams qui gagnèrent la Virginie. De plus, le même Wright, Evertsen et Yankey avaient tenté de liquider leurs prises en fraude chez les Néerlandais à Curaçao. Des Français tels que Blot, Bréha et Duchesne s’étaient rendus dans les colonies anglaises des Bahamas et de la Caroline, plus proche de leurs terrains de chasse, les eaux floridiennes et cubaines, que Saint-Domingue. Il y avait plus inquiétant : à cause de la présence de l’épave de *La Maravillas*, le gouverneur des Bahamas, Robert Clarke, délivrait même des commissions par représailles pour prendre sur les Espagnols, dont bénéficia Coxon lassé de servir les Français. La colonie danoise de l’île de Saint-Thomas servait aussi de refuge. Là-bas, en février 1682, s’était retirée une dizaine d’hommes ayant appartenu à la compagnie du capitaine Sharpe lequel venait d’arriver de la mer du Sud par le détroit de Magellan et s’était embarqué pour l’Angleterre. Cinq de ces anciens compagnons de Sharpe rallièrent, en avril, la Jamaïque, où Morgan les fit juger pour piraterie. Mais le règne de l’ancien amiral flibustier à la tête de la colonie achevait.

Dès mai 1682 arrivait d’Angleterre, avec cette fois le titre de gouverneur général, Sir Thomas Lynch. Morgan dut alors résigner ses fonctions de lieutenant gouverneur, et sera bientôt la cible des attaques de son successeur qui en viendra finalement à bout. Sous la nouvelle administration, la Jamaïque développera considérablement son commerce, surtout la traite des Noirs avec les Espagnols au détriment des planteurs et des anciens flibustiers jamaïquains. Lynch et d’autres étaient en effet les membres les plus en vue d’un groupe de marchands jamaïquains et londoniens, qui, avec la Royal African Company, entretenaient de grands espoirs de profits dans la traite négrière, qui devait procurer l’or et l’argent espagnol à moins de frais que par l’intermédiaire des entreprises des flibustiers. En cela, ils s’opposaient à ces derniers, de même qu’aux planteurs, conduits par des hommes comme Morgan

et Byndloss, que la Royal African Company négligea d'approvisionner en esclaves, préférant de loin le lucratif marché espagnol. D'ailleurs en 1682, le roi d'Espagne autorisa ses gouverneurs à La Havane, Puerto Belo et Cartagena à envoyer des navires à la Jamaïque pour y acheter des esclaves. Le principal pourvoyeur pour les colonies espagnoles en était alors les Néerlandais de l'île de Curaçao. L'Asiento, cette licence délivrée par la couronne espagnole accordant le monopole de la traite négrière avec ses colonies, était certes en possession de deux marchands génois fixés à Séville. Mais ces derniers étaient financés par les frères Coymans, prospères négociants hollandais, qui devaient, trois ans plus tard, obtenir l'Asiento pour eux-mêmes. Les agents de l'Asiento menaient leurs affaires avec les Anglais de la Jamaïque de deux manières. Parfois, ils envoyaient de l'argent à Port-Royal et achetaient les esclaves directement aux marchands locaux. Plus souvent, ils promettaient de payer les Noirs sur réception dans un port espagnol. Cette seconde méthode permettait aux marchands anglais de vendre leurs esclaves 25% plus chers qu'ils ne l'auraient fait à la Jamaïque. La différence de prix s'expliquait par les risques de non paiement par les commis de l'Asiento et aussi ceux encourus en mer par les armateurs jamaïquains. En effet, plusieurs flibustiers de Saint-Domingue sautèrent sur l'occasion pour s'en prendre aux bâtiments marchands sortant tant de la Jamaïque que de Curaçao à destination des colonies espagnoles. Considérant que ce que transportaient ces Anglais et ces Néerlandais, que ce fût esclaves à l'aller ou argent au retour, appartenait en fait aux Espagnols, ils ne s'en privèrent pas. À la fin de l'année 1682, le gouverneur Lynch s'inquiétait du grand nombre d'attaques de flibustiers contre les bâtiments de commerce qui faisaient la navette entre la Jamaïque et les colonies espagnoles.

Lynch avait pourtant regagné à la Jamaïque (pour peu de temps il est vrai) les flibustiers Coxon et Paine : il espérait aussi s'attacher les services de quelques autres encore, notamment de Yankey et De Graff, dont les Français de Saint-Domingue lui disputait les services. Avec les autres, il employa la manière forte. En décembre 1682, il confia à Coxon, Paine et trois autres capitaines la mission de donner la chasse aux pirates, surtout à ceux montant *La Trompeuse*. Cette dernière, un vaisseau du roi de France affrété par des marchands français, avait été détournée à Cayenne par son capitaine, un protestant. Sous prétexte de persécutions commises en France contre ses coreligionnaires par les catholiques, ce huguenot avait demandé asile à la Jamaïque, ce que lui avaient accordé Morgan et le Conseil de la colonie en janvier 1682. *La Trompeuse* fut ensuite réarmée par deux marchands jamaïquains pour charger du bois de teinture aux Honduras avant de gagner Hambourg où le vaisseau devait être remis au représentant de la France. Mais, une fois aux Honduras, *La Trompeuse* fut capturée par une barque commandée par Grenezé, un flibustier anglo-normand servant les Français de Saint-Domingue. Depuis, celui-ci était devenu l'homme à abattre.

La Trompeuse manquant de vivres et ayant besoin d'être carénée, Grenezé alla à la côte sud de Saint-Domingue, espérant gagner l'île à Vache,

dont le commandant, le sieur de Beauregard, et les habitants, étaient notoirement connus pour donner asile à ses semblables. Entre-temps, au Petit-Goâve même, une nouvelle expédition se préparait. Cette fois, elle était commandée par De Graff, montant sa dernière prise espagnole et ayant donné l'autre à son compatriote Andresson. En tout, les deux chefs néerlandais avaient quelque 300 hommes sous leurs ordres à bord de leurs deux vaisseaux et dans une barque longue. D'autres devaient se joindre à eux, notamment Tristan qui vit toutefois son bâtiment volé par quelques Anglais qu'il avait embarqués à l'île à Vache. En novembre 1682, De Graff et Andresson appareillèrent à destination de l'île de Roatan, dans le golfe des Honduras, lieu de leur rendez-vous. Un autre aventurier, lui aussi d'origine néerlandaise, allait bientôt les y rejoindre : dans les premiers jours de 1683, quelques semaines après le départ de la flottille de De Graff, un autre marin néerlandais, nommé Van Hoorn, se présentera au Petit-Goâve, où Pouancey l'autorisera à embarquer 300 hommes, avec comme lieutenant Grammont, inactif comme chef flibustier depuis plus de deux ans. Ensemble ces capitaines et quelques autres réaliseront la plus impressionnante entreprise jamais exécutée par les flibustiers de Saint-Domingue, laquelle se verra cautionnée par une nouvelle guerre en Europe.

De grandes entreprises (1683-1684)

En l'espace de sept ans, le nombre des flibustiers relevant de Saint-Domingue a doublé, voire triplé, passant de 1000 à environ 3000 hommes. Vers le milieu de la décennie 1680, ils sont au sommet de leur puissance : dans la mer des Antilles, ils font trembler les Espagnols et inquiètent les Anglais et les Néerlandais. Ils s'associent maintenant très souvent en bande de plusieurs centaines, étant parfois même plus d'un millier, pour s'attaquer aux places fortes de l'Amérique espagnole, et non des moindres. L'arrivée d'un nouveau gouverneur à Saint-Domingue ne réussira pourtant pas à conserver cette force armée pour la défense de la colonie ni pour l'exécution des projets de conquête de Louis XIV.

En janvier 1683 s'était présenté au Petit-Goâve (côte ouest de Saint-Domingue) un négrier de 40 canons. Son capitaine, Nicolas Van Hoorn avait liquidé une partie de sa cargaison humaine dans la colonie française de Cayenne (dont le gouverneur était l'un de ses commanditaires) et avait espéré trouver preneur pour le reste chez les Espagnols à Santo Domingo. Mais le président Francisco de Segura Sandoval lui avait confisqué ses Noirs : juste punition pour les vols commis par le marin d'origine zélandaise lors d'une précédente escale à Cadix. Résolu de se venger, Van Hoorn avait gagné la partie française de l'île Hispaniola, où le gouverneur Pouancey l'accueillit à bras ouvert. Celui-ci lui donna une commission pour garder les côtes de Saint-Domingue et (à dessein de calmer son homologue anglais de la Jamaïque) pour capturer les forbans montant *La Trompeuse*. Environ 300 flibustiers désœuvrés s'embarquèrent sur *Le Saint-Nicolas*, le navire de Van Hoorn, lequel se vit donner comme lieutenant le sieur de Grammont, le principal chef corsaire de la colonie.

Le mois suivant son arrivée, Van Hoorn appareilla du Petit-Goâve pour remplir sa mission. Mais Sir Thomas Lynch, le gouverneur de la Jamaïque, n'était pas dupe des véritables intentions du corsaire, qui vint croiser à la côte sud de la Grande Antille anglaise. Il savait bien où se trouvait *La Trompeuse* : vers l'île à Vache où les flibustiers qui la montaient avaient évité quelques semaines plus tôt d'être pris par le HMS Guernsey. Quittant la Jamaïque, Van Hoorn ne prit d'ailleurs pas cette route. Quelques jours plus tard, Lynch obtenait confirmation de ses soupçons : John Coxon, envoyé pour chasser les forbans et qui venait de croiser Van Hoorn, avait reçu de ce dernier une invitation pour se joindre à lui (ce que l'Anglais avait décliné) dans une grande entreprise contre les Espagnols... du port de la Vera Cruz. Pour ce faire, Van Hoorn et Grammont voulaient joindre plus de 400 hommes commandés par Laurens De Graff et Michel Andresson qui mouillaient alors à l'île de Roatan à dessein de s'emparer de la hourque des Honduras, un grand vaisseau espagnol venant y négocier à chaque année. À l'insu de ces deux capitaines, ils prirent la hourque et sa patache au fond du golfe des Honduras, qu'ils menèrent à Roatan. Van Hoorn y trouva De Graff, avec quatre bâtiments, furieux d'avoir été ainsi devancé. Mais, une fois tous réunis, ils s'entendirent pour s'attaquer à la Vera Cruz, le débouché de Mexico sur la mer des Caraïbes, et par extension, sur l'Europe, là où la flotte de la Nouvelle-Espagne, venait chercher, assez irrégulièrement, les richesses produites au Mexique ainsi qu'aux Philippines pour les conduire en Europe. Des prisonniers espagnols s'étaient engagés à y conduire les flibustiers. Mais ceux-ci pouvaient aussi compter sur des aventuriers anglais et français (capturés en 1680 dans la baie de Campeche) qui avaient été prisonniers des Espagnols dans cette place et qui s'en étaient échappés.

En avril, 1200 flibustiers quittèrent le golfe des Honduras, à bord d'une douzaine de bâtiments, avec Van Hoorn et De Graff comme commandants en chef. Contournant vers l'ouest la péninsule du Yucatán, leur flotte vint mouiller à la caye du Sacrifice, au sud-est de la Vera Cruz. Informés que les habitants de la ville attendaient l'arrivée de deux vaisseaux vénézuéliens chargés de cacao, ils s'embarquèrent près de 800 sur deux de leurs meilleurs voiliers et allèrent croiser au large de la Vera Cruz, défendue par la petite île fortifiée de San Juan de Ulúa. Leur stratagème dupa le gouverneur Luis de Córdoba. Ils purent ainsi débarquer sans opposition au nord de la ville, qu'ils investirent, dès le lendemain, 18 mai, au lever du jour. Ayant à leur tête Van Hoorn, Grammont, De Graff et Andresson, les flibustiers s'en rendirent facilement les maîtres vers le midi du même jour.

Les flibustiers demeurèrent moins d'une semaine à la Vera Cruz. Puis, avec près d'un millier d'esclaves ou de personnes assimilées comme telles ainsi que quelques dizaines de notables, dont le gouverneur Córdoba, retenus prisonniers pour s'assurer de la livraison de la rançon de la ville, ils embarquèrent leur butin et gagnèrent leur mouillage de la caye du Sacrifice. La crainte de voir apparaître par terre une force armée envoyée de Mexico par le vice-roi avait certes précipité leur départ. Mais ce fut l'apparition de la flotte

de la Nouvelle-Espagne qui les détermina à partir. Mais, dans leur hâte à quitter la Vera Cruz, ils avaient négligé de se ravitailler en eau et en vivres. Or, leur flotte comptait alors un peu plus de 2500 personnes, prisonniers et esclaves compris, beaucoup trop de bouches à nourrir. Là-dessus, une querelle survint entre De Graff et Van Hoorn, laquelle se régla par un duel où le second fut blessé à la main. Après cet incident, les flibustiers partagèrent leur butin, l'un des plus riches de cette seconde moitié du XVII^e siècle. La part individuelle se serait élevée à plus de 200 £, environ 800 à 1000 pièces de huit, de quoi permettre à un homme seul d'armer à Port-Royal un vaisseau de moyen tonnage. À lui seul, Van Hoorn aurait reçu trente de ces parts. Mais il ne vivra pas assez longtemps pour profiter de cette fortune estimée à plus de six millions de livres.

Fin mai, des vaisseaux de la flotte de la Nouvelle-Espagne furent signalés au large. Deux jours plus tard, la rançon de la Vera Cruz était livrée sur la caye du Sacrifice où furent abandonnés les prisonniers. Peu de temps après, la flotte espagnole réapparut, mais ses vaisseaux allèrent se ranger à l'abri des canons du fort de l'île d'Ulúa. De Graff et la plupart des autres capitaines appareillèrent à destination de la caye Meres, à la côte nord-est du Yucatán, rendez-vous de la flotte. De là, ils gagnèrent les cayes du Sud de Cuba puis la Jamaïque où certains d'entre eux se ravitaillèrent. Les capitaines demeurés au Yucatán furent moins chanceux. Tristan perdit sa patache espagnole aux mains de l'Armada de Barlovento, mais ses hommes et lui parvinrent à rallier la Jamaïque. Un autre capitaine fit naufrage aux Bahamas en route pour la Virginie. Van Hoorn lui-même, dont la blessure infligée par De Graff s'était infectée, était mort en juin. Grammont qui hérita le commandement du navire du défunt, mena celui-ci dans les cayes de la Floride, puis en Caroline où il relâcha en compagnie d'un autre capitaine. Aux habitants de cette colonie anglaise, il vendit plusieurs esclaves pris à la Vera Cruz, et il ne revint à Saint-Domingue qu'à la toute fin de l'année. Ce n'était pas les premiers flibustiers qui avaient l'occasion de traiter avec les Anglais de Caroline, de même qu'avec ceux de la colonie sœur des Bahamas.

Aux confins de l'empire espagnol et vers la mer du Sud

Pendant que s'organisait aux Honduras l'expédition de la Vera Cruz, deux petites flottes franco-anglaises s'attaquaient à des places espagnoles de moindre envergure. Ce fut d'abord le capitaine Duchesne et quelques autres qui s'emparèrent du petit port de Tampico en mars 1683. Selon toute vraisemblance, ces flibustiers s'étaient trouvés dans les Bahamas vers la fin de l'année précédente et auraient dû prendre part à la descente qui, sous les ordres des vétérans flibustiers Bréha et Thomas Paine, eut lieu le mois suivant contre San Agustín, la capitale de la Floride. En effet, à la fin de l'année précédente, plusieurs aventuriers attirés par les trésors de l'épave du galion *La Maravillas*, s'étaient donné rendez-vous dans les Bahamas pour attaquer San Agustín, se servant de la colonie anglaise de l'île New Providence comme base d'opération et de celle de la Caroline pour le ravitaillement en vivres et

en hommes. Mais, ayant été découverts par les Espagnols qui leur opposèrent une farouche résistance, Bréha et Paine durent renoncer à attaquer la place et se rembarquèrent. Certains des capitaines de cette flotte allèrent ensuite piller quelques missions espagnoles entre la Floride et la Caroline puis une partie retourna aux Bahamas avant de se disperser : Paine se retira au Rhode Island, un nommé Markham en Caroline et Bréha, chassé de l'épave de *La Maravillas* par des Anglais, rentra bredouille à Saint-Domingue. Le prétexte de cette pêche sur l'épave servit aussi à une autre bande d'aventuriers anglais quelques mois plus tard pour entreprendre sur les Espagnols. Sortis eux aussi de New Providence, ils rééditèrent l'exploit de Duchesne un an plus tard, en se rendant maîtres de Tampico en avril 1684. Ils eurent toutefois beaucoup moins de chance, étant tous pris par des garde-côtes espagnols, qui en menèrent une centaine prisonniers à la Vera Cruz.

À l'exemple de New Providence dans les Bahamas, la colonie danoise de Saint-Thomas, l'une des îles Vierges, devint elle aussi pour un temps un repaire de flibustiers, et non des moindres. En 1683, les premiers à y faire relâche furent une partie des forbans de *La Trompeuse*, lesquels au nombre d'une centaine commandés par un capitaine surnommé Hamelin, avaient réarmé leur navire depuis l'île à Vache en début d'année avant d'aller faire une fructueuse course aux côtes occidentales de l'Afrique aux dépens des Anglais et des Néerlandais. Le gouverneur de Saint-Thomas, Adolf Esmitt, lui-même ancien corsaire, les accueillit à bras ouvert, attirant sur lui les foudres de son voisin, le gouverneur général des Leeward Islands, Sir William Stapleton. Celui-ci, après plusieurs mises en garde, envoya le HMS Francis à Saint-Thomas où, en juillet, ce navire de guerre anglais coulait par le fond *La Trompeuse* qui mouillait alors dans le principal port de l'île. Cela n'empêcha pas le capitaine Hamelin de se remonter d'un nouveau bâtiment, avec l'assistance d'Esmitt, et de vouloir tenter sa chance en mer du Sud. Mais n'ayant pu franchir le détroit de Magellan, Hamelin dut se contenter de quelques prises portugaises aux côtes du Brésil avant de revenir (après janvier 1684) à Saint-Thomas. D'autres capitaines – des Anglais – fréquentèrent aussi l'île en 1683 : George Bond, John Eaton et John Cook. Ces deux derniers réussirent là où Hamelin avait échoué : ils franchirent le détroit de Magellan et passèrent dans le Pacifique pour aller y piller les colonies espagnoles depuis le Chili jusqu'en Californie. Bientôt d'autres suivront cet exemple et passeront par là ou ailleurs pour entrer dans cette fameuse mer du Sud, loin du regard des autorités coloniales tant anglaises que françaises.

D'autres entreprises

Fin août 1683, le retour à Saint-Domingue de De Graff et de quatre autres capitaines impliqués dans la prise de la Vera Cruz provoqua de nouveaux désordres dans la colonie. Durant leur absence, le gouverneur Pouancey était mort. Le lieutenant de roi Franquesney qui assurait alors l'intérim du gouvernement voulut sévir contre ces flibustiers, furieux que ceux-ci aient liquidé le meilleur du butin de la Vera Cruz en fraude à la Jamaïque. Sur ce, 120 flibus-

tiers se présentèrent à son habitation à dessein de le tuer. Mais Franquesney fut, en quelque sorte, contraint de composer avec eux et il les autorisa à armer de nouveau. En effet, des corsaires espagnols, dont le plus notoire était Juan Corso, avaient durant l'absence des flibustiers attaquer des plantations à Saint-Domingue et capturé trois barques. Ainsi, en novembre 1683, huit capitaines reçurent des commissions pour attaquer Santiago de Cuba, l'un des ports d'armement des corsaires espagnols avec Campeche. De Graff devait commander cette flotte, forte d'un millier d'hommes. Cependant ce fut le major Beauregard, l'ancien commandant de l'île à Vache qui avait donné refuge aux hommes de *La Trompeuse* et à d'autres pirates, qui fut choisi comme général de l'expédition. Mais, à peine sorti du Petit-Goâve, Beauregard commit l'erreur de punir l'un des hommes de la flotte. Cette action sema la discorde parmi les équipages, et le dessein contre Santiago fut abandonné. Alors, De Graff et la majeure partie de ses capitaines levèrent l'ancre à destination de la côte de Carthagène. Le lieutenant Franquesney répliqua en les déclarant tous hors-la-loi.

Informé de la présence de la flottille De Graff composée de sept bâtiments, le gouverneur de Cartagena, Juan de Pando Estrada, envoya contre eux, dans les derniers jours de l'année, trois excellents vaisseaux armés en guerre. Mais, après un rude combat, le 23 décembre, De Graff et ses associés se rendirent maîtres de ces trois navires qu'ils échangèrent ensuite contre les leurs. La prise n'était guère riche mais elle fournit aux flibustiers deux puissants bâtiments que montèrent désormais De Graff et Andresson. Dès le mois suivant, ils trouvèrent à se ravitailler auprès d'une flottille anglaise, escortée par le HMS Ruby, laquelle depuis la Jamaïque allait vendre des esclaves... à Cartagena. Pour éviter des problèmes avec les flibustiers, les négriers troquèrent des vivres avec eux. Enfin, De Graff, suivi de la plupart de ses capitaines, appareilla pour le golfe des Honduras où il avait dessein, comme l'année précédente, de s'emparer de la hourque, mais il n'y réussit pas plus que la première fois. Et, depuis son rendez-vous de Roatan, il leva l'ancre pour la côte sud de Cuba, où en avril il s'emparait d'un petit vaisseau espagnol. Laissant les deux tiers de son équipage à bord de son navire *Le Neptune* avec ordre de croiser devant La Havane en compagnie de son associé Andresson, il s'embarqua avec le reste sur sa prise et, étant lui-même malade, il se retira à Saint-Domingue.

Un mois, après cette séparation, Andresson et Brouage (commandant provisoirement *Le Neptune*) s'emparaient devant La Havane de deux vaisseaux de la Westindische Compagnie. La prise était riche puisque les Espagnols s'étaient servis de ces deux bâtiments néerlandais pour faire passer 100 000 pièces de huit en Europe. Outre cela, ces derniers portaient un ecclésiastique espagnol dont les flibustiers espéraient tirer une belle rançon. De son côté, le capitaine Yankey, un autre associé De Graff qui était demeuré à Roatan, pillait quelque place forte le long des côtes du Honduras. Il y fut brièvement rejoint par les capitaines Coxon et Sharpe, tous deux porteurs de commissions (le premier du gouverneur de la Jamaïque et le second de celui

de Nevis) pour donner la chasse aux pirates, mais qui jugèrent plus profitable de s'en prendre aux Espagnols.

Entre-temps, à Saint-Domingue, au début de mars 1684, une nouvelle expédition avait été organisée. Environ 300 hommes prirent place à bord de cinq petits bâtiments pour aller sur l'Orénoque. Cette entreprise fut montée sur la foi d'informations voulant que de fabuleuses richesses extraites de l'arrière-pays transitaient par Santo Tomé, le principal bourg de la rivière. Quoique Grammont était alors de retour à Saint-Domingue (via la Caroline), et ce depuis plusieurs semaines déjà, il ne s'engagea pas dans cette entreprise. Le commandement en chef en échut à un autre, Jean Bernanos. Apparemment, Franquesney refusa de fournir des commissions à Bernanos et à ses capitaines, et ce en dépit de la reprise des hostilités en Europe entre la France et l'Espagne à la fin de l'année précédente, guerre qui avait en quelque sorte justifiée la prise de la Vera Cruz. Peu importait, Bernanos et ses associés, dont deux portaient des commissions que Franquesney avait délivrées en novembre précédent pour suivre De Graff, allèrent à l'île française de Sainte-Croix, dont le commandant, sans l'autorisation du gouverneur général des Isles d'Amérique, leur en donna tant pour prendre sur les Espagnols que sur les Néerlandais. Parvenus aux côtes du Venezuela oriental, Bernanos et ses associés s'allièrent à des Indiens Caraïbes et remontèrent l'Orénoque, s'emparant ensuite assez facilement de Santo Tomé (fin mai), où ils ne firent pas grand butin. Enfin, pendant plusieurs semaines, ils demeurèrent en garde devant l'île de Trinidad où ils débarquèrent la plupart de leurs prisonniers.

Un nouveau gouverneur pour Saint-Domingue

En septembre 1683, le sieur de Cussy avait été nommé gouverneur de Saint-Domingue où il avait passé la majeure partie de sa vie. Il en connaissait bien les flibustiers pour les avoir commandés lors de la guerre précédente. Et, à ce titre, il fut consulté sur un projet de conquête aux dépens des Espagnols proposé au ministre Colbert à la suite de l'arrivée en France d'un créole espagnol, Diego de Peñalosa, qui avait été gouverneur de la province du Nouveau-Mexique. En effet, le renégat Peñalosa avait intrigué auprès de personnages fort influents dans les affaires coloniales pour faire au nom du roi la conquête de la Nouvelle-Biscaye, province du nord du Mexique réputée pour ses mines d'argent. Pour y parvenir, il demandait le concours d'un millier de flibustiers de Saint-Domingue, avec comme chef Grammont, qui devait être son lieutenant dans le gouvernement des territoires conquis. Mais c'était sans compter Cavelier de La Salle, ce Rouennais émigré au Canada, qui venait d'achever l'exploration du Mississippi jusqu'à son embouchure, effectuant à pied et en canots le voyage aller-retour de Québec jusqu'à la baie du Saint-Esprit. Il était repassé en France pour y chercher des fonds et solliciter l'appui royal. Il se trouva donc associé au projet Peñalosa. Il en résulta une seconde proposition pour s'emparer de la Nouvelle-Biscaye. Elle consistait à ériger un fort à l'embouchure du Mississippi sous le commandement de La Salle, lequel, avec quelques centaines d'hommes levés en France et plusieurs milliers d'Indiens

de l'endroit, se lancerait ensuite à la conquête de la province espagnole. Ce poste du Mississippi servirait en outre de station à une escadre de la Marine royale qui pourrait ainsi contrôler la route des flottes aux trésors espagnols. Le projet La Salle devait finalement l'emporter sur Peñalosa.

Lorsqu'en avril 1684, Cussy, en provenance de La Rochelle, débarqua au Petit-Goâve, il avait en main un ordre assez vague concernant cette affaire de la Nouvelle-Biscaye : rassembler tous les flibustiers pour la fin de l'année. Mais, à son arrivée, il trouva les habitants du Petit-Goâve et de tous les autres quartiers de la partie ouest de la Côte au bord de la révolte : tous blâmaient l'administration de Franquesney. Comme les plus notables des planteurs des différents quartiers comptaient parmi les mécontents, Cussy jugea préférable de ne pas sévir et tout rentra tranquillement dans l'ordre.

Après un bref séjour dans la partie nord de Saint-Domingue et à l'île de la Tortue, Cussy revint, au début de juillet, au Petit-Goâve où il avait trouvé à son arrivée Grammont et deux autres capitaines. Cette fois, il autorisa ces trois corsaires ainsi que deux autres récemment rentrés à sortir pour ramener tous les flibustiers, les autorisant même à exécuter auparavant tous ensemble un dessein cher à Grammont : la prise de la ville de Caracas, au Venezuela. Grammont espérait joindre dans ces parages les quelques centaines de flibustiers qui étaient partis pour l'Orénoque sous les ordres de Bernanos. Mais d'abord, avec les cinq navires à sa disposition et quelque 600 hommes, il irait vers Cuba pour engager dans cette entreprise Andresson et Brouage que De Graff avaient laissé devant La Havane et qui avaient entre eux plus de 400 hommes. Une fois Caracas prise et tous les flibustiers de retour à Saint-Domingue, Cussy pensait aller à leur tête contre Santo Domingo et se rendre ainsi maître de toute l'île Hispaniola. Toutefois, le gouverneur se priva du concours de trois flibustiers anglais qui vinrent durant l'armement de la flotte de Grammont lui demander des commissions, histoire de maintenir de bonnes relations avec le gouverneur de la Jamaïque. N'empêche qu'une fois en mer, dans les premiers jours de juillet, Grammont promit à l'un de ces Anglais éconduits, Joseph Bannister, de lui obtenir une commission s'il se joignait à lui.

Peu de temps avant le départ de la flotte de Grammont, le capitaine De Graff s'était aussi présenté au Petit-Goâve avec sa prise faite au sud de Cuba. Cussy savait fort bien que le flibustier néerlandais avait reçu des offres de service du gouverneur de la Jamaïque et, pour le conserver à Saint-Domingue, il l'accueillit avec tous les honneurs. Dans l'intervalle, le gouverneur reçut la nouvelle que MM. de Saint-Laurent et Bégon, respectivement gouverneur général par intérim et intendant des Isles d'Amérique, étaient arrivés au Cap Français en provenance de la Martinique. Ces deux officiers, les plus hauts en autorité des Antilles françaises, venaient inspecter la colonie et déterminer s'il était possible d'utiliser les flibustiers dans l'entreprise de la Nouvelle-Biscaye et, une fois cette province espagnole conquise, de s'en servir pour la peupler. Dans leur rapport final, ils recommanderont d'abandonner cette solution et se montreront assez favorables aux flibustiers, trop au goût du marquis de

Seigneley, qui avait succédé à son père le ministre Colbert comme responsable des affaires coloniales.

Pendant que Cussy et ces deux officiers royaux inspectaient le nord de la colonie, les quelques bâtiments mis par le roi à la disposition de La Salle pour son expédition du Mississippi, faisaient escale au Petit-Goâve (début octobre), preuve s'il en fallait que le projet de la Nouvelle-Biscaye version Peñalosa avait été abandonné. La Salle aurait d'abord dû toucher au Port de Paix. Mais le commandant naval de l'expédition, le sieur de Beaujeu, avec lequel l'explorateur entretenait de mauvaises relations depuis leur départ de La Rochelle, avait profité de la maladie de La Salle pour changer leur destination. Au Petit-Goâve, Beaujeu interrogea plusieurs flibustiers concernant la fameuse « rivière » de La Salle. Le capitaine Lesage, rentré depuis peu d'une croisière à la côte de Caracas, lui fournit ainsi quelques vagues indications. Le capitaine Duchesne, quant à lui, fit cadeau à Beaujeu d'un routier espagnol du golfe du Mexique. Arrivés au Petit-Goâve en provenance du Port de Paix, Cussy, son adjoint Franquesney, Bégon et Saint-Laurent assistèrent La Salle du mieux qu'il purent. Mais l'explorateur refusa l'aide que l'on lui offrait, notamment une barque de faible tirant d'eau que des flibustiers avaient prise sur les Espagnols.

Les déboires de Grammont et de ses capitaines

En quittant le Petit-Goâve (début juillet), Grammont détacha sa recrue anglaise Bannister pour aller pêcher la tortue parmi les cayes du sud de Cuba, mais, dès le mois suivant, le flibustier anglais y était pris par le HMS Ruby et, à la grande joie du gouverneur Lynch, conduit prisonnier avec son navire à la Jamaïque pour y subir son procès pour piraterie. De son côté, le chef français poursuivit sa route vers La Havane où il fit savoir aux capitaines Andresson et Brouage qu'il les attendrait à l'île Tortuga, aux côtes du Venezuela, son rendez-vous en prévision de l'entreprise de Caracas. À cette nouvelle, son navire ayant grand besoin d'être radoubé, Andresson se prépara à mettre cap au nord, à destination de la Nouvelle-Angleterre.

Avec cette flotte, Grammont passa deux mois en garde loin à l'ouest de La Havane, sur la côte nord de Cuba. Cela ne lui valut rien de bon : il y perdit son plus petit bâtiment, qui fut échoué à la côte et dont l'équipage fut dispersé à bord des vaisseaux des capitaines Bréha et Tocard, qui vinrent les y chercher. Pourquoi cette attente ? Grammont n'était pas sans savoir que six bâtiments anglais, sous le commandement de Thomas Handley, étaient partis en mai précédent de New Providence avec commission du gouverneur des Bahamas pour prendre sur les Espagnols par représailles à une attaque de ceux de Cuba contre leur colonie. En effet, Grammont retrouva ces flibustiers anglais aux côtes de la Floride en septembre. Son but était évident : cette jonction lui assurait du renfort pour son dessein contre Caracas. Mais il fut apparemment convenu qu'avant de gagner le Venezuela, les deux flottes réunies iraient attaquer San Agustín, la capitale de la Floride. Malheureusement une tempête sépara la flotte franco-anglaise en deux. Ainsi, au lieu d'une dizaine

de navires, seulement la moitié, se présenta devant San Augustín, et le projet dû être abandonné. Grammont suivit l'un de ses capitaines, Jacob Evertsen, vers la province de Guale, au nord de la Floride et après avoir pillé quelques missions espagnoles les deux associés allèrent relâcher en Caroline.

Probablement séparés de leur chef lors de la tempête, Bréha et Tocard gagnèrent la côte sud de Cuba, où le premier dut piller (en novembre) quelques barques jamaïquaines qui y pêchaient la tortue, tant son équipage souffrait de la faim. Mais à l'arrivée d'un petit bâtiment de guerre anglais venant de la Jamaïque, Bréha jugea préférable de mettre à la voile et, en route pour Saint-Domingue, il tomba sur un vaisseau espagnol chargé de vins et autres marchandises européennes qu'il portait à La Havane : le flibustier français s'en empara après un rude combat. Enfin, dans les premiers jours de décembre, Bréha rentra avec cette prise au Petit-Goâve, suivi ou précédé de peu par son camarade Tocard.

Entre-temps, Cussy s'inquiétant comme bien d'autres de ne pas avoir de nouvelles de la flotte de Grammont, avait décidé d'envoyer le capitaine De Graff vers le Venezuela. Durant son long séjour à Saint-Domingue, celui-ci, avec sa prise, avait été utilisé par le gouverneur comme garde-côte. Quelques jours avant son départ, il avait d'ailleurs ramené au Petit-Goâve son compatriote Yankey qui revenait à Saint-Domingue avec une barque anglaise capturée à la côte de Carthagène sous quelque prétexte. Une fois cette prise adjudgée à Yankey par Cussy, De Graff appareilla vers la côte nord de l'île à dessein d'escorter le bâtiment ramenant MM. de Saint-Laurent et Bégon à la Martinique et ensuite de se rendre au Venezuela. Vers le même temps, les trois navires de l'expédition La Salle quittaient aussi la colonie, cap vers Cuba, pour la découverte de l'embouchure du Mississippi. Tous ces départs furent compensés par une arrivée, ou plutôt un retour, de taille. En effet, à la surprise générale, le jour de Noël 1684, Grammont jetait l'ancre au Petit-Goâve sans avoir rien fait en six mois d'absence.

Entre-temps, aux confins orientaux de la mer des Antilles, à l'île Tortuga, le fameux rendez-vous fixé par Grammont pour son entreprise de Caracas, se jouait le sort de plusieurs centaines de flibustiers de Saint-Domingue pour les trois prochaines années. En l'espace d'un peu moins de deux mois, un millier d'entre eux s'y étaient réunis dans l'attente de leur général Grammont. Ce furent d'abord quatre des bâtiments qui avaient suivi Bernanos dans sa descente sur l'Orénoque, ainsi que quelques autres qui croisaient ailleurs aux côtes du Venezuela. À partir de La Havane, via les îles Vierges, les capitaines Brouage et Pednau vinrent les y rejoindre. De même, Michel Andresson, qui venait de Boston où il avait relâché depuis Cuba et où il avait eu maille à partir avec les autorités coloniales anglaises. Dans les derniers jours de l'année, lassés d'attendre Grammont, 200 flibustiers de cette flotte, sous la conduite des capitaines Cachemarée et Lescuyer, résolurent de passer à la mer du Sud, par l'isthme de Panama, avec l'aide des Indiens Kunas. À cette fin, ils appareillèrent à destination de l'archipel des San Blas. Plusieurs de leurs camarades, ainsi que des aventuriers anglais, allaient bientôt les imiter. D'ailleurs,

depuis le mois d'août, une centaine de Jamaïcains, commandé par Peter Harris, neveu et homonyme d'un des pionniers de ce genre d'entreprise, avait emprunté la route du Panama pour passer à la mer du Sud, où trois équipages qui y étaient entrés par mer en passant le détroit de Magellan les y attendaient.

Ces événements vont précipiter les flibustiers sur les voies de l'illégalité, car la fin des hostilités avec l'Espagne est chose faite en Europe et approche en Amérique. Trop confiants en leur fortune ou simplement désespérés, ils tenteront de folles entreprises, dont bien peu à la vérité reviendront riches, voire vivants. De réguliers corsaires qu'ils s'efforçaient d'être tant bien que mal, les flibustiers français ne seront ni plus ni moins que des forbans.

Un coup de désespoir (1685-1688)

En 1684, les flibustiers de Saint-Domingue étaient au sommet de leur puissance, en termes d'effectifs tant humains que matériels. Dès l'année suivante, arrive cependant de France l'ordre de cesser toute hostilité contre les Espagnols en Amérique. Mais, déjà, une partie des flibustiers de la colonie ont suivi l'exemple de leurs camarades anglais et sont allés pirater dans la mer du Sud (l'océan Pacifique), loin de regards des autorités coloniales françaises. Quant à ceux qui restent, le gouverneur de Saint-Domingue essaiera tant bien que mal de dissimuler leurs activités au roi de France et à son ministre et, à la fin, il devra se résoudre à sévir contre eux.

La croisière du sieur de Grammont, à la tête de plusieurs centaines de flibustiers de Saint-Domingue, dans la seconde moitié de 1684, s'était soldée par un échec. Quelques semaines avant le retour d'une partie de cette flotte, dans les derniers jours de l'année, le gouverneur Cussy avait envoyé le capitaine Laurens De Graff vers le Venezuela où Grammont avait précédemment donné rendez-vous à tous les flibustiers de la colonie sans jamais s'y rendre lui-même. En janvier 1685, De Graff, montant alors une petite prise espagnole nommé *La Cascarille*, y retrouva son navire *Le Neptune*, accompagnés de quelques autres bâtiments, dont les équipages avaient attendu en vain Grammont pendant plusieurs semaines. Il apprit qu'environ 200 hommes, dans deux petits navires, commandés par Cachemarée et Lescuyer, étaient partis pour l'isthme de Panama à dessein de passer à la mer du Sud. Se rembarquant dans *Le Neptune*, De Graff croisa pendant environ un mois à la côte de Caracas puis à celle de Carthagène où le tiers de ses hommes l'abandonnèrent pour continuer la course à leur propre compte à bord de *La Cascarille*. Ces hommes suivirent ensuite les capitaines Michel Andresson et Jean Rose vers le Panama. Là, à la fin du mois de février, à l'île d'Or, la moitié de l'équipage d'Andresson résolut de suivre Rose et sa compagnie, ainsi que les anciens hommes de De Graff : ils passèrent tous ensemble, eux aussi, à la mer du Sud, où bientôt dans le golfe de Panama, se réunirent un millier de flibustiers.

Vers le même temps, étaient arrivés dans le golfe de Panama, aux côtes pacifiques de l'Amérique centrale, quelques centaines de flibustiers anglais

dans l'espoir de s'emparer de la flotte du Pérou. Leurs deux principaux navires, commandés par les capitaines Edward Davis et Charles Swan, étaient entrés l'année précédente dans le Pacifique par le détroit de Magellan, les autres étant des prises espagnoles que ces aventuriers avaient faites depuis leur arrivée dans cette mer. À ces hommes, s'était déjà joint une centaine de flibustiers jamaïquains sous les ordres du capitaine Peter Harris. À l'exemple de cette bande, trois autres passèrent à la mer du Sud par l'isthme de Panama, avec la complicité des Kunas, les Indiens du Darien. Ce fut d'abord une centaine d'Anglais commandés par un capitaine nommé Francis Townley. Ce premier groupe fut suivi par deux autres commandés par des chefs français tel que mentionné précédemment : environ 200 sous la conduite des capitaines Cachemarée et Lescuyer, puis quelque 250 autres sous celle des capitaines Rose, Le Picard et Desmarais.

À la fin d'avril 1685, parmi de petites îles dans le golfe de Panama, ces dernières bandes de flibustiers joignirent le gros des forces des flibustiers en mer du Sud, sous le commandement général de Davis et Swan. Le troisième chef était Cachemarée, auquel les deux premiers avait donné une prise espagnole qui put accueillir à son bord la majorité des flibustiers français. Faute de place sur ce bâtiment, les autres Français furent dispersés parmi les équipages anglais. La flotte des flibustiers, comptant alors une dizaine, de bâtiments, dont deux seulement avaient de l'artillerie, fit route vers les îles Pericos, devant le port de Panama. Leur objectif était l'argent que les Espagnols avaient porté du Pérou jusqu'à Panama où il transitait avant d'être embarqué par les Galions à Puerto Belo. Mais le trésor péruvien fut débarqué à leur insu. Et lorsque les flibustiers se mesurèrent, au début de juin, à la flotte de Lima, celle-ci n'avait rien dans ses cales. D'ailleurs la bataille navale qui s'en suivit faillit tourner au désavantage des flibustiers qui durent abandonner la partie. Ils quittèrent le golfe de Panama puis ils allèrent relâcher, vers l'ouest, à l'île San Juan de Coiba.

La seconde flotte du sieur de Grammont

La nouvelle du passage d'une partie des flibustiers des Antilles à la mer du Sud fut connue dès le mois d'avril tant à la Jamaïque qu'à Saint-Domingue. Auparavant, le gouverneur de la seconde de ces colonies, le sieur de Cussy, avait autorisé Grammont à retourner en course, compte tenu de l'échec de la précédente expédition de celui-ci, mais aussi pour ramener les autres flibustiers à Saint-Domingue. Dès les premiers jours de février, après une relâche d'à peine un mois, Grammont appareillait donc du Petit-Goâve avec son vaisseau *Le Hardi* et ceux commandés par les capitaines Yankey et Tocard à destination de l'île à Vache, rendez-vous habituel des flibustiers à la côte sud de Saint-Domingue.

Quelques semaines passèrent, et étant sans nouvelle du général flibustier, Cussy s'embarqua avec le capitaine Bréha, qui avait accompagné Grammont lors de son précédent voyage, et se rendit lui-même à l'île à Vache. Au début d'avril, il y retrouva Grammont et plusieurs autres capitaines qui l'avaient

rejoint. Parmi ceux-ci, le capitaine jamaïquin Joseph Bannister, qui commandait le plus gros bâtiment de cette flotte mais auquel Cussy avait pourtant refusé une commission l'année précédente. Plus important, il y avait là De Graff qui confirma ce que Cussy savait probablement déjà : plusieurs flibustiers français, dont certains des propres hommes du capitaine hollandais, étaient passés à la mer du Sud, par le Panama, à l'exemple des Anglais. L'affaire était grave : les conséquences de cet exode pouvait être funestes pour la colonie. Si cette expédition de la mer du Sud réussissait, la tentation serait forte pour plusieurs autres d'y aller aussi, et Saint-Domingue serait à nouveau sans défense. En cas d'échec, tous les habitants et marchands qui avaient participé à leurs armements et dont certains commençaient à se plaindre des récents insuccès de Grammont, en feraient inévitablement les frais.

Aussitôt Cussy ordonna à Grammont de se rendre avec sa flotte en toute urgence aux côtes de Panama, à dessein de rallier à lui tous les autres flibustiers qu'il y trouverait. En contrepartie, il lui permettait de tenter une ultime entreprise d'envergure contre une grande place espagnole, soit Vera Cruz soit Cartagena. Même s'il n'avait pas encore reçu les ordres officiels pour faire interdire les courses contre les Espagnols, le gouverneur n'était pas sans savoir qu'en Europe la France avait fait la paix avec l'Espagne et surtout que le secrétaire d'État responsable des colonies, le marquis de Seigneley, se montrait résolument hostile aux armements de ces pirates. D'ailleurs, les commissions en guerre de l'amiral de France que le gouverneur général des Antilles françaises avaient fait parvenir à Cussy en septembre précédent étaient toutes échues depuis le 18 mars. S'appuyant sur les récentes agressions commises par des corsaires espagnols, le gouverneur avaient pourtant délivrés à Grammont et ses capitaines des commissions par droit de représailles, valables elles aussi pour six mois, initiative qu'il passera pourtant sous silence à Seigneley dans sa correspondance officielle.

En route pour l'archipel de San Blas, à la côte de Panama, Grammont laissa Bréha et deux autres capitaines à la côte de Carthagène pour y enlever quelques pirogues espagnoles chargées de vivres. En se rendant avec le gros de flotte à son rendez-vous de l'île des Pins, l'une des San Blas, Grammont tomba sur le HMS Ruby, garde-côtes de la Jamaïque revenant de l'habituelle mission diplomatique chez les Espagnols à Cartagena. Le capitaine du Ruby, David Mitchell, avait ordre du gouverneur par intérim de la Jamaïque, le colonel Molesworth, de prendre tous les flibustiers anglais qu'il trouverait dans ces parages. En effet, le rassemblement de plusieurs bâtiments flibustiers dans les San Blas au cours des derniers mois inquiétait, non seulement les Espagnols mais aussi les Anglais. Apercevant le navire de Bannister parmi la flotte française, Mitchell demanda la permission de s'en saisir ainsi que de son capitaine, qui, alors en attente d'un second procès pour piraterie, s'était enfui de la Jamaïque justement à dessein de se joindre aux flibustiers français. Ceux-ci lui répondirent que Bannister avait vendu son navire à l'un des leurs nommé Duchesne qui produisit à cet effet un acte de vente en bonne et due forme. Devant le nombre, l'officier de la Royal Navy jugea préférable de ne

pas insister et il rentra la Jamaïque. Après son départ survint un incident beaucoup plus grave.

Arrivé à son rendez-vous de l'île des Pins, Grammont envoya à l'île D'Or (une autre des San Blas et point de départ des expéditions en mer du Sud) un petit bâtiment qui revint avec quelques chefs des Indiens Kunas et la nouvelle que plusieurs flibustiers étaient effectivement passés à la mer du Sud six semaines auparavant ; on pouvait même voir leurs bâtiments brûlés aux environs de l'île. Sur ce, un capitaine français nommé Tristan complota avec deux chefs anglais qui avaient comptés parmi les premiers à tenter, cinq ans plus tôt, l'aventure de la mer du Sud : Bartholomew Sharpe et John Markham. Les trois rebelles avaient déjà gagné à eux plusieurs des hommes de la flotte pour traverser l'isthme de Panama. Utilisant la manière forte pour les ramener à l'ordre, Grammont se saisit des chefs Kunas qui étaient à son bord et menaça de les tuer si quiconque s'avisait de passer à la mer du Sud. Même si le général flibustier n'eut pas à mettre sa menace à exécution, celle-ci porta fruit : les flibustiers rebelles savaient bien que les Indiens ne leur pardonnerait jamais un traitement si peu amical. Peu après, une demie douzaine de flibustiers revenant de la mer du Sud répandirent la fausse rumeur que la plupart de leurs camarades avaient péri dans le golfe de Panama lors du naufrage de leur plus grand vaisseau, ce qui acheva de dissuader tout le monde d'y aller.

Sa flotte réunie au grand complet avec le retour de Bréha et d'autres chassés de la côte de Carthagène par trois vaisseaux espagnols, Grammont tint conseil avec ses capitaines pour déterminer quel serait leur objectif. Lui-même voulait tenter une seconde fois la chance contre Vera Cruz. Cependant, les capitaines De Graff et Bréha s'y opposèrent, ayant pour eux la majorité des équipages. Comme solution de rechange, il fut convenu d'attaquer San Francisco de Campeche pour y obtenir des vivres, dont manquait la flotte, et ensuite tenter de s'attaquer à une proie plus riche. Cela donnerait aussi probablement l'occasion de retrouver les capitaines Andresson et Lesage, montant chacun un bon navire, avec environ 400 hommes.

En fait, la flotte de Grammont ne rencontra en mer que des galions espagnols, ce qui précipita son départ pour le golfe des Honduras. De là, les flibustiers passèrent au Cap Catoche d'où Grammont envoya deux capitaines voir s'il ne trouverait pas Andresson ou Lesage. Mais les deux éclaireurs revinrent seulement avec le capitaine Sharpe, lequel avait précédemment faussé compagnie aux Français. Enfin, à la tête d'une douzaine de bâtiments portant 1300 hommes, Grammont se présenta devant Campeche dans les premiers jours de juillet 1685. Il se rendit maître assez facilement du port puis de la ville, mais les flibustiers n'y trouvèrent presque rien en or ou en argent. En effet, les habitants de Campêche avaient été prévenus quelques jours plus tôt de l'arrivée imminente des « pirates » par l'amiral Gaspar de Palacios qui était tombé sur la flotte de Grammont alors que celle-ci se réunissait au Cap Catoche.

Grammont et ses capitaines ne demeurèrent pas moins en possession de Campeche pendant deux mois, occupant leur temps à piller les fermes et les

plantations environnantes. Une partie des flibustiers marcha même en direction de Mérida, la capitale de la province du Yucatán, mais ils durent rebrousser chemin après avoir perdu trente des leurs dans une embuscade. Cette descente se révéla une entreprise peu rentable. Mais, esclaves noirs et Indiens tributaires des Espagnols, voilà principalement ce que les flibustiers ramenèrent à leurs bords. Par dépit, parce que le gouverneur de Mérida avait refusé de rendre quelques flibustiers qu'il avait capturés, Grammont fit exécuter une demi-douzaine d'Espagnols puis il laissa ses hommes mettre le feu à la ville.

Près du port de Campeche, les flibustiers s'emparèrent aussi de quelques petites frégates abandonnées par les Espagnols à leur approche. De Graff contesta la propriété de la meilleure de ces prises à Grammont. Leurs équipages tranchèrent leur différend en proposant que le bâtiment en question fût remis au gouverneur Cussy. Cela n'atténua pas pour autant l'inimitié entre les deux chefs flibustiers et réduisit à néant les chances d'une nouvelle entreprise d'envergure pour les flibustiers de Saint-Domingue dans la mer des Antilles.

Suite des aventures des flibustiers en mer du Sud

Entre-temps, dans le golfe de Panama, l'échec des flibustiers commandés par Davis, Swan et Cachemarée contre la flotte de Lima avait soulevé les mécontentements dans leurs rangs et réveilla la vieille rivalité franco-anglaise. William Dampier, qui raconta plus tard dans son livre ce voyage, fait porter la responsabilité de l'échec aux Français de l'équipage de Cachemarée qui auraient eu peur d'affronter les Espagnols. Probablement plus proche de la vérité, Ravenau de Lussan, un autre témoin, soutient que les vents contraires qui empêchèrent l'échange de communication entre les équipages en fut la véritable cause. Quoiqu'il en fût, une fois les flibustiers tous réunis à l'île San Juan de Coiba, le capitaine Townley voulut enlever à Cachemarée le vaisseau que lui avait donné Davis sous prétexte que le sien ne tenait plus la mer. Sur ce, tous les Français, un peu plus de 300, se séparèrent des Anglais. Ces derniers furent alors rejoints par le capitaine Knight et sa compagnie, qui étaient passés à la mer du Sud, par l'Amérique centrale, près de neuf mois auparavant. Toutefois, dès août suivant, après les prises de León et de Realejo (Nicaragua), les Anglais eux-mêmes se séparaient : Davis et Knight prenaient la route des îles Galápagos tandis que Swan et Townley demeuraient ensemble avant de rompre leur association à leur tour en janvier 1686 au moment où Swan entreprenait la traversée du Pacifique, aventure qui allait se terminer quelques années plus tard par son assassinat aux Philippines puis par l'échouage de son navire, *Le Cygnet*, à Madagascar.

Quant aux Français, commandés par Cachemarée et Picard, après avoir évité les garde-côtes espagnols venus à leur repaire de Coiba et après s'être construit de nouveaux bâtiments, ils allèrent mettre à sac, en janvier 1686, une petite ville du Costa Rica ainsi que quelques autres places d'importance secondaires. En avril suivant, à leur retour à Coiba, ils furent rejoints par Townley, qui fut contraint de s'associer avec eux. Anglais et Français firent ensuite descente à Granada qu'ils pillèrent sans faire grand butin, manquant

de peu toutes les richesses de la ville que les habitants avaient eu le temps d'enterrer. Et, en juin, en revenant de cette expédition, les Français se séparaient aussi : Cachemarée, à la tête de 150 d'entre eux, entreprenait une croisière, en direction du nord-ouest, le long des côtes mexicaines tandis que Picard, avec l'autre moitié, suivait Townley dans le golfe de Panama où le capitaine anglais fut tué en septembre lors d'un combat naval contre les Espagnols.

Neuf mois plus tard, en avril 1687, ces deux compagnies se retrouvaient cependant devant Guayaquil dont ils s'emparèrent, sous les ordres de Cachemarée, Picard et George Dew, le successeur de Townley. Ce fut là le dernier exploit de Cachemarée, de son vrai nom François Grognet, qui mourut des suites de l'infection d'une blessure reçue lors de l'assaut de la petite cité portuaire. Les survivants se retirèrent ensuite à l'île de la Puna pour s'y divertir et attendre la rançon de la ville. Dans l'intervalle apparut Davis, montant toujours le Batchelor's Delight. Ensemble les flibustiers durent livrer combat, à la fin de mai, dans le golfe de Guayaquil, à deux navires de guerre espagnols. L'engagement se limita à quelques échanges de coups de canons et se termina par le départ des flibustiers vers le nord.

Après la prise de Guayaquil, Davis mit le cap au Sud sur l'île de Juan-Fernández en attendant le détroit de Magellan, par lequel il devait revenir aux Antilles puis (début 1689) terminer son périple en Virginie. Quant aux autres, au nombre de 480, sous le commandement de Picard et Dew, il se rendirent dans le golfe de Fonseca (Honduras) et mouillèrent à l'île d'Amapala, résolus à retourner aux Antilles par voie de terre. Au début de janvier 1688, ils entreprirent le long et pénible voyage de retour, investissant en chemin la ville de Nueva Segovia et défaisant dans une plaine ses habitants. Après avoir beaucoup soufferts, il atteignirent enfin le cap Gracias a Dios, d'où ce qui restait de leur bande rallia soit la Jamaïque soit la côte de Saint-Domingue où ils arrivèrent en avril suivant.

Dans la mer des Antilles

Début septembre 1685, dans le port de Campeche, la flotte de Grammont s'était séparée en petits groupes, appareillant tous à destination de leur rendez-vous de l'île Muges. En route, le même mois, le plus fort de ces groupes comptant au plus six bâtiments sous les ordres de De Graff, tomba sur l'Armada de Barlovento commandée par le général Andrés de Ochoa. Après un vif combat, deux bâtiments de l'escadre espagnole obtinrent la reddition du navire commandé par le capitaine Bréha. Quelques jours plus tard, trois autres vaisseaux espagnols affrontèrent le vaisseau du capitaine De Graff, lequel parvint à leur échapper à la faveur de la nuit, non s'en avoir été démâté et perdu une trentaine des siens lors de la canonnade. De Graff rallia ensuite Muges sain et sauf, à l'exemple de Grammont, Yankey, Evertsen, Bannister et de quelques autres. Là encore, les chefs flibustiers ne parvinrent pas à s'entendre, et chacun partit de son côté. Déjà, les capitaines Sharpe et Markham étaient allés à destination de la Caroline. Bannister et deux capitaines français

décidèrent, quant à eux, de prendre la route de la Jamaïque. Alors que De Graff et trois autres flibustiers demeurèrent encore quelque temps à Mugerres, Grammont, avec son vaisseau *Le Hardi* et une barque, appareilla pour l'île de Roatán, où il avait donné rendez-vous à un petit bâtiment qu'il avait envoyé vers Cussy en quittant Campeche.

En novembre 1685, Bannister et le capitaine Duchesne arrivèrent à la côte nord de la Jamaïque, où le second dut abandonner son bâtiment à des garde-côtes envoyés contre eux par le gouverneur Molesworth. Ils n'eurent d'autres choix que de rallier Saint-Domingue. Le capitaine du navire dépêché par Grammont vers le gouverneur Cussy, les y précéda. À son arrivée dans les premiers jours de janvier 1686, il apprit que Cussy avait reçu des ordres stricts du roi pour faire cesser les armements des flibustiers, et qu'en juillet précédent, avant même d'avoir reçu ces ordres, le gouverneur avait confisqué le navire du capitaine Andresson revenant d'une course vers Cuba. Cependant Cussy n'inquiéta pas l'émissaire de Grammont et le renvoya seulement vers celui-ci avec un ordre à tous les flibustiers de venir désarmer à Saint-Domingue au plus tard en juin. Il aurait apparemment fait de même avec les capitaines Bannister et Lagarde si ceux-ci ne s'étaient pas notamment mêlés de prendre à leur bord le capitaine Andresson et une partie de son équipage qui avaient fui à l'intérieur de l'île lors de la confiscation de leur navire par le gouverneur. En mars, alors que Bannister et Lagarde se trouvaient à l'île à Vache, il les déclara tous deux hors-la-loi.

En février 1686, les capitaines Brigaut et Grenezé, venant de Saint-Domingue avec les ordres de Cussy, retrouvèrent Grammont qu'avaient rejoint entre-temps De Graff, Yankey et d'autres, à l'île de Roatán. À la lecture des ordres du gouverneur, tous les équipages refusèrent de rentrer à Saint-Domingue, tant et aussi longtemps qu'ils n'auraient pas fait un voyage profitable, signant même des décharges à leurs capitaines et officiers à l'effet qu'ils les obligeaient à continuer la course. Alors que De Graff et trois autres capitaines restèrent dans le golfe des Honduras, Grammont, accompagné d'une galiote et d'une barque, appareilla pour Cuba. Son intention était d'aller lever plusieurs centaines d'hommes dans la colonie anglaise de la Caroline pour s'emparer de San Augustin, la capitale de la Floride, et peut-être ensuite de tenter le coup avec eux contre Caracas au Venezuela. Fin avril, Grammont arrivait aux côtes occidentales de la Floride pour faire des prisonniers avant d'exécuter son dessein contre les Espagnols. Sa galiote commandée par le capitaine Brigaut et portant une cinquantaine d'hommes s'échoua sur un récif de la côte et il ne put rien faire pour les dégager. Brigaut et ses hommes s'empressèrent alors de gagner à pied un autre mouillage plus au sud sur la côte où Grammont devait les récupérer. Mais ces flibustiers y furent presque tous massacrés à la réserve de Brigaut lui-même et d'un seul autre homme : les deux survivants furent conduits à San Augustin où ils furent pendus pour piraterie. Quant à Grammont, il gagna la Caroline où le gouverneur Moreton lui interdit de lever des troupes, et même de demeurer aux côtes de la colonie. Il

ne restait donc à Grammont qu'une solution : traverser l'Atlantique pour tenter lui aussi de passer à la mer du Sud via l'Afrique occidentale et le Brésil.

Plusieurs semaines après le départ de Grammont, deux de ses anciens capitaines, les Néerlandais Yankey et Evertsen se présentèrent eux aussi à Charleston, la capitale de la Caroline. C'était en septembre 1686 et ils furent reçus plus amicalement que leur chef. En effet, le mois précédent, une bande de 150 corsaires espagnols, venant de San Augustin, avaient pillé et détruit quelques plantations de la Caroline. Seul le passage d'un violent ouragan les avait empêchés de poursuivre jusqu'à Charleston. En représailles, le gouverneur Moreton autorisa un armement pour attaquer San Augustin. Environ 300 hommes de la Caroline se portèrent alors volontaires pour s'embarquer avec Yankey et Evertsen qui comptaient déjà 200 flibustiers dans leurs deux navires et une prise espagnole faite précédemment devant La Havane. Mais, avant la fin de l'année, un nouveau gouverneur arriva à Charleston, et il interdit aussitôt cet armement. Les deux flibustiers néerlandais durent quitter le port et les côtes de la Caroline.

Entre-temps, en octobre 1686, Grammont était parvenu de l'autre côté de l'Atlantique, aux Açores où le manque de vivres l'obligea à arraisonner un petit navire marchand néerlandais. Mais une violente tempête le sépara de sa prise et nul ne le revit jamais. En décembre suivant, les survivants de sa compagnie mouillaient, sur leur prise, à l'île Saint-Vincent, dans les Petites Antilles, portant ensuite à la Martinique la nouvelle de la disparition de Grammont. Le même mois où celui-ci se perdait en mer, le roi de France lui avait émis une commission de lieutenant de roi à Saint-Domingue, suite aux demandes faites en sens, dès l'année précédente, tant par le gouverneur Cussy que par le comte de Blénac, gouverneur général des Antilles françaises. La récompense venait trop tard. Mais pas pour Laurens De Graff qui, sur recommandations des mêmes personnages, avait obtenu lui aussi un poste officiel à Saint-Domingue, le rang de major pour le roi, troisième en importance dans la hiérarchie coloniale après le gouverneur et le lieutenant de roi. Lui aussi faillit ne jamais en profiter. Après sa séparation d'avec Grammont, le Hollandais était allé croiser à la côte de Carthagène où il avait perdu son vaisseau sur des récifs. La chance voulut qu'il se rendit maître d'un petit bâtiment espagnol sur lequel il rallia finalement Saint-Domingue en 1687 pour prendre possession de sa charge. Au début de l'année suivante, De Graff alla s'établir à l'île à Vache avec plusieurs de ses hommes. Mais une partie de ceux-ci résolurent de prendre possession de l'un des petits vaisseaux de leur capitaine pour continuer la course en hors-la-loi. En février 1688, avec l'accord officieux de leur capitaine, ces hommes commandés par un nommé Jean Charpin appareillèrent pour les Honduras. Là ils se joignirent à des flibustiers ayant appartenu aux compagnies des capitaines Yankey et Evertsen et ils allèrent pirater ensemble aux côtes d'Afrique.

Un lourd tribut

La mort préleva un lourd tribut parmi les flibustiers au cours des années 1685 à 1688. Outre Grammont perdu en mer, les capitaines Bréha et Brigaut avaient été exécutés par les Espagnols à la fin de 1685. Le pirate Bannister subit le même sort, mais de la main de ses propres compatriotes : après une chasse de plus de deux ans, le gouverneur de la Jamaïque était en droit de se féliciter lorsqu'un vaisseau de la Royal Navy mena à Port-Royal le forban pendu en bout de vergue. Son compatriote Markham fut tué par les Portugais aux côtes de l'Afrique occidentale. Condamné à errer dans la mer des Antilles en hors-la-loi, le capitaine Yankey trouva la mort au début de 1688 après la de la hourque des Honduras. À cette liste, il fallait ajouter tous ceux qui comme les capitaines Cachemarée et Townley avaient péri dans l'aventure de la mer du Sud. D'autres, à l'exemple des capitaines Lagarde et Andresson, ne firent plus parler d'eux.

Quelques-uns s'en tirèrent cependant fort bien tel que Bernanos retiré dès 1684, après son expédition sur l'Orénoque, sur son habitation au Port de Paix. Ce fut aussi le cas de François Lesage qui, contrairement à Grammont, parvint en Afrique après, il faut l'avouer, avoir été repoussé par le mauvais temps à l'entrée du détroit de Magellan. Il captura un riche vaisseau de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales et se retira à Cayenne d'où il rentra finalement à Saint-Domingue. Edward Davis, l'ancien général des flibustiers en mer du Sud, lui, rentra aux Antilles à la fin de 1688 puis passa en Virginie où il fut arrêté en 1689 par la Royal Navy. Ses associés et lui furent expédiés en Angleterre où ils bénéficièrent d'un pardon royal avant de revenir en Virginie où il put récupérer une partie de leur butin en faisant un don à un collège de la colonie. Coxon, l'un des plus fameux flibustiers jamaïcains, poursuivit sa carrière en marge de la légalité et ce jusque dans la décennie suivante, véritable légende vivante parmi les bûcherons anglais du golfe de Campeche et des Honduras. Son vieil associé Sharpe lui aussi se tira bien d'affaires : après la prise de Campeche, il aida le gouverneur des Bermudes à venir à bout d'une révolte de ses administrés puis il fut acquitté de deux procès pour piraterie, tenus à Nevis, grâce à la complicité du gouverneur de cette dernière île.

À la veille d'une nouvelle guerre européenne (1689), le gouverneur Cussy se lamentait à son agent en France qu'il avait détruit la flibuste, laissant ainsi la colonie sans défense. Le Petit-Goâve était à présent presque vidé de sa population, à un point tel que, deux ans plus tôt, en août 1687, une petite bande d'Espagnols y avaient fait descente en toute impunité, tuant même un notable de l'endroit. La côte de Saint-Domingue se trouvait confrontée, avec plus de vingt ans de retard, à la même situation qui avait prévalu à la Jamaïque à la suite de l'affaire de Panama : le commerce l'avait emporté sur la flibuste, affaiblie certes, mais toujours présente.

En septembre 1688, quelques mois à peine après le retour des flibustiers de la mer du Sud, le plus remarquable d'entre eux, Sir Henry Morgan, mourait à la Jamaïque, au moment où le second duc d'Albemarle venait d'obtenir

son retour au sein du Conseil de la colonie. Sa mort comme la disparition de Grammont dix-huit mois plus tôt marquait la fin d'une époque. Le vieux dicton « Pas de paix au-delà de la Ligne » était désormais révolu. L'Espagne ne serait plus jamais l'ennemi commun. Une ère nouvelle va commencer dans la mer des Antilles. De puissantes escadres anglaises et françaises la sillonneront jusqu'à la fin du siècle, réduisant le rôle des flibustiers à celui de simples auxiliaires. En effet, la France et l'Angleterre vont s'engager dans une lutte à finir pour le contrôle du commerce et des colonies ainsi que pour la domination du monde occidental, lutte qui ne se terminera vraiment qu'en 1815 par la victoire britannique à Waterloo. Mais les plus aventuriers des flibustiers ont déjà trouvé un nouveau terrain de chasse : l'océan Indien.

Descente d'un flibustier anglais en Acadie en 1688

Le 14 juillet 1688, un navire de 250 tonneaux jette l'ancre dans le port de Chedabouctou. C'est *Le Saint-Louis*, commandé par Michel Candé, qui arrive de La Rochelle où il a été frété par la Compagnie de l'Acadie. Il y porte des vivres et des marchandises destinés tant à ce petit établissement qu'au reste de la colonie. Son équipage y passe environ trois semaines à décharger la cargaison et à préparer le navire pour son retour en France. Enfin, le 7 août, *Le Saint-Louis* lève l'ancre pour le port de Canseau, à l'embouchure de la baie de Chedabouctou, où il embarquera la morue séchée qu'à préparée la cinquantaine de pêcheurs établis en ce lieu et engagés par la Compagnie pour faire ce travail. Le navire rochelais s'y rend de conserve avec une petite barque de la Compagnie, laquelle devra ensuite aller porter à Port-Royal (principal établissement de la colonie) une partie de la cargaison du Saint-Louis.

Dans la nuit du 9 août, les vingt-deux marins du Saint-Louis, épuisés par le travail accompli durant les derniers jours, s'endorment. Le capitaine Candé n'en a donc désigné aucun pour faire le quart. Il n'y a rien à craindre dans ces parages, croit-il. La frégate du roi *La Friponne*, commandée par Barthélemy de Beauregard, n'assure-t-elle pas depuis six mois la fonction de garde-côtes dans les eaux acadiennes. Mais nul n'a remarqué que, parmi les petites îles boisées se trouvant en dehors du port de Canseau, se cachaient une grande barque longue et deux bâtiments plus petits. Ainsi, à la faveur de la nuit, soixante hommes sortent de ces trois navires et, dans des chaloupes et des canots, rament silencieusement vers *Le Saint-Louis*. Ils se divisent alors en deux groupes. Vers 22h00, le premier prend d'assaut le navire rochelais à bord duquel les pirates ne trouvent apparemment personne. Leur chef tire alors un coup de pistolet, ce qui réveille le maître du Saint-Louis qui, croyant que ses marins se querellaient, se présente sur le pont. L'officier marinier est aussitôt fait prisonnier, et à sa suite tout l'équipage endormi. Entre-temps, le second groupe de pirates est allé droit à terre et s'est saisi des cinquante pêcheurs du port et de quelques Indiens qui se trouvaient avec eux. Pour éviter que quelqu'un ne s'échappe et ne donne l'alerte au fort Saint-Louis à Chedabouctou, les pirates détruisent les canots des Indiens.

Le lendemain 10 août, au matin, ne se doutant de rien, le commandant de Chedabouctou, Duret de La Boulaye, lieutenant du roi en Acadie va, dans un canot, à Canseau, pour donner l'ordre à la barque de la Compagnie d'appareiller pour Port-Royal et au Saint-Louis, celui de repartir en France. Il est accompagné par le père pénitent Raphaël et Gabriel Gauthier, le commis général de la Compagnie à Chedabouctou. Un canot sorti de Canseau vient à leur rencontre : six hommes sont à bord. La Boulaye en reconnaît trois pour être de l'équipage du Saint-Louis. Quant aux trois autres, sabres et pistolets à la main, ils se jettent dans le canot portant La Boulaye en criant : « Tue, tue, bon quartier ! »

Aux trois Français fort surpris de ces manières, ils répondent : « Messieurs, nous sommes Anglais. » Entre-temps une seconde embarcation portant six hommes les rejoint : « Voilà notre capitaine », disent ces Anglais.

« Et bien Messieurs... y a-t-il guerre ? », leur demande alors La Boulaye.

« Nous sommes flibustiers, rétorquent-ils. Nous avons besoin de vivres. Nous en voulons avoir, si ce n'est d'amitié, ce sera par force. Nous allions aller à l'habitation, mais nous en avons su que vous veniez, ce qui nous a fait attendre. »

La Boulaye et ses deux compagnons sont conduits à bord du Saint-Louis avec les autres prisonniers, où ils passent la nuit sous la garde de cinquante flibustiers. Ils en apprennent alors un peu plus sur leurs ravisseurs lesquels, s'ils ont parmi eux quelques Néerlandais et protestants français, sont surtout des Anglais, venant des colonies britanniques au sud de l'Acadie.

En juillet 1688, la barque longue, qui semait à présent la terreur à Chedabouctou, s'était présentée à l'île Martin's Vineyard. Elle était commandée par le capitaine George Peterson et 70 hommes la montaient. Un bâtiment plus petit qui en portait 18 autres l'accompagnait : c'était une prise faite par Peterson et sa compagnie aux Antilles, chargée de 3850 cuirs et d'environ 40 défenses d'éléphants. Les flibustiers avaient profité de la présence, à Martin's Vineyard, de quelques bâtiments de la Nouvelle-Angleterre pour traiter avec eux la cargaison de leur prise. Pour 57£ en argent et des provisions, ils avaient vendu au marchand bostonais Andrew Belcher, maître du *Swan*, 50 cuirs et tout l'ivoire. Le reste avait été donné aux maîtres de deux ketchs de Salem en échange de vivres, mais surtout de la promesse de conduire les flibustiers en Acadie. Tandis que Belcher appareillait pour l'Angleterre les deux ketchs de Salem avaient mené les flibustiers tel que convenu à Port Labarre, en Acadie. Là, Peterson avait brûlé sa prise, prenant à son bord dix des hommes qui la montaient, tandis que les huit autres retournaient aux côtes du Massachusetts avec les deux ketchs de Salem. À Port Labarre, Peterson avait trouvé un autre petit bâtiment de Salem, commandé par Thomas Michael, avec une trentaine d'hommes d'équipage. À la demande des flibustiers, Michael avait accepté de leur servir de pilote jusque dans la baie de Chedabouctou. Ainsi, dans les premiers jours d'août, juste avant d'entrer dans le port de Canseau, les flibustiers avaient pris une barque appartenant au baron de Saint-Castin, laquelle, revenant de Québec, portait à Port-Royal pour quelques centaines livres de mar-

chandises. Les marins français faits prisonniers à cette occasion avaient appris à Peterson la présence du *Saint-Louis* à Canceau

Tels étaient ces flibustiers qui avaient pris le vaisseau français dans le port de Canceau et dont les ravages dans la baie de Chedabouctou n'étaient pas terminés. Outre *Le Saint-Louis*, ils ont déjà pris trois petits bâtiments : la barque de 22 tonneaux appartenant à Saint-Castin avant leur entrée à Canceau, celle de la Compagnie qui accompagnait le navire rochelais, ainsi que le ketch de Jean Serreau dit Saint-Aubin, habitant de la rivière Sainte-Croix en Acadie, venue dans le port charger du sel. Enfin, le 11 août 1688, le lendemain de la capture de La Boulaye, Peterson et 38 des siens s'embarquent dans cinq canots avec l'officier français, le commis Gauthier et le père Raphaël comme guides, pour Chedabouctou : les trois otages sont bien avertis que si les flibustiers y trouvent de la résistance tout l'établissement sera mis à sac et brûlé. À minuit, ils font descente à quelques lieues de la place, puis marchant à travers la forêt, ils atteignent les portes du fort. Au lever du jour, celles-ci s'ouvrent et les flibustiers investissent la place, dont la quinzaine de soldats qui y tenaient garnison, ne se doutant évidemment de rien, s'étaient endormis. Maîtres du fort Saint-Louis, ils pillent Chedabouctou pendant trois jours, y trouvant des marchandises propres à la traite avec les Indiens, des provisions et aussi du vin et de l'alcool. À la requête de La Boulaye, ils ne touchent point à l'artillerie du fort, mais n'y laissent que pour six mois de vivres pour les 70 personnes dépendant de l'établissement. Au matin du 15 août ayant embarqué leur pillage sans faire d'autre mal à Chedabouctou, ils retournent à Canceau où ils arrivent le même jour et commencent à charger leur butin – surtout des vivres – à bord du *Saint-Louis*. Du bâtiment rochelais, Peterson va faire son nouveau navire de guerre, conservant aussi une bonne partie de la morue sèche remplissant déjà ses cales.

La Boulaye, que les flibustiers ont laissé à Chedabouctou, informera lui-même le marquis de Denonville, gouverneur général de la Nouvelle-France, lorsqu'il se rendra à Québec en octobre suivant. L'affaire en soi n'est pas nouvelle. Même si la paix règne entre la France et l'Angleterre, les relations entre Acadiens et Canadiens d'une part et gens de la Nouvelle-Angleterre de l'autre ne sont pas des plus pacifiques, chacun n'hésita pas à piller, à l'occasion, navires et habitations de l'autre. Mais l'affaire Peterson dépasse le cadre des conflits anglo-français en Amérique du Nord. En effet, aussi curieux que cela puisse paraître, ce n'est pas en Nouvelle-Angleterre qu'il faut chercher son origine, mais dans les Grandes Antilles, plus précisément dans la colonie française de Saint-Domingue.

Depuis 1674, la partie occidentale de l'île Hispaniola sous contrôle français, mieux connue sous le nom de côte de Saint-Domingue, était devenue le principal lieu d'armement des flibustiers des Antilles en prévision de leurs entreprises contre les colonies et navires espagnols. Au Petit-Goâve, son meilleur port, les flibustiers venaient prendre des commissions françaises pour piller l'Espagnol par mer et par terre ; cela même en temps de paix, car Louis XIV permit jusqu'en 1685 à ses gouverneurs à Saint-Domingue d'ar-

mer les flibustiers par droit de représailles. Durant cette douzaine d'années, il y eut bon an mal an un millier d'hommes établis à Saint-Domingue même qui exercèrent ce métier. Cependant la colonie était pauvre en ressources tant pour l'avitaillement des corsaires que pour la liquidation de leurs prises. Ainsi vit-on plusieurs flibustiers lui préférer, comme lieu de relâche, l'île anglaise de la Jamaïque, elle-même le plus important centre corsaire des Antilles de 1660 à 1671. Cela leur fut d'autant plus facile que plusieurs capitaines jamaïcains croisaient sous commission française et que, même sur certains corsaires français, l'on retrouvait beaucoup d'Anglais, formant parfois jusqu'au deux tiers des équipages. Après une décennie de laxisme, les gouverneurs de la Jamaïque durcirent leurs positions envers les flibustiers anglais. Ceux-ci se mirent alors à fréquenter la Caroline, la Virginie et la Nouvelle-Angleterre, entraînant à leur suite leurs camarades français.

Les prospères colonies britanniques de la côte est de l'Amérique du Nord, avec la complicité de leurs gouverneurs, accueillirent avec joie les flibustiers des Antilles, qui menaient dans leurs ports les richesses prises sur les Espagnols, en échange desquelles ils leur fournissaient vivres et hommes. La compagnie de Peterson tire son origine de l'un de ces flibustiers. En effet, les 88 hommes avec lesquels Peterson arriva aux côtes du Massachusetts et du Rhode Island en 1688 formaient les restes des équipages de deux capitaines néerlandais dépendant de Saint-Domingue, qui étaient devenus hors-la-loi. Le plus connu des deux, Jan Willems alias Yankey, avait notamment participé à la prise de la Vera Cruz (1683). L'autre était Jacob Evertsen, qui semble avoir été un résident de la colonie anglaise de la Caroline.

Dans les premiers mois de 1685, Yankey, capitaine de *La Dauphine* de 30 canons, et Evertsen qui commandait une barque longue, probablement celle que monta ensuite Peterson, avaient joint une flotte commandée par le sieur de Grammont, alors le principal chef flibustier de la colonie de Saint-Domingue. Sous les ordres de celui-ci, ils participèrent, en juillet suivant, à la prise de San Francisco de Campeche. Mais l'âge d'or de la flibuste anti-espagnole à Saint-Domingue touchait à sa fin. Suivant un ordre du roi, son gouverneur Cussy venait d'interdire les armements contre les Espagnols. Coupés de leur base, Yankey et Evertsen passèrent ensuite plusieurs mois difficiles dans le golfe des Honduras, en compagnie de Grammont et de quelques autres capitaines. Ils en partirent au début de l'année suivante et allèrent relâcher en Caroline (septembre 1686), où ils furent conviés, avec leurs 200 hommes, à prendre part à une expédition punitive contre les Espagnols de Floride par représailles à une récente agression de ces derniers. Mais l'arrivée d'un nouveau gouverneur en Caroline fit avorter cette expédition, et les deux Néerlandais durent reprendre la route des Antilles. Enfin, en septembre de l'année suivante, apparemment lassés de courir les mers en hors-la-loi, ils demandèrent asile au gouverneur de la Jamaïque, dont ils jugèrent toutefois les conditions trop dures. Après la prise d'un grand vaisseau espagnol dans le golfe des Honduras, au début de 1688, Yankey trouva la mort. Une partie de ses hommes suivirent son associé Evertsen qui se retirera finalement à Saint-

Domingue vers 1689. Quant aux autres, ils choisirent comme chef Peterson et décidèrent de continuer la course pour leur propre compte, ce qui les conduisit en Acadie, où maintenant on les retrouve préparant leur départ.

Le 21 août 1688, dans le port de Canseau, Peterson et sa compagnie sont donc prêts à reprendre la mer sur leur prise *Le Saint-Louis*. Ayant brûlé leur barque longue, il ne leur reste plus qu'à s'occuper de leurs prisonniers. À l'équipage du Saint-Louis, pour leur permettre de rentrer en France, ils donnent la barque appartenant à Saint-Castin, prise quelques jours avant leur entrée à Canseau. Quant aux gens de Saint-Castin, ils reçoivent la barque de la Compagnie d'Acadie enlevée par les pirates en même temps que le Saint-Louis. Peterson conserve par contre le ketch appartenant à Saint-Aubin dont il s'était emparé aussi durant son séjour dans la baie de Chedabouctou, sous prétexte qu'il avait été pris par les Français sur des Anglais. Le lendemain 22 août, au matin, les flibustiers appareillent de Canseau, sur *Le Saint-Louis*, avec les petits bâtiments de Thomas Michael, de Saint-Castin et de Saint-Aubin. De plus, ils emmènent avec eux, comme prisonniers, les 50 pêcheurs et les Indiens capturés dans le port de Canseau une douzaine de jours auparavant.

Entre-temps, en Nouvelle-Angleterre, les autorités coloniales britanniques avaient été informé, dès le mois de juillet, de la présence du pirate Peterson, lequel entre son départ de l'île Martin's Vineyard et son arrivée à Canseau avait longé les côtes du Rhode Island, dont certains habitants auraient traité avec lui. À cette nouvelle, le gouverneur général Sir Edmund Andros avait dépêché au Rhode Island le HMS Rose, commandé par le capitaine John George, tandis qu'il donnait ordre à son lieutenant à Boston, le capitaine Francis Nicholson, de s'y rendre aussi par voie de terre avec des troupes. L'un et l'autre arrivèrent trop tard. Le gouverneur Andros eut beau convoquer un tribunal spécial pour juger les marchands du Rhode Island soupçonnés d'avoir trafiqué avec le pirate, le grand jury qui fut constitué à cette occasion refusa d'entendre l'affaire. Cependant, Nicholson parvint à saisir les deux ketchs de Salem qui revenaient des côtes d'Acadie et avec lesquels s'étaient embarqués, comme on l'a vu, huit des hommes de Peterson. Nicholson fit aussitôt emprisonner et interroger ces derniers, de même que les marins qui les avaient menés à Salem. Aux informations qu'il obtint de leurs aveux viennent s'ajouter, dans les premiers jours de septembre, celles de Thomas Michael, associé de gré ou de force à Peterson dans la descente de celui-ci en Acadie.

Portant dix des pêcheurs français pris à Canseau, qui las de leur servitude parmi leurs compatriotes ont voulu tenter leurs chances en Nouvelle-Angleterre, Michael révèle à Nicholson la véritable destination de Peterson, car l'Acadie n'était en fait qu'une escale. Le flibustier anglais n'avait fait descente à Chedabouctou que pour deux choses, qu'il y avait d'ailleurs trouvées : assez de vivres et un bon navire pour traverser l'Atlantique et aller pirater le long des côtes de Guinée. De plus, il est raisonnable de croire que l'Afrique n'était en fait qu'une autre étape pour un voyage plus lointain : celui de la mer

du Sud, qui consistait à aller piller les colonies espagnoles ouvertes sur l'océan Pacifique, celles du Chili, du Pérou, du Panama et du Mexique.

Le premier « voyage à la mer du Sud » remontait à 1680, année où des flibustiers anglais de la Jamaïque l'avait entrepris par terre, en traversant l'isthme de Panama avec l'aide d'une tribu d'Indiens hostiles aux Espagnols. Trois ans plus tard, partant de Virginie, le capitaine John Cook tenta l'aventure par voie de mer, par le détroit de Magellan, étant bientôt imité par deux autres capitaines anglais. En 1684 et 1685, quelques centaines d'Anglais et de Français firent aussi le voyage de la mer du Sud, cette fois par l'isthme de Panama. Par la suite, les Indiens s'étant alliés aux Espagnols, le passage par Panama dut être abandonné. Cela obligea les flibustiers qui désiraient tenter l'entreprise, de la faire par mer, en passant par l'Afrique occidentale puis le Brésil avant de se risquer à franchir le détroit de Magellan à l'exemple de Cook. Or, pour gagner l'Afrique à partir des Antilles, il fallait emprunter le canal de la Floride et remonter au moins jusqu'aux Bermudes avant de pouvoir, à la faveur des alizés, traverser l'Atlantique.

L'interdit qui frappa la flibuste à Saint-Domingue en août 1685 encouragea ces lointaines entreprises. Ainsi, en juin de cette même année, le capitaine François Lesage faisait escale à New York où il se ravitailla en prévision d'un voyage à la mer du Sud, mais il ne put franchir le détroit de Magellan. En 1686, le capitaine John Markham, quant à lui, fut encore plus malchanceux, étant tué en Afrique par les Portugais. Par contre, toujours en 1686, une bande de flibustiers, sortis de Saint-Domingue, réussit là où les autres avaient échoué. Ce qui est intéressant dans leur cas, c'est qu'ils se comportèrent exactement comme Peterson l'avait fait à Chedabouctou. Du journal que tint l'un de ces hommes et d'un mémoire du gouverneur français de Plaisance, l'on apprend que, dans les parages de Terre-Neuve, ils pillèrent et prirent plusieurs navires de pêche... anglais !

Pour revenir à Peterson, l'on ignore ce qu'il advint de lui et de ses hommes, s'il gagna ou non l'Afrique ou si son objectif final était réellement les colonies espagnoles de l'Amérique du Sud. La France porta plainte à l'Angleterre pour ses pirateries en Acadie, mais l'affaire n'eut pas de suite, car, moins d'un an après la prise de Chedabouctou, la guerre éclatait entre les deux puissances coloniales. Forts de leur expérience dans la mer des Antilles contre les Espagnols dans les années 1670 et 1680, les marins de la Nouvelle-Angleterre armeront désormais à partir de leurs propres ports pour courir sus aux Français au Canada, en Acadie et aux Antilles. Certains d'entre eux imiteront Peterson et gagneront les côtes d'Afrique, non plus cette fois pour aller piller l'Espagnol au Pérou, mais pour s'attaquer à tous les riches vaisseaux croisant dans l'océan Indien, sans distinction de nation. Ce seront les pirates de la mer Rouge.

Le déclin de la flibuste (1689-1713)

Durant l'année 1688 éclate en Angleterre ce que l'on a appelé la Glorieuse Révolution, qui marquera les institutions de ce pays jusqu'à nos jours et, pour l'immédiat, aura des répercussions à la grandeur de l'Europe et par voie de conséquence en Amérique. Le roi James II, accusé, entre autres, de vouloir ramener l'Angleterre au catholicisme, est destitué par le Parlement qui offre le trône au prince d'Orange, lequel dirige déjà les Provinces-Unies des Pays-Bas depuis 1672. L'ennemie sera la France, devenue la première puissance catholique, avec laquelle le roi anglais déchu a été accusé de pactiser. Dès décembre 1688, la guerre est déclarée entre la France et les Provinces-Unies. Le 7 mars suivant, elle est officiellement proclamée à la Martinique par le gouverneur général des Antilles françaises. Après l'Empire et plusieurs princes allemands, l'Espagne (avril) et l'Angleterre (mai) s'engagent à leur tour contre la France, qui voit se lever contre elle presque toutes les nations européennes. La guerre dite de la Ligue d'Augsbourg est commencée.

À Saint-Domingue, environnée d'Espagnols et d'Anglais, la nouvelle de ce conflit généralisé jette la crainte et le désespoir. «J'ai détruit la flibuste parce que la Cour l'a voulu, et je n'en suis venu à bout qu'avec bien de la peine. Je voudrais à présent n'y avoir pas réussi, car il y aurait à cette côte dix ou douze bons navires et quantité de braves gens dessus.», s'écriait d'ailleurs le gouverneur Cussy, en août 1689. Cinq ans plus tôt, plus de 2000 flibustiers fréquentaient la colonie. La stricte application des ordres du roi visant à interdire la course contre les Espagnols en était certes responsable, de pair avec les expéditions en mer du Sud. Malgré les pertes subies, Saint-Domingue pouvait encore compter sur Laurens De Graff, qui, quoique devenu officier du roi dans la colonie, continua à commander des flibustiers, du moins durant les premières années de la guerre, et des hommes comme Bernanos et Lesage, et des nouveaux chefs tel Daviot et Godefroy.

Quoiqu'en position d'infériorité, le gouverneur Cussy décida de prendre les devants et de porter la guerre contre ses voisins sur Hispaniola même, selon lui les plus dangereux. Ainsi, à l'été 1690, le gouverneur Cussy réunit quelque 250 flibustiers, sous le commandement de Daviot, qu'il joignit aux troupes de milice qu'il avait déjà sous la main. Avec cette petite armée d'environ un millier d'hommes, il mit à sac et incendia Santiago de los Caballeros, la place espagnole la plus importante entre la côte nord d'Hispaniola et la ville de Santo Domingo. Cependant la réplique espagnole vint environ six mois plus tard. En janvier 1691, une douzaine de navires de guerre espagnols jetaient l'ancre à la côte du nord et débarquaient près de 3000 hommes. Cussy, à la hâte, rassembla tout juste le tiers de ce nombre en miliciens et soldats. L'affrontement entre les deux armées eut lieu dans la savane de Limonade. Les lanciers espagnols décimèrent les rangs français, tuant près de 300 Français, dont 32 officiers parmi lesquels Cussy lui-même. Après avoir pillé les lieux, les Espagnols se rembarquèrent, satisfaits d'avoir porté un dur coup aux Français.

À la Jamaïque, les craintes ne furent pas moins grandes qu'à Saint-Domingue. Beaucoup plus prospère que sa rivale française, la grande Antille anglaise possédait une économie basée essentiellement sur la production sucrière et le négoce des esclaves avec les colonies espagnoles. Un quart de siècle plus tôt, les autorités jamaïquaines avaient déjà signalé le danger de se mettre à dos les flibustiers de Saint-Domingue, qui iraient ravager les plantations des côtes nord de l'île. Dans les années 1680, certains d'entre eux avaient d'ailleurs commencé à s'attaquer aux petits bâtiments de commerce jamaïquains. Et ils se servirent à souhait au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Les Jamaïquains craignaient particulièrement Laurens De Graff, qui vint même les narguer en abordant la côte nord de l'île au tout début de la guerre. Profitant de l'affaiblissement de la colonie française par l'attaque espagnole de janvier 1691, ils tentèrent en mai suivant une descente contre le Petit-Goâve et les quartiers environnant, avec deux vaisseaux de guerre et quelques bateaux corsaires, sans grand résultat d'ailleurs.

Les prises françaises n'étaient évidemment pas les plus riches qu'un flibustier pouvait faire dans la mer des Caraïbes. Les bâtiments néerlandais, espagnols et anglais étaient beaucoup plus attrayants. Des corsaires jamaïquains passèrent ainsi à Saint-Domingue à l'exemple de Nathaniel Grubbin et de Cornelius Kelly. Même le vieux John Coxon fut, un moment, tenté de se joindre aux renégats, mais son avenir était ailleurs parmi les bûcherons anglais du Yucatan. D'autres, pour conserver une apparence de légalité, allèrent simplement chercher la fortune sous d'autres horizons.

En mer Rouge

Au début années 1680, les premiers flibustiers, venant des Antilles, furent signalés sur les côtes de l'Afrique occidentale, les côtes de Guinée et d'Angola : Jean Hamelin et un certain Morgan. Pour ceux qui désiraient passer dans le Pacifique (mer du Sud), par le détroit de Magellan, pour aller piller les Espagnols du Pérou, c'était la voie obligée : Antilles, Afrique, Brésil puis mer du Sud, trajet suivi d'ailleurs par John Eaton, John Cook et Charles Swan en 1684, de même que par le Français Massertie en 1687. Mais le détroit de Magellan étant difficilement franchissable à certaines périodes de l'année, des flibustiers qui avaient pris cette route étaient contraints soit de demeurer à croiser en Afrique ou d'y retourner. Ce fut particulièrement le cas dans les années 1686-1688, durant lesquelles quelques flibustiers se firent remarquer par leurs actions. Par exemple, le capitaine Lesage, qui, lors de sa croisière de 1685-1688 après avoir manqué la saison pour passer en mer du Sud, captura un riche vaisseau de la compagnie néerlandaise des Indes orientales qu'il mena ensuite à Cayenne.

Les prises que ces flibustiers faisaient aux côtes d'Afrique différaient de celles faites en Amérique. D'abord de ce côté de l'Atlantique, il n'y avait pas d'Espagnols à qui s'attaquer. En revanche, les Anglais, les Français, les Néerlandais et les Portugais y avaient des comptoirs à partir desquels ils faisaient la traite avec les potentats indigènes, surtout sur des esclaves. De plus

c'était aussi la route utilisée par les vaisseaux de ces nations s'en allant aux Indes orientales ou, chargés de richesses, s'en revenant de cette région où toutes possédaient de prospères colonies.

Au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, quelques flibustiers de Saint-Domingue, mais aussi des Petites Antilles françaises, se signalèrent à la côte de Guinée. Le plus connu était Étienne de Montauban qui en 1691 fit sauter une forteresse anglaise à l'embouchure de la rivière Sierra Leone, et qui, moins heureux lors de son voyage suivant, en 1694, sauta avec son bâtiment lors d'un combat contre un vaisseau anglais aux côtes d'Angola. Ces voyages en Afrique furent certainement encouragés par Ducasse, le successeur de Cussy comme gouverneur de Saint-Domingue, qui y avait fait lui-même plusieurs expéditions comme commandant de navire privé ou de vaisseau du roi dans les deux décennies précédentes.

Ces expéditions dans le golfe de Guinée vinrent rapidement à s'étendre à l'océan Indien où croisaient les vaisseaux battant pavillon du Grand Moghol, le puissant souverain musulman qui règne sur toute l'Inde. Ces Maures, comme on les appelait alors, étaient richement chargés. S'y attaquer toutefois tant pour les Anglais que pour les Français équivalait ni plus ni moins qu'à un acte de piraterie. En effet, la France, l'Angleterre et le Portugal avaient obtenu, du Grand Moghol, au fil des ans de fonder de petits établissements commerciaux sur le littoral indien. Or, à chaque agression commise par un Européen contre des Maures, le Grand Moghol frappait de sanctions les ressortissants appartenant à la nation du forban. Voilà pourquoi le gouvernement anglais prit l'arrivée de flibustiers de leur nation dans l'océan Indien, très au sérieux et cherchera à les capturer par tous les moyens.

En effet, ces expéditions furent surtout l'œuvre de flibustiers anglais, armés dans les colonies américaines, notamment en Nouvelle-Angleterre, où ils prenaient des autorités des commissions en guerre contre les Français des Antilles ou du Canada. Certains de ces hommes possédaient une expérience de la guerre de course acquise contre les Espagnols dans la mer des Caraïbes. Thomas Tew, qui arma aux Bermudes (1692) puis à New York (1693), était l'un de ceux-là. Tout comme un certain James Kelly, qui commença sa carrière sous les ordres du capitaine Yankey en 1680.

Le plus fameux de ces flibustiers ne semble pourtant pas avoir eu auparavant une expérience antillaise. Il s'agit de Henry Every, dont l'histoire a alimenté nombre de légendes. Sa saga commence en 1693. Cette année-là un groupe d'hommes d'affaires anglais, dont le principal est sir John Houblon, obtint du roi d'Espagne le droit de commercer avec les colonies espagnoles en Amérique et de repêcher les trésors des épaves de galions naufragés dans la mer des Caraïbes. En février 1694, l'escadre armée à cette fin à Bristol, forte de quatre vaisseaux et commandée par sir Arturo O'Byrne, vint mouiller à La Coruña, en Espagne. Mais les autorités espagnoles tardèrent à donner la permission de partir à l'expédition. En raison de ce délai mais surtout à cause du retard du paiement de leurs gages, 85 marins se révoltèrent au bout de quatre mois sous la conduite du contremaître de l'un des vaisseaux, Henry

Every. Les mutins se rendirent maîtres du navire amiral de l'expédition avec lequel ils appareillèrent pour l'Afrique occidentale. Du golfe de Guinée où ils pillèrent quelques navires anglais et danois, Every et ses gens passèrent à Madagascar.

L'île, où les Français avaient vainement tenté de s'implanter quelques décennies plus tôt, n'était point inconnue des flibustiers. C'était d'ailleurs là que *Le Cygnet*, le navire du capitaine Swan, vint terminer son périple autour du monde, échoué dans quelque baie de la grande île vers 1690. Depuis cette année-là, une poignée de flibustiers et marins anglais s'étaient établis sur quelques petites îles proches de Madagascar, à l'île Sainte-Marie notamment. Le plus notoire était un certain Adam Baldrige qui y demeurera jusqu'en 1697, au moment où son établissement sera détruit par les indigènes de Madagascar. Ces hommes, vivant entourés d'esclaves et de concubines enlevés sur la grande île, assuraient le ravitaillement des flibustiers qui allaient s'attaquer aux Maures à l'embouchure de la mer Rouge. En effet, des marchands armés à New York, entre autres par Frederick Philipps, qui devenaient parfois eux-mêmes flibustiers y portaient des vivres et de l'alcool et en repartaient avec le pillage des corsaires.

De Madagascar, Every passa à l'île d'Anjouan où une douzaine de Français qui y étaient dégradés, s'embarquèrent avec lui. Vers février 1695, il s'empara d'un flibustier français, dont tout l'équipage se joignit à lui. En juin suivant, Every était rejoint par cinq flibustiers anglais armés en Nouvelle-Angleterre, dont un commandé par Tew, et qui se placèrent tous sous ses ordres. Ensemble ils allèrent croiser en mer Rouge et tombèrent sur une flotte maure allant de Moka à Surat. Après trois heures de combat, Every se rendit maître du plus gros des vaisseaux, *Le Gang-i-Sawai*, de 1600 tonneaux appartenant au Grand Moghol lui-même, faisant un butin colossal en or et en argent. La petite flotte de Every se dispersa ensuite. Lui-même mit le cap vers les Antilles et arriva aux Bahamas en avril 1696. De là, avec la complicité des autorités locales, il gagna l'Angleterre et ne fit plus parler de lui.

Dans les années suivantes, des flibustiers anglais continueront à écumer la mer Rouge et ce jusqu'à la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, au moment où la paix étant revenue l'Angleterre prendra les grands moyens pour les réduire.

Entre l'Espagne, l'Angleterre et la France

En janvier 1692, pour contrer la menace des flibustiers français, le Conseil de la Jamaïque avait commencé à émettre des commissions, faute d'avoir pu obtenir de Londres le pouvoir de pardonner aux pirates qui avaient cherché, en désespoir de cause, la protection française. Plusieurs petits bâtiments de la colonie furent ainsi armés en guerre. Parmi leurs commandants, l'on ne retrouvait pourtant aucun flibustier notoire. Mais, en juin 1692, survint une catastrophe épouvantable : Port-Royal fut frappée par un formidable séisme. Les deux tiers de la ville se retrouvèrent engloutis sous la mer, ses for-

tifications totalement détruites ; et plus de deux mille personnes périrent sur le coup.

Le nouveau gouverneur de Saint-Domingue, Jean Ducasse, entendait bien saisir la chance que la nature venait de lui donner. Il encouragea ainsi les flibustiers à piller les plantations jamaïquaines sans défense, d'où ils rapportèrent surtout des esclaves comme butin. Mais il visait beaucoup plus haut. Son plan était d'envahir la Jamaïque. Pour cela, il lui fallait cependant plus que le concours des flibustiers. Il avait besoin de vaisseaux de guerre. En attendant d'obtenir ce qu'il lui manquait, il envoya, en décembre 1693, un parti de 170 flibustiers sous le commandement de Bernanos, devenu officier du roi à Saint-Domingue, lesquels pillèrent la paroisse de Saint-David, à quelques dizaines de kilomètres de Port-Royal. En avril suivant, c'était au tour du major Beauregard avec six bâtiments et 400 hommes, lesquels refusèrent de continuer l'expédition lorsqu'ils croisèrent un vaisseau de guerre anglais, contre lequel, dirent-ils, il n'y avait à récolter que des os brisés.

Peu de temps après la déconvenue de son adjoint Beauregard, Ducasse obtint finalement le concours de cinq vaisseaux du roi, auquel il joignit une quinzaine de bâtiments corsaires. Ayant près de 1500 hommes à sa disposition, il appareilla du Petit-Goâve en juin 1694 à destination de la Jamaïque, guidé par deux renégats irlandais. Au matin du 27 juin, Ducasse était en vue de Port-Royal contre laquelle son homologue jamaïquin, sir William Beeston, croyait que le Français porterait l'attaque. Mais Ducasse laissa huit navires à Port-Morant. Le reste, au nombre de quatorze, alla mouiller à Cow Bay à sept lieues au vent de Port-Royal. Là les Français apprirent que le gouverneur Beeston avait été prévenu de leur arrivée et que Port-Royal était en état d'alerte. Ducasse y serait quand même allé, mais plusieurs officiers s'y refusèrent. Alors il ordonna au major Beauregard de débarquer à Cow Bay, à la tête de 800 hommes. Celui-ci brûla et ravagea tout sur son passage jusqu'à Port-Morant, capturant un millier d'esclaves. Il est ensuite envoyé avec 200 hommes à Port-Maria, endroit à partir duquel il fit subir le même sort aux plantations de la côte nord de la Jamaïque avant de se retirer à l'approche des milices locales.

Un mois, après leur arrivée, les Français se réunirent au nombre de 17 navires à Port-Morant puis passèrent à Cow Bay. De là, à l'exception de trois navires du roi, ils gagnèrent Carlisle Bay où Ducasse confia le commandement des troupes de débarquement à nul autre que Laurens De Graff ainsi qu'à Beauregard. Après avoir repoussé une attaque de 250 Anglais, les Français se livrèrent encore là au pillage, non cette fois sans payer le prix du sang. En effet, lors de l'attaque d'une position fortifiée tenue par des Jamaïquains, le capitaine Lesage et 50 autres flibustiers furent tués. Et, au début du mois d'août, Ducasse et ses hommes reprenaient la route de Saint-Domingue, ayant fait pour plus d'un demi million de livre sterling de dommages, détruit 50 sucreries et 200 maisons dans quatre paroisses. De plus, les Français emportaient avec eux près de 1500 esclaves.

Dès septembre 1694, un mois à peine après l'agression française, les Jamaïquains répliquèrent en envoyant une petite flotte contre le Petit-Goâve. Mais cette attaque, sans résultat, n'était rien en comparaison de ce qui se préparait contre Saint-Domingue. En effet, depuis son arrivée à la Jamaïque comme gouverneur, William Beeston était résolu que seule une entreprise conjointe des Anglais et des Espagnols pouvait venir à bout de la colonie française. Le peu d'enthousiasme démontré par les autorités espagnoles, jumelé au tremblement de terre de 1692, avait jusqu'alors prévenu la réalisation de ce projet. La descente organisée par Ducasse avait démontré toutefois l'urgence d'agir rapidement, car une autre attaque du genre contre la Jamaïque et elle passerait à coup sûr entre les mains des Français.

Au début de 1695, une flotte de 23 vaisseaux de guerre sous le commandement du commodore Wilmott et 1700 soldats sous le colonel Lillingston quittait l'Angleterre pour les Antilles à dessein d'attaquer Saint-Domingue. À la Jamaïque, le gouverneur Beeston confiait au colonel Beckford la mission de commander tous les flibustiers jamaïquains qui pourraient se joindre à cette flotte. Beckford se rendit, en avril 1695, à Santo Domingo, car les Espagnols devaient être aussi de la partie. Le président de l'Audience royale s'était engagé à fournir 1500 hommes, sans compter la participation de l'Armada de Barlovento, commandé par le capitaine général Andrés de Pez. Les Anglais de Wilmott, les Jamaïquains et les Espagnols firent leur jonction à l'île Samana. De mai à juillet 1695, ils ravagèrent et mirent à sac le Cap Français et le Port de Paix. Les alliés auraient voulu pousser jusqu'aux établissements du Petit-Goâve et de Léogane, les deux principales places de la côte sud-ouest de Saint-Domingue, dont Ducasse organisait la défense. Mais la dissension entre le commandant naval Wilmott et le commandant militaire Lillingston, de même que celle entre eux et les Espagnols, ainsi que la maladie décimant les troupes venues d'Angleterre, les obligea à abandonner ce dessein. L'objectif était atteint : la Jamaïque était vengée et les Français grandement affaiblis, ayant perdu lors de cette affaire plusieurs officiers de qualité, dont Bernanos. Jusqu'à la fin de la guerre, les Français de Saint-Domingue et les Jamaïquains éviteront de se chercher querelle.

L'autre ennemi de la France en Amérique, l'Espagne n'avait pas, jusqu'à, eu beaucoup à souffrir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. À l'exception de la prise de Santiago de los Caballeros au tout début du conflit, les flibustiers n'avaient été impliqués dans aucune descente majeure contre des possessions espagnoles. L'ennemi des flibustiers français avait été avant tout anglais de 1692 à 1695. Ducasse avait fait son possible pour les retenir dans les parages de Saint-Domingue, avec un certain succès. D'ailleurs ils étaient beaucoup moins nombreux qu'une dizaine d'années auparavant. En devenant gouverneur, Ducasse avait pressé le ministre d'entreprendre une expédition d'envergure pour se rendre maître, de concert avec les flibustiers, de Cartagena, de la Vera Cruz ou de Porto Belo. Pourtant, à la veille de la réalisation de ce projet, en 1696, il avait complètement changé ses vues. Comme ses prédécesseurs d'Ogeron et Cussy, il croyait que la conquête de la partie de

Saint-Domingue sous contrôle espagnol serait beaucoup plus profitable à long terme.

À la fin de 1696, en France, l'on armait une importante flotte composée de vaisseaux du roi, mais financée par des capitaux privés. Le commandement de cette flotte, forte d'une vingtaine de bâtiments portant près de 3500 hommes, avait été attribué au baron de Pointis. Elle arriva au Petit-Goâve en mars 1697 où Ducasse, suivant les ordres du ministre, réunit, à grand peine, 1200 hommes dont 650 flibustiers, s'attirant les reproches de Pointis pour ne pas s'être exécuté assez promptement et n'avoir pas atteint le nombre de 1500 demandé à l'origine par le ministre. Mais c'était mal connaître les flibustiers comme l'apprendra Pointis à ces dépens avant même son retour en France. Comme cible, Ducasse proposa Puerto Belo où les Galions chargeaient les richesses venant du Pérou. Mais Pointis insista pour Cartagena qui fut finalement choisi. Et, en avril 1697, la flotte française, appuyée par les flibustiers, se présentait devant Cartagena. Et le 6 mai Pointis et Ducasse étaient maîtres de la ville et du port, ayant perdu seulement une soixantaine des leurs dans les combats livrés contre les défenseurs. Cette belle victoire fut cependant ternie par l'attitude de Pointis.

Contre sa parole donnée, l'amiral français refusa de remettre aux flibustiers et aux autres gens de Saint-Domingue leur juste part de l'énorme butin fait dans Cartagena. Normalement ces hommes représentant un quart des troupes devaient recevoir deux millions de couronnes au lieu des 40 000 que leur envoya Pointis selon son calcul et qui s'obstina à ne rien donner de plus en dépit des pressions de Ducasse. Alors les flibustiers se mutinèrent. Sans l'intervention de Ducasse, ils auraient pillé le vaisseau-amiral de Pointis. Mais le 31 mai, rompant à leur tour leur promesse, ils retournaient piller Cartagena, alors que Ducasse avait déjà levé l'ancre pour retourner à Saint-Domingue. Le lendemain, après avoir ruiné les fortifications de la place, Pointis appareillait, l'abandonnant aux flibustiers. Le conflit avec ces derniers et une épidémie qui frappa ses troupes l'avaient forcé à renoncer à conserver la ville pour la France. De leur côté, en quatre jours, les flibustiers retirèrent d'un second pillage de la ville un million de couronnes. Ensuite, après avoir divisé l'argent et l'or, ils décidèrent de partir pour l'île à Vache où ils avaient l'intention de partager les esclaves et les marchandises. En route, ils tombèrent sur des navires de guerre anglais, sortis de la Jamaïque, à dessein justement d'attaquer l'escadre de Pointis. Deux d'entre eux furent capturés par les Anglais, mais les sept qui restaient parvinrent à leur échapper et gagner Saint-Domingue, à la réserve d'un seul qui s'échoua devant Cartagena et dont l'équipage fut pris par les Espagnols.

La guerre de la Ligue d'Augsbourg se termina cette même année par la paix de Ryswick. L'année suivante, en 1698, le gouverneur Ducasse obtint une amnistie générale pour tous les flibustiers qui avaient désobéi aux ordres lors de la prise de Cartagena, obtenant même pour eux une indemnité. Les Antilles vont ensuite connaître presque quatre ans de paix. Avec le nouveau siècle, une autre guerre va se déclencher en Europe, celle de la succession

d'Espagne (1702-1714). En effet, avec la mort du roi Carlos II, c'est un prince de la maison de France qui va monter sur le trône d'Espagne : un Bourbon à Madrid et un autre à Versailles, c'est beaucoup trop au goût des coalisés de la guerre précédente : l'Angleterre, l'Empereur et les Provinces Unies. Par le jeu des alliances, la France et l'Espagne se retrouveront dans le même camp.

Les flibustiers n'en disparaissent pas pour autant de Saint-Domingue où il y en aura jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Mais c'est aux Petites Antilles, à la Martinique notamment, où ils seront les plus nombreux et porteront de durs coups au commerce anglais, jusqu'à 1500 en 1705, réduits à faire ce métier pour la plupart à cause d'une disette provoquée par la guerre. Comme lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, ils serviront aussi d'auxiliaires aux escadres royales ou privées armées en France. Ils seront ainsi de la prise de l'île Nevis par Pierre Lemoyne d'Iberville (1706) et de celle de Montserrat par Jacques Cassard (1712). La Jamaïque aura aussi les siens, dont plusieurs, à la fin de cette guerre-là deviendront forbans et établiront pour un temps une petite colonie aux Bahamas.

De la mer des Antilles à l'océan Indien

L'odyssée du flibustier Desmarestz (1688-1700)

Ce qui suit sur les rapports constatés entre les flibustiers de Saint-Domingue et l'île de la Réunion au XVII^e siècle est le fruit du hasard. La découverte d'une lettre du commandant de l'île, Joseph Bastide, nous apprend qu'il était arrivé «le 6 décembre de l'année 1696, venant d'Anjouan, une barque, étant commandée par le sieur Isaac Veyret-Desmarais, lequel a perdu son bâtiment à Mohéli nommé *Le Saint-François*». Son passé n'a rien de prosaïque, et nous invitons le lecteur à faire plus ample connaissance avec ce hardi marin. Ses activités de corsaire à la Martinique, louées par les uns, vilipendées par les autres, ont laissé heureusement de nombreuses traces. En contrepartie, se sont révélées beaucoup plus difficiles les recherches concernant sa croisière dans les mers d'Orient et son décès à l'île de la Réunion en 1700.

La Sainte-Rose

La Sainte-Rose était une petite frégate espagnole de 14 canons, qui portait vingt-cinq ou vingt-six mille pièces de huit à Curaçao pour y acheter des Nègres. Elle fut capturée par le fameux flibustier Laurent De Graff au large de Carthagène en 1687. On était en pleine paix avec les Espagnols de l'Amérique depuis deux ans, mais le flibustier affirme qu'«étant remonté vers la côte de Carthagène afin de gagner le vent pour traverser, je trouvais *La Sainte-Rose*, sur laquelle je chassais pour lui parler. Mais comme elle tira d'abord sur mon pavillon et qu'elle me tua deux hommes et me blessa huit, cela m'obligea de l'aborder». La prise est riche, l'équipage est consentant pour venir désarmer à la côte de Saint-Domingue. Laurent De Graff arrive au Petit-Goâve au début d'octobre 1687, où M. Dumas, lieutenant de roi, lui

adjuge *La Sainte-Rose*. Il se rend ensuite au Port de Paix pour recevoir les ordres du gouverneur, M. de Cussy, qui lui ordonne de désarmer et de se rendre au fond de l'île à Vache pour y servir le roi en qualité de major. Le chef flibustier quitte le Port de Paix le 30 novembre.

Le 24 décembre, des nouvelles très alarmantes de l'île à Vache obligent M. de Cussy à s'embarquer en hâte sur *Le Marin*, une frégate du roi. Deux cent cinquante flibustiers complotaient de retourner en course avec les deux petits navires du capitaine De Graff ! Cussy arrive à l'île à Vache le 2 janvier 1688 :

« À la vérité, la diligence que nous fîmes fut d'une grande utilité pour rompre le dessein qu'ils avaient formé puisqu'ils devaient mettre à la voile aussitôt que le capitaine [Laurens de Graff] serait de retour de la Grande Anse où il était allé pour ramener le débris d'une habitation considérable qu'il y avait pour le porter à l'île à Vache. (...) Lorsque le capitaine Laurent fut de retour, je lui fis connaître que l'intention du roi était qu'il demeure au quartier de l'île à Vache pour y servir Sa Majesté en qualité de major, dont elle l'avait honoré. À quoi, il me promit de s'acquitter avec le même zèle et fidélité qu'il avait fait depuis dix ans qu'il s'était rangé sous le pavillon français. Nous mîmes à la voile le 9 janvier, après avoir fait de l'eau et du bois et ledit capitaine Laurent, avec ses deux vaisseaux et équipages, nous suivirent au Petit-Goâve, où nous arrivâmes le 11. (...) Il se débarqua 150 flibustiers qui se répandirent dans le Cul de Sac, les uns sur leurs habitations, et les autres qui n'en avaient pas se sont rendus habitants, auxquels j'ai distribué des terrains considérables. Le reste de l'équipage dudit Laurent, dont j'étais assuré de la fidélité, resta dans ses vaisseaux pour aller à l'île à Vaches pour s'établir à l'exemple dudit Laurent, auquel ils sont attachés depuis longtemps, se trouvant assez forts quand ils l'auront à leur tête. »

En fait, le gouverneur surestime bien trop la capacité de Laurent De Graff à retenir ses hommes, en aurait-il la volonté.

Le mois suivant, Cussy décide de retourner à l'île à Vaches avec *Le Marin* pour vérifier si les flibustiers s'étaient acquittés de la promesse qu'ils lui avaient faite d'y fixer leur résidence. Trop tard ! *La Sainte-Rose* était déjà partie :

« Nous mouillâmes le 28 [février], la nuit, au large, et le lendemain dernier, ayant été mouillé proche de terre, je descendis aux habitations où je trouvai le sieur Laurent De Graff avec plusieurs flibustiers qui avaient commencé à s'établir auprès de lui, qui étaient sous les armes. Mais, ayant remarqué qu'il n'y avait pas la moitié des gens qu'il avait embarqué dans ses navires, je m'informais soigneusement ce qu'ils étaient devenus et où étaient ses navires. À quoi, il répondit qu'un petit navire anglais de 55 à 60 tonneaux s'étant perdu depuis 10 jours à la Saone, petite île au vent de la ville de Saint-Domingue, l'équipage consistant en 8 hommes et un garçon se sauva dans la petite chaloupe, où ils avaient mis des fargues pour pouvoir résister davantage à la mer, et s'étaient rendus depuis 4 jours à l'île à Vache, où ils donnèrent avis audit sieur Laurent du lieu où était perdu leur navire et qu'il était chargé de bœuf, lard, farine et bière, qu'il n'était endommagé que par le fond : ainsi pourrait-il facilement sauver le tout. Sur cet avis, qui me fut confirmé par cet équipage anglais, ledit sieur Laurent avait dépêché son plus grand navire avec environ 70 hommes tant pour aller chercher ce navire perdu que pour se mettre en état d'attaquer une frégate biscayenne sortie de Saint-Domingue avec 18 canons et 80 hommes. »

Ce n'est que prétexte mais M. de Cussy s'y laisse prendre ingénument. L'escapade de *La Sainte-Rose* avait été préméditée. La preuve, la charte-partie signée le 18 février 1688 entre le capitaine, Jean Charpin, commandant de *La Sainte-Rose*, et son équipage. La course ayant été abolie à Saint-Domingue depuis 1685, son contenu aurait largement suffi à les faire pendre tous comme forbans, avec Laurent De Graff, l'armateur de la frégate et leur complice :

COPIE DE LA CHARTE-PARTIE FAITE ENTRE

M. Charpin, commandant La Sainte-Rose, et son équipage qui sont convenus entre eux de lui donner dix lots pour lui, que pour son commandement et pour son navire.

Tous les bâtiments pris en mer ou à l'ancre portant huniers qui ne se donneront point voyage; les bâtiments seront brûlés et les agrès seront pour le bâtiment de guerre.

Item. Tous les bâtiments pris, le capitaine aura le choix; et le non-choix demeurera à l'équipage sans que le capitaine y puisse rien prétendre.

Item. Le capitaine se réserve ses chaudières et son canot de guerre; et les chaudières qui seront prises seront pour l'équipage.

Item. Tous bâtiments pris hors de la portée du canon avec les canots de guerre seront pillés. Tous ballots entamés entre deux ponts ou au fond de cale, pillage.

Item. Or, argent, perle, diamant, musc, ambre, civette et toutes sortes de pierreries, pillage.

Item. Celui qui aura la vue des bâtiments aura 100 pièces de 8 si la prise est de valeur ou double, pillage.

Item. Tout homme estropié au service du bâtiment aura 600 pièces de 8 ou 6 Nègres à choix s'il s'en prend.

Item. Tout homme convaincu de lâcheté perdra son voyage.

Item. Tout homme faisant faux serment et convaincu de vol perdra son voyage et sera dégradé sur la première caye.

Item. Tout canot de guerre qui sortira en course qui prendra au-dessus de 500 pièces sera pour l'équipage dudit canot.

Item. Tous Nègres et autres esclaves qui seront pris par le canot reviendront au pied du mât.

Item. Pour les Espagnols qui ne seront point guéris, étant arrivé en lieu, l'équipage s'oblige de donner une pièce de 8 pour lesdits malades pour le chirurgien par jour l'espace de 3 mois étant arrivé à terre.

Item. M. de La Borderie et M. Jocom se sont obligés de servir l'équipage de tout ce qui leur sera nécessaire pendant le voyage; et l'équipage s'oblige de leur donner 180 pièces de 8 pour leur coffre; et ceux des chirurgiens qui seront pris avec les instruments qui ne seront point garnis d'argent seront pour le chirurgien.

Ladite charte ne pourra se casser ni annuler que nous n'ayons fait voyage tous ensemble.

Fait à l'île à Vache, ancré et affourché le 18 de février 1688.

Ainsi signé : Jean Charpin et Mathurin Desmarestz, quartier-maître de l'équipage. Jean Fantin

C'est notre première rencontre dans une situation de mauvais augure avec Isaac Veyret, plus connu sous le pseudonyme de Desmarestz. Avec 70 séditeux, il repart en course comme naguère contre leur ennemi héréditaire, l'Espagnol, sans se soucier de ce qu'aucune autorité, cette fois, ne les commissionne. Mais une nouvelle guerre contre les puissances coalisées de la Hollande, de l'Angleterre et de l'Espagne sert leur providence et leur salut.

Un an plus tard, en mars 1689, Jean-Baptiste Ducasse commandant une escadre du roi rencontre nos forbans dans des circonstances des plus accablantes. En venant reconnaître l'île de Boa Vista (Cap Vert) avec son vaisseau *Le Hasardeux*, il trouve cette dernière en pleine effervescence : nos flibustiers étaient tout bonnement en train de la piller ! À l'équipage initial de *La Sainte-Rose* s'était joint une autre bande de flibustiers embarquée à l'île de Roatán, au Honduras, où l'on avait été caréner la frégate. Ces nouveaux venus étaient commandés par Jean Fantin et portèrent le nombre de la compagnie de *La Sainte-Rose* à 120 hommes.

« Quelque temps après, raconte Ducasse, ils rencontrèrent un navire hollandais chargé lequel ils combattirent, prirent et le menèrent à la Nouvelle-Angleterre où ils vendirent la marchandise et s'avitailèrent pour aller dans la mer Rouge ou dans la mer du Sud ».

Cette prise hollandaise, rebaptisée *Le Dauphin*, avait 18 canons. L'équipage avait déposé Jean Charpin de son commandement et élu à sa place Jean Fantin. D'ailleurs Charpin se plaint à Ducasse de l'enlèvement de son navire dont il se disait le propriétaire, mais l'officier du roi « ne jugea pas à propos de le faire rendre pour lors ». Car ces 120 flibustiers sont un renfort inespéré pour l'escadre française qui devait attaquer et ruiner la colonie hollandaise de Surinam. Ducasse ordonne au capitaine Fantin de le suivre, lequel « promet à Monsieur Ducasse d'aller partout avec lui, ce qu'il a fort ponctuellement exécuté moyennant un intérêt qu'il aurait dans les prises que l'on ferait ».

« Il n'y a eu que la compassion qui m'a porté à ce mouvement, explique Ducasse puisqu'il n'y avait pas au monde un vaisseau de meilleure prise puisqu'il était trouvé en flagrant délit sans aucune commission, passeport ni permission après avoir sorti contre le gré de mondit sieur de Cussy, qui envoya le vaisseau du roi *Le Marin* pour le prendre à l'île à Vache, mais il en était parti. L'intention dudit sieur Ducasse a été de ramener ces gens-là dans les colonies françaises sans leur faire aucun mal quoiqu'ils méritassent tous la corde. »

Ducasse se rend avec son nouvel associé à l'île voisine de San Tiago, où il avait donné rendez-vous à son escadre. Seule la flûte *La Loire*, du chevalier d'Amou, était arrivée. Il y avait aussi dans la rade une belle frégate espagnole qui venait de La Havane et qui s'appêtait à sortir. Elle est chargée de plus de 50 000 livres de tabac, de 3500 cuirs, quelques sucres blancs, du bois de campêche, quatre ou cinq mille piastres et plusieurs autres marchandises, le tout estimé à plus de 25 000 écus. Ne sachant si la guerre avait été déclarée à l'Espagne et ne voulant rater une si bonne aubaine, Ducasse laisse faire les fli-

bustiers qui s'emparent de la frégate espagnole sans rencontrer de résistance. Cette prise est armée en brûlot sous la conduite de quelques flibustiers. Le reste de l'escadre (*L'Émerillon* et *La Bretonne*) arrive à son tour et on quitte San Tiago le 27 mars.

Le 14 avril, l'escadre de Ducasse arrive à Cayenne, escale avec son objectif : la colonie néerlandaise de Surinam. Goupy des Marest a noté dans son journal la présence insolite des flibustiers aux côtés de l'officier de la Marine royale, lesquels « avaient frété leur vaisseau *Le Dauphin* d'un nommé Laurent aussi flibustier ». Preuve supplémentaire, s'il en est besoin, de la complicité de Laurent De Graff.

Ducasse s'attarde trop à Cayenne, d'où il ne part que le 2 mai. Prévenus, les Hollandais l'attendent de pied ferme au Surinam, le contraignant à se retirer après avoir perdu beaucoup de troupes et ses vaisseaux fort désarmés. Il n'est guère plus heureux contre la petite colonie de Berbice, où 150 Néerlandais et 200 Nègres, retranchés derrière un vulgaire fort en bois, lui opposent une vigoureuse résistance. Ducasse parvient quand même à leur extorquer une petite contribution pour lever le siège : une rançon en lettre de change payable à Amsterdam et 200 barriques de sucre. Voilà tout ce qu'il pu obtenir pour sauver la face.

Après Berbice, la querelle s'envenime brutalement entre les flibustiers et leur ancien capitaine Charpin. Ils s'embarquent tous sur la frégate espagnole « disant qu'ils ne voulaient plus mettre les pieds sur l'autre et abandonnèrent le vaisseau flamand sans qu'il y resta personne que le sieur Charpin qui avait de grandes contestes avec lesdits flibustiers pour la part du navire espagnol et de 10 000 écus que lesdits flibustiers avaient eu dedans ». Ducasse réquisitionne alors, de l'autorité du roi, *Le Dauphin* pour renvoyer les soldats et les volontaires de Cayenne. L'escadre cingle ensuite vers la Martinique, toujours suivie de nos aventuriers.

À la Martinique, le comte de Blénac, gouverneur et lieutenant général des Isles d'Amérique, leur exhibe les derniers ordres du roi prescrivant de déloger les Anglais de Saint-Christophe avec les vaisseaux de Ducasse mis à sa disposition. Le comte de Blénac réussit aussi à entraîner dans cette entreprise Fantin et sa compagnie de 140 hommes qui s'est renforcée de quelques nouvelles recrues à la Martinique. Fantin débarque à Saint-Christophe le 28 juillet 1689 avec 120 des siens pour se joindre aux troupes du siège. Il laisse cependant sa frégate espagnole de 16 canons au mouillage de Basse-Terre sous la garde de douze Français et de huit Anglais de son équipage. Parmi ces renégats anglais se trouvent deux hommes que nous retrouverons plus tard : l'un n'est autre que le fameux William Kidd et l'autre Samuel Burgess. Une nuit, cette poignée d'Anglais égarés se rendirent maîtres de la frégate en égorgeant dans leur sommeil leurs camarades français et se sauvèrent chez leurs compatriotes à l'île de Nevis, distante de trois lieues de là. On laisse à William Kidd, qui venait d'expié son passé par une conduite si patriotique, le commandement de la frégate de Fantin, réarmée cette fois en corsaire anglais, *The Blessed William*.

Entre-temps à Saint-Christophe, le siège du vieux fort Charles s'éternise un peu. Enfin, après quinze jours, on s'avise de monter des canons sur une colline qui surplombe le fort anglais et d'où l'on pouvait battre l'intérieur de l'ouvrage. Cette besogne est confiée aux flibustiers. «Ce travail très rude fut exécuté en une seule nuit par les 120 flibustiers agissant sous la conduite de leur commandant», qui hissent sur la colline une batterie de six pièces de campagne. Le lendemain, aux premiers coups de canon, la garnison britannique affolée s'empresse de capituler.

Les corsaires de la Martinique

Après la prise de l'île de Saint-Christophe, quelques-uns des flibustiers préfèrent retourner directement à Saint-Domingue et les autres remontent à la Martinique. Des difficultés y surgissent entre ceux-ci et Ducasse sur le partage de la cargaison de la frégate espagnole qu'ils avaient prise de concert à San Tiago du Cap-Vert. En effet, selon le comte de Blénac il [Ducasse] a pris par force dans un magasin touchant à la place d'armes du fort et, contre l'assurance par écrit qu'il en avait donnée aux flibustiers, la plus grande partie de la prise espagnole. Ces gens m'apportèrent sa promesse portant assurance de n'y point toucher pourvu qu'ils l'accompagnassent dans ses entreprises. Heureusement pour eux, ils se virent adjugés 20 000 francs de dédommagement pour la perte de la frégate et leur séjour à Saint-Christophe.

Ensuite, les flibustiers se séparent. Jean Fantin arme avec 70 hommes un brigantin. Les autres élisent leur ancien quartier-maître Desmarestz, avec lequel ils étaient venus de Saint-Domingue. Desmarestz achète au sieur Fischer, capitaine de port à la Martinique, une flûte nommée *La Machine*, grâce aux bons offices du comte de Blénac. Ce dernier se plaint le 10 septembre 1689 qu'on ait tenté des pressions sur cet armement :

«J'avais cru avoir remonté les flibustiers par le navire d'un nommé Fischer qui leur avait vendu de gré à gré et en ma présence et de plusieurs autres personnes de considération. Des intérêts particuliers ont détourné la chose, quoique très utile aux Isles pour en éloigner les corsaires. Je ne veux pas vous en écrire la vérité quoiqu'elle me soit connue. Cela est plein de détours en bien des endroits. Il suffit d'être dans ce pays pour trouver de la peine. Je vais chercher quelqu'autre expédient pour mettre ces gens à la mer.»

Le 27 septembre, Blénac annonce sur un ton plus serein le départ en course de Fantin sur son brigantin et celui de Desmarestz sur *La Machine* :

«J'ai aussi trouvé le moyen de remonter les flibustiers et de les séparer en deux et de leur donner des vivres pour six semaines. Ça n'a pas été sans beaucoup de peine. Il est à croire qu'ils feront des prises qui nous seront d'un grand secours et qui fatigueront la Barbade qui est en grande nécessité aussi bien que nous et que les autres îles anglaises.

(...) Hier, en mettant à la voile, ces corsaires me représentèrent les longueurs et les frais que le juge fait dans l'adjudication des prises. Et je crois que, si on les traite de même, ils ne les amèneront ici que la première fois, ce qui serait d'un grand préjudice pour cette île. Le juge, après avoir jugé la prise bonne, fait crier ce qui est dedans trois dimanches ou fêtes consécutifs. Les corsaires disent que, la prise étant bonne, ce qui est dedans est à eux

et qu'ils n'ont à en répondre à personne et, par conséquent, pas besoin qu'on mette leurs biens à l'encan ni de ces longueurs qui leur font consommer leurs vivres pour en voir la fin. Pour moi, je suis de cette opinion et je lirai cet article au juge et au procureur du roi afin qu'ils y prennent leurs mesures. Et je vous informerai de la conduite qu'ils tiendront dans la suite et de ce qui en arrivera.

La première sortie de *La Machine* ne procure que quelques prises de peu de conséquence. Desmarestz est obligé de relâcher au Port-des-Barques, en Guadeloupe, pour remédier aux défauts qu'il avait reconnu à son bâtiment. En même temps, il apporte un secours fort à propos aux pauvres habitants de la Guadeloupe. « Nous tombions dans une extrême nécessité de toutes choses, écrit M. Hinselin, le 28 avril 1690, mais heureusement M. Desmarais, que la disette de pain et le méchant état de sa barque eut obligé de venir en cette île nous y a apporté quelques barils de morue et de maquereaux qui donneront pour quelque temps le moyen de subsister aux plus pauvres. Le navire *L'Étoile de La Rochelle*, est aussi arrivé, mais il n'a apporté que quelques barriques de vin, de lard et de farine. Et de ces dernières, M. Desmarais s'accommodera de la plus grande partie pour achever sa course ».

« Il n'a pas été moins utile à Sainte-Croix », ajoute Blénac.

Desmarestz est de retour à la Martinique au mois de mai. Il y rencontre un petit bâtiment flibustier armé à Saint-Domingue, commandé par un capitaine qui deviendra célèbre dans les annales de la flibuste : Étienne Montauban. Les deux compères s'associent ensemble et sortent le 13 ou 14 juin 1690.

Cet armement provoque une très violente altercation entre le comte de Blénac et l'intendant du roi aux Isles d'Amérique, M. Dumaitz de Goimpy, lequel aurait voulu qu'on les envoie au secours de Saint-Christophe, menacée par le général Christopher Codrington qui disposait d'une armada de 39 voiles et 3000 hommes. Le gouverneur de Saint-Christophe, le chevalier de Guitaud, ne peut lui opposer que 1100 miliciens encadrés par 150 soldats des troupes réglées et avait envoyé à la Martinique de pressants appels.

« Je ne puis me dispenser de vous faire savoir, écrit l'intendant, qu'il eut été bien avantageux au service du roi que M. de Blénac eut eu égard à la demande que M. de Guitaud lui avait faite pour avoir 180 flibustiers qui se trouvaient alors à la portée de son commandement et qu'il aurait pu faire facilement faire passer à Saint-Christophe s'il leur en avait donné les ordres. Celui qui est à leur tête, nommé Desmarestz, lui étant entièrement dévoué, et parmi ce nombre y ayant aussi plus de 30 hommes créoles de ladite île de Saint-Christophe, qui auraient seuls été capables dans la vue du secourir leurs familles et défendre leurs biens, de faire condescendre les autres à l'exécution des ordres qui leur en auraient été données ». Pire, Dumaitz de Goimpy accuse le comte de Blénac de n'avoir voulu « rien changer au projet de leur course, concertée avant l'arrivée des nouvelles de M. de Guitaud et que M. de Blénac a publiées devoir être faite à la hauteur de la Barbade afin de se précautionner de quelque apparence au service du roi, quoiqu'il eut été résolu que ces flibustiers iraient enlever à Trinidad un vaisseau hollandais qui y devait charger du cacao et qu'on y attendait ».

L'intendant cite également une lettre adressée au sieur de Gémosat, le 27 juillet 1690, dans laquelle Blénac raconte « qu'ayant proposé au nommé

Desmarestz, capitaine des flibustiers, d'aller à Saint-Christophe, il lui dit que, si ses compagnons le savaient, on ne les reverrait plus. Et dans cet autre article, il mande que la proposition d'aller à Saint-Christophe les a épouvantés, ce qui n'est point vraisemblable puisque les flibustiers n'avaient eu aucune connaissance de cette proposition de la part de M. de Blénac ».

Le 23 août 1690, Desmarestz est de retour à la Martinique avec un beau trophée :

« Le sieur Desmarest, flibustier qui était parti d'ici il y a deux mois avec deux méchants flibots et 180 hommes, arrive présentement sur une frégate à trois ponts qui n'a cependant que 24 canons de montés, qu'il a enlevée à Trinidad sur les Espagnols. (...) Il y a dedans 40 milliers de cacao ou environ, 3000 jarres de vin de Madère et d'Espagne, du fer, de l'acier, des bas de soie et autres. Ledit Desmarest allant mieux à la voile sur sa prise a pris les devants avec 134 de ses gens et a laissé le reste sur ses deux bâtiments qui doivent arriver d'un jour à l'autre. Lorsque l'Espagnol eut aperçut les deux vaisseaux, il mit à la voile mais ayant vu leur peu d'apparence les méprisa ; il ne laissa pas cependant de faire beaucoup de feu de son artillerie lorsqu'ils s'en approchèrent. Les flibustiers l'abordèrent et l'enlevèrent sans perdre aucun de leurs gens, quoiqu'il y eut 80 Espagnols dont il en est resté qu'une vingtaine ».

La vente de la cargaison rapporte un profit considérable, avec lequel les flibustiers achètent entre eux la frégate espagnole. Baptisée *La Ballestrelle*, son commandement en fut donné au capitaine Desmarestz au consentement de tous. La flûte *La Machine*, l'ancien navire de Desmarestz, reste en partage à Montauban. Ce dernier est obligé de remplacer par des volontaires de la Martinique ceux qui prennent le parti de suivre la destinée de *La Ballestrelle*. Il repart en course vers la Nouvelle-Angleterre et le golfe de Guinée après le 15 octobre.

Desmaretz appareille à son tour avec *La Ballestrelle* au début de novembre avec plus de 140 hommes. Le rancunier Dumaitz de Goimpy employa toute son ingéniosité à lui faire des tracasseries. Il était arrivé à la Martinique le 26 septembre 1690 trois vaisseaux de la Compagnie des Indes orientales, dont les équipages avaient été décimés par la fièvre jaune.

« Aussi insistais-je, écrit-il le 26 novembre, de ne désarmer aucun vaisseau de la Compagnie et surtout voyant deux bâtiments au Fort Royal [aujourd'hui Fort-de-France] armés de flibustiers d'où l'on pouvait tirer et au-delà du nombre nécessaire de matelots pour remplacer les morts des équipages des trois vaisseaux venus des Indes. Mais, connaissant l'attachement de M. de Blénac à ne rien faire qui put apporter quelque retardement au départ de ces armateurs, j'ai cru néanmoins l'engager pour l'intérêt de la colonie de la Martinique d'entrer dans le détail des équipages de ces flibustiers en lui disant qu'il y avait parmi eux plusieurs habitants de cette île, et en même temps se faisant rendre un compte exact de tous ceux qui les composaient, on aurait reconnu les matelots des classes qu'on aurait pris pour les vaisseaux ».

C'est plus facile à dire qu'à faire.

« Cependant, cherchant des détours pour se mettre à couvert de n'avoir pas dans le temps employé l'autorité que le roi lui a confié, il [Blénac] me fait écrire le 27 octobre par le sieur Croizet, commissaire, qu'il avait donné

ordre au capitaine Desmaretz, commandant un de ces vaisseaux, de venir mouiller au fort Saint-Pierre et de m'amener les gens de son équipage afin d'arrêter les matelots qui se trouvaient être des classes. Mais il ne prévoyait pas qu'après toutes les tolérances qu'il avait eues pour eux pendant leur séjour au Fort Royal comme de n'avoir pas fait une perquisition de leur équipage, ne les avait pas fait châtier d'avoir voulu assassiner le sieur Pinel, d'avoir été au nombre des 60 entourant un officier de l'Oriflamme dans la maison où se retirait le père Thionville pour avoir donné quelques coups de canne à l'un d'eux pour en avoir été insulté, j'aurais fait naître une rébellion. (...) Il me parut plus à propos de m'adresser au capitaine... lui dire de mettre à la voile au plus tôt... Ils sont partis là-dessus sans avoir fait aucune des soumissions portées par les ordonnances et sous le prétexte d'aller croiser sur la Barbade, dont ils ont aucune nouvelle, n'ayant pas changé leur premier dessein d'aller à la côte de Caracas et de là se ravitailler à Saint-Domingue pour ensuite entreprendre un très long voyage.»

Un « très long voyage », dont l'explication est à chercher dans le départ de son protecteur, le comte de Blénac, qui s'est retiré le 1^{er} novembre 1690 pour régler ses affaires domestiques en France. Desmarestz quitte également la Martinique au début de novembre. Pourtant, il y reviendra au bout de neuf mois. Vers le 15 août 1691, il vient caréner *La Ballestrelle* et faire des vivres à la Martinique. Il obtient du chevalier de Guitaud, devenu gouverneur général des Antilles françaises, une nouvelle commission, limitée à trois mois, avec ordre de tenir croisière sur la Barbade. Peu importe, le capitaine Desmarestz a encore dans ses poches une vieille commission non limitée de Blénac. Il sort le 4 octobre 1691 avec 130 hommes. Ce n'est qu'après son départ qu'on eut avis qu'il partait pour la mer Rouge. Blénac en attribue la responsabilité à Dumaitz de Goimpy : « Desmarestz était parti... armé de vieux flibustiers qui sont avec lui depuis 10 ans et gens qu'ont jamais eu de demeure. Il ne reviendra plus par le mauvais traitement que l'on a fait à ses camarades et à lui ». Dans une autre lettre, datée du 9 novembre 1694, il précise « que M. Dumaitz, par ses mauvais traitements, en avait chassé Desmarestz et Montauban... et qu'il est à croire qu'on ne les reverrait plus, pour le moins Desmarestz ».

Périple dans l'océan Indien

Un mois plus tard, nos argonautes surgissent de l'autre côté de l'Atlantique, à l'île de Terceira, aux Açores. *La Ballestrelle* avait subi quelques avaries pendant la traversée :

« Le 10 novembre dernier vint en cette île une frégate nommée *La Ballesterre*, armée en guerre de 32 pièces de canon et 130 hommes, commandée par le capitaine Vereil Desmarées, ayant commission du chevalier de Guitaud, lieutenant pour le roi au gouvernement des Isles françaises de l'Amérique, pour se raccommode en cette île du dommage qu'il avait reçu par le mauvais temps, faire de l'eau et prendre des victuailles ».

Le voyage faillit s'arrêter là sans l'intervention de M. Nègre, consul de France dans cette île :

« Et s'il n'avait été mon assistance et m'être opposé à toutes qu'on prétendit lui faire, ledit navire aurait été arrêté, et les gens auraient été maltraités ».

par les habitants, officiers de ville et gouverneur du château de cette île, étant imbus des Anglais résidant en cette île et d'autres races ennemies des Français que ledit navire était un forban qui prenait sur les Portugais. Et pour apaiser ce tumulte, soutenant le contraire et faisant voir sa commission au gouverneur, je courus le risque de ma vie, ayant été appelé par les échevins de la ville auxquels je protestai en pleine assemblée de porter plainte contre eux du tort qu'ils faisaient aux sujets du roi très chrétien, que Dieu conserve. Nous avons su par les Espagnols mêmes la belle action que ledit capitaine Desmarées fit à La Havane où, ayant armé deux navires espagnols, l'un de 25 pièces de canon et l'autre de 40, avec environ 350 hommes pour le chasser ou le prendre, ladite frégate française les combattit et prit tous deux, en ayant coulé un à fond et brûlé l'autre, et leur avait tué 310 hommes en moins de 4 heures.

J'aurais souhaité que ledit navire eut resté quelque temps autour des îles Tercères, où il aurait pu prendre beaucoup de bâtiments anglais et hollandais. Cependant nous avons su qu'il avait pris 7 bâtiments desdites nations vers Madère et les Canaries.

Nos flibustiers viennent ensuite ravager les côtes africaines. Le 25 février 1692, une lettre d'un agent de la Royal African Company, John Booker, nous signale qu'un vaisseau de force venait d'enlever dans la rivière de Gambie un interlope et un sloop appartenant à cette compagnie nommé The Assistance. Tout l'équipage de ce sloop fut retenu prisonnier par ce qu'on croyait être apparemment un vaisseau de guerre français. Déposé à terre, plus tard, cet équipage revint à James Island (Gambie) vers la fin du mois de juillet. On sut alors que c'était en fait un pirate, qu'il était parti pour la côte de Sierra Leone où il avait pris un autre interlope».

Puis brutalement, plus aucune mention de *La Ballestrelle* ni de son équipage. Un an, deux s'écoulent... Ce n'est finalement qu'en septembre 1694, leur cupidité assouvie, que nos flibustiers resurgissent. Le lieu choisi pour réapparaître est plutôt insolite : Rajahpur, un petit port francs de l'Inde, situé sur la mer d'Oman, à mi-chemin entre Bombay et Goa. Sir John Gayer, directeur de l'East India Company à Bombay, nous informe le 28 mai 1695 qu'un pirate français de 40 canons et de 100 hommes était venu dans ces mers il y a deux ans. Il serait allé au détroit de la mer Rouge à Bab el Mandeb à l'affût des vaisseaux du Grand Moghol et en aurait pris de très considérables. Le pirate aurait été ensuite obligé de relâcher à Rajahpur, vers le début de septembre 1694, pour y réparer et radouber son vaisseau. Celui-ci, assure-t-il dans sa lettre, «faisait eau au point qu'ils ne savaient plus comment l'empêcher de couler bas». Quoiqu'il en soit, le capitaine Desmarestz ne s'attarde guère à Rajahpur, ayant eu avis que les habitants de ce lieu (les «Savages») nourrissaient de sombres desseins contre eux. Il se contente d'acheter une gourabe (une barque de commerce utilisée sur les côtes de l'Inde) détache trente hommes dessus pour la conduire et reprend le large vers le sud.

Poussée par les vents favorables de la mousson, *La Ballestrelle* réussit à gagner l'île de Mohéli, aux Comores. Cette île offrait des commodités pour caréner et était très peu fréquentée. Les vaisseaux qui faisaient la route des Indes venaient rarement y faire escale. Son port, bordé de dangereux récifs, avait sinistre réputation. «Le Havre est d'une entrée très difficile, dit Robert Challes. Ce n'est, du côté du nord, que des rochers et des battures à fleur

d'eau, qui ont fait périr bien des vaisseaux. Et dans le sud, c'est une barre de pareilles roches, aussi à fleur d'eau, qui continue près d'une lieue sans paraître, étant couverte de la mer à 4 ou 5 pieds de profondeur. La véritable entrée est entre ces deux barres et ne paraît pas avoir plus d'une bonne portée de fusil. C'est la difficulté de ce canal ou entrée qui empêche plusieurs vaisseaux d'y aller prendre des rafraîchissements quoiqu'ils y soient à bien meilleur compte qu'à Anjouan, où ils vont ordinairement parce que l'entrée et la sortie du Havre sont ouvertes et sans aucun risque». Des récifs de Mohéli, Robert Challes prophétise : « Un vaisseau qui aurait le malheur de donner dessus ne s'en relèverait assurément jamais ».

Début 1695, radoubée et réparée, *La Ballestrelle* est prête pour la dernière traversée, le retour à la Martinique. L'instant que semblait attendre la fatalité. En sortant du port de Mohéli, la frégate française est drossée par les courants sur un banc de roches et, dans un craquement infernal, s'échoue. *La Ballestrelle* est irrémédiablement perdue et les flibustiers ne réussissent qu'à sauver leurs armes et leur butin. Une détresse encore accrue par la perte de la gourabe achetée à Rajahpur. Après son naufrage, Desmarestz envoya la gourabe avec 40 hommes à l'île d'Anjouan pour trouver par n'importe quel moyen un nouveau bâtiment. Mais la gourabe y est elle-même surprise par un pirate anglais de 46 canons et de 120 hommes. Les Français sont contraints de se rendre après lui avoir tué un homme. Les Anglais pillent la gourabe et prennent de force à leur bord les 40 Français.

Le pirate est un vaisseau de guerre, *The Charles II* rebaptisé *The Fancy*, dont l'équipage s'est mutiné à la Corogne (Espagne). Ces marins n'avaient plus touché de solde depuis huit mois et s'enfuirent avec leur navire de ce port le 7 mai 1694 sous le commandement de leur second, Henry Every. En cours de route, ils prirent à l'île de Principe, dans le golfe de Guinée, deux navires de commerce danois. Quatorze Danois s'enrôlèrent volontairement dans leurs rangs.

Presque aussitôt après la prise de la gourabe, trois vaisseaux de l'East India Company (*The Benjamin*, *The Mocha frigate* et *The Tonquin*) touchèrent à l'île d'Anjouan le 16 février 1695. Le capitaine Every laisse à terre « un homme de sa compagnie, qui, quelque temps avant, avait été malade ; son nom est William May ». Les vaisseaux de la compagnie anglaise aperçurent le pirate qui s'en allait dans la brume matinale le 19 février sans pouvoir lui parler. Ils furent bientôt fixés sur son identité par une lettre que le capitaine Every avait laissé à leur attention :

À tous les commandants anglais.

Ceci pour établir que j'étais ici, à cet instant, à bord du navire The Fancy, vaisseau de guerre, autrefois le Charles II, de l'expédition espagnole qui partit de La Corogne le 7 mai 1694, actuellement navire de 46 canons et de 150 hommes et attaché à la recherche de nos fortunes. Je n'ai jusqu'alors fait de mal à aucun navire anglais ou hollandais, et telle n'est pas mon intention tant que je commanderai ce navire. En conséquence, comme je m'adresse communément à tous les navires, je désire que quiconque vienne à lire ceci utilise ce signal : si vous ou celui que vous aurez informé sou-

haite à distance savoir qui nous sommes, alors arborez votre enseigne sur un paquet ou un ballot et amenez-le au mât d'artimon, après avoir largué la voile. Je répondrai de même et ne chercherai point à vous attaquer. Mes hommes ont faim. Ils sont solides et résolus et s'ils vont plus loin que je ne le souhaite, ce sera malgré moi.

Toujours ami des Anglais,

À Anjouan, le 18 février 1695,

Henry Every.

Soixante Français armés sont à Mohéli où ils attendent l'occasion de mettre la main sur un bateau. Prenez garde à vous.

Les habitants d'Anjouan confirment aux marchands anglais qu'un vaisseau français s'était échoué à l'île voisine de Mohéli et qu'il était venu dans leur île six Français de cet équipage pour négocier l'achat d'une embarcation. Les Anglais obligent les indigènes à leur remettre ces hommes et découvrent avec stupéfaction qu'à eux seuls les six flibustiers n'avaient pas moins de 600 pièces d'or. Les Anglais ne rêvent plus que de faire main basse sur le reste à Mohéli. À leur approche, Desmarestz et ses hommes, réfugiés sur une petite île, s'enfuirent sur l'île principale. « Nos gens passèrent 10 jours à traiter avec le monarque de l'île pour qu'il leur délivre les 60 Français pour prévenir d'autres pirateries. Mais les 600 pièces d'or obtenues des 6 autres étaient certainement un plus grand motif. » Le sultan de Mohéli refuse finalement de céder aux Anglais. Ces derniers jettent leur dépit sur la carcasse de *La Ballestrelle*, récupèrent tout ce qu'ils purent et, avant de partir, ils mirent le feu à l'épave.

Après une petite croisière, le capitaine Every retourne à Anjouan. Il fait chercher le nommé William May, qu'on avait laissé à terre et qu'on retrouve en bonne santé. Il enrôle aussi à Anjouan treize ou quatorze recrues, des Français « qui ont été faire la course dans ces mers sous pavillon britannique et avait perdu leur vaisseau à Mohéli où il était échoué ».

Henry Every

Le Fancy est devenu un redoutable pirate avec une compagnie de 170 hommes, dont 104 Anglais, 14 Danois pris dans le golfe de Guinée et 52 Français de l'équipage de Desmarestz. Ils prirent ensuite résolution d'aller à la mer Rouge. En cours de route, ils rencontrent deux pirates anglais, *The Dolphin* et *The Portsmouth Adventure*. Le premier, une prise espagnole commandée par le capitaine Richard Want, avait 60 hommes et avait armé à Whorekill, près de Philadelphie, vers janvier 1694. *The Portsmouth Adventure* (capitaine Joseph Faro) fut armé vers la même période à Rhode Island et avait à peu près le même nombre d'hommes. Ils avaient chacun six canons. Ils pactisèrent avec Every et arrivèrent ensemble à l'île de Périm, à l'embouchure de la mer Rouge, vers juin 1695. Ils y passèrent la nuit et le lendemain trois autres flibustiers anglais vinrent à leur rencontre : *Le Susanna* de Boston commandé par Thomas Wake, le brigantin *The Pearl* (capitaine William Mayes) et le sloop *The Amity* (capitaine Thomas Tew), ces deux derniers venant de

New York ; ils avaient chacun six canons, le brigantin avait entre 30 et 40 hommes, les autres 50 hommes

Malgré leur nombre, les pirates faillirent rater leur proie : un convoi de vingt-cinq navires qui devait sortir de Moka pour retourner aux Indes. Ce convoi réussit l'exploit de « passer près d'eux dans la nuit sans être vu, bien que le passage n'excédait pas plus de deux milles ». Ils apprennent leur déconvenue le jour suivant par une caïche. On se lance à la poursuite du convoi qui se dirige vers Surate. À trois jours du cap Diu, la vigie du *Fancy* signale deux voiles. Every prend d'abord en chasse le plus petit, *Le Fateh Mohamed*, qui n'oppose qu'une faible résistance. Il n'a tiré que trois coups de canon : les flibustiers prennent 50 000 ou 60 000 livres en argent et en or dans ce vaisseau. Le second, beaucoup plus imposant de taille, *Le Gang-I-Sawai*, ne se rend qu'après trois heures de combat. La prise dépasse de loin leurs rêves les plus fous. C'était, paraît-il, le plus grand vaisseau de tout l'empire du Grand Moghol. Il transportait de nombreux passagers revenant du pèlerinage à La Mecque, dont plusieurs hauts dignitaires de la cour du grand Moghol et un certain nombre de femmes et de jeunes filles. « Ils prirent dans ce vaisseau tellement d'or et d'argent en monnaie et en vaisselle qu'avec ce qu'ils avaient pris avant, la part de chaque homme monta à 1000 livres. »

Après avoir transbordé ce trésor, ils laissèrent aller leur prise. Nos heureux pirates étaient maintenant suffisamment riches pour vivre dans l'abondance le reste de leurs jours. Cependant, ils ne parviennent pas à se mettre d'accord sur leur lieu de retraite, Every et ses hommes voulant aller à l'île de New Providence (aux Bahamas) ; mais ni les Danois et encore moins les Français ne voulaient être débarqués en pays ennemis. Les Français proposent de descendre à Cayenne : ce que refuse catégoriquement Every. Finalement, pour éviter la mutinerie, ce sera l'île Bourbon. On y arrive vers novembre 1695 où « tous les Danois et tous les Français furent mis à terre avec leur part de butin s'élevant à 970 livres par hommes ». Environ 66 flibustiers débarquent. C'est Jean-Baptiste Bidon qui prit sur lui de les admettre dans la colonie, ce sans consulter « les six élus habitants du quartier Saint-Paul ». En conséquence, les flibustiers restèrent cantonnés dans les quartiers de Sainte-Suzanne et de Saint-Denis et commencèrent à y faire couler leur or. Mais, lorsque plus tard, ceux-ci, voulant reprendre la mer et leur vie d'aventure, sollicitèrent l'autorisation de « bâtir un bâtiment pour sortir de cette île pour aller en Europe ou autres lieux où Dieu les conduira ». Les six élus leur rétorquèrent, le 5 février 1696, qu'ils devaient s'adresser à M. Bidon, « vu, messieurs, disaient-ils, qu'il vous a donné entrée dans l'île et qu'il a autant de pouvoir de vous en donner la sortie comme l'entrée, suivant les ordres du roi ». Bidon accorda tout ce qu'on voulut. Cinq mois plus tard, la construction est presque achevée lorsqu'une escadre française commandée par M. de Serquigny apparut à l'horizon...

Lorsqu'on apprit, au retour du *Gang-I-Sawai* à Surate, des rescapés le récit bouleversant des atrocités commises, les tortures, le meurtre de pieux pèlerins, le viol des passagères, une foule déchaînée vient assiéger les Anglais

dans leur comptoir. Seule l'intervention des troupes sauva les Anglais de la furie populaire et du massacre. Le président Samuel Annesley et 65 autres employés de l'East India Company à Surate furent jetés en prisons fers aux pieds. Ils croupirent onze mois dans les prisons indiennes et ne furent libérés que le 27 juin 1696. Le Grand Moghol, dans un accès de colère, songea même à envoyer une armée pour chasser les Anglais de toutes leurs factoreries en Inde. Le courroux impérial retomba indistinctement sur toutes les nations européennes qui commerçaient aux Indes comme l'expose M. de Pilavoine, directeur général de la compagnie française à Surat, dans une lettre du 19 janvier 1696 :

« ... les pirateries des Anglais dans les Indes ayant depuis plusieurs années interrompu le négoce des sujets du Moghol et des autres nations qui naviguent sur ces mers et notamment cette dernière mousson du mois d'août et de septembre de l'année passée, qu'ils ont pillés, entre plusieurs navires, un grand appartenant au Moghol revenant de Moka à Surate, sur lequel, outre une somme de 4 à 5 millions en or ou argent appartenant aux sujets de ce prince qu'ils ont enlevés, ils ont aussi insulté en leur honneur plusieurs dames de qualité qui étaient sur ledit navire. Ce qui, ayant été su du Moghol l'a extrêmement irrité non seulement contre les Anglais, auteurs de ce brigandage, mais encore contre toutes les autres nations de l'Europe qui font leur commerce à Surate, faisant peu de distinction des unes aux autres ; de sorte que ce prince voulant tirer raison de ces pirateries a fait arrêter et mettre aux fers les Anglais de la compagnie de cette nation qui sont à Surate et interdire tout commerce à toutes les autres nations (françaises et hollandaises) établies aussi audit Surate. »

Menacées tout bonnement de faillite, les compagnies européennes durent se plier aux volontés du Grand Moghol et assurer la protection des navires indiens qui allaient en pèlerinage à La Mecque. Les Français cédèrent les premiers, d'autant que les Anglais avaient tiré des geôles de Bombay les six flibustiers de Desmarestz capturés à Anjouan et promettaient de les remettre au gouverneur Ahmanat, khan de Surate :

« Messieurs auront déjà été informés par les lettres de M. Pilavoine comme les Anglais ont pris six ou sept Français à l'île d'Anjouan et les ont emmenés en cette ville, disant au gouverneur et à tout le peuple que c'étaient eux qui étaient les pirates et qu'ils avaient pris le vaisseau du Grand Moghol. Mais le gouverneur ayant fait appeler mondit sieur Pilavoine, comme il a eu l'honneur de vous écrire, cela n'eut pas de suite. Néanmoins les Anglais, à force de mauvais traitements et de menaces, les pourraient obliger à dire ce qu'ils voulaient, nous appréhendions avec raison qu'à la fin cela nous fit des affaires. Nous tâchions de leur faire parler pour qu'ils prissent patience et nous recevions assez souvent de leurs lettres, quoiqu'en prison et aux fers dans la loge des Anglais. Mais, par la dernière qu'ils nous écrivirent, ils nous marquaient qu'ils étaient dans le dernier désespoir et qu'ils étaient prêts à tout risquer pour se sauver, que leurs fers étaient déjà tous limés et qu'ils devaient cette nuit-là forcer une fenêtre à grilles de fer et qu'on voulut bien leur aider pour les faire cacher dans quelque maison. Ce que nous fîmes à minuit, les faisant escorter par trois Français bien armés. »

Le lendemain matin, les Anglais firent un vacarme terrible chez eux. Ils maltraitèrent presque tous leurs serviteurs et firent de grandes plaintes au gouverneur, qui leur dit tout froidement pourquoi ils ne les avaient pas bien gar-

dés pendant qu'ils les avaient. Néanmoins, comme il est fort dans leurs intérêts, il leur fit donner plus de cent de ses soldats pour chercher dans la ville si l'on pourrait découvrir où ils étaient. Les Anglais ayant promis jusqu'à 1000 roupies à celui qui leur montrerait où ils étaient cachés, cette somme qui est assez considérable à des gens qui ne gagnent que 4 ou 5 roupies par mois, fit bientôt découvrir l'endroit où ils étaient, de façon que les deux avenues de la ville furent gardées par une troupe de ces gens.

« Dès que nous sûmes le danger où ils étaient, nous cherchâmes les moyens de les retirer du péril parce que nous avions été informé que le dessein des Anglais était de les envoyer à Bombay et les faire pendre pour prouver par là que ce sont des forbans. De façon que nous les fîmes enlever déguisés et en plein jour, profitant d'une ondée de pluie qui obligea ces gens d'entrer dans les maisons voisines pour se mettre à couvert. Les Français n'étaient pas encore entrés dans la loge que ces gens firent la visite de toutes les maisons du quartier. Ne les ayant pas trouvés, les Anglais, plus irrités que jamais, s'imaginèrent que ces Français étaient dans la maison des RR. p. jésuites. Ils persuadèrent le gouverneur qui envoya son capitaine des gardes avec grand nombre de soldats. Nous n'en fûmes avertis par les RR. p. que lorsque tout le monde était dans la cour, ce qui nous obligea d'y envoyer et de représenter audit capitaine que nous considérions la maison de ces religieux comme notre loge et que nous trouvions fort mauvais qu'on voulut y faire la visite.

Néanmoins, comme tous ces gens étaient déjà maîtres de toute la maison, et que nous aurions eu de la peine à les forcer au petit nombre que nous sommes, et en venir à des extrémités que le temps ne permet pas, nous fîmes dire au capitaine qu'à la considération du gouverneur, nous voulions bien permettre qu'il entra lui deuxième pour voir si les Français qu'ils cherchaient y étaient mais que nous ne souffririons jamais qu'aucun des serviteurs des Anglais y mit le pied. Cela fut fait comme on était convenu, et nous envoyâmes notre courtier parler audit gouverneur pour lui faire connaître que ce que nous avions fait était à sa considération. Ledit gouverneur fit réponse qu'il nous était obligé et qu'il ne croyait pas que cela nous dûmes faire de la peine.

Le lendemain, on nous dit que les Anglais avaient dessein d'aller eux-mêmes faire la visite chez les RR. p. jésuites, disant que ceux qui l'auraient faite avaient été gagnés. Cela nous obligea à faire préparer toutes nos armes et nous mettre en état de ne pas souffrir un tel affront. Ce mouvement que nous fîmes fit d'abord grand bruit dans la ville. Et un Arabe de nos amis, officier du Moghol, vint nous offrir 300 bons soldats de sa nation. Nous le remerciâmes fort honnêtement et lui dit que nous étions suffisants pour les Anglais s'ils avaient envie d'exécuter leur dessein. Mais il est constant qu'ils n'ont pas osé l'entreprendre. Tout le monde de la ville a approuvé notre résolution.

Cependant, quoique ledit gouverneur a su depuis qu'ils étaient dans notre loge, il n'en a rien témoigné, non plus que lesdits Anglais. Nous attendons une occasion favorable pour les envoyer en terre portugaise ou ailleurs. »

L'escadre de M. de Serquigny

Pour le reste de l'équipage de Desmarestz, dégradé à l'île d'Anjouan, une lueur d'espoir se profile avec l'arrivée aux Comores d'une escadre française

de six vaisseaux de guerre, commandée par le comte de Serquigny d'Aché. Elle mouille dans la rade de Mohéli le 12 septembre 1695 :

«Après quelques présents au roi de l'île, qui est arabe de nation, on a mis 400 scorbutiques à terre et rafraîchis de toutes sortes de commodités. Les gens du pays nous ont fait voir qu'ils ont beaucoup profité d'un vaisseau forban de 50 canons que trois frégates ayant poursuivi jusqu'à terre dans leur rade, l'ont fait échouer et perdre, l'équipage s'étant sauvé à terre avec tout leur butin qui était considérable pour avoir pillé quantité d'or et d'argent depuis la côte de Guinée jusqu'à la mer Rouge. Les Anglais prétendants les faire donner au roi du pays, ils ont pris la fuite à l'île d'Anjouan au nombre de 140 hommes.»

Fin septembre, l'escadre lève l'ancre pour aller à Anjouan. Nos malheureux flibustiers se croient à la veille de leur délivrance, mais ils doivent déchanter :

«Durant 7 jours que l'on a été à se rafraîchir, les flibustiers ont fait leur possible pour s'embarquer sur l'escadre, mais les gens de la Compagnie [des Indes orientales] s'y sont opposés, disant que cela leur ferait des affaires auprès du Moghol qui pourrait les rendre responsables de ses pertes. On s'est contenté de les aider de quelques commodités en payant. Et, le 5 octobre, à la pointe du jour, on fit voile pour Surate.»

En revenant des Indes, conformément aux instructions du roi, M. de Serquigny s'arrête à l'île de la Réunion. Le 2 juillet 1696, «nous vîmes mouiller à l'île Bourbon, dite Mascarin, dans la rade de Saint-Denis, où nous avons trouvé quelques 50 flibustiers français qu'un forban anglais y a laissé depuis 8 mois avec 3 ou 4000 écus à l'homme, lesquels nous ont assuré que, sauf l'injustice qu'on leur a faite, il leur revenait beaucoup davantage pour avoir aidé à piller le vaisseau du Moghol ci-dessus mentionné; et plusieurs avaient été du nombre de ceux qui ont ci-devant perdu leurs vaisseaux à l'île de Mohéli. Chacun d'eux menant une vie déréglée, étant dépourvu de toutes choses, l'escadre a beaucoup profité de leur indigence. Et l'on peut dire que c'était île d'Argent puisque l'on avait couché au jeu jusqu'à 10 200 écus sur une carte, vendu un baril d'eau-de-vie 600 livres, tout le reste à proportion. Chacun s'est bien rafraîchi, les plus gueux ont fait la bourse et les malades se sont bien remis pour y avoir un air admirable.»

Mieux informé Serquigny parle dans son rapport d'un groupe de 70 flibustiers. Il est le seul à évoquer la présence des Danois à l'île Bourbon : «Parmi les flibustiers, il y en avait bien 50 ou 55 de Français, que les Anglais avaient pris par force, et tout le reste Anglais ou Danois. Une partie de ces flibustiers se sont embarqués sur nos vaisseaux et quelques uns se sont mariés et établis dans l'île.» Parmi ces derniers, il faut citer Jan Van Hessche marié le 2 mai 1696 à Françoise Rivière, Victor Riverain marié le 12 juin à Marguerite Dailleau, François Garnier marié à le même jour à Monique Vicendo. D'autres mariages furent célébrés pendant le séjour de l'escadre : Antoine Brulot se marie le 15 juillet à Marie-Anne Hoarau; et le 29 août François Aubert avec Marie Cauchon, et Claude Ruelle à sa sœur Monique Caron.

« Afin de servir d'exemple et ne pas faire un repaire de brigands dans les terres de France », Serquigny et son état-major décident de réduire en cendres la barque que les flibustiers s'étaient avancés à construire : « Une frégate de 80 tonneaux; elle pouvait bien avoir 55 pieds de quille; il n'y avait quasi plus qu'à la border. » On fixe l'exécution de cet ordre au 25 août, jour de la Saint-Louis et de la fête du roi.

Le 28 août, le flibustier Henry Grimaud acquit du directeur de la Compagnie, *Le Mayer* venu avec l'escadre, « l'habitation du Roi », située sur le bord de l'étang de Saint-Paul, pour la rondelette somme de 1100 écus.

D'après Jean Bassarin, quinze de ces flibustiers, moyennant des présents considérables au chef d'escadre – vaisselle d'argent, bijoux, roupies d'or – trouvèrent à s'embarquer sur les vaisseaux français. Le 4 septembre, l'escadre de Serquigny quitte la Réunion. Le sieur Joseph Bastide fut laissé dans l'île pour y commander au nom du roi jusqu'à nomination d'un nouveau gouverneur. « J'ai bien recommandé, dit Serquigny, au sieur Bastide, qui est resté comme commandant, de ne souffrir point qu'on fournisse aucun rafraîchissement aux vaisseaux corsaires ni de permettre qu'on y bâtit aucun bâtiment. »

Jacques Léger

D'autres flibustiers de Saint-Domingue avaient répondu à l'appel du grand large. Déçus par les maigres profits qu'ils retiraient de leurs courses, les derniers frères de la Côte désertèrent leur vieux domaine vers des perspectives plus lucratives. En apprenant le départ à la mer Rouge du capitaine Jacques Léger, le gouverneur de Saint-Domingue, Ducasse, ne peut taire sa colère :

« Un corsaire arrivé au Petit-Goâve de la côte de Carthagène... m'a appris aussi qu'un corsaire du Petit-Goâve appelé Jacques Léger avait embarqué avec 130 flibustiers des Isles pour la côte de la Nouvelle-Angleterre, où il compte prendre des vivres pour aller à la mer Rouge et dans le golfe Persique, dont je suis très fâché. N'étant plus en état de rien entreprendre et peu de me défendre, cette canaille n'envisage que sa convenance. Il faut compter ces hommes comme morts, car de tous ceux qui ont jamais entrepris ces voyages, il n'en est pas revenu. Un forban anglais, arrivé l'année passée à *La Caroline*, dont l'équipage eut 20 000 francs à l'homme, leur a fait naître cette envie et, si ceux qui restent avaient des pilotes et les autres choses nécessaires, je les perdrais tous. J'ai cependant autant de ménagement qu'il est permis d'en avoir. »

Pour le capitaine Léger, l'aventure tourne court à peine arrivé à Madagascar, où il est traîtreusement arrêté vers 1696 « par deux corsaires anglais ». Le maître d'équipage « voyant son capitaine arrêté avec une partie de ses gens et les Anglais qui voulaient enlever son vaisseau, coupa son câble » et prit la fuite. Après sa mésaventure, l'infortuné Jacques Léger passe plusieurs années dans la grande île avant de se retirer à Bourbon le 22 mai 1699 sur *La Margareth*, du capitaine Samuel Burgess.

Le maître et les quinze hommes qui restaient de l'équipage de Léger conduisent leur brigantin à l'île d'Anjouan où ils rencontrèrent « 15 flibustiers à terre du naufrage du capitaine Desmarestz, corsaire de la Martinique, lesquels s'en sont venus avec eux. Ces derniers ont environ 2000 écus à

l'homme». Ils retournent ensemble en Amérique et abordent à Cayenne le 19 mars 1697. Ils sont bien reçus par le gouverneur de la place, M. de Ferrolles, qui s'efforce d'inciter quelques uns à se fixer dans la colonie, surtout les plus riches. Mais la plupart préfèrent se rendre aux îles sous le Vent ou à Saint-Domingue. Parmi eux, Gilles Renaud, qui, à son retour à la Martinique, fera le récit de ses aventures, à M. d'Amblimont :

«Un nommé Gilles Renaud, arrivé depuis deux ou trois jours des îles d'Anjouan par la voie d'un petit bâtiment appartenant à M. Ducasse, qui a abordé à l'île de Cayenne d'où il a ensuite passé en celle-ci, m'a assuré être du nombre de l'équipage du nommé Desmarestz, armateur commandant le navire *La Baillastère*, parti d'ici dès le 4 octobre 1691 avec 130 hommes sous une commission pour trois mois obtenue de M. le commandeur de Guitaud pour lors commandant en chef dans les Isles, et m'a dit que ledit Desmarestz ayant encore une commission non limitée de feu M. de Blénac, il s'en est servi pour entreprendre un voyage de long cours et qu'ayant été dans les Indes orientales après y avoir fait des prises très considérables, il y avait perdu son bâtiment, avec tout son butin, et la plus grande partie de son équipage, les uns ayant été tués, les autres étant morts de maladie et le reste dégradé ou dispersé sur des bâtiments étrangers.»

Il rapporte encore avoir rencontré il y a environ 18 mois les 6 vaisseaux du roi commandés par M. de Serquigny près lesdites îles d'Anjouan, que les officiers et équipages étaient en parfaite santé et faisaient route pour Surate.

Tandis que les uns voguent vers l'Amérique, sept autres avec le capitaine Desmarestz choisissent de se soumettre au commandant Bastide à la Réunion :

« Votre Excellence apprendra aussi par cette lettre qu'il nous est arrivé aussi une barque le 6 décembre de l'année 1696 venant d'Anjouan, étant commandée par le sieur Isaac Veret-Desmarestz, lequel a perdu son bâtiment à Mohéli nommé *Le Saint-François*. J'envoie à Votre Excellence une copie de sa commission bien qu'elle ne serait en aucune manière à leur faire trouver asile dans cette île, mais étant hors d'état de pouvoir naviguer plus loin, n'ayant que 7 hommes d'équipage avec 7 Noirs tous malades et sans vivres. Quant au bâtiment, il nous fut impossible avec tous les soins que nous y pûmes apporter de le garder sur l'eau plus de 5 heures. Voilà la raison, Monseigneur, qui m'a obligé à les retirer du péril si évident dans lequel ils étaient. Et d'ailleurs, étant Français, le sieur Desmarestz se voyant sur l'âge et estropié d'un bras, il s'est marié ici après y avoir fait adjuration de l'hérésie dans laquelle il avait vécu jusqu'à présent.»

Le capitaine Desmarestz, de son vrai nom Isaac Veyret, est né à Saintes le 14 juin 1653 et fut baptisé dès le lendemain dans la religion protestante par ses parents Isaac et Esther Pennaud. Il adjure solennellement le 14 mai 1697 à Saint-Paul par le truchement de « messire Louis de Lice, prêtre et missionnaire apostolique, qui, par hasard, s'est trouvé dans cette île ». C'était une condition *sine qua non* à toute bénédiction nuptiale. Et quinze jours plus tard, le 29 mai, à Saint-Denis, Desmarestz épouse une jeune créole de 17 ans, Françoise Barrière, veuve en premières noces de Nicolas-Armand Leroy. De cette union naquit une fille, Julienne Veyret, le 9 avril 1698. Cette enfant, en l'absence du prêtre, fut ondoyée à la naissance par le flibustier Julien Forget. C'est seulement le 7 juin, semble-t-il, que le père Jean d'Etchemendy, seul

prêtre de l'île, put se rendre à Saint-Denis pour baptiser sous condition Julienne Veyret et l'inscrire dans les registres.

Avant lui et depuis le départ de l'escadre de Serquigny, quelques autres avaient contracté des alliances dans l'île. Ainsi, François Bouché avec Gabrielle Bellon le 17 septembre 1696 ; Henry Crimaud avec Marie Touchard le 23 septembre 1696 ; Jacques Picard avec Louise Collin le 1^{er} novembre 1696 ; Denis Turpin avec Françoise Lebeau vers 1696 ; et Louis Chauveau avec Barbe Mussard en 1697. Et plus tard encore, le 21 octobre 1698, Jacques Huet avec Gironne Maillot ; le 25 février 1699, Étienne Le Baillif avec Marie Hibou.

Un recensement des «habitants de l'île de Bourbon portant les armes» fut établi par le commandant Bastide le 16 septembre 1697 et envoyé à la Cour sur *Le Postillon*, lequel devait aussi rapatrier en France plusieurs flibustiers de Desmarestz, à qui M. Bastide accorda leur congé d'autant plus volontiers qu'ils étaient tous «séditieux et désobéissants» : Nicolas Beduet, Simon Du Bray, Jean Concaribos, Claude Andaran, Simon L'Anglais, Louis Bourbon et Jérôme Even.

Plus repentants, probablement sont-ils, les «volontaires qui restent dans l'île» comme Luc Detreinsoille, Pierre Dirual, Mathieu Teçlu, Jonas Penescant, Louis Huboïe, Jean Carcadeur, Claude Du Manoir, A... Mathieu, Jacques Le Flamant, Jean Rase (Hollandais) et enfin Julien Forget, «fils de Laurent Forget et de Marguerite Debourdeaux, de la paroisse St-Nicolas de Nantes». Les parents de Forget appartenaient à la petite bourgeoisie nantaise en tant qu'arrimeur de vins. Arrivé en même temps que son capitaine Isaac Veyret dit Desmarestz, Julien Forget avait gardé avec lui des relations étroites et familières. Il était le parrain de sa fille et de plus était l'amant de Mme Barrière, sa belle-sœur dont le mari était aux galères à Marseille. Il en eut une fille, Julienne, également née le 12 mars 1699. Cette enfant sera abandonnée par son père, qui s'embarque le 28 novembre suivant sur la Zélande.

William Kidd

Plus de deux ans après que *La Ballestrelle* se soit brisée sur les récifs de Mohéli, on découvre encore à notre grande surprise des flibustiers aux Comores lorsque vient relâcher en ces lieux le capitaine William Kidd. Le repent de Saint-Christophe s'était refait une réputation blanche à New York en rendant des services signalés comme corsaire. Des amis influents (le colonel Robert Livingston et le comte de Bellomont, gouverneur de la Nouvelle-Angleterre) lui obtinrent une mission officielle du souverain Guillaume III pour, comble de revanche, donner la chasse aux pirates de la mer Rouge et aux Français ennemis déclarés de la Couronne.

Le 31 mars 1697, William Kidd aborde Anjouan avec un vaisseau de 34 canons et 155 hommes, *The Adventure Galley*. Quatre navires anglais de l'East India Company viennent également mouiller dans la rade. Sa présence les inquiète, sa réputation est déjà des plus douteuses et les marchands se tien-

nent résolument sur leurs gardes. « Il nous invita tous à bord de son vaisseau et nous dit qu'il se rendrait à l'île de Sainte-Marie [Madagascar] pour courir sus les pirates. Mais à toutes ses prétentions, ses hommes nous confessèrent qu'ils espéraient trouver seulement un East-Indiaman à Anjouan. » Les marchands rapportent que Kidd aurait voulu acheter des vivres au sultan de l'île avec une lettre de change au nom du roi d'Angleterre en guise de paiement, ce qu'on lui refusa. « N'aimant pas notre compagnie », Kidd part pour Mohéli le 4 avril.

Durant les cinq semaines de carénage à Mohéli, la fièvre fut fatale à 50 de ses hommes. heureusement, en revenant à Anjouan, Kidd trouve de nouvelles recrues : « plusieurs matelots français et anglais qui avaient perdu leur navire près d'Anjouan ». Joseph Palmer, un matelot de l'Adventure Galley parle « de plusieurs Français, quelques Hollandais, quelques Anglais qui ont perdu leurs navires dans ces lieux ; que les Français qui montèrent à bord avaient été pirates dans la mer Rouge à ce qu'ils nous déclarèrent et avaient de l'argent avec eux mais le prêtèrent au capitaine Kidd qui acheta avec des provisions pour le navire, et vers juin 1697 on appareilla d'Anjouan ».

Les derniers rescapés de La Ballestrelle ?

Il n'y a guère de doute possible parmi ceux qui viennent de purger une si longue relégation aux Comores, deux Anglais : Hugh Parrat, de Plymouth, et Nicholas Churchill, de Lower Lytchett, près de Pool. Et deux Français : « Monsieur Le Reté » et Jean Le Roy.

Une précieuse recrue ce Jean Le Roy, particulièrement doué quand il fallait jouer dans certaines circonstances le rôle du capitaine. Ainsi, lorsqu'en novembre 1697, le capitaine Kidd fait sa première prise sérieuse, à quelques lieues de Calicut sur la côte de Malabar. C'est un bâtiment maure, *Le Rupporell*, se rendant à Surate avec une petite cargaison de tissus et de sucre. Quelques coups de semonce suffirent pour convaincre le capitaine du bâtiment maure, un Hollandais nommé Michiel Dickers, de venir à bord de l'Adventure Galley battant pavillon français. Introduit dans la cabine du capitaine, il est confronté à « Monsieur Le Roy » interprétant le rôle du capitaine. Dans l'espoir de sauver son navire, le Néerlandais présente un passeport français, l'instant que guettait le capitaine Kidd, qui s'écrie aussitôt :

— Pardieu ! Je vous ai bien attrapé. Vous êtes une bonne prise pour l'Angleterre.

Kidd emploie le même stratagème pour arraisonner, le 30 janvier 1698, le Cara Marchand au large de Cochin. La prise, un bâtiment de 350 tonneaux, venait du Bengale et retournait à Surate avec une riche cargaison de soieries, mousselines, sucre, fer et salpêtre estimé à 200 000 roupies au moins. Elle appartenait à des Arméniens, mais le capitaine était Anglais, un nommé John Wright. Voyant flotter au vent les couleurs françaises, le capitaine Wright envoie à bord un Français, un vieux canonnière, se présenter à sa place avec un laissez-passer de la Compagnie royale des Indes françaises :

De par le roi,

Nous, François Martin, écuyer, conseiller du roi, directeur général du commerce pour la royale Compagnie de France dans le royaume de Bengale, côte de Coromandel et autres lieux, à tous ceux que ces présentes verront, salut.

Les nommés Coja Ouanesse et Coja Jacob, Arméniens, nacodas du navire Cara Marchand, que le nommé Agapiris Parsi Kalinder, marchand arménien, a frété à Surate du nommé Cohergy Nannabaye Parsi ledit navire du port de 350 tonneaux ou environ, sur lequel est pilote Rette Taudel ou bossman Giuaunatou et écrivain Cassou, nous ayant remontré qu'ayant pris avant leur départ de Surate un passeport de la Compagnie qu'ils nous ont présenté en date du premier janvier 1697 signé Martin et plus bas De Grangemont, qu'ils appréhendaient d'être inquiétés dans le voyage qu'ils doivent faire de ce port à celui de Surate sous prétexte que le passeport est suranné et qu'ainsi ils nous priaient de leur en faire expédier un nouveau. À ces causes, recommandons et enjoignons à tous ceux qui sont sous l'autorité de la Compagnie, prions les chefs d'escadres et commandants des vaisseaux de Sa Majesté, requérons tous les amis et alliés de la Couronne de n'apporter aucun empêchement qui puisse retarder son voyage, ainsi lui donner toutes sortes d'aide et d'assistance, promettant en cas pareil le semblable. En foi de quoi, nous avons signé ces présentes, fait contresigner par le secrétaire de la Compagnie et à icelle apposer le sceau de ses armes au comptoir général d'Ougly, le 14 janvier 1698.

Martin.

Par mondit sieur, Desprez.

Le vieux canonnier n'abuse pas longtemps Jean Le Roy. Après un verre ou deux, il finit par reconnaître qu'il n'était que le canonnier et que son capitaine était Anglais. Mais la cause est déjà entendue. Kidd sort sur le pont et annonce triomphalement à son équipage «que le Français lui avait remis des passeports français».

Le 1^{er} avril 1698, l'Adventure Galley jette l'ancre à l'île de Sainte-Marie, haut lieu de la piraterie de Madagascar. Quelques temps après, 97 hommes – la plus grande partie de la compagnie – désertèrent pour s'engager sous le pavillon d'un pirate notoire, Robert Culliford, entre autres... Jean Le Roy, qui débarquera en décembre 1706 à l'île de la Réunion. C'est, d'après la description d'Antoine Boucher, «un créole de la Martinique, âgé d'environ 50 ans, qui toute sa vie a fait la flibuste et qui n'a point d'autre profession que celle de matelot. Homme sans aucune éducation et qui s'enivre six fois par jour, aussi a-t-il bientôt eu dissipé 2800 écus, avec lesquels il s'était débarqué à l'île de Bourbon en 1706 (au mois de décembre) d'un vaisseau forban. (...) Il est nourri et logé chez François Crondein, habitant de Saint-Denis, qui le garde chez lui par charité, car il n'est pas capable de travailler et n'attend qu'une occasion pour retourner en flibuste.»

Le pirate Thomas White dépose aussi pendant son escale à l'île de la Réunion, entre le 18 et le 23 décembre 1706, d'autres déserteurs de l'équipage de William Kidd. Leurs noms figurent au bas de la charte-partie entre Kidd et son quartier-maître John Walker. Ainsi le Hollandais surnommé «Jean Jouson» ou «Ducheman» y apparaît sous le nom de John Jonson;

Edward Roberts ne fait qu'un avec «Édouard Robert dit Robin», de Londres ; quant à l'Irlandais «Patrick Dromer ou Droman», le document permet de rétablir sa véritable identité : Patrick Dinmer. Ces trois hommes se marieront dans la colonie après leur adjuration.

À compagnon bon lot : la chasse-partie

Si la commission constitue le permis de piller en mer, la chasse-partie pourrait se présenter comme le contrat de travail des flibustiers, pour utiliser une expression moderne. Mais elle est plus que cela : c'est un contrat entre associés, qui lie entre eux tous les intéressés dans l'armement du navire ainsi que dans la course (on dit «voyage») qu'il entreprendra. Les Anglais nomment ce contrat «*agreement*», que l'on traduit en français par convention, l'expression chasse-partie leur étant inconnue. La seule lecture d'Exquemelin ou d'auteurs plus récents qui se sont trop fiés au chirurgien français, pourrait faire croire que la chasse-partie est une particularité des flibustiers. En fait, tout comme la pratique du matelotage, qui sera traité à la fin de ce chapitre, il n'en est rien. Les flibustiers, hommes de leur temps plus que certains ne l'ont imaginé ou rêvé, n'ont fait que suivre, là comme ailleurs, la tradition maritime.

La coutume en Europe veut que, sur un corsaire, et même sur un bâtiment de pêche, l'équipage reçoive à la fois un salaire et une part des prises. Avec leur capitaine et les représentants des armateurs, il signe ce que l'on nomme une charte-partie, qui, entre autres, règle le partage du butin : par corruption, on est venu à dire chasse-partie, la principale activité du corsaire étant de donner la chasse aux ennemis. Mais, pour les voyages en Amérique, jusqu'à la naissance des colonies françaises et anglaises, les hommes embarqués dans les ports européens ne recevaient généralement pas de salaires et étaient payés à même le butin, lorsqu'il y en avait. Ces voyages transatlantiques étaient alors considérés comme très risqués et qualifiés, pour cette raison, de voyages «à la grosse aventure». Lorsque que la flibuste naquit dans les Antilles, ceux qui exercèrent ce métier conservèrent cette coutume.

Ainsi, parce qu'ils ne reçoivent pas de salaire, les flibustiers ne sont pas considérés comme des «soldats ou marins à gages», mais bien comme partenaires et associés, tant entre eux que par les divers intéressés dans l'armement du bâtiment. Ils sont donc des armateurs, statut que confirme d'ailleurs le nom de «*privateers*» que les Anglais donnent aux corsaires et à leurs propres flibustiers et que les Français traduisent invariablement par... armateurs qui est aussi synonyme de corsaires au XVII^e siècle. À ce titre, ils en assument tous les risques, ce que résume bien l'expression anglaise alors en usage : «*No purchase no pay*», que l'on substitue parfois par «*no prey no pay*», qui s'applique encore mieux aux flibustiers.

Fort peu de chasse-parties de flibustiers ont été conservées jusqu'à nos jours. La raison en est fort simple : en Amérique, ces documents de nature privée n'étaient pratiquement jamais enregistrés auprès des autorités comme en

Europe. Elles surgissent ici et là, surtout chez les Anglais à la fin du siècle dans les périodes charnières où les flibustiers se comportent en forbans et dépassent les termes de leurs commissions. Ainsi les archives britanniques en possèdent au moins deux complètes : celles de Thomas Tew (1692) et de William Kidd (1696). Les documents authentiques viennent généralement confirmer ce que l'on trouve dans le livre d'Exquemelin et que l'on retrouvera plus tard dans *The History and Robberies of the most notorious Pirates, etc.* le livre de Charles Johnson racontant les mésaventures des pirates nord-américains du début du XVIII^e siècle. Même si elle n'apparaît que rarement dans les registres, la chasse-partie n'en demeure pas moins assez importante pour que les colonies, dont dépendent les flibustiers, reconnaissent officiellement son existence. Ainsi, en 1663, la Cour de l'Amirauté de la Jamaïque recommande que ces articles justes et raisonnables, qui doivent généralement être acceptés par tous, soient écrits clairement et affichés au grand mât en sorte que nul officier, marin ou soldat ne les ignore.

La chasse-partie est conclue entre, d'une part, les propriétaires, que l'on nomme « bourgeois », du bâtiment flibustier et l'équipage de celui-ci et d'une autre, entre les membres de l'équipage qui sont tous, mais pas également comme on le verra, associés dans le voyage. Dans un premier temps, il s'agit donc d'un contrat de location d'un moyen de transport utilisé pour faire la guerre. Dans un autre, d'un véritable contrat d'association entre entrepreneurs de guerre.

Les bourgeois

Sur le papier, donc concrètement, la chasse-partie est signée, d'un côté, par le capitaine du bâtiment flibustier et, d'un autre, par les hommes qui s'embarquent avec lui, que l'on désigne sous le nom de « compagnie ». Le capitaine peut être, mais pas toujours, l'unique propriétaire du bâtiment qu'il monte. En effet, l'armement d'un vaisseau et même d'un bateau entraîne des frais qu'une personne seule peut difficilement supporter. Il se fait généralement à crédit, au port de commission, et porte généralement sur des produits de première nécessité en mer comme l'eau, les vivres et le bois, en quantité relativement réduite le temps de gagner quelques îles ou côtes pour compléter à peu de frais le ravitaillement par la chasse et la pêche.

Les bourgeois, qui ne participent pas physiquement à l'entreprise, sont le plus souvent des marchands, parfois aussi des planteurs, qui peuvent être aussi officiers de la colonie, voire le gouverneur lui-même. En effet, la course, concurremment au commerce, constitue pour plusieurs administrateurs coloniaux, souvent mal ou irrégulièrement payés, une source de revenus appréciables. Chez les Français, tous les gouverneurs de la Tortue, de 1648 à 1675, furent propriétaires de bâtiments flibustiers : par exemple, Levasseur possédait le navire du capitaine Robert Martin (1648-1652) ; le chevalier de Fontenay celui monté par l'un de ses lieutenants (1652-1654) ; Deschamps du Rausset celui nommé *La Tortue* commandé par Antoine Dupuis (1660-1662) ; et d'Ogeron, en copropriété avec deux marchands de *La Tortue* et les capi-

taines Trébutor et Le Gascon, les deux bâtiments que ces deux derniers flibustiers montaient en 1669. Ce dernier exemple de propriété mixte se retrouve aussi à la Jamaïque où, en 1676, le navire de John Coxon appartient à ce dernier, à un marchand de Port-Royal nommé Pemberton, et au colonel Byndloss, planteur, marchand et aussi membre du Conseil de la colonie.

Lorsqu'il ne détient aucune propriété dans le navire, le capitaine agit alors comme chargé de pouvoir des propriétaires légitimes. Même si le bourgeois du navire ne participe pas à l'entreprise, il n'en conserve pas moins ses droits au cas où l'on serait obligé d'abandonner le premier bâtiment pour continuer le voyage sur un autre. C'est le cas par exemple du Dr. George Holmes, unique propriétaire du Port-Royal, commandé par le capitaine Thurston en 1670 : lorsque celui-ci échange le Port-Royal contre une prise espagnole, les titres de propriété de Holmes s'appliquent automatiquement sur le nouveau vaisseau. Il en va toutefois autrement si la compagnie se divise et qu'une partie s'embarque sur une prise pour courir le bond bord pour son propre compte. Là, les bourgeois du premier navire n'ont aucun droit sur le second.

Il y aussi des cas où le bâtiment appartient en commun à l'équipage, alors le rôle du capitaine dans la chasse-partie se résume à celui de chef de l'entreprise uniquement. C'est d'ailleurs à ce dernier titre qu'il est le premier à être mentionné en tête de la chasse-partie et qu'il est le premier aussi à y apposer sa signature ou – tous ne sachant pas écrire – sa marque personnelle.

Les bourgeois ou propriétaires sont habituellement rémunérés, comme les hommes, en parts de butin. Plus le bâtiment est gros, donc plus coûteux à entretenir et à équiper, plus le nombre de parts réservées aux bourgeois sera élevé. Ces parts sont prises sur le profit net de la course, déduction étant faite des récompenses, des indemnités, des droits de la commission, des frais engagés en commun pour l'achat, par exemple de poudre, tous frais préalablement stipulés à la chasse-partie. Cependant les bourgeois sont exclus du partage du butin fait au cours de l'attaque d'une place espagnole. Dans la convention conclue entre les propriétaires de navires de la flotte de Morgan en 1668 et les compagnies engagées dans l'expédition, il était stipulé que les premiers devaient recevoir le quart des profits de toutes les prises faites en mer, mais pas celles faites lors des descentes à terre.

La chasse-partie est limitée dans le temps. Si tous les intéressés dans l'armement participent à l'expédition, elle peut être remplacée par une autre à tout moment. Nombre de rupture de compagnie surviennent souvent sur la question litigieuse des parts à accorder aux propriétaires du navire, qui, évidemment en veulent toujours plus. Au-dessus des conventions strictement réservées à une compagnie en particulier, il en existe d'autres qui lient entre elles deux compagnies ou plus. La plus fameuse association du genre est probablement celle de Laurens De Graff et de son compatriote Michel Andrieszoon, de 1682 à 1685. À plus grande échelle, les expéditions contre des villes comme Panama, Porto Belo, Vera Cruz, etc. sont toutes régies par une chasse-partie générale, signées par tous les capitaines et des délégués des compagnies, généralement les quartiers-mâîtres.

Parts, récompenses, indemnités et pénalités

Chaque membre de la compagnie reçoit une part du profit du voyage, tant du butin fait en mer que lors d'une descente à terre. Par membre de la compagnie, il faut comprendre tous les hommes faits en âge de porter les armes et qui possèdent en propre leurs armes, car la flibuste est une entreprise de guerre. Les autres, souvent très jeunes (à partir de neuf ans), que l'on nomme « garçons » ne sont pas oubliés et obtiennent une demi-part. Mais ces derniers sont généralement des engagés, des valets de planteurs ou de marchands, aussi de flibustiers, qui ne toucheront pas vraiment leur demi-part qui sera versée à leurs maîtres, lesquels, par procurations, chargeront tel ou tel flibustier de collecter leur dû lors du partage.

En tête de la chasse-partie, il est d'abord stipulé le nombre de part que recevra le capitaine pour son bâtiment, à charge pour lui de distribuer ensuite ce qui reviendra à ses associés qui en sont les copropriétaires. Pour un vaisseau de 100 à 200 tonneaux, l'on accorde généralement une dizaine de parts, ce que l'on retrouve dans les chasse-parties de la compagnie de Charles Swan (1686) et celle de Thomas Tew (1692). Elle peut aussi aller à plus de 30 parts, comme Van Horn en 1683, qui, il faut l'avouer avait deux vaisseaux lui appartenant en totalité ou en partie. La rémunération pour le capitaine lui-même, en tant que chef d'entreprise, ne dépasse rarement pas deux parts pleines, à moins qu'il ne commande en chef une expédition où sont réunies plusieurs compagnies et dans l'exécution de laquelle ses responsabilités sont accrues. Alors seulement le nombre de parts individuelles auxquelles il aura droit pourra doubler.

Les officiers subalternes comme le maître ou le lieutenant peuvent parfois obtenir plus que leur part individuelle, de une et demie à deux, mais il est souvent laissé à la discrétion du capitaine, avec approbation commune de toute la compagnie, de leur accorder quelque gratification selon leurs mérites dans l'action à même le butin brut, article qui se retrouve d'ailleurs dans l'exemple de chasse-partie du livre d'Exquemelin.

Sur le produit brut de la course ou de la descente seront aussi prises les récompenses et indemnités. Celles-ci sont toujours évaluées en terme de pièces de huit, pièce d'argent d'une valeur de huit réales, monnaie d'Espagne la plus couramment utilisée aux Antilles, ou encore d'esclaves noirs, le ratio généralement admis étant 100 pièces de huit pour un esclave. Les récompenses sont attribuées pour des initiatives qui permettent la capture d'un bâtiment ou d'une place ennemie. Quant aux indemnités, elles sont toutes accordées pour la perte totale ou partielle de l'usage d'un membre ou d'œil lors d'un abordage ou d'un assaut, variant de 100 à 600 pièces de huit. La chasse-partie mentionne aussi que le chirurgien de la compagnie, outre sa part, recevra 100 pièces de huit pour son coffre de médicament.

La chasse-partie contient aussi quelques articles destinés à maintenir l'ordre dans la compagnie durant le voyage. La pénalité encourue est presque toujours la perte du voyage, c'est-à-dire de la part individuelle du butin. Ainsi, à la suite d'un abordage, il est interdit à quiconque de s'enivrer avant que

l'équipage du navire pris ne soit totalement maîtrisé : l'homme risque même la peine de mort s'il se trouve ivre en plein combat et incapable d'affronter l'ennemi. De même, un homme qui aura fait preuve de lâcheté dans l'action ou encore aura fraudé sur le butin pourra être sujet à perdre sa part. Le viol d'une femme est puni de la même façon, mais encore là cet article est pratiquement inapplicable, car il faut comprendre femme blanche, ce qui exclut d'emblée les Noires, les mulâtresses et les Indiennes qui peuplent en majorité les villes espagnoles.

Les vivres du départ et la poudre, lorsqu'elles ont été achetées à crédit par le capitaine ou encore avancées par les propriétaires du bâtiment constituent aussi des frais fixes qui doivent être déduits du butin brut avant le partage. Par ailleurs, si quelqu'un meurt durant le voyage, sa part sur le profit ne retourne pas nécessairement au reste de la compagnie. Ses héritiers peuvent réclamer en toute légalité ce qui lui serait revenu sur tout ce qui a été pris jusqu'au jour de son décès. Ou plutôt son héritier, car, chez les flibustiers, l'héritier d'un homme est très souvent son matelot.

Le matelotage

Avec la chasse-partie va de pair une autre vieille pratique du domaine maritime, celle du matelotage. En effet, en mer, il faut des hommes 24 heures sur 24 pour manœuvrer le vaisseau, d'où la pratique de diviser chaque équipage en deux. Une partie assure donc le service du navire pendant que l'autre se repose, d'où le nom de matelot, mot d'origine hollandaise qui signifie compagnon de lit. À la flibuste, le matelotage revêt aussi une autre importance. Chaque paire de matelot sont plus des associés à part entière que de simples camarades de dortoir. Entre eux, ils signent des contrats d'association en bonne et due forme, qui sont tantôt valides seulement pour une expédition tantôt plus longtemps et qui s'étendent même à d'autres activités que la course. Le matelotage possède aussi un aspect psychologique non négligeable : en cas de nécessité, dans un univers qui lui est très souvent hostile, un homme ne se trouve point seul et sait qu'il a quelqu'un sur qui il peut compter pour veiller sur lui ou ses intérêts. Preuve de la forte influence des flibustiers sur la colonie de Saint-Domingue, les boucaniers et les habitants s'amatelotent à leur exemple pour la conduite de leurs affaires. Même le gouverneur suit la coutume : celui de Pouancey avait pour nom Galichon qui, à la mort de son associé, hérita de ses terres à Saint-Domingue. Le matelotage a sûrement contribué beaucoup au fort esprit de corps des boucaniers français de Saint-Domingue et, sûrement, à la création de l'expression « Frères de la Côte ».

Les grandes périodes de la flibuste

Années 1625-1640 : Sans colonie non espagnole en Amérique, les flibustiers n'auraient pas existés, ou du moins ils n'auraient jamais pu être vraiment « américains ». Ce retour en arrière, rendu nécessaire par la relation précédente des exploits des Néerlandais contre les Espagnols, qui coïncide avec les débuts de la colonisation franco-anglaise, fera découvrir ces premiers établissements de la France et de l'Angleterre dans les Petites Antilles et de quelques autres îles notamment celle de Providence, fondée par des dissidents religieux anglais. Dès le départ, ces colonies servent d'escales de ravitaillement aux corsaires et aux contrebandiers se rendant attaquer les Espagnols ou trafiquer avec eux. À leur tour, ces aventuriers qui auront beaucoup contribué à la création de ces établissements deviennent les premiers flibustiers. Les Espagnols tentent de détruire ces colonies, foyers de piraterie, mais avec des résultats décevants.

Années 1640-1654 : À l'île de la Tortue, située à la côte nord-ouest de l'île Hispaniola ou Saint-Domingue, s'installe un petit groupe de colons français en provenance de l'île Saint-Christophe. Levasseur, le chef de ces hommes, fait de la Tortue un port d'escale pour les flibustiers, auxquels il donne d'ailleurs des autorisations pour piller les Espagnols. En effet, à partir de 1648, les Français, puisqu'en guerre avec l'Espagne, sont les seuls aux Antilles à délivrer ces autorisations, que l'on nomme « commissions ». Mais la Tortue n'est pas la seule à accueillir les flibustiers : les colonies néerlandaises et anglaises de l'actuelle côte est des États-Unis les reçoivent elles aussi volontiers.

Années 1654-1659 : En paix avec l'Espagne depuis le début du siècle, l'Angleterre, sous l'impulsion de son nouveau chef, Oliver Cromwell, met sur pied un ambitieux projet de conquête des colonies espagnoles en Amérique : c'est le « *Western Design* ». Dans l'ensemble, celui-ci se révèle bien en dessous des attentes de ses initiateurs. La flotte et l'armée Anglaise engagées dans cette expédition ne s'empare pas moins de l'île de la Jamaïque, siège d'une colonie espagnole assez pauvre. Une fois cette île occupée, les capitaines de la flotte anglaise ne cessent de patrouiller la mer des Antilles, où ils se comportent comme des flibustiers, pillant navires et villes espagnoles. En effet, la course sera pendant plusieurs années encore l'une des principales activités économiques de la Jamaïque anglaise.

Années 1659-1664 : Après le départ des derniers navires de la flotte anglaise, la Jamaïque devient le centre de course le plus important des Antilles, les flibustiers étant attirés dans l'île par les commodités qui sont mis à leur disposition notamment pour l'avitaillement de leurs navires et la liqui-

dation de leurs prises. Ils sont non seulement Anglais, mais aussi Néerlandais et Français. Plusieurs d'ailleurs ont fréquenté précédemment l'île de la Tortue ou encore ont chassé le bœuf sauvage à la côte voisine de celle de Saint-Domingue, étant ainsi à l'origine de la colonie française de la partie occidentale de l'île Hispaniola. Toujours active comme centre flibustier, après sa réoccupation par quelques aventuriers français et anglais, l'île de la Tortue, commence à rivaliser avec la Jamaïque, après une brève période d'occupation espagnole.

Années 1665-1667 : Entre la Jamaïque et la Tortue, les deux principaux centres de la flibuste, les relations demeurent cordiales quoique l'Angleterre et la France soient en guerre l'une contre l'autre en Europe. Malgré de petits incidents entre flibustiers des deux nations, l'ennemi commun et la proie la plus riche demeure, pour les uns comme pour les autres, l'Espagnol. Ainsi à la Jamaïque, le gouverneur Modyford ne ménage pas ses efforts pour attirer tous les flibustiers. Son homologue de la Tortue, Ogeron, agit de même. Mais peu importe le pavillon, Anglais et Français, sous des chefs comme Mansfield et L'Olonnais, se réunissent en flottes, fortes de quelques centaines d'hommes, pour attaquer de belles cités espagnoles. C'est véritablement le début de leur âge d'or.

Années 1668-1669 : Le plus connu de tous les flibustiers, du moins le plus célèbre, est l'Anglais Henry Morgan. Protégé par le gouverneur de la Jamaïque et lié aux autres notables de la colonie, il fait trembler les Espagnols à Puerto Belo et à Maracaïbo, où il surpasse les exploits de ses prédécesseurs. Mais l'âge d'or de la flibuste jamaïquaine tire à sa fin. Le gouverneur Modyford a beau chercher tous les prétextes possibles pour autoriser les flibustiers à piller les Espagnols : en Europe, la paix est proche.

Années 1670-1671 : L'entreprise contre Panama compte parmi les plus ambitieuses exécutées par des flibustiers, dans laquelle ils furent plus de 2000 engagés contre cette ville-clé de l'Amérique espagnole. Elle conclut aussi les aventures de Morgan comme commandant en chef des flibustiers jamaïquains, et elle sonne le glas des entreprises de flibuste contre les Espagnols cautionnées officiellement par les gouverneurs de la Jamaïque. Parallèlement à cette expédition de Panama, l'on assiste à la révolte des colons français de Saint-Domingue, lesquels profitent aussi de la flibuste, non moins que de la contrebande néerlandaise.

Années 1672-1674 : À la Jamaïque, sous le gouverneur Lynch, plusieurs flibustiers jamaïquains se reconvertissent dans le commerce du bois de teinture, notamment dans la baie de Campeche, où ils n'en ont pas moins maille à partir avec les Espagnols. L'Angleterre étant entrée en guerre contre les Provinces-Unies des Pays-Bas, d'autres poursuivent la course cette fois contre les Néerlandais. Mais les plus endurcis parmi les flibustiers jamaïquains se joignent à leurs homologues français de Saint-Domingue, où l'on continue d'autoriser par représailles les agressions contre les Espagnols, contre lesquels la guerre est bientôt réouverte officiellement. Entre-temps la

France s'est aussi engagée dans la guerre contre les Pays-Bas, et demande aussi aux flibustiers de Saint-Domingue de prendre part au conflit.

Années 1675-1678 : En dépit des mesures plus ou moins heureuses prises par les gouverneurs de la Jamaïque pour contrer la flibuste durant ces années suivantes, les flibustiers, tant français qu'anglais, se réunissent de plus en plus nombreux à la côte de Saint-Domingue (surtout au Petit-Goâve qui a succédé à la Tortue comme centre corsaire de la colonie) pour aller faire descente sur les villes espagnoles. Mais le principal ennemi en Amérique demeure, aux yeux de la France, les Provinces-Unies. C'est contre les possessions américaines de celles-ci que portent d'ailleurs les efforts de la Marine royale de France, entreprises qui tentent à la vérité fort peu les flibustiers lesquels préfèrent de loin s'en prendre aux Espagnols. Dans l'intervalle, à Saint-Domingue, le marquis de Maintenon s'est imposé comme commandant en chef des flibustiers, avec peu de succès. Un autre aventurier noble, le sieur de Grammont, prend sa relève vers la fin de la guerre et réédite les exploits de Morgan et de L'Olonnais à Maracaïbo.

Années 1679-1682 : La paix entre la France et l'Espagne conclue, les relations entre les deux grands royaumes catholiques restent assez tendues. Le roi de France n'en interdit pas moins les armements des flibustiers contre les Espagnols, interdiction qui ne sera difficilement appliquée dans les faits, étant donné les événements à Saint-Domingue. En effet, les Espagnols refusent de reconnaître aux Français la possession de la partie ouest de Saint-Domingue, hormis pour l'île de la Tortue. Certains flibustiers français s'engagent dans la pêche aux trésors sur l'épave d'un galion dans les Bahamas, prétexte pour piller les établissements espagnols de la Floride avec l'aide de pirates anglais. À la même époque, des aventuriers jamaïquains traversent l'isthme de Panama pour attaquer en pionnier et en véritables hors-la-loi les colonies espagnoles sur les côtes pacifiques de l'Amérique : c'est le début des voyages en mer du Sud. Par ailleurs, dans la mer des Antilles, nul ne devient à l'abri des flibustiers, qui s'en prennent à toutes les nations, comme en fait foi l'affaire de *La Trompeuse* qui fait grand bruit dans les cours d'Europe.

Années 1683-1684 : La guerre éclate à nouveau entre l'Espagne et la France, apportant une justification au pillage de la ville de la Vera Cruz, la plus fructueuse des entreprises des flibustiers de Saint-Domingue. Le temps de ce bref conflit et notamment à cause de cet exploit, ceux-ci se trouvent, malgré eux, impliqués dans des projets de conquête et de colonisation aux dépens des Espagnols en Amérique. Entre-temps, depuis l'affaire de la Vera Cruz, ils ne font rien fait qui vaille, et entre en conflit avec le gouvernement de Saint-Domingue. Cussy, le nouveau gouverneur, charge leur principal chef, Grammont, de les rassembler, mission dans laquelle le second se trouve discrédité.

Années 1685-1688 : Les échecs récents des flibustiers français de Saint-Domingue forcent certains d'entre eux à entreprendre, à l'exemple de leurs camarades anglais, une expédition en mer du Sud. Le gouverneur de la colonie, Cussy, suivant les ordres de Louis XIV, interdit en effet la flibuste à Saint-

Domingue, avec des conséquences malheureuses pour la colonie. Grammont envoyé pour les réunir échoue pour une seconde fois. Finalement, après deux ou trois ans d'errance, une bonne partie des flibustiers rentre à la Jamaïque et à Saint-Domingue, où ils recevront finalement une amnistie.

Jusqu'à la fin du siècle, les flibustiers seront désormais des auxiliaires des escadres royales croisant dans la mer des Antilles ou s'en iront faire les pirates dans d'autres parties du monde, notamment dans l'océan Indien, que leurs précédents voyages en mer du Sud dans les années 1680 leur ont appris à connaître. Ce déclin est raconté dans *La flibuste durant la guerre du roi Guillaume* (1689-1697), texte qui conclut cette histoire de la piraterie et de la course anti-espagnole en Amérique au XVII^e siècle.

Les flibustiers célèbres

Tous, sans exception doivent leur célébrité à leur hardiesse, certains d'entre eux, nés pour le commandement sont devenus aussi célèbres que les plus grands amiraux des marines royales dont ils partageaient la science de la navigation et le génie militaire.

Ils ont nom Alexandre, Bras de Fer, Cassa, Pieter Constant, Pierre Franc, le Gascon, Laurens De Graff, Ludbirg, Michel le Basque, Montsbars l'exterminateur, Montauban le Courageux, Pierre le Picard, Pourtis Daupier, Trébutor mais les deux plus célèbres flibustiers français sont sans conteste Dugay-Trouin qui mènera à bien la prise de Rio de Janeiro, et Nau L'Olonais qui commandera des escadres de flibustiers de plus de 1000 marins. Les Anglais ne sont pas en reste avec des noms aussi célèbre que Francis Drake ou Henry Morgan qui finira sa carrière couvert de gloire et d'honneurs comme gouverneur de la Jamaïque.

La Hollande fournira aussi des flibustiers célèbres comme Van Dorne et Woode Rogers.

Forts de leur courage et de leur liberté qui était totale, les flibustiers pendant trois siècles fourniront aux marines officielles qui les employaient beaucoup plus qu'un appoint d'argent. Les victoires remportées par leurs équipages deviendront les victoires de la Marine en général et participeront à redorer le blason des rois eux-mêmes.

Biographie des Flibustiers célèbres

Adam : flibustier probablement français.

En 1660, il compta au nombre des quatre capitaines qui furent choisis par les aventuriers de l'île de la Tortue pour les commander dans la descente sur Santiago de los Caballeros, sous les ordres du capitaine Delisle avec une commission du gouverneur Watts.

Jurriaen Aernouts : flibustier néerlandais.

Commandant la frégate *De Vliegende Postpaard*, il obtint au début de 1674 une commission du gouverneur de Curaçao, Jan Doncker, pour prendre sur les Anglais et les Français. En juillet, il se présenta à New York qui avait été reprise l'année précédente par Cornelis Evertsen et Jacob Binckes. Ayant appris que la place allait être restituée aux Anglais à la suite du traité de Westminster, il alla attaquer la colonie française d'Acadie. Assisté d'un pilote bostonien nommé John Rhoades, Aernouts fit débarquer 110 hommes dans la baie

de Fundi, et le 11 août, il se rendait maître du fort de Pentagoët, défendu par une trentaine d'hommes commandés par Jacques de Chambly. Il entra ensuite dans la rivière Saint-Jean et s'empara du fort de Jemsec. Avant de regagner Boston, il nomma (le 11 septembre) Rhoades pour commander les places enlevées aux Français, lui laissant deux petits vaisseaux sous les ordres de Cornelius Anderson et Peter Roderigo. De retour dans la mer des Antilles, Aernouts s'associa avec un autre flibustier de Curaçao, Jan Erasmus Reyning. En mars 1675, ces deux capitaines, à la tête d'une centaine d'hommes, firent descente à l'île de Grenade dont ils pillèrent la petite colonie française. Cependant, quelques jours plus tard, tous deux furent contraints de se rendre au sieur de La Clochette, commandant le vaisseau du roi *L'Émerillon*, venu mouiller à la Grenade. Ils furent envoyés, avec leurs hommes, comme prisonniers de guerre à la Martinique. Dès juin suivant, Aernouts, son associé Erasmus et leurs hommes parvenaient à s'évader. Mais la pirogue avec laquelle Aernouts et six autres tentaient de gagner Curaçao fit escale à Maracaïbo où les Espagnols les retinrent quelque temps prisonniers jusqu'à l'année suivante (1676).

Christopher Monk duc d'Albemarle, comte de Torrington et baron Monk of Potheridge, Beauchamp and Teyes : homme politique anglais (vers 1653–Jamaïque, 17 octobre 1688).

Fils du général George Monk et d'Anne Clarges, il hérita des titres de son père au décès de celui-ci. Il compta au nombre des propriétaires de la colonie des Carolines et des Bahamas. Devenu membre du Conseil privé, il siégea à partir de 1679 sur le Comité pour le commerce et les plantations. Choisi pour gouverner la Jamaïque en 1686, il n'y arriva qu'en décembre de l'année suivante. Il prit parti pour les adversaires de ses prédécesseurs Lynch et Molesworth, en faisant admettre plusieurs d'entre eux à des hautes fonctions dans la colonie, demandant même à Londres que soient réintégrés comme membres du Conseil de la colonie Henry Morgan et son beau-frère Byndloss. Il procéda aussi à des saisies de navires marchands espagnols et il fut l'un des financiers des expéditions de Sir William Phips sur l'épave d'un galion espagnol à la côte nord de Saint-Domingue. Moins préoccupé par l'avenir de la Jamaïque que par son enrichissement personnel, il mourut des suites d'une fièvre envenimée par l'abus d'alcool. Il avait épousé Elizabeth Cavendish (fille du duc de Newcastle) qui l'avait accompagné à la Jamaïque.

George Monk : soldat et homme politique anglais (Great Potheridge, près de Torrington, Devonshire, 16 décembre 1608–Londres, 13 janvier 1670), créé duc d'Albemarle, comte de Torrington et baron Monk of Potheridge, Beauchamp and Teyes par le roi Charles II en juillet 1660.

Second fils de Sir Thomas Monk et d'Elizabeth Smith, il servit comme volontaire dans les expéditions de Cadix (1626) et de l'île de Rhé (1627) puis il entra au service des Provinces-Unies des Pays-Bas comme officier mercenaire. En 1638, à la suite d'un différend avec les autorités civiles de Dordrecht (Hollande), il rentra en Angleterre où il fut nommé lieutenant-colonel d'un régiment. Après s'être signalé au cours de la guerre des Évêques, à la frontière écossaise (1639-1640), il devint colonel du régiment du comte de Leicester qu'il suivit en Irlande (1641). Capturé à Nantwich (1642) par les troupes parlementaires, il demeura deux ans prisonnier à la tour de Londres d'où il sortit, à l'invitation du Parlement, pour aller mater une nouvelle révolte en Irlande, avec le grade d'adjudant général. Ensuite, il servit sous les ordres de Cromwell en Écosse et participa à la bataille de Dunbar. Chargé par son chef de pacifier le royaume écossais, il abandonna ce poste en février 1652 pour raisons de santé. Mais, dès novembre, il passait de l'armée à la marine en devenant amiral au sein de la flotte du Commonwealth; ainsi en 1653, il prit part à deux importantes batailles navales contre les Néerlandais. L'année suivante, il retourna administrer l'Écosse. Après la mort de Cromwell, il fut l'un des principaux artisans de la restauration des Stuart sur le trône britannique. Ayant été nommé général et commandant en chef de l'armée du Commonwealth en novembre 1659, il marcha avec ses troupes jusqu'à la capitale où, en avril 1660, à son instigation, le nouveau Parlement votait le rappel du roi Charles II. Comblé d'honneur par celui-ci, il participa encore à la seconde guerre contre les Néerlandais, étant amiral lors de la bataille des Quatre jours (juin 1666).

Il était apparenté à Sir Thomas Modyford, gouverneur de la Jamaïque, qui fut l'un de ses correspondants assidus à la fin des années 1660.

Alegret : marin français.

En 1659, il appareilla de La Rochelle à destination des Antilles, ayant parmi ses passagers Deschamps du Rausset qui s'en retournait à l'île de la Tortue avec trente autres aventuriers. Il débarqua ses passagers à la Jamaïque, où du Rausset devait se faire reconnaître du gouverneur anglais en qualité de commandant de la Tortue.

Lewis Alford : flibustier anglais.

En novembre 1659, ce capitaine obtenait un congé du colonel D'Oyley, le commandant militaire de la Jamaïque, pour sortir du port de Cagway, avec commission du même officier pour prendre sur les Espagnols.

Allen : flibustier anglais.

Le 11 avril 1660, ce capitaine, commandant un bâtiment nommé *The Thriver*, obtenait un congé du colonel D'Oyley, le commandant militaire de la Jamaïque, pour sortir du port de Cagway, avec commission du même officier pour prendre sur les Espagnols.

Robert Allison : flibustier écossais (mort à New York, avant septembre 1706).

En décembre 1679, commandant un sloop de 18 tonneaux avec environ 25 hommes d'équipage, il mouillait à Port Morant (Jamaïque) au sein d'une petite flotte commandée par John Coxon, qui appareilla le mois suivant à destination de l'archipel de San Blas (Panama). En février 1680, il participa ainsi au pillage des faubourgs de Puerto Belo puis il aida son chef Coxon à s'emparer d'un vaisseau espagnol. En avril suivant, lorsque ses associés entreprirent de traverser l'isthme de Panama pour aller piller les Espagnols dans la mer du Sud, Allison et un autre capitaine demeurèrent à l'île d'Or pour garder les bâtiments de leur flotte avec quelques dizaines d'hommes. Au retour de Coxon, en juin, Allison rentra probablement avec celui-ci à la Jamaïque où il dut abandonner son navire et s'embarquer avec son chef lorsqu'ils furent poursuivis par le HMS Hunter qui ramenait le gouverneur Carlisle en Angleterre. Dans les années 1680, Allison se fixa à New York d'où il était peut-être originaire et d'où il arma des bâtiments (qu'il commandait lui-même) pour aller commercer à la Jamaïque et faire de la contrebande aux Honduras et au Yucatan. En 1690, devenu l'un des principaux armateurs de New York, il s'opposa au gouvernement révolutionnaire de Jacob Leisler. En octobre 1698, il joignit, à Crab Island, l'expédition montée par la Company of Scotland (dont le principal promoteur était le marchand William Peterson) pour coloniser le Darien (Panama) : il servit de pilote aux Écossais jusqu'à l'île d'Or. En octobre 1699, l'un de ses sloops, portant des marchandises chargées à la Jamaïque, fut saisi par l'officier naval du port de New York.

Cornelis Andriessen : flibustier néerlandais, connu en anglais sous le nom de Cornelius Anderson

En 1674, il était membre de l'équipage de la frégate du capitaine Aernouts qui avait armé à Curaçao. En septembre de cette année-là, il commandait le sloop Penobscot, l'un des deux petits navires qu'Aernouts laissa au pilote anglais Rhoades pour la défense des postes qu'ils avaient pris ensemble sur les Français de l'Acadie. Cependant son associé Pieter Roderigo et lui se mirent à piller quelques bâtiments de traite et de pêche venant de la Nouvelle-Angleterre. En mars 1675, les deux flibustiers et leurs hommes furent pris dans la baie de Fundi par le capitaine Samuel Mosely et conduits à Boston. Quoique reconnus coupables de piraterie, ils furent graciés par les autorités du Massachusetts à cause de la guerre du roi Philippe. Au cours de ce conflit contre les Indiens, Anderson gagna le respect de ses chefs par ses faits d'armes.

Michiel Andriessen : flibustier néerlandais (mort vers le début du XVIII^e siècle), mieux connu sous le nom français de Michel Andresson.

La première mention de ce flibustier comme capitaine pourrait remonter à mai 1676, au moment où un certain Michel mouillait à la côte sud de Saint-Domingue en compagnie de Le Gascon, Coxon et de deux autres capitaines, lesquels allèrent piller tous ensemble,

le mois suivant, le bourg de Maracaïbo. Certains experts modernes le voient ensuite aux côtés du même Coxon lors de la seconde prise de Puerto Belo en février 1680, mais en fait il pourrait s'agir d'un autre flibustier. Cependant, la plus ancienne mention concernant le capitaine Andresson date de 1682 : cette année-là, il reçut de Laurens De Graff le commandement du Tigre, l'ancien vaisseau de ce dernier. Ensuite, pendant presque deux ans, il suivit De Graff dans toutes ses entreprises. Il participa ainsi à la prise de Veracruz en mai 1683, à la capture de trois vaisseaux de guerre espagnols à la côte de Carthagène en décembre. Il reçut en partage l'une de ces trois prises, *La Nuestra Señora de la Paz*, armée de 36 canons, qu'il rebaptisa *La Mutine*. En 1684, il accompagna encore De Graff aux Honduras. Ce dernier étant retourné à Saint-Domingue à bord d'une nouvelle prise, Andresson, avec son vaisseau et celui de De Graff, alla croiser devant La Havane où il s'empara, en mai, de deux bâtiments de la Westindische Compagnie. Après cette riche prise, il alla caréner et ravitailler *La Mutine* en Nouvelle-Angleterre. Arrivé à Boston vers la fin d'août, il vit une partie de son butin confisqué par les autorités coloniales britanniques. Il retourna ensuite dans la mer des Antilles et vint mouiller à l'île Tortuga, où il trouva plusieurs flibustiers avec lesquels il alla croiser à la côte de Caracas, où ils furent rejoints par De Graff venant de Saint-Domingue. Mais, après une escale à Curaçao, Andresson se sépara de De Graff en février 1685 et, accompagnés des capitaines Rose et Le Picard, il se rendit à la côte de Carthagène puis aux San Blas où environ la moitié de son équipage qui comptait alors environ 200 hommes se débarqua de *La Mutine* pour suivre ses deux associés et leurs hommes qui passèrent à la mer du Sud. À cause de la présence de navires de guerre espagnols, Andresson dut quitter les San Blas, pour les cayes du sud de Cuba, où il espérait prendre deux vaisseaux néerlandais. Ce projet ayant échoué, il passa à la côte nord de la Jamaïque, et de là, après plus de 18 mois d'absence, il vint mouiller au Petit-Goâve, où, au début de juillet 1685, il fut arrêté par le nouveau gouverneur Cussy qui confisqua *La Mutine*. S'étant enfui dans les bois avec plusieurs de ses hommes, il s'embarqua en secret avec le capitaine Lagarde qui revenait de la prise de Campêche. Au début de l'année suivante, il joignit la compagnie du pirate Bannister, probablement à l'île à Vache. En juin 1686, après que les HMS Drake et Falcon eurent presque détruit le navire de Bannister dans la baie de Samana, Andresson fut choisi comme capitaine par 80 flibustiers français qui lui donnèrent le commandement d'une petite prise néerlandaise. Il se rendit ainsi aux côtes de la Nouvelle-Angleterre, sur les bancs de Terre-Neuve puis en Afrique occidentale à dessein de passer, selon le gouverneur Cussy, à la mer du Sud par le détroit de Magellan.

John Ansell : flibustier anglais.

En 1668, il était l'un des capitaines de la flotte de Henry Morgan qui pilla Puerto Principe (Cuba) et Puerto Belo. À leur retour à la Jamaïque, il fut l'un des six officiers de Morgan qui, en septembre, firent rapport de cette expédition devant le gouverneur adjoint de la colonie, Sir James Modyford.

Archambaud : flibustier français.

Au début de 1678, il compta sûrement parmi les capitaines flibustiers que le gouverneur de Saint-Domingue réunit à la demande du comte d'Estrées pour une entreprise contre Curaçao. À cette occasion il peut ou non avoir perdu le bâtiment qu'il commandait lors du naufrage d'une partie de l'escadre française à l'île d'Avés. En effet, il accompagna ensuite Grammont (juin à décembre 1678) dans l'entreprise de celui-ci contre les établissements espagnols du lac de Maracaïbo, à la sortie duquel il commandait l'un des douze bâtiments formant alors la flotte des flibustiers. Début 1681, il montait un petit vaisseau de huit canons, avec 40 hommes d'équipage, au sein d'une flotte de flibustiers en garde dans l'archipel de San Blas (Panama). En juin, il y prit à son bord quelques dizaines d'Anglais revenus de la mer du Sud par l'isthme de Panama, dont le futur chroniqueur Dampier. En route pour le Costa Rica, ayant été séparé de ses associés par le mauvais temps, Archambaud gagna le premier le rendez-vous fixé à l'île San Andrés où il ne fut rejoint que par les capitaines Tocard et Wright (avec lequel s'embarquèrent tous les Anglais de son équipage); tous trois croisèrent ensuite jusque devant la rivière de

Bluefield, où Wright se sépara des deux autres. Début 1683, Archambaud commandait un navire nommé *L'Archambaud* monté de 10 canons et il avait doublé sa compagnie à 80 hommes. Il croisait alors à la côte de Saint-Domingue et il devait rejoindre aux Honduras la flotte de Van Hoorn et De Graff, ce qu'il fit peut-être. En décembre 1683, il joignit à la côte de Carthagène une flotte commandée par De Graff, laquelle défit alors trois vaisseaux de guerre espagnols. Il n'est plus question de lui par la suite : peut-être s'établit-il comme planteur à Saint-Domingue, puisqu'en 1695 un habitant du Cap Français nommé Archambaud s'illustra lors de l'attaque anglo-espagnole.

Henry Archbold : soldat et planteur anglais (mort à la Jamaïque, v. 1672).

En 1654, il était capitaine dans le régiment du major-général James Heanes, l'un des cinq formant le corps expéditionnaire du général Venables pour le Western Design. Peu après la conquête de la Jamaïque (1655), il fut promu lieutenant-colonel du régiment du colonel Andrew Carter et, après la Restauration, il servit avec le même grade dans celui du colonel Samuel Barry. Vers 1660, il devint membre du Conseil de la Jamaïque et le demeura jusqu'à sa mort. En 1666, il obtint le commandement d'un régiment de milice (sans doute celui de Barry) avec le grade de colonel. Il était l'un des plus grands propriétaires terriens de la colonie, possédant, en 1670-2030 acres dans la paroisse Saint Andrew. À l'été 1671, il épousa, en seconde noces, Johanna Wilhelmina Morgan, l'une des filles du défunt gouverneur adjoint Edward Morgan, dont il était de plusieurs années l'aîné. Par cette union, il devint le beau-frère de Henry Morgan et de Robert Byndloss.

Michel d'Artigny : aventurier français d'origine basque.

Vers 1657, il était membre d'une bande de flibustiers qui firent descente à Cuba où ils tuèrent un très gros serpent. Devenu major à l'île de la Tortue, il accompagna en 1666, par ordre du gouverneur Ogeron, la flotte de L'Olonnais pour commander les troupes à terre lors de la descente contre les établissements espagnols du lac de Maracaïbo. Après le partage du butin de cette expédition, il y serait retourné pour piller ce qui en restait. En février 1668, il aurait commandé *Le Dauphin*, ancienne frégate de son camarade L'Olonnais, avec laquelle il enleva un galion au large de Puerto Belo. Dans l'édition originale (néerlandaise) du livre d'Exquemelin, il est mentionné que Michel le Basque était major de la Tortue, ce qui permet d'identifier ce personnage au major d'Artigny (dont parle le père Dutertre), puis que, toujours selon Exquemelin, ce Michel qui commanda alors les flibustiers à terre lors de cette entreprise.

James Arundell : officier anglais (mort aux environs de Santa María de Puerto Principe, Cuba, juin 1662).

Colonel dans l'armée royaliste mais banni d'Angleterre pour inconduite, il passa à la Jamaïque où il épousa la fille d'Elias Watts, qu'il suivit à l'île de la Tortue lorsque celui-ci en obtint le gouvernement. Après la fuite de son beau-père, il reçut la permission du gouverneur de la Jamaïque, le colonel D'Oyley, de se saisir du sieur du Rausset qui avait évincé Watts à la Tortue. Avec seulement une trentaine d'hommes, il s'embarqua sur un bateau commandé par un certain Bartholomew Cock et, dès leur arrivée à la Tortue, ils furent désarmés par les Français qui les renvoyèrent à la Jamaïque. En route, Arundell et ses gens s'arrêtèrent dans la baie de Matanzas, où il furent capturés (mai 1662) par les Espagnols de Cuba. Après un mois d'emprisonnement à Puerto Principe, Arundell et Cock furent libérés puis assassinés par des Noirs dans la forêt.

Edward Ashton : marin anglais.

Commandant la frégate *The Edward*, il reçut en juin 1663 une commission du gouverneur adjoint de la Jamaïque pour prendre sur les Espagnols par droit de représailles.

Charles Atkinson : planteur anglais (mort à la Jamaïque, 26 novembre 1678).

Il fut secrétaire particulier des gouverneurs de la Jamaïque, Sir Thomas Lynch et Lord Vaughan (1671-1678), dont il avait l'entière confiance. À ce titre, il agit souvent en qualité de greffier du Conseil de la colonie. Il se vit aussi confier d'importantes missions diplomatiques au nom du gouverneur. Ainsi, en octobre 1676, à bord du HMS Phoenix,

il fit un voyage à Cartagena, où il obtint du gouverneur espagnol la libération de plusieurs marins anglais. L'année suivante, à la Jamaïque même, il essaya d'obtenir celle de l'évêque de Santa Marta, prisonnier à bord du flibustier français Lagarde, venu relâcher à la Jamaïque. En septembre 1678, il fut élu membre de l'Assemblée de la Jamaïque pour la paroisse de Clarendon, où il possédait une plantation.

Charles Auger : officier de marine et administrateur colonial français (Saint-Christophe, vers 1640 – Léogane, Saint-Domingue, 13 février 1705).

Fils d'un couple de Normands originaires du Havre qui s'installèrent à Saint-Christophe dans les années 1630, ce créole entra au service de l'ordre de Malte (qui fut longtemps propriétaire de l'île) et y fut reçu chevalier. Il lui arriva ainsi d'être pris par les corsaires barbaresques du port de Salé. Ayant été libéré, il s'embarqua au début de 1681 comme lieutenant à bord de la frégate du roi *La Sorcière* commandée par le marquis de Maintenon, dont il avait épousé la sœur cadette, Louise d'Angennes. Après deux ans à ce poste à croiser dans la mer des Antilles, il fut nommé (1683) lieutenant de roi à Marie-Galante, dont son beau-frère était déjà gouverneur. Et le 1^{er} janvier 1686, il obtint le gouvernement de cette île, puisque le marquis, en trois ans, n'y avait séjourné que deux mois, trop peu au goût de leurs supérieurs à Versailles et à la Martinique. Lorsque Marie-Galante dut être abandonnée aux Anglais en 1692, le chevalier Auger alla combattre ces derniers qui s'attaquaient à la Martinique. Nommé gouverneur de la Guadeloupe en 1695, il la défendit avec brio à plusieurs reprises contre les Anglais. Il devint ensuite gouverneur de Saint-Domingue, où il entra en fonction en novembre 1703. Il mit cette colonie en défense contre les Anglais, mais il eut de mauvaises relations avec l'un de ses subordonnés, le lieutenant de roi Galiffet.

John Aylett : marin anglais (Colchester, Angleterre, vers 1628 - île à Vache, 12 janvier 1669).

En 1655, vivant alors en Nouvelle-Angleterre, il commandait le ketch *Providence*, dont il était pour partie propriétaire et avec lequel il appareilla pour porter des provisions à la Jamaïque. Avant d'arriver à destination, il fut capturé (février 1656) par des Espagnols et conduit prisonnier à Santo Domingo. De là, il écrivait (en novembre) une lettre au protecteur Cromwell l'informant des intentions belliqueuses des Espagnols en Amérique contre les Anglais. Quelques mois plus tard, il fut embarqué sur un vaisseau qui devait le mener en Espagne, mais ce bâtiment fut pris par les Anglais. En avril 1658, il était à Londres où, devant la Haute Cour de l'Amirauté, il fit une déposition concernant sa capture par les Espagnols. Ayant obtenu le commandement du S.S. *Coventry*, il appareilla de Plymouth en juin à destination de la Jamaïque où il arriva en septembre. Peu de temps après son arrivée, il accompagna la petite flotte du capitaine Myngs qui alla croiser à la côte de Carthagène, où ils pillèrent deux cités côtières, dont Santa Marta. Quelques jours après cette prise, il se retira à la Jamaïque où *Le Coventry* jetait l'ancre au début décembre. Enfin, au début juillet 1660, Aylett retournait en Angleterre, où, à l'exemple de plusieurs officiers de la marine du Commonwealth, il fit le roi Charles II lui retirer son commandement. Il devint pourtant capitaine dans la Royal Navy à l'occasion de la seconde guerre anglo-néerlandaise (1664), étant nommé commandant du HMS *Foresight*. Mais à l'issue de la bataille des Quatre jours (juin 1666), il perdit ce poste. En août 1667, il présenta une requête au roi pour que lui soit cédé une prise de 60 tonneaux mouillant alors à Deptford. L'année suivante, il obtint le commandement de la petite frégate *The Lily*, armée en course et appartenant en partie à Sir James Modyford, frère et adjoint du gouverneur de la Jamaïque. Arrivé à Port-Royal à la fin de 1668 avec *La Lily*, Aylett alla rejoindre la flotte corsaire jamaïcaine du capitaine Henry Morgan à la côte sud de Saint-Domingue où il périt lors de l'explosion de l'*Oxford*.

Aymé : flibustier français.

En 1678, il participa à l'expédition contre les établissements espagnols du lac de Maracaïbo sous les ordres de Grammont. À la sortie du lac, au début décembre, il commandait l'un des douze bâtiments formant alors la flotte des flibustiers.

Jean-Charles de Baas : administrateur colonial français (mort à Saint-Pierre, Martinique, 15 janvier 1677).

Originaire de Nay, dans le Béarn, il était le fils du médecin Jean de Baas et de Judith de Laugar, et fut probablement à l'origine de *Confession protestante*. Ayant embrassé la carrière militaire, il servit d'abord comme officier dans le régiment de Persan, le même que celui d'un frère du fameux d'Artagnan, d'où sans doute la confusion entre les deux familles qui ne sont pas apparentées. Lors des guerres de la Fronde, il prit d'abord le parti du prince de Condé, mais le cardinal Mazarin le gagna ensuite à la cause du jeune roi Louis XIV. Il fut ainsi, en 1654, l'envoyé personnel du cardinal en Angleterre auprès de Cromwell, mais, en raison de sa personnalité fantasque, cette mission diplomatique fut un échec. L'année suivante, il n'en remplit pas moins une importante mission en Italie auprès des duc de Modène et de Mantoue. Vers 1660, il devint gouverneur de Mortara, en Italie. Élevé au rang de lieutenant général des armées (1665), il fut nommé gouverneur général des Isles et Terre Ferme de l'Amérique (1667), avec mandat de reprendre l'île Saint-Christophe aux Anglais. Arrivé à la Martinique avec le comte d'Estrées (4 février 1669), il fixa le siège de son gouvernement à Saint-Pierre. Au début de 1673, il monta une expédition contre la colonie néerlandaise de Curaçao. Il envoya ainsi les navires du roi *L'Écueil* et *La Petite-Infante* à Saint-Domingue demander des renforts à Ogeron, le gouverneur de la Tortue. Mais, sans nouvelles d'Ogeron qui s'était embarqué sur *L'Écueil*, il s'y rendit lui-même, touchant d'abord au Petit-Goâve (mars), puis à la Tortue (avril), où il nomma l'un de ses officiers, le sieur de La Perrière, pour commander la colonie par intérim. Il fut blâmé, tant par Ogeron que par le roi et le ministre Colbert, pour ne pas avoir tout mis en oeuvre pour faire sortir de Puerto Rico les marins du roi et les habitants de Saint-Domingue rescapés du naufrage de *L'Écueil*.

Thomas Ballard : planteur anglais (mort à la Jamaïque, 21 novembre 1691).

Il était fils de Gregory Ballard, bachelier en droit de l'université d'Oxford et vint probablement à la Jamaïque comme officier subalterne dans l'armée du général Venables. En juin 1661, il était d'ailleurs capitaine dans l'un des régiments de milice de la colonie et aussi membre du Conseil, sur lequel il siégea presque sans interruption jusqu'à sa mort. Dans les années 1660, il fut promu colonel commandant l'ensemble des troupes de cavalerie-milice de la colonie. Il était un ami personnel de Sir Henry Morgan, qui le nommait comme tel en 1688 dans son testament. En mars 1691, en même que Sir Francis Watson, il fut démis du Conseil de la Jamaïque par le gouverneur Inchiquin.

Isabel Baltasar : esclave noire (Vera cruz, vers 1667–canton de la Charbonnière, Port-au-Prince, 1768), connue en français sous le nom d'Isabelle Balthazard.

Enlevée par les flibustiers lors de la prise de Vera cruz (mai 1683), elle fut conduite à Saint-Domingue. Plus tard, affranchie, elle épousa un blanc. Elle mourut trisaëule, laissant deux mamelouques (filles de sang-mêlés), lesquelles, selon Moreau de Saint-Méry, l'on ne pouvait distinguer des blancs. Elle fut, sans l'ombre d'un doute, la dernière personne vivante à avoir connu les Grammont, De Graff et autres flibustiers de la grande époque.

John Bamfield : marin anglais.

Commandant le brigantin *The Mayflower*, armé d'un canon, avec environ 22 hommes d'équipage, il joignit la flotte corsaire qui appareilla de la Jamaïque, en avril 1665, sous les ordres du gouverneur adjoint Edward Morgan pour attaquer les possessions néerlandaises des Petites Antilles. Mais, en juin, alors que leur flotte se rendait de La Havane à la baie de Matanzas, Bamfield et un autre capitaine nommé Cobham en furent séparés. Le premier ne rejoignit les autres flibustiers désormais commandés en chef par le colonel Cary qu'au début d'août, à l'île Saint-Eustache que ceux-ci venaient de reprendre sur les Néerlandais. Sur ordre de Cary, Bamfield accueillit alors à son bord 48 soldats commandés par le major Richard Stevens, qu'il transporta à Saba qui fut prise quelques jours plus tard. En novembre, il fut l'un des capitaines de cette expédition qui rentrèrent à la Jamaïque en compagnie de leur chef, le colonel Cary. Il est possible que John Bamfield

y acheta ensuite une plantation, puisqu'en 1670 l'on retrouve un homme de ce nom possédait des terres dans la paroisse de Saint-David.

Joseph Bannister : marin anglais (mort au large de la Jamaïque, février 1687).

En avril 1680, capitaine faisant le commerce entre les Antilles, la Nouvelle-Angleterre et la Grande-Bretagne, il vit son navire de 30 canons nommé *The Golden Fleece*, chavirer à Port-Royal (Jamaïque). Il réussit à le remettre à flot avec l'aide de l'équipage du HMS Hunter. Quelques semaines après cet incident, il appareillait, sous l'escorte du Hunter, à destination de l'Angleterre et revint à la Jamaïque, en mai 1681. Durant les trois années suivantes, il subit apparemment quelques échecs commerciaux qui le poussèrent à s'engager dans la flibuste aux côtés des Français de Saint-Domingue. Ainsi, en juin 1684, sortant de Port-Royal sans congé du gouverneur Lynch, il se rendit au Petit-Goâve où il demanda une commission au gouverneur Cussy qui la lui refusa. Cependant, le sieur de Grammont, qui commandait une flotte de flibustiers et qui quitta Saint-Domingue en même temps que l'Anglais, promit à celui-ci de lui en obtenir une. Bannister fut envoyé par Grammont au sud de Cuba avec ordre de pêcher la tortue pour en ravitailler les navires de leur flotte. Là, en août, il fut arrêté par le HMS Ruby sous prétexte d'y avoir pillé une petite barque espagnole. Conduit prisonnier à Port-Royal avec son navire et ses 115 hommes, il y subit le mois suivant un premier procès pour piraterie, mais il fut innocenté. Le colonel Molesworth, gouverneur de la Jamaïque par intérim, ne le fit pas moins placé sous bonne garde, résolu à le ramener devant la justice. Dans l'attente de son second procès, Bannister organisa son évasion qu'il exécuta une nuit de février 1685, sortant de Port-Royal avec sa *Golden Fleece*. Il alla droit à Saint-Domingue où il joignit la flotte de Grammont. Pour éviter des ennuis à cette recrue, les Français firent rédiger un faux contrat de vente qui faisait du capitaine Duchesne le nouveau commandant de la *Golden Fleece*. Ce subterfuge fut fort utile lorsque leur flotte rencontra le HMS Ruby au large du Panama, dont le capitaine ne put rien tenter contre Bannister. Mais, en septembre 1685, après la prise de Campeche, Bannister fut l'un des capitaines qui se séparèrent de Grammont. En compagnie des Français Duchesne et Lagarde, Bannister gagna alors la côte nord de la Jamaïque où, en novembre, il dut prendre à son bord Duchesne lorsque celui-ci abandonna son navire aux mains des hommes du Ruby. De là, Bannister repassa à Saint-Domingue où, en janvier 1686, il tenta encore d'obtenir une commission de Cussy, qui la lui refusa mais qui ne l'inquiéta pas davantage. Ayant pris à son bord quelques hommes au Petit-Goâve, il rejoignit son autre associé, Lagarde, à l'île à Vaches. Fin avril, au sud de Puerto Rico, Bannister pillait deux navires anglais qu'il mena à la côte de Caracas. Le mois suivant, il retournait à Saint-Domingue, dans la baie de Samana, pour y caréner son navire. Il y joignit une prise faite par des flibustiers français aux côtes d'Afrique. En juin, ils y furent surpris par les HMS Falcon et Drake qu'ils parvinrent à repousser ces intrus, mais au prix de la perte de la *Golden Fleece*. La majorité des Français qui accompagnaient alors Bannister se mutinèrent contre lui, puis prirent la mer sur l'autre navire. Avec quelques dizaines de fidèles, Bannister gagna le Nicaragua. En étant informé, le gouverneur Molesworth envoya contre lui le *Le Drake* avec ordre à son capitaine Thomas Spragg d'exécuter le pirate s'il le prenait, pour éviter de lui faire un autre procès à Port-Royal où les complices des flibustiers étaient nombreux. Spragg captura Bannister et, en arrivant à la Jamaïque, il pendit le pirate avec trois de ses hommes en bout de vergue du Drake.

Coon Debraunce : flibustier anglais, appelé aussi Coon Barnes.

À la fin de 1670, membre de la flotte de l'amiral jamaïquin Morgan, il commandait le Constant Thomas, de 80 tonneaux, dont le précédent capitaine était un certain Christopher Miller qui avait mené ce bâtiment à Port-Royal un peu plus tôt dans l'année. À la fin de 1676, ce capitaine joignit apparemment la flotte corsaire commandée par le marquis de Maintenon qui, depuis Saint-Domingue, alla piller au début de l'année suivante la capitale de l'île Margarita puis la ville de Nueva Valencia au Venezuela. En effet, il compta ensuite au nombre des cinq capitaines qui pillèrent le port de Santa Marta en juillet 1677. En compagnie de Lagarde, Coxon et les autres qui avaient participé à cette dernière entre-

prise, il rentra à la Jamaïque. Il vint mouiller à Port-Royal dans les premiers jours du mois d'août, sollicitant et obtenant le pardon du gouverneur Vaughan.

Charles Barré : marchand français originaire du Havre (mort à Port-Royal, Jamaïque, 1689).

Ce protestant, d'une famille négociante de Normandie, avait apparemment émigré en Angleterre où il fut employé du bureau du comte d'Arlington, secrétaire d'État. En 1674, en compagnie de sa femme Marie, elle aussi originaire du Havre, il suivit à la Jamaïque, en qualité de secrétaire, Sir Henry Morgan, qui venait d'être nommé lieutenant gouverneur de la colonie. À son arrivée à Port-Royal, il devint l'adjoint du secrétaire de la Jamaïque, Peter Beckford, jusqu'à ce que son patron Morgan fût écarté de tout emploi par le gouverneur Vaughan. En tant que secrétaire de Morgan, il rédigea deux lettres d'invitation adressées aux flibustiers anglais croisant alors sous la commission française. Il agit aussi comme procureur pour le sieur de Cussy, l'un des adjoints du gouverneur de Saint-Domingue, qui vint à la Jamaïque négocier les armements en course des Anglais. À l'été 1676, il se rendit lui-même à Saint-Domingue puis à Curaçao avec le capitaine Nicolas Esmit, sous prétexte d'un voyage de traite mais en fait pour assister le capitaine Springer dans la vente de marchandises que celui-ci avait prises sur les Espagnols. Par la suite, Barré et son épouse Marie devinrent marchands de vin à Port-Royal et y exploitèrent une taverne, qui dans les années 1680 était fort renommée. En 1688, Barré y accueillit notamment plusieurs flibustiers qui revenaient d'une expédition en mer du Sud.

Samuel Barry : soldat et planteur anglais (mort vers 1670).

En 1654, il était major dans le régiment du major-général James Heanes, l'un des cinq formant le corps expéditionnaire du général Venables pour le Western Design. Dès la conquête de la Jamaïque (1655), il fut promu lieutenant-colonel du même régiment, alors commandé par le général Fortescue, et quelques années plus tard, il en devint le commandant avec le grade de colonel. Grand propriétaire terrien à la Jamaïque, il était membre du Conseil depuis au moins 1661 et il fut aussi juge en chef pendant quelque temps. Fin 1662, il reçut du gouverneur adjoint Lyttleton le commandement d'une petite expédition pour reprendre la Tortue sur les Français. Mais, à la suite d'un différend avec le capitaine Munden qui assurait leur transport, Barry et ses hommes furent débarqués à la côte de Saint-Domingue et revinrent (mars 1663) à la Jamaïque à bord d'un sloop. En 1666, il était colonel d'un régiment de milices dans l'armée commandée conjointement par le lieutenant général Henry Willoughby et le commodore Sir John Harman dans les Petites Antilles. Sous les ordres de ces derniers, il participa à une série de raids contre les établissements français et néerlandais en Guyane. En novembre 1667, Willoughby le nomma gouverneur militaire du Surinam conquis sur les Néerlandais. Mais à la suite de la paix de Bréda (1668), Barry dut abandonner ce poste, et il retourna ensuite à la Jamaïque.

Barthélémy le Portugais : flibustier portugais (mort à Cuba, probablement en 1672).

Naufragé à l'île Blanco, il fut rescapé par un flibustier jamaïquain qui le mena à la côte Saint-Domingue où il vécut sept ans parmi les boucaniers. Étant repassé en Europe, il revint bientôt en Amérique, comme engagé à Cuba. Lors d'une descente de flibustiers sur cette île, il se joignit à eux et devint capitaine au bout de quelques années. Ayant armé une barque de quatre canons et de trente hommes à la Jamaïque, il s'empara d'un riche navire chargé de cacao. Peu après cette prise, il fut capturé par trois navires espagnols, qui le menèrent à Campeche (probablement vers octobre 1663). Condamné à mort pour piraterie, il s'évada et rejoignit à l'île de Triste quelques Anglais et Français avec lesquels il captura un autre navire que ces flibustiers perdirent cependant à l'île des Pins. De retour à la Jamaïque, Barthélémy joignit la flotte de Morgan et mourut, vraisemblablement, en chassant sur l'île de Cuba. Selon le *Mercure américain* qui relate pour la première fois ses aventures en français, son véritable nom était Bartolomé de La Cueva.

Julien Baulon : marin français originaire du Nantes.

En janvier 1672, commandant le navire nantais *La Vierge*, de 180 tonneaux, il reçut un passeport pour aller commercer dans les Antilles françaises. Quelques années plus tard, à la fin de 1675, il s'embarqua à Nantes comme lieutenant à bord de *La Fontaine d'Or*,

commandée par le marquis de Maintenon, qui se rendit faire la course dans la mer des Antilles. Après un ou deux voyages peu fructueux aux côtes de l'Amérique du Sud, ils vinrent relâcher au Petit-Goâve, à Saint-Domingue. Là, en mai 1677, sur ordre du marquis, Baulon fit caréner *La Fontaine d'Or* qu'il dut pourtant saborder le même mois pour éviter qu'elle ne tombe entre les mains des Néerlandais qui vinrent attaquer le Petit-Goâve. Par la suite, il semble avoir regagné Nantes à bord d'un navire marchand.

John Beare : flibustier anglais (mort aux Antilles, 1696).

En octobre 1684, il reçut à Nevis une commission du gouverneur général Stapleton, pour donner la chasse aux Indiens Caraïbes et aux pirates. Avant la fin de l'année, il fut capturé par les Néerlandais et conduit prisonnier à Curaçao avec son sloop pour avoir lui-même pris un corsaire espagnol. Ayant été libéré, il passa en Angleterre d'où il repartait pour Nevis au début de 1686. Mais, au large des îles Sorlingues, dans la Manche, son navire faisant eau, il choisit de continuer son voyage sur la frégate *The James*, sur laquelle il rallia Nevis où, en juillet 1686, le gouverneur adjoint Russell et le conseil de la colonie lui renouvelèrent sa commission. Il fut ainsi chargé de donner la chasse à des flibustiers espagnols qui venaient de piller Tortola, l'une des îles Vierges. En route, ils furent attaqués par *La Soldad*, dont ils se rendirent maîtres, n'ayant pu toutefois mettre la main sur l'équipage qui parvint à s'enfuir. En octobre 1686, Beare ramenait cette prise à Nevis où elle lui fut adjugée et où Russell lui renouvela sa commission pour commander *La Soldad*, avec ordre d'aller à la colonie danoise de Saint-Thomas (îles Vierges) pour y capturer un autre pirate espagnol. Entre-temps, le capitaine St. Loe, commandant le HMS Dartmouth, vint à Nevis et obtint du gouverneur Russell un ordre pour arrêter Beare comme pirate et révoquer sa commission. En janvier 1687, après avoir quitté Saint-Thomas, Beare devenait effectivement un forban en capturant notamment un bâtiment de la Nouvelle-Angleterre. Enfin, conduisant ses prises à Cuba, il gagna La Havane où il entra service de l'Espagne. Les Anglais de son équipage refusèrent ce changement d'allégeance, et Beare les remplaça par des mulâtres espagnols. Selon le gouverneur de la Jamaïque, île dont le commerce maritime aura ensuite beaucoup à souffrir des brigandages de Beare, ce dernier se maria à La Havane même devant le gouverneur Munibé, avec une Jamaïcaine, qui avait coutume de l'accompagner en mer, vêtue en homme. Beare poursuivit sa carrière de flibustier au service de l'Espagne dans la mer des Antilles jusqu'au milieu de la guerre de La ligue d'Augsbourg. Cependant, vers la fin de 1695, il changea à nouveau d'allégeance et se rendit au Petit-Goâve (Saint-Domingue), où il se rangea sous pavillon français.

Taneguy Le Gallois sieur de Beaujeu : marin français (mort au Havre, 8 octobre 1711).

Officier de la Marine royale, il fut successivement lieutenant de vaisseau (janvier 1667), capitaine de frégate (février 1671) puis capitaine de vaisseau (février 1672). En 1671, en Méditerranée, il commandait *La Boufonne* dans l'escadre de M. d'Alméras. En 1675, aux Antilles, il commandait *Le Galant* de 40 canons, dans l'escadre de M. de Grancey. Au retour de cette campagne, il fut emprisonné à la tour de La Rochelle en compagnie de ses collègues La Clochetterie et Larson pour avoir ramené en contrebande du sucre et de l'indigo. En mai 1676, il fut pourtant libéré, mais en août suivant il fut à nouveau emprisonné et cassé de la marine pour avoir contrevenu au règlement qui interdisait aux capitaines de coucher hors de leur navire. Gracié par le roi, Beaujeu poursuivit sa carrière dans la Marine, notamment en Méditerranée, étant toutefois capturé (1681) par les corsaires d'Alger. Ayant reçu le commandement du vaisseau *Le Joli*, qui devait accompagner La Salle dans son expédition au Mississippi, il arriva à Rochefort le 19 mai 1684. Durant les préparatifs de l'expédition, l'incompatibilité de caractère entre Beaujeu et La Salle se manifesta et ne fit que s'aggraver au cours du voyage. En mars 1685, ne pouvant rejoindre La Salle dans le golfe du Mexique, Beaujeu alla en Virginie et repassa en France où il arriva le 5 juillet 1685. Il fut ensuite nommé (février 1686) capitaine du port du Havre. En 1692, lors du désastre de La Hougue, il commanda le vaisseau *L'Admirable*, qu'il perdit à cette occasion.

Jérôme Augustin Beaulieu : marin français originaire de Rouen (San Lucar de Barrameda, Espagne, décembre 1633–Toulon, 28 mai 1703).

Fils de l'armateur rouennais Jérôme Beaulieu et d'Isabel Suarez y Gomez, il commanda des bâtiments corsaires dans la mer des Antilles à partir de 1652, année où il fit escale à l'île de la Tortue, alors commandée par le chevalier de Fontenay. En 1656, il commandait la frégate *Le Saint-Pierre* armée de 20 canons. En mai 1657, il se présentait à New Amsterdam (future New York) avec une prise espagnole. Il y resta au moins jusqu'en septembre suivant avec la permission des autorités coloniales. En avril 1658, commandant toujours *le Saint-Pierre*, il reçut une commission du duc de Vendôme pour faire la guerre contre les Espagnols aux Antilles. Durant ce voyage, il fit escale dans une autre colonie néerlandaise, l'île de Curaçao. Nommé officier de la marine du roi en janvier 1665, il obtint ensuite le commandement du vaisseau *L'Écureuil* pour donner la chasse aux Anglais et aux navires qui trafiquaient avec les Barbaresques. En poste successivement à Rochefort puis à Dunkerque, il commandait en 1668 le vaisseau *L'infante*, dans l'escadre qui appareilla pour les Antilles sous le commandement du sieur de La Rabesnières-Treillebois. Au retour de cette expédition, il reçut (novembre 1669) une commission de capitaine entretenu par le Roi. Au début de 1671, il arma à Rochefort le vaisseau-amiral du comte d'Estrées pour aller contre les Barbaresques. Il fut alors assigné au commandement du vaisseau *L'Alsace*, puis l'année suivante à celui de *L'Admirable*. En 1674 et 1675, il commanda le vaisseau *Le Grand*, dans l'escadre de Gabaret. En 1676, il revint aux Antilles sur la frégate *Le Sultan*. En 1678, il commanda *Le Cheval-Marin* armé à Toulon, joignant avec ce navire l'escadre commandée par Job Forant qui avait succédé à Gabaret. Commandant *Le Triton*, il alla avec Forant tenter de récupérer une partie des canons de la flotte du comte d'Estrées perdus à l'île d'Avés. Au retour de cette expédition (1679), il reçut l'ordre de désarmer à Brest *Le Triton*, *L'Étoile* et deux caïches. Avant la fin de l'année, il fut affecté au port de Dunkerque, et non plus à celui de Rochefort. En 1681, il fut nommé capitaine de port à Toulon, où il épousa (1690) Thérèse Cambis de Velleron. Enfin, en mai 1694, il fut fait chevalier de Saint-Louis, ayant alors 28 ans de service dans la Marine royale.

François Beaulieu : marin français originaire de Rouen (San Lucar de Barrameda, Espagne, 1631–Indes, 1670 ?).

Fils de l'armateur rouennais Jérôme Beaulieu et de Isabel Suarez y Gomez et frère d'Augustin (voir ci-dessus), il est vraisemblablement ce capitaine Beaulieu de Rouen qui, en 1652, captura, au large de l'île de la Tortue, une prise anglaise faite par des Français de la Grenade sous prétexte que ceux-ci n'avaient pas de commission ; et qui mena ensuite cette prise à la Tortue où elle lui fut adjugée par le gouverneur Fontenay. En 1658, il commandait un bâtiment qui faisait la course aux Antilles, en compagnie d'un autre commandé par son frère Augustin. En 1665, il faisait la course aux Antilles, et récidivait trois ans plus tard. En effet, en 1668, il y montait une petite frégate sous commission délivrée, en France, par le duc de Beaufort. Le 19 novembre de cette année-là, il appareillait de la côte de Saint-Domingue pour prendre sur Espagnols. Le 25 du même mois, il croisait en mer la frégate du chevalier du Plessis et une prise que celui-ci avait faite à Cuba et que le flibustier Vauquelin menait à l'île de la Tortue. En janvier 1669, il entreprenait une nouvelle croisière et était de retour au Petit-Goâve (côte de Saint-Domingue) en mai ou en juin de la même année, où l'escadre commandée par le comte d'Estrées trouva son navire à l'ancre. Promu officier de la marine du roi, il commandait en 1670 un vaisseau à destination des Indes orientales et mourut probablement au cours de ce voyage.

Jean Le Goff sieur de Beauregard : planteur français natif de Brest (mort à l'île à Vache, novembre 1699).

Il s'établit à Saint-Domingue avec le futur gouverneur Ogeron en 1664, et participa ensuite à plusieurs expéditions de flibuste. En 1677, il fut nommé capitaine des milices de la Grande-Anse (Jérémie) puis il fut envoyé cette même année par le sieur de Cussy pour commander la plaine du fond de l'île à Vaches. Il dirigea ce petit établissement en qualité de major de milice et chassa de l'île à Vaches les Anglais qui venait y pêcher. En

1682, il y accueillit plusieurs flibustiers dont Tristan, Yankey, De Graff et Grenezé. En représailles, au début de 1683, trois galères espagnoles pillèrent Jérémie et emmenèrent tous ses esclaves. En novembre, il fut choisi pour commander à terre les flibustiers de la flotte de Laurens De Graff, laquelle avait pour dessein d'aller attaquer la ville de Santiago de Cuba, mais il se querella avec des flibustiers, et cette entreprise fut abandonnée. En 1685, il devint membre du Conseil souverain de Saint-Domingue et, en 1691, il fut nommé major pour le roi au Petit-Goâve. En juin 1694, il fut l'un des officiers du gouverneur Ducasse lors de l'expédition contre la Jamaïque, au cours de laquelle il perdit une jambe. Promu lieutenant de roi au Port-de-Paix, il rassembla une centaine d'hommes lors du raid anglais contre le Petit-Goâve en juillet 1697. L'année suivante, il obtint de Ducasse la concession du fond de l'île à Vache, où, dès le mois de mai, il commanda en qualité de lieutenant de roi : il y introduisit un millier de moutons et installa 45 colons dans la baie de Saint-Louis (l'ancienne baie de Cromwell, qu'il avait lui-même rebaptisée ainsi en 1677), puis 60 autres à la plaine des Cayes.

Peter Beckford : marchand anglais (mort à Port-Royal, Jamaïque, 1710).

Issu d'une famille de négociants, il s'établit à Cagway (future Port-Royal), à la Jamaïque en 1660. Il y exerça d'abord le métier de marchand de chevaux et devint capitaine dans la milice coloniale. En 1670, il possédait aussi une grosse plantation dans la paroisse de Clarendon ; l'un de ses parents, Richard Beckford, quant à lui, en avait une dans celle de Sainte Katherine. En 1674, il acheta pour trois ans la charge de secrétaire de la colonie de celui qui en détenait les droits. De 1675 à 1678, il fut ainsi secrétaire de la Jamaïque durant l'administration du gouverneur Vaughan, dont il bénéficia de l'amitié et de la protection. Durant cette période, il fut un correspondant assidu du secrétaire d'État Sir Joseph Williamson, son protecteur en Angleterre. Il dut ensuite résigner cet emploi en faveur de Richard Powell. Ses relations avec le comte de Carlisle, le successeur de Vaughan, furent orageuses, Beckford prenant le parti de l'Assemblée de la colonie, dont il avait été élu membre pour Port-Royal. En juin 1680, il accompagna en Angleterre les colonels Samuel Long, William Beeston et quelques autres membres dissidents de l'Assemblée, qui allaient se plaindre au roi de l'administration de Carlisle, à l'invitation de celui-ci qui les y suivit. De retour à la Jamaïque en 1681, il y est qualifié de marchand résidant à Saint Jago de la Vega. En octobre 1682, il fut promu major du régiment de milice de Port-Royal et commandant des fortifications à la place du capitaine Charles Morgan, démis par le nouveau gouverneur Lynch. En 1690, il devint membre du Conseil de la Jamaïque sous le gouverneur Inchiquin. De 1702 à 1704, il gouverna la colonie par intérim en qualité de lieutenant gouverneur. Il mourut en tentant de ramener à l'ordre les membres de l'Assemblée de colonie qui s'étaient révoltés. À ses héritiers, il laissa une vingtaine de plantations et 4000 esclaves.

William Beeston : marchand, planteur et administrateur colonial anglais (v. 1636–Jamaïque, 1702), fait chevalier par le roi William III (v. 1690) : Sir William Beeston.

Il arriva à la Jamaïque en 1655 sans doute comme officier subalterne dans l'armée du général Venables. En 1660, il était établi comme marchand à Port-Royal, étant alors associé à la famille Pinhorn, de Southampton (Angleterre). Il occupa ensuite dans la colonie diverses fonctions militaires et civiles. En 1662, lors de l'adjudication des prises faites à Santiago de Cuba, il était l'un des commissaires priseurs de la Cour de l'Amirauté. En 1664, il fut élu membre de l'Assemblée coloniale pour Port-Royal, et il fut par la suite plusieurs fois réélu. En 1665, étant alors major de l'un des régiments de la milice coloniale, il fut mandaté par le gouverneur Modyford pour négocier avec le capitaine Mansfield, commandant une partie de la flotte corsaire jamaïcaine. À la fin de 1671, il fut nommé commandants du HMS Assistance par le gouverneur Lynch, capturant à ce titre les flibustiers Dumangle et Wittenberg qu'il mena prisonniers à Port-Royal. L'année suivante, il conduisit *L'Assistance* en Angleterre. En avril 1675, il fut nommé par le gouverneur Vaughan l'un des trois commissaires de l'Amirauté de la colonie. Il fut ensuite élu membre de l'Assemblée pour la paroisse Saint-David. Il était toujours officier de milice, étant alors lieutenant-colonel du régiment de milices de Port-Royal, dont Sir

Henry Morgan était alors colonel. En avril 1677, il fut choisi orateur de l'Assemblée et tenta à ce titre de s'opposer à Vaughan lorsque celui-ci voulut faire exécuter le pirate Browne, à la suite de quoi l'Assemblée fut dissoute par le gouverneur. Beeston, allié à Samuel Long et d'autres marchands jamaïcains mécontents, s'opposa aussi au gouverneur Carlisle, le successeur de Vaughan. En mai 1680, ses partisans et lui quittèrent la colonie pour aller à Londres défendre leurs positions, et revinrent l'année suivante dans la colonie. En 1692, il fut nommé lieutenant gouverneur de la Jamaïque, prenant possession de son poste au début de l'année suivante. Sous son administration, les Français de Saint-Domingue envahirent l'île. En 1700, il fut promu gouverneur général de la Jamaïque. Il avait épousé une certaine Anne Hopegood.

Michel Bégon : administrateur français (Blois, 1638–Rochefort, 1710).

Apparenté à la femme du ministre Colbert, il fut successivement commis du trésorier de la Marine à Toulon (1677), commissaire à Brest (1680), puis au Havre (1681). Nommé intendant des Isles d'Amérique (1682), il arriva à la Martinique en février 1683. Avec le chevalier de Saint-Laurent, il effectua une tournée d'inspection à la côte Saint-Domingue (1er août au 1er décembre 1684). De retour à la Martinique (janvier 1685), Bégon repartit pour la France le printemps venu. Par la suite, il fut intendant de marine à Marseille (1685), à Rochefort (1688) puis, jusqu'à sa mort, de la généralité d'Aunis et Saintonge. À l'instar de M. de Cussy, il considérait les flibustiers comme des alliés précieux, dont il fallait seulement chercher à diriger les actions. Il s'opposait sur ce point au comte de Blénac et d'autres (dont le marquis de Seigneley lui-même), qui voyaient surtout les inconvénients de la flibuste et voulaient décider les flibustiers à se fixer à Saint-Domingue ou ailleurs en Amérique.

John Bennett : flibustier anglais (mort dans le golfe du Mexique, vers janvier 1677).

En 1669, il commandait à la Jamaïque une petite barque de 15 tonneaux, *The Faithfull Mary*. Avec ce même bâtiment ou un autre (*The Virgin Queen*) et 30 hommes d'équipage, il joignit, dans les derniers mois de 1670, la flotte de l'amiral jamaïcain Henry Morgan, sous les ordres duquel il participa à l'expédition de Panama. La paix ayant été conclue entre l'Angleterre et l'Espagne, Bennett compta au nombre des flibustiers jamaïcains qui se réfugièrent dans la colonie française de Saint-Domingue. En novembre 1674, il y obtenait d'ailleurs le commandement du brigantin *The Fortune*, avec une commission du gouverneur Ogeron pour prendre tant sur les Néerlandais que sur les Espagnols. Ainsi, en mars 1675, il pillait avec ses hommes une plantation dans la partie espagnole de Saint-Domingue, puis devant le port de Santo Domingo, il se rendait maître du Buen Jesus de las Almas, chargé d'environ 46 500 pièces de huit, prise qu'il conduisit au Petit-Goâve le mois suivant et qui lui fut adjugée par Ogeron. En avril, il obtint une nouvelle commission de ce gouverneur pour sa prise qu'il rebaptisa *The Saint David*. Vers le même temps, il reçut de son ancien chef Morgan, revenu à la Jamaïque comme gouverneur adjoint, une lettre l'invitant lui et les autres corsaires à venir à Port-Royal liquider leurs prises comme par le passé. Il y revint peu de temps après et, ayant entrepris une autre course comme capitaine sous pavillon français, il confia le commandement du Saint David à Thomas Paine. En mai 1676, Bennett s'embarqua comme maître sur un corsaire qui allait aux Honduras. Là, au cours d'un combat contre une hourque espagnole, il trouva la mort.

Philippe Bequel : flibustier français probablement originaire de La Rochelle.

Depuis environ 1650, il faisait la course contre les Espagnols dans les Antilles, ayant peut-être servi sous les ordres de capitaines tels que Gabaret ou Beaulieu. Devenu capitaine lui-même à la fin de la décennie, il fut l'un des premiers flibustiers à recevoir une commission en guerre du gouverneur de la Jamaïque, conquise quelques années plus tôt par les Anglais. En effet, le 13 décembre 1659, il obtenait un congé du gouverneur D'Oyley pour sortir du port Cagway (future Port-Royal), à dessein de prendre sur les Espagnols. Par la suite, il fréquenta l'île de la Tortue commandée par Deschamps du Rausset. Tout de cette petite colonie française, il continua à armer depuis de la Jamaïque, jusqu'à la fin de 1663 il figurait parmi les corsaires de la Tortue en possession de com-

mission du nouveau gouverneur Windsor. Il est possible qu'il participa aux entreprises de L'Olonnais, notamment au voyage infructueux que celui-ci fit (1667-1668) aux Honduras et au Nicaragua, lors de la guerre de Dévolution. Probablement lors de cette expédition, il perdit son bâtiment et s'embarqua alors avec le capitaine Vauquelin. Il semble s'être établi soit à la Tortue soit à la côte de Saint-Domingue, où l'on présume qu'il se maria. Dans la seconde partie de 1669, son associé Vauquelin et lui servirent de pilote au comte d'Estrées, chef d'une escadre de la Marine royale en croisière aux Antilles. L'année suivante, il rédigea un mémoire détaillé pour servir à la conquête des Honduras et du Yucatán, mémoire auquel il associa le nom de son camarade Vauquelin. Dans ce document, Bequel demandait un grade dans la Marine royale, ce qui ne lui fut apparemment pas accordé.

Jean Bernanos : flibustier français (Metz, 6 mars 1648 - Port-de-Paix, 13 juillet 1695).

Il appartenait probablement à cette famille Bernanos d'origine espagnole qui émigra en Lorraine au début du XVII^e siècle. Sans doute aussi de petite noblesse, il aurait été capitaine de cavalerie avant de s'établir à la côte de Saint-Domingue dans les années 1670. Il est mentionné pour la première fois comme chef flibustier dans cette colonie en 1679. En effet, selon le seul Basil Ringrose, il aurait commandé cette année-là une descente contre la ville de Chepo (dans l'isthme de Panama) avec l'aide des Kunas, les Indiens du Darien. Après l'échec de cette entreprise, il aurait participé à la prise de Puerto Belo (février 1680) en compagnie de Coxon et d'autres capitaines anglais, qu'il aurait ensuite suivi à Boca del Toro puis dans l'archipel de San Blas, où son compatriote Rose et lui refusèrent de se joindre aux Anglais qui passèrent à la mer du Sud. Cependant il est possible que Bernanos n'ait pas commandé le corsaire à bord duquel il était, mais qu'il n'ait été qu'un officier envoyé par le gouverneur Pouancey pour commander les troupes dans leurs descentes contre les places espagnoles. Plus sûrement, Bernanos apparaît comme capitaine flibustier au début de mars 1684 : il commandait alors un petit navire de six canons avec 60 hommes d'équipage. Ce même mois, il appareillait de Saint-Domingue, comme chef d'une petite flotte comptant quatre autres bâtiments, à destination du Venezuela, pour y piller la principale place espagnole sur l'Orénoque, par où disait-on transitait une importante quantité d'or. En route, Bernanos fit escale à Sainte-Croix, où certains de ses capitaines, voire lui-même, reçurent du gouverneur une commission pour prendre sur les Espagnols et les Néerlandais, ce que leur avait refusé le sieur de Franquesney à leur départ de Saint-Domingue. S'étant alliés à des Indiens Caraïbes, Bernanos, ses associés et leurs hommes se rendirent maîtres (30 mai 1684) de Santo Tomé sur l'Orénoque où ils ne firent pas grand butin. Ils demeurèrent toutefois jusque vers la fin du mois d'août dans les parages des îles Trinidad et Margarita. Peu avant cette expédition ou au retour de celle-ci, Bernanos épousa (1684) au Port-de-Paix une certaine Marguerite Bastard. Selon certains, au retour de son expédition sur l'Orénoque, il aurait fait escale dans l'archipel de San Blas où il aurait renouvelé son amitié avec les Kunas. En 1687, il était retiré comme planteur au Port-de-Paix et, en octobre de cette année-là, à la requête du gouverneur Cussy, il accompagna le sieur de Franquesney à bord du vaisseau du roi *Le Marin*, à la tête de 15 hommes, pour aller arrêter un navire forban revenant de Guinée, dont le commandement lui fut ensuite donné en récompense. Dès le début de la guerre de La ligue d'Augsbourg, il reprit du service comme corsaire. Vers le mois de septembre 1689, il repartit en course avec une commission pour prendre sur les Anglais. Il revint de cette croisière l'année suivante. Le 16 juillet 1690, Cussy le trouva ainsi à l'ancre au Cap Français. Bernanos se vit renouveler sa commission et repartit en course dès septembre suivant, ayant alors dessein de faire descente à Santiago de Cuba, mais il ne fit que quelques prises sur les Anglais en chemin. En 1692, il participa à un raid contre des plantations à la Jamaïque. Nommé major pour le roi au Port-de-Paix l'année suivante, il prit part à l'expédition de la Jamaïque (1694) commandée par le nouveau gouverneur Ducasse. L'année suivante, il mourut en défendant la colonie lors de l'invasion des établissements français de la côte nord de Saint-Domingue par des troupes anglo-espagnoles venant d'Angleterre, de la Jamaïque et de Santo Domingo. De son mariage avec

Marguerite Bastard, il avait eu trois enfants, dont une fille prénommée Emmanuelle qui épousa (au Port-de-Paix, en 1697) Théophile Gautreau. De plus, un Claude Bernanos, peut-être son fils ou un parent, fut aussi capitaine flibustier à Saint-Domingue au début du siècle suivant.

Aelbert Bernarsen : marin néerlandais connu en anglais sous le nom d'Albert Bernarson

En avril 1665, il commandait *Le Trueman*, de six canons, dans la flotte corsaire qui appareilla de la Jamaïque sous les ordres du gouverneur adjoint Edward Morgan pour aller porter la guerre contre les colonies néerlandaises des Petites Antilles. À la fin juillet, il arriva au rendez-vous de Montserrat en compagnie des capitaines Williams et Malherbe, étant tous trois bientôt rejoints par la majeure partie des autres capitaines de la flotte. Il participa ensuite à la prise de l'île Saint-Eustache et revint à la Jamaïque en novembre en compagnie du colonel Cary, qui avait succédé à Morgan comme général des flibustiers dans ce voyage.

Bigford : flibustier anglais (mort à l'île à Vache, 12 janvier 1669).

À la fin de 1668, il commandait l'un des bâtiments corsaires de la Jamaïque qui se réunirent à l'île à Vache sous le commandement de Henry Morgan. Il y périt lors de l'explosion de *L'Oxford*.

Jakob Binckes : marin frison (mort à l'île Tobago, 12 décembre 1677).

Officier de la marine des Provinces-Unies des Pays-Bas, il reçut, à la fin de 1672, le commandement d'une escadre avec laquelle il se rendit aux Antilles. Ayant joint ses forces à celles de son compatriote Cornelis Evertsen en mai 1673, il reprit l'île Saint-Eustache (8 juin) puis New York (9 août) aux Anglais. En 1675, à titre de vice-amiral, il assista le Danemark dans sa guerre contre la Suède. En 1676, lors d'une seconde croisière aux Caraïbes, il s'empara des possessions françaises de Cayenne, Marie-Galante et Saint-Martin. Après cette dernière victoire, il divisa sa flotte en deux : lui-même, à la tête de cinq vaisseaux, alla brûler ou prendre sept bâtiments français mouillant au Petit-Goâve (15 juillet). Arrivé à l'île Tobago le 1^{er} septembre 1676, il en organisa la défense en faisant ériger le fort Sterreschans à Klip Bay. Le 3 mars 1677, il fut battu par le comte d'Estrées, commandant une escadre de la Marine française, à Tobago après un combat sanglant au cours duquel sa flotte fut presque entièrement détruite. Mais les Français ne purent s'emparer de l'île que d'Estrées revint bombarder à la fin de l'année. À cette occasion, Binckes trouva la mort lors de l'explosion de la poudrière du fort Sterreschans.

Willem Albertsen Blauvelt : flibustier néerlandais originaire de Monnikendam, près d'Amsterdam (Hollande) plus connu sous le nom anglais de William Bluefield

À partir de la fin des années 1620, en compagnie de son frère Albertus, il commença au Honduras avec les Indiens Mosquitos du Nicaragua et du cap Gracias a Dios, tous deux utilisant alors l'île inhabitée de Santa Catalina comme rendez-vous. Lorsque le comte de Warwick et d'autres notables anglais fondèrent la Providence Island Company à dessein de coloniser Santa Catalina et l'île voisine de San Andrés, les frères Blauvelt n'en cessèrent pas moins leur négoce avec les Indiens. Willem s'établit à Santa Catalina même, rebaptisée Providence par les Anglais. Ainsi vers le début de 1637, sur son bateau, il vint mouiller dans le port de l'île à la barbe des sentinelles et rentra tranquillement jusque chez lui sans être inquiété. Dès cette époque il devait être marié puisqu'en 1644, sa femme Dorothy et leur fils Anthonie vivaient à Londres pendant qu'il faisait la course contre les Espagnols. Après la reprise de Providence par les Espagnols (1641), Blauvelt entra au service de la Compagnie de la Nouvelle-Suède, financée par des capitaux suédois et néerlandais pour coloniser le Delaware. Mais il ne demeura pas longtemps à cet emploi. Dès 1643, il adoptait comme port de relâche Nieu Amsterdam (future New York), la capitale des Nouveaux Pays-Bas, où, en octobre de cette année son navire de six canons et 50 hommes d'équipage nommé *La Garce*, était prêt à appareiller pour la mer des Antilles avec une commission de la Westindische Compagnie pour prendre sur les Espagnols. En avril de l'année suivante, il y ramena deux prises espagnoles chargées de tabac, de sucre et de vin. Une deuxième (1645-1646) et une troisième (1647-1649) campagnes depuis

Nieuw Amsterdam vers les Antilles furent toutes aussi fructueuses. Au retour de cette dernière, au cours de laquelle il avait pillé (1648) Bacalar, au Yucatán, il eut des démêlés avec la justice tant aux Nouveaux-Pays que devant les États généraux des Provinces-Unies à propos d'une prise espagnole faite à Cuba en temps de paix. Mais cette dernière, conclue entre l'Espagne et les Provinces-Unies, n'empêcha pas Blauvelt de réarmer pour les Antilles. En 1652, toujours sur *La Garce*, il mettait à sac, une seconde fois Bacalar et probablement le bourg d'Alvarado (Mexique). Il est fort probable qu'à partir de cette année-là, il se mit à écumer la mer des Caraïbes sous pavillon français, avec commission du gouverneur de la Tortue, car ses jours à Nieuw Amsterdam étaient comptés. En effet, pendant presque quinze ans, Blauvelt avait résidé entre ses expéditions dans la colonie néerlandaise où, entre autres, il s'était signalé, par d'honnêtes actions, comme être parrain lors d'un baptême et, ce qui est moins noble mais bien digne d'un corsaire, être impliqué dans une bagarre l'opposant à certains de ses hommes, allant jusqu'à tirer le sabre contre eux, ou encore en se montrant mauvais débiteur. À partir de 1656, il n'est plus mention de lui à Nieuw Amsterdam. Lors de ses courses précédentes, Blauvelt avait utilisé comme base un havre au sud-est de la Jamaïque, connu encore aujourd'hui sous le nom de Blewfield's Bay, qu'il continua de fréquenter après la conquête de cette île par les Anglais (1655). Mais son lieu de résidence était le cap Gracias a Dios où il vivait maintenant parmi ses amis indiens; une rivière du Nicaragua porte d'ailleurs encore son nom. C'est probablement là qu'il s'était retiré en quittant définitivement Nieuw Amsterdam. À la fin de 1663, commandant une petite barque, il est recensé parmi les flibustiers relevant de la Jamaïque et portant une commission du gouverneur de cette île.

Charles de Courbon comte de Blénac : administrateur français (Saintonge, 1622 – Fort-Royal, Martinique, 10 juin 1696).

Successivement sénéchal de Saintonge, conseiller du roi (1649), capitaine de chevaux-légers (1651), maréchal de camp (1656), maître de camp (1658), il poursuivit sa carrière militaire dans la Marine royale où il fut nommé (1670) capitaine de vaisseau à Rochefort. Sous les ordres d'Estrées, il fit les campagnes de Tobago, Cayenne et Gorée. Enfin, le 9 mai 1677, il fut élu nommé gouverneur général des Isles d'Amérique, fonction dont il prit possession seulement à la fin de l'année. En 1682, il obtint un congé et repassa en France à l'arrivée de l'intendant Bégon, étant de retour à la Martinique deux ans plus tard. À la suite des pressions de l'ingénieur Gémosat et de l'intendant Dumaiz de Goimpy, le roi lui nomma un successeur (mai 1690) qui n'arriva aux Antilles que l'année suivante. Rétabli dans ses fonctions (novembre 1691), Blénac fut un administrateur actif et entreprenant et, contrairement à ce qu'il avait fait lors de son premier mandat, favorisa les armements de flibustiers de Saint-Domingue, tels que Montauban et Desmaretz. Ses terres avaient été érigées en comté en 1659. Sa femme Angélique de La Rochefoucauld lui donna cinq enfants, dont Louis, deuxième comte de Blénac, qui devint gouverneur général de Saint-Domingue au début du XVIII^e siècle.

François Blondel, seigneur des Croisettes : mathématicien, ingénieur et diplomate français (Ribemont, 1618 - Paris, 1686).

Il fit de solides études littéraires et scientifiques et voyagea beaucoup en Europe. Il fut chargé de missions diplomatiques notamment en Égypte et en Turquie. À l'été 1666, il appareilla de La Rochelle dans la flotte du chevalier de Saint-Léon avec mission d'inspecter les fortifications aux Antilles. En avril 1667, il vint à la Tortue où il dressa les plans d'un nouveau fort, plan qui fut mal exécuté. Protégé de Colbert, il entra à L'Académie des sciences et contribua à la création de l'Académie royale d'architecture (1671).

Blot : flibustier français (probablement mort sur l'Orénoque, mai 1684).

Au début de 1679, il commandait une petite frégate de deux canons, avec 44 hommes d'équipage, sous la commission du gouverneur de Saint-Domingue. Croisant devant La Havane, il y rejoignit le capitaine Bréha en compagnie duquel il se rendit aux Bahamas. Là, il captura deux bâtiments espagnols, commandés par Martín de Melgar, lesquels repêchaient les trésors du galion Maravillas qui y avait sombré une vingtaine d'années aupa-

ravant. Grâce au pilote et aux plongeurs indiens de Melgar, Blot, son associé et leurs hommes sortirent de l'épave pour 200 000 pièces de huit en barres d'argent. De retour à Saint-Domingue avant la fin de l'année, il fut renvoyé pour travailler sur l'épave de *La Maravillas* par le gouverneur Pouancey. Commandant la frégate Trinitaire, de deux canons et 80 hommes, il se rendit en effet sur l'épave où on le retrouve en avril 1680. Rentré à Saint-Domingue vers septembre de la même année pour y chercher des vivres, il retourna ensuite sur le site de *La Maravillas*, où en mai 1681 il se trouvait avec sa frégate et trois autres petits bâtiments. En 1682, il s'empara d'un petit vaisseau espagnol de huit canons, avec lequel il alla aux îles Caïman où il s'associa avec le capitaine Yankey : les deux se rendirent ensuite au Honduras où il joignirent Van Hoorn et De Graff, sous les ordres desquels ils participèrent à la prise de la Vera Cruz (mai 1683). Passant par la Jamaïque, Blot rentra ensuite à Saint-Domingue d'où il repartait à la fin de l'année au sein d'une flotte commandée par De Graff, qui devait aller contre Santiago de Cuba. Mais ce dessein ayant été abandonné, Blot ne semble pas avoir suivi De Graff à la côte de Carthagène. En tout cas, il retourna à Saint-Domingue, car, dès mars 1684, il en appareillait à nouveau au sein de la flottille commandée par Bernanos, sous les ordres duquel, en mai suivant, il participa à la prise de Santo Tomé, sur l'Orénoque. Il est possible qu'il périt lors de cette descente. En effet, quatre ans plus tard, le gouverneur de Saint-Domingue dira de Blot qu'il était mort. D'autres sources laissent supposer qu'après l'expédition de l'Orénoque il gagna l'île Tortuga, à la côte de Caracas, en compagnie de ses associés Cachemara et Vigneron, et qu'ensuite avec le premier il prit le parti de passer à la mer du Sud par l'isthme de Panama.

Comte de Boissyrainé : officier français (mort à Saint-Domingue, 15 février 1698).

Lieutenant de vaisseau (1682), il fut nommé gouverneur de Sainte-Croix (1695) puis, lorsque la colonie de cette île fut transférée à Saint-Domingue où il arriva en février 1696, il reçut le titre de gouverneur de Sainte-Croix et du Cap. Durant l'absence de Ducasse en 1697, il commanda toute la partie nord de Saint-Domingue.

George Bond : marin anglais originaire de Bristol (golfe de Panama, 1685 ?).

Commandant un navire armé à Londres, *The Summer Island*, il alla acheter (1682) à l'île Saint-Thomas un vaisseau néerlandais qu'il arma en course. Après avoir fait plusieurs prises, dont le *Gideon* qu'il envoya à Saint-Thomas, Bond se rendit au Cap-Vert (1683) où il commit quelques pirateries contre les Portugais. Passant à la côte de Guinée, il s'associa avec le pirate Eaton et se rendit au Brésil à dessein de passer à la mer du Sud par le détroit de Magellan. Son pilote Morton l'ayant quitté pour Eaton, Bond retourna aux Antilles, puis il fit sa soumission aux Espagnols à Puerto Belo. Il monta ensuite un brûlot que ces derniers envoyèrent contre les capitaines Edward Davis et Charles Swan (mars 1685), trouvant probablement la mort lors de son explosion.

Bonidel : flibustier français.

Le 4 décembre 1659, ce capitaine obtenait un congé du colonel D'Oyley, le gouverneur militaire de la Jamaïque, pour sortir du port Cagway (future Port-Royal), avec commission du même officier pour prendre sur les Espagnols.

John Bourden : marchand et planteur anglais.

Établi à la Jamaïque depuis la conquête de l'île sur les Espagnols, il possédait (1670) plus de 2000 acres dans la paroisse Sainte Katherine. À ce titre, il fut élu à plusieurs reprises membre de l'Assemblée de la colonie. Capitaine de milice dès la fin des années 1660, il parvint au grade de major puis de lieutenant-colonel. Dans les années 1680, Il fut choisi comme membre du Conseil de la Jamaïque. À la suite du tremblement de terre qui détruisit Port-Royal, le colonel Bourden succéda à John White comme président du Conseil de la colonie qu'il gouverna à ce titre par intérim (1692-93) jusqu'à l'arrivée de Sir William Beeston.

Joseph Bradley : flibustier anglais (mort à Chagres, vers le 16 janvier 1671).

À la fin de 1665, il commandait un bâtiment jamaïcain dans la flotte d'Edward Mansfield et participa, sous les ordres de ce dernier, aux descentes contre Cayo à Cuba (en décembre) et contre Turrialba au Costa Rica (avril 1666) puis à la reconquête de l'île Santa Catalina (Providence) sur les Espagnols. En septembre 1670, accompagné de deux autres corsaires, il ramena, à Port-Royal, un ketch anglais, qu'il venait de reprendre aux Espagnols. Le gouverneur Modyford l'envoya ensuite rejoindre Morgan à l'île à Vache où il figura au sein du conseil qui décida, en décembre, de la descente sur Panama. Après la prise de l'île Santa Catalina, il fut envoyé, à la tête de 470 hommes, prendre Chagres. Au cours de l'attaque du fort San Lorenzo, il eut les deux jambes cassées par un boulet, blessure dont il devait mourir quelques jours plus tard.

Bartel Brandt : corsaire zélandais.

Lors de la première guerre anglo-néerlandaise (1652-1654), il commanda en course, de même que son frère Leijn Brandt, contre les Anglais, sous commission de la chambre de Zélande de la Westindische Compagnie. À nouveau, lors du conflit suivant entre les Provinces-Unies et l'Angleterre (1665-1667), il fut capitaine corsaire. Commandant un vaisseau de 34 canons et 150 hommes armé à Flessingue, il vint vers le mois d'avril 1667 faire escale à l'île de la Tortue, où le gouverneur Ogeron lui en donna une pour prendre sur les Espagnols. En juin, il croisa entre la Jamaïque et la côte nord de Cuba, où il captura neuf bâtiments anglais, dont deux pinques chargées de marchandises et de 150 000 pièces d'or et d'argent ; les sept autres prises étaient des flibustiers anglais, parmi lesquels se trouvait l'ancienne frégate espagnole Nuestra Señora del Carmen montée de 22 canons. Brandt se rendit ensuite au port de Matanzas (nord de Cuba), où il brûla sept de ses prises, donna les deux plus petites à ses prisonniers anglais et reprit la route de l'Europe avec les deux dernières, les plus riches. Il mena celles-ci à Flessingue, son port d'attache, où elles furent vendues le 23 août 1667.

Alexandre Brasdefer : flibustier, probablement espagnol.

Cet aventurier, ainsi surnommé en raison de la force de son bras, montait *Le Phénix*. Il fit une fois naufrage à Boca del Toro (Costa Rica). Son authenticité historique a été mis en doute, car il n'a apparemment pas laissé de trace dans les archives. Or, il est certain qu'il n'était pas Français, puisqu'il s'entretenait en espagnol avec Exquemelin qui a rapporté ce que l'on sait de lui et qui l'aurait guéri d'une blessure considérable.

William Brayne : officier anglais (mort à la Jamaïque, 12 septembre 1657).

Il fut envoyé à la Jamaïque pour commander avec le grade de lieutenant-général. Il fut apparemment le premier gouverneur de l'île à donner des commissions contre les Espagnols aux flibustiers, mais il mourut neuf mois après son arrivée. Ce fut lui qui donna à Elias Watts sa commission pour commander à l'île de la Tortue, que les Espagnols avaient évacuée.

Pierre Bart, alias Bréhan : flibustier français (Vannes, Bretagne, vers 1650 – Vera Cruz, décembre 1685).

Marin sur le vaisseau du roi *Le Bourbon* lorsque celui-ci se perdit sur les récifs de l'île d'Avés (mai 1678), avec d'autres navires de l'escadre du comte d'Estrées, il s'embarqua alors avec Grammont qui se rendit pillé les établissements espagnols du lac de Maracaïbo. Au retour de cette expédition, il s'établit au Petit-Goâve où il obtint le commandement d'une petite barque pour pêcher la tortue au sud de Cuba, mais il fut attaqué par les Espagnols, qui le blessèrent gravement. Promu capitaine flibustier à Saint-Domingue, dans les premiers mois de 1679, il commandait la frégate *Le Saint-François*, de deux canons, avec 70 hommes d'équipage avec laquelle il alla croiser devant La Havane. Là, il y rencontra son compatriote Blot, avec lequel il se rendit aux Bahamas et qu'il aida ensuite à repêcher une importante quantité d'argent de l'épave de *La Maravillas*. Après cette première course, il se fit habitant au Petit-Goâve. En février 1681, il repartait en expédition, commandant cette fois la barque longue *La Fortune* : il avait

dessein de joindre Blot et d'autres flibustiers pour attaquer la capitale de la Floride. Mais, en août, sortant du cap San Antonio (Cuba), il fut arrêté par le marquis de Maintenon qui lui confisqua sa commission, le priva de la majeure partie de ses hommes et ne le relâcha que dans le canal des Bahamas. L'année suivante, il retourna sur pêcher de l'argent sur l'épave de *La Maravillas* et s'associa avec deux capitaines anglais de la colonie des Bahamas, avec lesquels, en janvier 1683, il tenta de retrouver l'épave d'un autre galion espagnol perdu à l'est de La Havane. Sa flotte étant renforcée aux côtes de Floride par Thomas Paine et deux autres capitaines anglais, Bréha fit descente, en mars, aux environs de la capitale de la Floride, mais il fut repoussé par les Espagnols. À la suite de cet échec, il rentra à Saint-Domingue, d'où il en ressortait en novembre 1683 au sein d'une flotte commandée par Laurens De Graff qu'il suivit à la côte de Carthagène. Là, après la capture de trois vaisseaux de guerre espagnol, Bréha reçut de l'un de ses associés nommé Pednau, le commandement de *La Diligente*, de 14 canons. Bréha se retira ensuite au Petit-Goâve où il joignit une flotte commandée par Grammont qui en appareilla en juillet 1684 à destination de la côte nord de Cuba. Séparés de son chef après plusieurs semaines d'une course infructueuse, Bréha et un autre flibustier nommé Tocard prirent à leur bord l'équipage d'un petit bâtiment de leur flotte qui s'était échoué à Cuba. Ensuite, Bréha se rendit aux cayes du sud de cette île, où, par manque de vivres, il pilla des Anglais qui y pêchaient la tortue. Peu après, il s'emparait, après un rude combat, de la Nuestra Señora de Regla, prise qu'il mena au Petit-Goâve en décembre 1684 et dont il fit son nouveau navire de course. En mars suivant, apparemment contre sa volonté, Bréha en appareilla avec à son bord le gouverneur Cussy qu'il mena à l'île à Vache et qui, une fois là, lui ordonna de se placer, à nouveau, sous les ordres de Grammont qui y réunissait une autre flotte. Bréha participa ainsi à la prise de Campêche, en juillet et août 1685. Après cette expédition, il compta au nombre des capitaines qui abandonnèrent ce chef. Mais, au large du cap Catoche, il fut capturé en septembre par l'Armada de Barlovento. Conduit prisonnier avec son équipage à la Vera Cruz, il y fut pendu avec une dizaine de ses hommes.

Adam Brewer : flibustier anglais.

En 1668, il était probablement maître ou officier sur l'un des bâtiments jamaïcains qui participèrent, sous les ordres de Henry Morgan, à la prise de Puerto Belo. À la fin de cette même année, il fut l'un des capitaines qui joignirent le même Morgan à l'île à Vache où, en janvier 1669, il se trouvait à bord de *L'Oxford* lors de l'explosion de ce navire. Ayant été l'un de ceux qui échappèrent à cette tragédie, il accompagna Morgan dans son expédition contre les établissements espagnols du lac de Maracaïbo. En 1670, il était maître d'un petit bâtiment jamaïcain d'une douzaine de tonneaux, nommé *The Intelligence*, avec lequel il était probablement engagé dans le commerce du bois de teinture dans la baie de Campeche ou dans la pêche à la tortue à la côte sud de Cuba. En décembre 1671, qualifié de fabricant de voiles à Port-Royal, il vendit une partie d'un sloop nommé *The Jamaica* au lieutenant-colonel Robert Freeman. En 1673, il est recensé encore parmi les habitants de cette ville, cette fois comme marin.

Nicolas Brigaut : flibustier français (île de Ré, vers 1653 - San Augustin, Floride, juin 1686).

En 1678, ce marin protestant vint aux Antilles à bord d'un navire marchand qui fit naufrage aux environs de Puerto Rico. De là, il gagna Saint-Domingue et s'embarqua sur l'un des navires qui devait la même année participer au pillage des établissements espagnols du lac de Maracaïbo. À une date indéterminée, il joignit la compagnie du capitaine Michel Andresson dont il devint l'un des quartiers-mâîtres à bord de *La Mutine* (1683-1684). Lors de l'escale de ce vaisseau à Boston (août à novembre 1684), il acheta une barque de 40 tonneaux dont il devint le capitaine et sur laquelle il se rendit, en compagnie de son chef Andresson, à l'île Tortuga, à la côte de Caracas. De là, il rentra ensuite à Saint-Domingue d'où il sortit au sein de la flotte de Grammont, sous les ordres duquel il participa à la prise de Campeche. Il reçut alors de Grammont le commandement d'une galiote espagnole prise à Campêche, avec 50 hommes d'équipage. Son chef lui ayant ordonné de rentrer à Saint-Domingue pour faire rapport au gouverneur Cussy de leurs dernières aventures, Brigaut y arriva dans les premiers jours de janvier 1686. Il en repar-

tait quelques semaines plus tard avec un ordre de Cussy pour Grammont et les autres flibustiers de venir désarmer dans la colonie. Il retourna ensuite vers Grammont qui mouillait dans le golfe des Honduras. Il suivit ensuite son chef aux côtes de la Floride. Là, au sud de la capitale San Augustin, il échoua sa galiote et fut obligé de l'abandonner. Ses hommes et lui tentèrent d'aller rejoindre Grammont (lequel devait les prendre plus au sud sur la côte), mais ils furent surpris et presque tous massacrés par les Espagnols. Brigaut lui-même et un flibustier noir furent conduits devant le gouverneur Marquez Cabrera à San Augustin, où ils furent jugés puis exécutés pour piraterie.

George Brimacain: flibustier et planteur anglais.

Commandant la frégate *The Fortune*, il reçut le 28 septembre 1662 une commission de lord Windsor, le gouverneur de la Jamaïque, pour prendre sur les Espagnols par droit de représailles. Il fit ainsi partie de la flotte du capitaine Christopher Myngs qui appareilla de Port-Royal quelques jours plus tard et qui pilla le mois suivant Santiago de Cuba. Il est possible qu'il participa ensuite, toujours sous les ordres de Myngs, à la prise de San Francisco de Campeche en février 1663. Au mois d'août suivant, il obtenait une deuxième commission du gouverneur de la Jamaïque pour le même navire, armé de six canons, avec un équipage de 70 hommes. Enfin, en février 1664, il recevait sa troisième et dernière commission en course des autorités jamaïquaines, cette fois pour la frégate *The Resolution*. À chacun des voyages que Brimacain fit en course, le futur gouverneur Thomas Lynch se porta caution pour lui. Ses activités de corsaires semblent l'avoir enrichi puisqu'en 1666 Brimacain est mentionné parmi les flibustiers jamaïquains ayant acquis de belles plantations. Quatre ans plus tard, il était d'ailleurs retiré comme planteur dans la paroisse de Saint Andrew. Le 18 août 1675, il reçut un pardon royal pour le meurtre d'un certain James Furleigh, qu'il avait tué accidentellement à la Jamaïque plus tôt cette même année.

Brouage : flibustier français.

Cet officier était maître à bord du Neptune, le vaisseau de Laurens De Graff, probablement dès la capture de ce bâtiment par ce capitaine à la côte de Carthagène en décembre 1683. En avril de l'année suivante, vers l'île des Pins (côte sud de Cuba), il reçut de De Graff, qui rentra à Saint-Domingue à bord d'une nouvelle prise, le commandement du Neptune, à titre temporaire. Sur ce grand vaisseau de 48 canons, il alla croiser devant La Havane, de conserve avec le capitaine Andresson, commandant *La Mutine*. Là, en mai 1684, ils capturèrent deux bâtiments de la Westindische Compagnie, *De Elisabeth* et *De Stad Rotterdam*, sortis de Curaçao avec 100 000 pièces de huit provenant de la vente d'esclaves à Cartagena et une somme équivalente appartenant aux Espagnols. Brouage et Andresson reçurent ensuite l'ordre de Grammont qui vint croiser aussi devant La Havane, d'aller le rejoindre à l'île Tortuga, à la côte de Caracas. Pendant qu'Andresson allait en Nouvelle-Angleterre, Brouage fit route jusqu'à la hauteur des Bermudes, puis il rentra dans la mer des Antilles. Mais il fut démâté par un ouragan, ce qui l'obligea à relâcher à Saint-Thomas (l'une des îles Vierges). Le gouverneur de cette colonie danoise, Gabriel Milan, lui vendit chèrement des mâts et le priva même de la rançon du grand vicaire de La Havane, qui s'était trouvé à bord de l'un des deux vaisseaux néerlandais, en gardant l'ecclésiastique espagnol auprès de lui. Par la suite, Brouage se rendit à Tortuga où il trouva quelques petits bâtiments revenant d'une expédition sur l'Orénoque et où il fut rejoint par Andresson. Enfin, en janvier 1685, Brouage quitta cette île en compagnie des capitaines Andresson, Lagarde, Rose et Vigneron pour la côte de Caracas. Quelques jours plus tard, De Graff, sorti récemment du Petit-Goâve sur sa prise, les y rejoignit et reprit le commandement du Neptune.

James Browne : flibustier écossais (mort à Port-Royal, Jamaïque, 5 août 1677).

Vers la seconde moitié de 1675, il appareilla de la Jamaïque comme capitaine d'un navire flibustier sous la commission d'Ogeron, le gouverneur français de Saint-Domingue. Au début de 1677, à la côte de Carthagène, il captura *Le Golden Sun*, un négrier hollandais, de la cargaison duquel il alla vendre une centaine d'esclaves à des planteurs de la

Jamaïque. Mais le gouverneur Vaughan fut informé de la présence de Browne aux côtes de la Jamaïque, et le flibustier dut prendre le large, abandonnant la majorité de ses esclaves. En juillet 1677, un flibustier français ramena à Port-Royal Browne et huit de ses hommes, lesquels demandèrent à bénéficier de l'amnistie prévue à la nouvelle loi pour contrer la flibuste. Le gouverneur Vaughan pardonna alors à tous les hommes de Browne, sauf à celui-ci. Le capitaine écossais en appela alors à l'Assemblée de la colonie, mais le gouverneur demeura ferme dans son refus et il fit exécuter le pirate.

John Bull : marin anglais.

Commandant la frégate *The John and Mary*, il reçut à la fin septembre 1662 une commission de lord Windsor, le gouverneur de la Jamaïque, pour prendre sur les Espagnols par droit de représailles. Ainsi, il compta sûrement parmi les capitaines qui appareillèrent de Port-Royal quelques jours plus tard sous les ordres de Christopher Myngs, qui alla ensuite piller Santiago de Cuba. La commission de Bull étant valide pour six mois, il est possible qu'il participa aussi à la seconde entreprise du capitaine Myngs qui se termina par la prise de San Francisco de Campeche au début de l'année suivante.

Robert Byndloss : marchand et planteur anglais (Angleterre, v. 1636 - Jamaïque, v. 1687).

Il arriva, semble-t-il, à la Jamaïque dès 1655 comme chirurgien à bord de l'un des vaisseaux de la flotte de l'amiral Penn. Il est d'ailleurs qualifié de « docteur » en 1660, alors qu'il obtint un certificat d'exportation de tabac vers l'Angleterre. En effet, très tôt, il vécut à Port-Royal principalement de ses activités de marchands. Il devint aussi un grand propriétaire terrien, possédant (en 1670) près de 2000 acres de terre dans la paroisse Sainte Katherine et 250 autres dans celle de Clarendon. En 1663, il fut élu membre de la première Assemblée de la colonie. L'année suivante, il fut nommé juge en chef de la colonie par le gouverneur Modyford. Major dans la milice coloniale, il fut aussi nommé en 1665 commandant des fortifications de Port-Royal. La même année, il épousa Anna Petronella Morgan, fille du colonel Edward Morgan, gouverneur adjoint de la colonie. Par cette union, il allait devenir (1667) le beau-frère par alliance de Henry Morgan. À partir de 1668, étant devenu lieutenant-colonel de milice, il fut membre du Conseil de la Jamaïque et le demeura pendant une quinzaine d'années. Utilisé par le gouverneur Modyford pour négocier avec les flibustiers (pour certains desquels il s'était naguère porté caution), le colonel Byndloss conserva par la suite des liens étroits avec ces derniers. Sous l'administration du gouverneur Lynch, il participa ainsi à l'armement du capitaine Reeves. Au retour de son beau-frère Morgan comme gouverneur adjoint de la Jamaïque (1675), sa participation dans la flibuste connut un véritable essor. D'une part, en association avec un autre marchand de Port-Royal, il devint l'un des armateurs de fameux capitaines tels que Springer et Coxon. D'une autre, il négocia pour ces flibustiers et d'autres des commissions françaises pour prendre sur les Espagnols, recevant même du gouverneur de Saint-Domingue une procuration pour percevoir auprès des flibustiers qui relâcheraient avec leurs prises à la Jamaïque les droits dus au roi de France. À l'été 1676, accusés d'encourager les flibustiers, Morgan et lui furent interrogés devant le Conseil par le gouverneur Vaughan, qui souhaitait leur destitution. Mais les accusations contre les deux beaux-frères tombèrent, et ils revinrent en grâce auprès du comte de Carlisle qui succéda à Vaughan. Ainsi, en décembre 1679, il fut à nouveau juge en chef de la colonie. Cependant, en octobre 1683, sous la seconde administration Lynch, il fut destitué du Conseil en même temps que Morgan. Par la suite, il demeura très impliqué dans la contrebande jusqu'à la fin de sa vie. Il mourut avant que le duc d'Albemarle n'ait obtenu du roi sa réintégration sur le Conseil de la Jamaïque.

Charles Howard comte de Carlisle, vicomte Howard of Morpeth et baron Dacre of Gillesland : homme politique anglais (février 1629 – mars 1685).

Fils de Sir William Howard et de Mary Evers, il fut à la fin des années 1640 capitaine des gardes du corps de Cromwell, alors commandant en chef des armées du Parlement. Il devint ensuite membre du Conseil d'État. Créé vicomte de Morpeth (1657) par Cromwell devenu Protecteur du royaume d'Angleterre, il n'en fut pas moins fait comte de Carlisle

(1661) par le roi Charles II à la Restauration. En 1663 et 1664, il dirigea une ambassade en Russie et en Scandinavie. À cette occasion, il put observer les mœurs des Cosaques, fort similaires à celles des flibustiers qu'il devait apprendre à connaître une douzaine d'années plus tard. En effet, pressenti dès 1674 pour gouverner la Jamaïque, il n'y arriva qu'en 1678. Son gouvernement de la Grande Antille anglaise fut marqué par un conflit avec la Chambre d'assemblée. Et, malgré ses lettres officielles, Carlisle encouragea discrètement les flibustiers. La menace d'une guerre avec la France et ses ennuis d'argent le poussa à adoucir la politique de ses prédécesseurs.

Theodore Cary : officier anglais (mort à la Jamaïque, 1683).

Officier dans l'un régiment de l'armée de Venables, il participa à la conquête de la Jamaïque où il s'établit. En 1664, il remplit une mission de paix à Santo Domingo par ordre du nouveau gouverneur Modyford. En avril de l'année suivante, il accompagna le colonel Edward Morgan comme second dans l'expédition contre les Petites Antilles néerlandaises. Après la mort de Morgan et la prise des îles Saint-Eustache et Saba, il retourna à la Jamaïque, ayant échoué à rallier les flibustiers pour tenter un raid contre Curaçao. Commandant le fort Charles (vers 1670), il était en cette qualité le commandant en chef des fortifications de Port-Royal, fonctions qu'il occupa au moins jusqu'en 1675. Il fut aussi élu à quelques reprises membres de l'assemblée coloniale.

Jean Picart, alias Champagne : flibustier français, originaire de Vitry-le-François, en Champagne, d'où son surnom.

Il fit d'abord la course sur un flibustier qui fréquentait la Jamaïque (à partir de 1659). En 1666, commandant son propre navire, il défit un corsaire anglais nommé Morris. À la fin de cette année-là, mouillant à la Tortue, il obtint du gouverneur Ogeron une commission portugaise pour prendre sur les Espagnols. Commandant la petite frégate *La Fortune*, il se distingua par ses attaques contre les bâtiments espagnols et anglais, notamment par la capture du *Hope*, de Londres, qu'il prit (novembre 1667) à la tête de seulement 35 hommes. Selon Exquemelin, Champagne reçut ensuite d'Ogeron le commandement de *La Cacaoyère*, que L'Olonnais avait pris en se rendant à Maracaïbo. Montant ce bâtiment ou un autre, il fut capturé par les Espagnols (vers 1669) qui le gardèrent prisonnier plus de dix ans à Cartagena d'où le comte d'Estrées obtint finalement son élargissement (juillet 1680). Une fois de retour à Saint-Domingue, d'Estrées l'engagea à passer à France avec lui sans que l'on ne sache s'il le fit ou non.

Champagne : flibustier français (probablement mort à Mexico, en 1680 ou 1681).

Portant une commission en guerre contre les Espagnols et les Néerlandais délivrée par le gouverneur de Saint-Domingue, il perdit son petit bâtiment dans la baie de Campeche au début de 1680. Sa quarantaine d'hommes et lui trouvèrent refuge sur une petite île dans la lagune de Términos. Vers avril ou mai, ils y furent pris par la petite armée commandée par Felipe de La Barrera y Villegas, lieutenant de roi de la ville de Campeche. À l'exemple de ce qu'il fit pour les bûcherons et les marins anglais qu'il captura vers le même temps, celui-ci leur promit de les mener à l'île de la Tortue ou une autre colonie française s'ils se rendaient et lui remettaient leurs armes. Champagne et ses hommes s'exécutèrent et furent d'abord conduits à Campeche où ils demeurèrent prisonniers une vingtaine de jours et où sept des leurs périrent. Contre la promesse que les Espagnols leur avaient faite, il furent ensuite mener prisonnier à la Vera Cruz où ils travaillèrent aux fortifications puis à Mexico où ils furent littéralement vendus comme esclaves. Cependant Champagne et quelques uns de ses hommes furent jetés en prison et leurs compagnons présumèrent qu'ils furent empoisonnés. Au moins un des hommes de Champagne parvint à s'échapper, mais après mai 1681 date à laquelle ses camarades et lui adressèrent de Mexico une pétition au consul de France à Cadix pour obtenir leur libération.

Chapman : flibustier anglais.

En 1685, il fut accueilli avec un certain Holloway par des habitants de la colonie anglaise de la Caroline. Deux ans plus tard, les seigneurs propriétaires de cette colonie se plaignirent de l'accueil que leurs administrés avaient réservé à ces pirates. Cependant, Chapman

et Holloway pourraient être des surnoms utilisés respectivement par les capitaines Sharpe et Markham qui firent escale en Caroline au retour de la prise de Campeche, cette même année.

Charles : flibustier français.

Commandant la barque *Le Lion*, armée de trois canons, avec 40 hommes d'équipage, il joignit à l'île à Vache, à la fin de 1670, la flotte de l'amiral jamaïcain Henry Morgan, sous les ordres duquel il participa à l'entreprise de Panama. Il pourrait être identifié à Charles Lemaire, ancien flibustier, qui devint planteur et mourut à Saint-Domingue en 1694. Certains auteurs assurent cependant que son nom véritable était Charles Lolive et qu'il fut tué par les Espagnols de Saint-Domingue en 1673.

Pierre Chevallier : marin français (mort au Petit-Goâve, 16 juillet 1676).

Capitaine du navire nantais *Le Saint-René*, il trouva la mort lors du raid de l'escadre de Binckes dans la rade du Petit-Goâve.

Thomas Clarcke : marchand et marin anglais.

Vers 1665, ce capitaine marchand résidait à la Jamaïque et fit quelques voyages de contrebande à la côte de Carthagène. Au début de 1667, il se trouvait à l'île de la Tortue, ayant été chargé par le gouverneur de la Jamaïque d'essayer d'attirer discrètement au service de l'Angleterre certains flibustiers français, dont le fameux François l'Olonnais. L'affaire fut découverte par le gouverneur de la Tortue qui ne sévit cependant pas contre Clarke, lequel put rentrer paisiblement à la Jamaïque. L'année suivante, reconverti lui-même en corsaire, il compta parmi les capitaines qui appareillèrent de la Jamaïque sous les ordres de Henry Morgan, participant ensuite aux prises de Puerto Principe (Cuba) et Puerto Belo. En 1669, il commandait à la Jamaïque un petit bâtiment de traite ou de pêche nommé *The Betty*. En 1682, vivant toujours à Port-Royal, il négocia le retour du capitaine flibustier Thomas Paine à la Jamaïque, intervenant auprès du gouverneur Lynch en faveur de ce flibustier.

Clostrée : flibustier français.

À la fin de 1663, ce capitaine, dont l'île de la Tortue était le port d'attache, croisait avec une commission française et une autre du gouverneur de la Jamaïque.

Nathaniel Cobham : marin anglais.

En avril 1665, il commandait le brigantin *The Susanna*, de deux canons, avec une trentaine d'hommes d'équipage, dans la flotte qui appareilla de la Jamaïque sous les ordres du gouverneur adjoint Edward Morgan en prévision d'une expédition contre les colonies néerlandaises des petites Antilles. Au début de juin, après le départ de cette flotte de son rendez-vous de l'île des Pins, en se rendant dans la baie de Matanzas (Cuba), Cobham et le capitaine Bamfield furent séparés de leurs associés devant La Havane. À la différence de Bamfield, le capitaine Cobham ne semble pas avoir rejoint le reste de la flotte dans les Petites Antilles. Toutefois, il était de retour à la Jamaïque avant la fin de l'année.

Jean-Baptiste Colbert : homme d'État français (Reims, 29 août 1619 - Paris, 6 septembre 1683).

Fils de Nicolas Colbert sieur de Vandières, un drapier anobli en 1595, il exerça diverses fonctions auprès des grands commis du royaume dans les années 1640. À partir de 1651, il servit comme intendant le cardinal Mazarin, dont il géra la fortune personnelle et qui, à sa mort, le recommanda personnellement au roi Louis XIV. Colbert devint ainsi intendant des Finances (1661) puis de la Marine (1663). Il se hissa ensuite à la tête de l'administration royale, y cumulant les emplois : surintendant des bâtiments du Roi (1664) et contrôleur général des Finances (1665), il fut nommé en 1669 secrétaire d'État à la maison du Roi et à la Marine, laquelle il réforma. De plus, depuis 1661, il était ministre au Conseil d'État. En 1657, Colbert avait acheté la baronnie de Seigneley que le roi érigea en marquisat en 1668. Mais Colbert refusa toujours de porter le titre de « marquis de Seigneley », lequel fut toutefois porté du vivant du ministre par son fils aîné et homonyme.

Anthony Collier : officier et planteur anglais.

Ce capitaine d'infanterie ou de milice reçut en décembre 1660 un terrain à Port-Royal qu'il partagea avec le lieutenant John Edgoose. Quelques années plus tard, il devint capitaine corsaire à la Jamaïque.

Edward Collier : flibustier anglais.

Commandant la frégate *The Relief*, il mena, en septembre 1667, à Port-Royal une prise espagnole, *La Nuestra Señora de la Concepcion y San Jose*. L'année suivante, il fut l'un des capitaines de la flotte de Henry Morgan laquelle s'empara de Puerto Principe à Cuba puis de Puerto Belo. En octobre 1668, il se vit confier le commandement de la frégate Oxford, armée 34 canons, par le gouverneur Modyford. Avec environ 180 hommes d'équipage, il se rendit à l'île à Vache, où il se saisit du Cerf-Volant, un corsaire français. Après cette capture et un conseil de guerre tenu à bord de *L'Oxford* tenu par l'amiral Morgan et ses capitaines, dont Collier, ce vaisseau explosa (janvier 1669), entraînant dans la mort la majorité de son équipage. Après cette tragédie, Collier retourna à la Jamaïque au commandement de sa prise française qui fut rebaptisée *The Satisfaction*. Dès février, avec ce navire, Collier repartait en course aux côtes de la péninsule du Yucatan. De retour à Port-Royal (août 1670) après une croisière de 18 mois, il joignit la flotte de Morgan, qui fit de *La Satisfaction* son navire amiral. Durant le séjour de la flotte à l'île à Vache, Collier alla piller La Rancheria et Rio Hacha. Mais il perdit *La Satisfaction* sur un récif à l'entrée de la rivière Chagres (janvier 1671). Lors de la bataille de Panama, il aurait tué un religieux espagnol qui lui avait demandé quartier. En avril 1672, craignant de partager le sort de Morgan, il vendit tous ses biens puis il quitta la Jamaïque : en 1670, il était pourtant l'un des plus importants planteurs de la paroisse Clarendon avec 1020 acres de terre ; la même année, le major Anthony Collier, probablement un parent, siégeait sur le Conseil de cette île.

Pieter Constant : marin zélandais originaire de Flessingue.

En compagnie de son compatriote Marcusz, il vint mouiller (mai 1670) au Petit-Goâve sur des bâtiments appartenant à la famille Lampsin. Marcusz et lui proposèrent aux colons français de s'affranchir de la tutelle de la Compagnie des Indes occidentales qui leur refusait le commerce avec les étrangers. Après que les deux capitaines zélandais eurent vendu leurs marchandises à très bas prix, les habitants (à la Tortue, à Nippes, au Rochelois et au Petit-Goâve) se révoltèrent ; et ce fut à bord du navire de Constant que fut brièvement détenu Renou, l'un des adjoints du gouverneur Ogeron. En décembre 1672, Constant gouvernait la colonie hollandaise de l'île Tobago, qu'il dut alors remettre à une troupe anglaise venue de la Barbade qui y fit descente. En décembre 1673, montant alors *La Salamander*, il comptait au nombre des corsaires de Flessingue croisant au large de Cadix. Les 15 et 16 juillet 1676, il commanda les cinq vaisseaux de la flotte de l'amiral Binckes qui prirent et détruisirent des navires français mouillant dans la rade du Petit-Goâve. Lors de l'attaque du comte d'Estrées contre Tobago en mars 1677, Constant montait le *Zeelandia*, de 44 canons et 118 hommes. Sérieusement blessé après la bataille, il fut envoyé par Binckes en Hollande pour demander du renfort.

Edward Conway : marin anglais.

Commandant le navire marchand *The Prosperous*, il quitta l'Angleterre à destination de la colonie de Pennsylvanie en 1685. Faisant escale aux Bermudes, il aida le capitaine Sharpe à venir à bout d'une sédition des habitants contre le gouverneur Cony au début de l'année suivante.

Jeremiah Conway : marin anglais.

En janvier 1683, il commandait une petite frégate de six canons, avec une trentaine d'hommes d'équipage, qu'il avait armé à l'île New Providence, aux Bahamas, dont il était un résident. Il en était d'ailleurs sorti ce même mois en compagnie de son compatriote George Young et du flibustier français Bréha à dessein d'aller repêcher l'argent de l'épave d'un vaisseau espagnol qui avait sombré à l'ouest de La Havane, à la côte nord

de Cuba. Cette entreprise ayant échoué, il participa en mars suivant à la descente manquée contre San Agustín, en Floride, sous les ordres de Bréha.

Richard Cony : administrateur colonial anglais.

Premier lieutenant-gouverneur aux Bermudes pour le roi d'Angleterre (1684), le colonel Cony dut affronter, dès juin 1685, une sédition de son Conseil et d'une partie des habitants, qui voulaient le destituer. Grâce à l'aide des capitaines Bartholomew Sharpe, John England et Edward Conway, il réussit provisoirement à contrôler la situation (fin 1685 et début 1686). En 1687, il fut remplacé par sir Robert Robinson.

John Cook : flibustier anglais natif de l'île Saint-Christophe (mort dans le golfe de Nicoya, juillet 1684).

D'abord maître d'un petit bâtiment marchand, il dut abandonner celui-ci, en 1679, à l'île Bonaire pour échapper aux Espagnols. Il joignit ensuite l'équipage d'un flibustier qui se retrouva ensuite au rendez-vous de l'île d'Or en avril 1680. Cook fut ainsi l'un des quelque 330 flibustiers anglais qui passèrent à la mer du Sud, par l'isthme de Panama. En avril 1681, il fut toutefois l'un de ceux qui se séparèrent de leur chef, Bartholomew Sharpe pour retourner aux Antilles par l'isthme de Panama. À son retour, il navigua successivement sous les ordres des capitaines Wright et Yankey dont il devint le quartier-maître. À l'île à Vache, ce dernier lui donna le commandement d'une prise, mais les Français de Saint-Domingue la lui enlevèrent sous prétexte qu'il n'avait pas de commission. Avec une dizaine des siens, Cook s'embarqua avec le flibustier français Tristan, dont ils volèrent la barque lors d'une escale à Nippes, à la côte ouest de Saint-Domingue. Ayant repris le reste de ses gens à l'île à Vache, il captura deux bâtiments français dont il en conserva un qu'il rebaptisa *the Revenge*. Arrivé en Virginie en avril 1683, il en repartait quelques mois plus tard à la tête de 70 hommes puis mettait le cap vers l'Afrique. À l'embouchure de la rivière de Sierra Leone, en novembre, il prit un grand navire danois qu'il échangea contre *The Revenge* et rebaptisa *s Le* mois suivant, il appareilla pour la mer du Sud, où il entra en mars 1684, par le détroit de Magellan. Il s'associa ensuite avec le pirate Eaton, avec lequel alla à l'île Juan-Fernández. Cook toucha ensuite aux îles Lobos et aux Galapagos. Déjà malade, il mourut à bord du Batchelor's Delight, près du cap Blanco, dans le golfe de Nicoya.

Edmond Cooke : marin anglais.

Maître de la pinque Virgin commerçant entre la Jamaïque et l'Angleterre, il fut pris en mai 1673 par trois corsaires espagnols au large de Cuba. Au cours des années suivantes, il tenta, tant en Angleterre qu'en Espagne, d'obtenir réparation pour la perte de son navire, mais en vain. En 1679, il retourna à la Jamaïque et devint flibustier : il pilla alors une barque chargée de cacao à la côte de Cuba. Au début de 1680, Cooke fut séparé d'une flotte de son compatriote Coxon, à laquelle il s'était joint, qui alla, sans lui, piller Puerto Belo. Il retrouva cependant ses associés quelque temps après. Ensemble, ils allèrent caréner leurs navires à Boca del Toro, puis revinrent à la côte de Panama. Ainsi, en avril 1680, Cooke fut l'un des chefs de la première expédition des flibustiers en mer du Sud, qui y passèrent en traversant l'isthme de Panama. Après la bataille de l'île Perico, le mois suivant, à laquelle il ne participa pas, il reçut le commandement de l'un des navires pris à cette occasion. Cependant son équipage le lui enleva peu après. Cooke n'obtint plus jamais de commandement parmi les flibustiers. Il retourna aux Antilles par l'isthme de Panama au sein d'un petit groupe qui se sépara du capitaine Sharpe en avril 1681. Par la suite, il revint piller les Espagnols au Chili et au Pérou et sur les côtes pacifiques de l'Amérique centrale et du Mexique, à bord du Batchelor's Delight, commandé par John Cook puis par Edward Davis.

Jan Cornelissen : marin néerlandais.

Au début de 1683, commandant le brigantin Delaware Merchant armé à New York et appartenant à l'armateur Frederick Philipps, il pêchait sur l'épave de *La Maravillas* (dans les Mimbres, au Bahamas) en compagnie d'autres bâtiments de la Nouvelle-Angleterre. Lorsque le flibustier Bréha et quelques autres bâtiments armés à New Providence vinrent

se joindre à eux. Cornelissen décida de se joindre à eux et les accompagna dans leur entreprise contre la capitale de la Floride qui se solda par un échec. Il se retira ensuite à New York où son armateur lui intenta une poursuite.

Henry Costing : flibustier anglais.

En 1664, ce capitaine, portant commission de l'ancien gouverneur de la Jamaïque, lord Windsor, captura *Le San Miguel y Santo Domingo*. Il mena cette prise à Port-Royal où, en juillet de cette année-là, elle lui fut adjugée par le nouveau gouverneur Modyford. Quelques années plus tard, commandant un petit bâtiment de deux ou trois canons, il captura un autre navire espagnol de 200 tonneaux, transportant pour quarante à cinquante mille livres en marchandises, prise qu'il mena à Port-Royal en novembre 1668.

Rudolph Court : flibustier néerlandais originaire de Flessingue.

Portant en 1668 commission du gouverneur de l'île de la Tortue pour prendre sur les Espagnols, ce capitaine joignit ensuite la flotte du jamaïcain Henry Morgan, sous les ordres duquel il participa à la prise de Puerto Belo.

Guy Coustard : aventurier français (Angers, 1653 - Saint-Domingue, 1698).

Fils de Jean Coustard, un échevin d'Angers, il passa à Saint-Domingue à l'âge de douze ans. Devenu flibustier, il fit fortune à ce métier, mais y perdit la main gauche. Capitaine de milice (1685), il siégea également au Conseil Supérieur du Petit-Goâve dès sa création. En 1691, il épousa Jeanne Bertrand, native de la Tortue. Habitant la paroisse de l'Ester, il s'y illustra en aidant à repousser un raid anglais (octobre 1694). Par la suite, il participa à la prise de Cartagena en 1697.

John Cox : flibustier anglais originaire de la Nouvelle-Angleterre.

Matelot de Bartholomew Sharpe, lorsque celui-ci devint général des flibustiers en mer du Sud (juin 1680), il fut nommé capitaine d'une prise espagnole de 100 tonneaux, rebaptisée *The Mayflower*, au commandement de laquelle il succéda à Edmund Cooke et qui fut perdue quelques mois plus tard. En janvier 1681, il fut à l'origine de la destitution de Sharpe et de la nomination de Waitling comme capitaine de la Holy Trinity. Cox retourna néanmoins aux Antilles, via le détroit de Magellan, puis en Angleterre avec Sharpe. Il écrivit une relation de leurs aventures en mer du Sud.

John Coxon : flibustier anglais (mort après 1695).

Il vécut probablement aux Bermudes avant de s'établir à la Jamaïque dans les années qui suivirent la conquête de cette île par les Anglais. Il travailla, de 1669 à 1674, dans le commerce du bois de teinture, commandant de petits navires faisant la navette entre la baie de Campeche et la Jamaïque, son port d'attache. En novembre 1675, il devint capitaine corsaire croisant sous commission française du gouverneur de Saint-Domingue pour prendre sur les Espagnols et les Néerlandais : son principal armateur était alors le colonel Byndloss, membre du conseil de la Jamaïque. En juin 1676, en compagnie de quatre autres flibustiers, il pilla la petite cité côtière de Maracaïbo, puis il rallia la Jamaïque, d'où il dut aussitôt repartir car le gouverneur Vaughan lui fit donner la chasse comme pirate. Il passa alors à Saint-Domingue où il joignit probablement la flotte du marquis de Maintenon, qu'il dut accompagner lors de son expédition au Venezuela. S'étant séparé de la flotte du marquis, il pilla en juillet 1677 le port de Santa Marta, avec quatre autres capitaines. Le mois suivant cet exploit, il rentra avec ses associés à la Jamaïque où il fit sa soumission au gouverneur Vaughan, auquel il livra même l'évêque de Santa Marta que ses associés et lui avaient fait prisonnier pour obtenir une rançon. En dépit de l'amnistie que lui accorda Vaughan, Coxon n'en revint pas moins à la flibuste. Ainsi, à l'été 1679, il participa au pillage des entrepôts espagnols des Honduras et revint à la Jamaïque où il ne fut apparemment pas inquiété par le nouveau gouverneur Carlisle. Appareillant de Port Morant (partie orientale de la Jamaïque) dans les premiers jours de l'année suivante à la tête d'une petite flotte de flibustiers anglais, il alla faire descente à Puerto Belo, dont il pilla les faubourgs en février 1680. Après cette entreprise, il s'empara d'un vaisseau espagnol qu'il échangea ensuite contre la barque qu'il montait alors. En avril, il conduisit une

troupe d'environ 300 flibustiers à travers l'isthme de Panama, pour aller piller les Espagnols en mer du Sud, sur la côte pacifique de l'Amérique du Sud. Mais, après la bataille de l'île Perico contre une petite flotte espagnole, critiqué par plusieurs et lui-même déçu de cette expédition, il retourna aux Antilles par le Panama. Chassé au large de la Jamaïque par le HMS Hunter et déclaré hors-la-loi, Coxon fut éloigné de la colonie pendant deux ans, qu'il passa en croisières peu fructueuses aux côtes de Panama et de la Floride. En juin 1682, il fit cependant sa soumission à Sir Thomas Lynch, le nouveau gouverneur de la Jamaïque. De celui-ci, il reçut alors une commission pour donner la chasse aux pirates, tant anglais que français, qui troublaient alors le commerce maritime de la colonie. Mais, dès novembre 1683, Coxon était redevenu un pirate lui-même : en association avec son vieil associé Sharpe et le capitaine Yankey, il s'attaqua à la navigation espagnole aux côtes orientales du Yucatan et aux Honduras. En janvier 1686, il se rendit au gouverneur Molesworth et fut jugé pour piraterie, ayant alors quelques sympathisants au sein du jury. Emprisonné à Port-Royal, il parvint à s'en évader en mars suivant. Alors qu'il était établi parmi les bûcherons anglais de la baie de Campeche, un autre mandat d'arrestation fut émis contre lui en novembre. S'étant rendu aux autorités jamaïquaises en septembre 1688 et ayant été relâché avec assez de butin, il acheta apparemment un sloop pour aller commercer avec les Mosquitos. Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), Coxon fut employé tantôt comme pilote tantôt comme corsaire par le gouverneur de la Jamaïque, participant notamment à deux descentes contre la colonie française de Saint-Domingue (1691 et 1695). Il semble avoir fini ses jours au Honduras, parmi les Indiens.

William Curson : marin anglais.

Commandant un sloop lors de l'expédition de Panama (1670), il fut renvoyé à la Jamaïque après la prise de Chagres et en revint avec le colonel Bledry Morgan à son bord.

Pierre Paul Tarin sieur de Cussy : officier français originaire de Beaufort-en-Vallée (mort à Limonade, 21 janvier 1691).

Fils de l'écrivain Jean Tarin qui fut lecteur du roi Louis XIII, il partit pour l'île de la Tortue et Saint-Domingue vers le milieu des années 1660 en compagnie de Bertrand Ogeron, dont il devint l'un des proches collaborateurs. Il compta rapidement parmi les officiers de celui-ci à Saint-Domingue puisqu'en septembre 1670, lors d'un séjour à Corné (Anjou), il est dit « commandant pour le roi » dans cette colonie. En avril 1675, il reçut d'Ogeron le commandement en chef des flibustiers de Saint-Domingue pour une expédition contre Puerto Rico, à dessein d'y délivrer des Français prisonniers des Espagnols, laquelle se révéla un échec. Après et avant cette entreprise, Cussy alla à la Jamaïque en compagnie du capitaine Springer et négocia avec le gouverneur adjoint Henry Morgan et le colonel Byndloss la participation des flibustiers anglais croisant sous pavillon français. Entretemps, Ogeron qui repartait en France lui avait donné le gouvernement par intérim de l'île de la Tortue. À la mort d'Ogeron, le neveu de celui-ci, le sieur de Pouancey, fut pourtant préféré à Cussy comme gouverneur de la colonie. Le navire qui porta cette nomination à Saint-Domingue en juin 1676 avait aussi la commission faisant Cussy l'adjoint de Pouancey avec le titre de lieutenant. Parent du comte de Frontenac, ancien gouverneur du Canada, Cussy obtint finalement le gouvernement de Saint-Domingue (septembre 1683) à la suite du décès de Pouancey. Débarqué au Petit-Goâve au printemps 1684, en provenance de France, il travailla à ramener dans la colonie les flibustiers qui en avaient été chassés par les mesures de son prédécesseur Franquesney : il attira, entre autres, le fameux Laurens De Graff au service de la France. Mais, dès juillet 1685, à l'occasion de la saisie du navire de Michel Andresson, il publiait une ordonnance qui défendait à tout Français de la colonie de faire la course, sous peine de punition corporelle et de confiscation des biens, puis une autre interdisant aux officiers du roi et de milice de laisser sortir tout bâtiment sur lequel se trouvera plus de huit hommes. De nouvelles instructions royales obligèrent, en effet, Cussy à donner la chasse aux flibustiers (1687-1690). À l'annonce de la guerre avec l'Angleterre et l'Espagne, il se plaignait que l'efficacité de sa politique le prive du concours de ces gens de guerre. En 1690, il com-

manda personnellement la prise de la ville de Santiago de los Caballeros. L'année suivante, en représailles, 3000 Espagnols se présentèrent dans la plaine de Limonade. Au cours du combat qui s'en suivit, Cussy trouva la mort, partageant le sort de 300 autres Français. De son vivant et après sa mort, il fut vivement critiqué pour l'appui qu'il donna aux marchands malouins qui venaient traiter directement avec les Espagnols de Santo Domingo au détriment des plus pauvres des colons français qui survivaient de ce négoce. Son cadavre et celui de Franquesney, à demi putréfiés, furent inhumés à la chapelle de Limonade le 5 février 1691 par le major La Boulaye.

Daniel : flibustier anglais.

En 1681, il était membre de l'équipage du capitaine John Williams, lequel croisait sous commission du gouverneur de Saint-Domingue pour prendre sur les Espagnols. À l'été 1682, lorsque Williams fut dépouillé de son commandement par leur compagnie, Daniel lui succéda comme capitaine du ketch anglais qu'ils avaient repris sur les Espagnols quelques mois auparavant. De la Virginie où leur compagnie s'était retirée, il se rendit ainsi en Nouvelle-Angleterre, puis il retourna aux Antilles. Probablement au cap Catoche, il joignit la flotte commandée par Van Hoorn et De Graff sous les ordres desquels il participa à la prise de la Vera Cruz (mai 1683). À la suite de cette entreprise, il suivit Grammont et Jacob Hall en Floride puis aux Bahamas. Il perdit alors son petit bâtiment dans une tempête, mais ses hommes et lui furent repêchés par un bâtiment de la Virginie : une partie de son équipage rallia ensuite l'île New Providence, dans les Bahamas.

Daniel : flibustier français.

Dans la seconde moitié de 1675, ce capitaine, portant commission du gouverneur de Saint-Domingue pour prendre sur les Espagnols, commandait une frégate de huit canons avec environ 80 hommes d'équipage. Il était associé au flibustier jamaïquin Springer, en compagnie duquel il fit deux riches prises espagnoles à la côte de Carthagène. Ensuite, les deux associés allèrent avec leur butin à Boca del Toro, à la Jamaïque puis au Petit-Goâve (Saint-Domingue), où il arrivèrent vers le tout début de 1676, après une course d'environ sept mois.

François Daviot : flibustier français (mort au large de la Jamaïque, juin 1692).

Alors l'un des meilleurs capitaines corsaires de Saint-Domingue, il commanda en chef (juillet 1690) les flibustiers de cette colonie lors de la prise de Santiago de Los Caballeros sous le commandement général du gouverneur Cussy. En 1692, à la tête de deux bâtiments et d'environ 300 hommes, il fit descente à la Jamaïque et pilla le bourg de Saint Anne : ce raid coïncida avec le tremblement de terre qui dévasta Port-Royal. Ce même mois, à la hauteur de Cuba, Daviot livra bataille à trois bâtiments anglais, trouvant la mort lors de l'explosion du sien.

Edwardt David : flibustier néerlandais (mort après 1700), connu en anglais sous le nom d'Edward Davis.

En 1681, il était membre de l'équipage du capitaine Yankey, puis il passa l'année suivante à l'île à Vache il passa à bord de la barque longue du capitaine Tristan dont il aida John Cook et quelques autres flibustiers anglais à se rendre maître. Quartier-maître à bord du *Revenge* puis du *Batchelor's Delight*, il devint capitaine de ce dernier vaisseau à la mort de Cook. Croisant d'abord de conserve avec le forban Eaton puis avec Swan, il commanda avec celui-ci les forces des flibustiers dans la mer du Sud (1684-1685). Après le sac de León et de Realejo, il se sépara de Swan. Ses équipages décimés par la fièvre, il dut séjourner à Amapalla. Ensuite, voyageant de conserve avec Knight, il visita les Cocos, les Galapagos et d'autres îles au large du Pérou. Ayant pillé quelques bourgs péruviens, il alla à Juan-Fernández où il rompit son association avec Knight. Après son passage à Guayaquil, qui venait d'être prise par le capitaine Grognet, il retourna aux Antilles via le Cap Horn. En compagnie de quelques-uns de ses hommes, il s'embarqua sur un sloop des Barbades qui les conduisit en Virginie où ils arrivèrent en mai 1688. En juin suivant, Lionel Wafer, John Hingson et lui furent arrêtés par le capitaine Simon Rowe du HMS *Dumbarton*, et dépouillés de leur butin. Emprisonnés à Jameston pendant un an, ils furent

expédiés en Angleterre pour y être jugés. Après un an passé à la prison de Newgate, ils furent graciés (1691), mais ils entrèrent ensuite en négociations secrètes avec le gouvernement français. Cependant, en 1693, Davis et ses deux acolytes retournèrent en Virginie où ils recouvrèrent une partie de leur butin confisqué, moyennant un don de 3000£ au William and Mary College. Par la suite, Davis serait devenu l'un des pirates de la mer Rouge avant de revenir en Nouvelle-Angleterre avec le capitaine Kidd. Quoiqu'il en soit, en 1702, il s'embarqua à la Jamaïque avec le corsaire Brown. Lors du pillage de Tolu, ce dernier fut tué et Davis lui succéda. Alors il se rendit aux San Blas où il persuada les Indiens du Darien de le conduire jusqu'aux mines d'or de Santa María. Cette expédition se révéla peu lucrative. Deux ans plus tard, Davis en écrivit une relation.

John Deane : flibustier anglais.

À la fin de 1675, il était maître à bord du Saint-David, prise espagnole armée en course sous commission française à la Jamaïque. Dans les premiers mois de l'année suivante, il reçut de Thomas Paine, commandant alors le Saint-David, l'ordre de s'embarquer sur le ketch John's Adventure réquisitionné de force par les flibustiers aux côtes du Venezuela pour porter une partie de leur butin en cacao à la Jamaïque. À leur arrivée dans cette colonie, début avril 1676, le John's Adventure fut saisi par le gouverneur Vaughan, lequel, sur la plainte du maître du ketch, fit arrêter Deane et, quelques semaines plus tard, celui-ci était condamné à mort. Cependant, en octobre, Deane fut gracié par Vaughan, parce que le procès du flibustier n'avait pas été fait dans les formes.

Laurens Cornelis Boudewijn De Graef : flibustier néerlandais (Dort, Hollande, 16?? – Cap français, 24 mai 1704), naturalisé français sous le nom de Laurens De Graff.

Il servit d'abord dans la marine espagnole, épousant même (1674) une femme de cette nation aux Canaries. Canonier fort réputé, il obtint le commandement d'un vaisseau, mais il fut capturé par des flibustiers, dont il devint l'un des chefs, débutant comme capitaine d'une petite barque vers 1676. Trois ans plus tard, il aurait participé, sous les ordres de Grammont, à une descente contre quelque bourg à Cuba. Par la suite, il obtint le commandement d'un vaisseau de 28 canons enlevé aux Espagnols et rebaptisé *Le Tigre*. En juillet 1681 croisant avec ce bâtiment au sud de Cuba, il parvint à semer le HMS Norwich envoyé par le gouverneur de la Jamaïque pour le capturer. À la fin de cette année et au début de la suivante, en compagnie d'autres flibustiers, il semble avoir troubler la navigation espagnole dans le canal des Bahamas, étant alors en garde parmi les cayes de la Floride. À l'été 1682, il s'empara à la côte sud de l'île Hispaniola d'un vaisseau transportant la paie des garnisons de Puerto Rico et de Santo Domingo. Il conduisit cette riche prise au Petit-Goâve où le gouverneur Pouancey lui donna sa première commission pour prendre sur les Espagnols. Quittant Saint-Domingue en novembre, il partit à la côte de Carthagène puis au golfe des Honduras sur sa nouvelle prise *La Française* en compagnie du capitaine Andresson auquel il avait donné *Le Tigre*. Il commanda ensuite en second le raid contre la Vera Cruz (mai 1683). Mais il se querella avec Van Hoorn, le général des flibustiers dans cette entreprise, qu'il défit lors d'un duel, des suites duquel son adversaire mourut. De Graff retourna ensuite à Saint-Domingue avec la majeure partie des capitaines impliqués dans l'affaire de la Vera Cruz. Avant la fin de l'année, il se retrouvait à la tête d'une petite flotte qui alla croiser à la côte de Carthagène, où elle défit trois vaisseaux de guerre espagnols. Il conserva la plus grosse de ses prises pour son usage, qu'il rebaptisa *Le Neptune*. Avec ce nouveau vaisseau, il se rendit aux Honduras puis au sud de Cuba où, en avril 1684, il s'emparait d'un autre petit vaisseau espagnol. Confiant alors *Le Neptune* à son maître Brouage avec ordre de croiser devant La Havane avec leur associé Andresson, De Graff gagna le Petit-Goâve où il fut reçu avec tous les honneurs par le nouveau gouverneur Cussy, qui le retint plusieurs mois pour garder les côtes de la colonie. Il en appareillait toutefois à la fin de l'année à destination de la côte de Caracas où il retrouva *Le Neptune* sur lequel il se rembarqua. Cependant, en février 1685, environ le tiers de sa compagnie, qui comptait alors presque 300 hommes, le quitta pour passer à la mer du Sud. En juillet de la même année, il commanda en second, sous les ordres de Grammont, la prise de Campeche, après laquelle il se sépara d'avec lui. En septembre, au

large du cap Catoche, il parvint à échapper à deux vaisseaux de l'Armada de Barlovento. Après diverses courses aux Honduras et à la côte de Carthagène où il perdit d'ailleurs *Le Neptune* (1686-1687), il rentra finalement à Saint-Domingue où l'attendait un poste de major pour le roi. Envoyé pour commander à l'île à Vache par Cussy, il s'y distingua en luttant contre les forbans, mais en encourageant aussi discrètement les armements de certains flibustiers qui avaient servi sous ses ordres. À la veille de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, il tenta d'exploiter l'épave d'un riche galion espagnol perdu sur les Serenillas, mais il en fut chassé par des Anglais. Promu lieutenant de roi au Cap Français en 1691, il participa notamment à l'attaque de la Jamaïque (1694) commandée par le gouverneur Ducasse. Dénis de son poste pour avoir fait piètre figure lors de l'invasion anglo-espagnole en 1695, il n'en fut pas moins fait officier de la Marine royale. Il se retira sur sa plantation au Cap, servant à l'occasion de pilote au vaisseaux du roi venant aux Antilles. Il avait épousé en secondes noces Marie-Anne Dieuleveult qui lui donna trois enfants.

Robert Delander : marin anglais.

Ayant été démâté par une tempête à la côte est de Cuba en octobre 1664, il vit son bâtiment confisqué par le gouverneur de La Havane auquel il avait demandé assistance. Ses hommes et lui furent ensuite envoyés comme prisonniers à Séville où ils furent détenus neuf mois. De retour en Angleterre, il repassa à la Jamaïque et s'engagea comme volontaire dans la flotte de Henry Morgan. En 1670, il fit parti des chefs flibustiers, qui, à l'île à Vache, décidèrent en conseil de la prise de Panama. En janvier 1671, Delander reçut l'ordre de l'amiral Morgan de garder avec 200 hommes les canots des flibustiers qui quittèrent la rivière Chagres pour continuer à pied jusqu'à Panama.

Delisle : flibustier français (mort en mer vers 1660).

Au printemps 1659, sous la commission du gouverneur Watts, il prit et pilla Santiago de los Caballeros à la tête de 400 aventuriers de l'île de la Tortue. Dutertre affirme qu'à la suite de cette entreprise, il prit passage pour l'Europe sur un navire anglais dont le capitaine le jeta par-dessus bord pour s'emparer de ses richesses.

James Delliatt : marin anglais.

Commandant un navire de 50 tonneaux nommé *The Port-Royal* et armé de 12 canons, il joignit à l'île à Vache (fin 1670) la flotte de l'amiral jamaïcain Morgan, sous les ordres duquel il participa à l'entreprise de Panama.

Zachariah Delmcourt : marin anglais, peut-être d'origine néerlandaise.

Commandant la frégate *The Bridget*, il reçut en août 1663 une commission du gouverneur de la Jamaïque pour prendre sur les Espagnols par droit de représailles.

Edward Dempster : flibustier anglais (mort à la Jamaïque, vers 1670).

En 1667, ce capitaine jamaïcain, commandant la frégate *The Relief*, reçut du gouverneur Modyford une commission pour prendre sur les Espagnols. Il s'empara ensuite du vaisseau Nuestra Señora de la Concepcion y San Joseph, chargé de bois de campêche. Il mena cette prise à Port-Royal où elle lui fut adjugée par une cour de l'Amirauté le 7 septembre de la même année : *La Nuestra Señora*, rebaptisée *The Crescent*, fut ensuite achetée par le capitaine Hender Molesworth et d'autres marchands jamaïcains. À la fin de 1668, sous une autre commission du gouverneur Modyford, il commanda une petite flotte de flibustiers, comptant environ 300 hommes, avec laquelle il croisa entre La Havane et le golfe de Campêche. Il joignit ensuite, à l'île à Vache, la flotte de Henry Morgan sous les ordres duquel il participa à l'entreprise de Maracaïbo (1669).

Jacques Desenne : marin français originaire de Dieppe.

Commandant *La Bonaventure* armée en course et en traite à Dieppe, il assista divers navires anglais au cours de ses voyages dans la mer des Antilles, ce qui lui valut d'obtenir, en février 1653, une licence du Conseil d'État du Commonwealth pour commercer avec la partie anglaise de l'île Saint-Christophe. En avril 1654, il assista aux délibérations du conseil municipal de Dieppe lors de la lecture des lettres patentes de la cession de

Saint-Christophe à l'ordre de Malte. En février 1656, il reçut du gouvernement anglais une seconde licence, similaire à la première, pour aller à la Jamaïque, récemment conquise sur les Espagnols. Peu de temps après, il appareillait de Dieppe, d'abord à destination des Petites Antilles françaises. En juillet, il se trouvait dans le port jamaïquin de Cagway, où il voyait sa licence anglaise par le colonel D'Oyley et l'amiral Goodson. En octobre 1657, étant en Angleterre, il sollicita le renouvellement de sa licence afin de continuer sans interruption à commercer avec la Jamaïque, ce qui lui fut accordé le même mois. En décembre, il était à Dieppe où il recruta des engagés pour Saint-Domingue en prévision pour un autre voyage en Amérique. En mai 1659, à la Jamaïque, il acheta pour 400£ le navire flessinguais *De Nieuw Tuin*, capturé par le capitaine Lloyd, du SS Diamond, ainsi que sa cargaison de cuirs de bœuf et de résine, laquelle il revendit au gouvernement jamaïquin contre du cacao. Fin septembre, il appareillait de Cagway, portant commission du gouverneur D'Oyley pour *Le Nieuw Tuin* qu'il avait rebaptisé *La Bonaventure*.

Jacques Yvon, alias Deslandes : colon et officier français (Lude, Sarthe, 1645 - Léogane, 23 septembre 1698).

Issu d'une famille de robe, il s'établit à Saint-Domingue (vers 1661), où il vint sans doute avec d'Ogeron : il fut l'un des premiers habitants de Léogane où il devint, en 1670, major de milice. Ayant participé à plusieurs expéditions de flibuste, il acquit de nombreuses plantations à Léogane où il monta (1680) la première sucrerie de la colonie. Nommé major pour le roi du quartier de Léogane (1685) et procureur général du Conseil des habitants avant la création du Conseil supérieur, il y devint par la suite lieutenant de roi (1695). En 1691, il repoussa une attaque des Anglais contre le bourg de l'Ester. Au début de 1697, il gouverna la côte Saint-Domingue en l'absence du gouverneur Ducasse, parti à Cartagena. En 1684, il avait épousé Marie Cîret, veuve Pellé, qui lui donna deux enfants qui moururent en bas âge.

Desmaretz : flibustier français.

En février 1685, il prit la tête des 118 hommes de la compagnie du capitaine Michel Andresson, qui se séparèrent de celui-ci et se débarquèrent de *La Mutine* à l'île d'Or pour tenter leur chance en mer du Sud en passant par l'isthme de Panama, ce qu'ils firent en joignant les capitaines Rose et Le Picard et les hommes de ceux-ci. Desmaretz semble avoir trouvé la mort au cours de cette expédition (1685-1688). Certaines informations contenues dans la correspondance de Cussy, le gouverneur de Saint-Domingue, pourrait permettre de l'identifier au capitaine Blot.

George Dew : flibustier anglais.

En 1686, il succéda à Townley comme chef de l'une des bandes de flibustiers anglais de la mer du Sud. En avril 1687, il commanda, avec les capitaines Cachemarrée et Le Picard, les aventuriers de la mer du Sud qui pillèrent Guayaquil. Étant retourné aux Antilles par les Honduras, il servit, lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, comme capitaine corsaire aux Bermudes, croisant de conserve avec le capitaine Thomas Tew en 1692. Trois ans plus tard, il vivait toujours aux Bermudes.

Diego : flibustier mulâtre d'origine espagnole (La Havane, 16?? – Cuba, 1673) mieux connu sous le nom de Diego el Mulato.

À la fin des années 1620, un mulâtre cubain nommé Diego de Los Reyes se joignit aux corsaires néerlandais qui écumaient alors la mer des Antilles, probablement au capitaine Hendrik Jacobszoon Lucifer avec lequel il est parfois confondu et à la mort duquel (1627) il hérita, selon certains, du commandement de son navire. Jusqu'au traité de Westphalie (1648), il fit la guerre aux Espagnols en Amérique sous commission des Provinces-Unies. Il pourrait être ce mulâtre Diego qui, en 1653, commandait un brigantin sous commission du chevalier de Fontenay, le gouverneur de l'île de la Tortue. S'il s'agit du même, ce Diego aurait eu alors près de soixante ans : Exquemelin parle de la pointe à Diègue (Costa Rica), ainsi nommée en l'honneur d'un aventurier espagnol. En 1670, ce Diego ou un troisième mulâtre du même prénom commandait la frégate *Le Saint-Jean*, avec un équi-

page français, relevant de la colonie française de la Tortue et de Saint-Domingue, avec laquelle il joignit la flotte de l'amiral Henry Morgan à l'île à Vache à la fin de l'année et participa sous les ordres de celui-ci à la prise de Panama au début de l'année suivante. En décembre 1671, il compta parmi les capitaines qui refusèrent le pardon général accordé aux flibustiers par le nouveau gouverneur de la Jamaïque. Montant un vaisseau de 15 canons, il défit successivement, dans le canal des Bahamas, trois bâtiments espagnols lancés à sa poursuite et dont il massacra sans exception tous les membres de l'équipage qui étaient originaires d'Espagne (juin 1673). Il fut ensuite capturé puis exécuté par les Espagnols. Le *Mercur* américain raconte (1678) l'aventure de l'Espagnol Diego de Rivera qui fut sauvé d'un naufrage par un corsaire jamaïcain et qui, s'étant fait flibustier, passa à la Tortue avec les Français où il devint capitaine flibustier. Il s'agit certainement du Diego des années 1660 et 1670, dont l'histoire aura été romancée.

Marie-Anne Dieuleveult : aventurière française (Normandie, 1654 – Saint-Domingue, 1710).

Venue à Saint-Domingue sur l'un des navires d'engagées du gouverneur Ogeron, elle y épousa Pierre Lelong. Deux fois veuve, elle provoqua en duel Laurens De Graff, qui l'avait apparemment insultée. Laurens jugea l'amazone digne de lui et en fit sa femme (23 mars 1693), après avoir obtenu l'annulation de son premier mariage. En 1695, lors de l'invasion anglo-espagnole, elle fut capturée par les Espagnols. Emprisonnée à Santo Domingo, elle se révéla une captive difficile et ne fut libérée qu'en 1698. De Graff l'amena même en mer avec lui : une part du butin lui aurait même été réservée par l'équipage qui la considérait comme une sorte de mascotte. Elle lui avait donné trois enfants : un garçon qui mourut en bas âge et deux filles dont l'aînée, Marie-Catherine, épousa M. de Songé, et la cadette qui mena une vie dissolue au Cap. Marie-Anne et ses deux filles entrèrent en possession de la succession De Graff le 9 décembre 1705.

Richard Dobson : marin anglais (mort vers 1672).

À la fin de 1663, il se trouvait aux côtes de Cuba en compagnie du capitaine John Morris, à l'équipage duquel il appartenait peut-être. Conjointement avec Morris, il fit ensuite (février 1664) une déposition concernant l'assassinat par les Cubains du capitaine Riou, devant le gouverneur adjoint de la Jamaïque. Quelques années plus tard, en 1668, il commandait un corsaire et fut ainsi l'un des capitaines de Henry Morgan lors de l'expédition de Maracaïbo (1669). Environ deux ans plus tard, il participa à l'entreprise de Panama, toujours les ordres de Morgan.

Edward D'Oyley : officier anglais (1617-1675).

Il était le lieutenant-colonel du régiment personnel du général Venables lors du *Western Design* (1654-1655). À la Barbade, il fut nommé par son chef colonel du régiment de volontaires levés par le colonel Lewis Morris, un planteur de cette île, pour se joindre à l'expédition. À la mort du major-général Fortescue, il fut choisi comme commandant en chef par intérim des troupes du Commonwealth à la Jamaïque. Il assura de même l'intérim du gouvernement de l'île aux décès des commissaires civils Sedgewick et Brayne. Il empêcha notamment (1657-1658) les Espagnols de reprendre la Jamaïque où il attira les premiers flibustiers. Confirmé comme gouverneur général de la Jamaïque à la Restauration, il reçut l'ordre du roi Charles II de proclamer la fin des hostilités avec l'Espagne en Amérique. Il retourna en Angleterre en 1662.

Jean Drageon-Dupuy : colon français (mort au Petit-Goâve, 10 août 1687).

Capitaine de milice au Petit-Goâve, il devint le premier procureur général du Conseil Souverain du Petit-Goâve (1685). Son épouse, qui était enceinte, et lui comptèrent parmi la poignée d'habitants du fort du Petit-Goâve qui furent massacrées par une bande de 85 Espagnols, montant un brigantin et une pirogue : ces assassins furent contraints de se retirer dans le fort et les Français en tuèrent ou en pendirent ensuite une soixantaine.

Jean-Baptiste Ducasse : marin français (Saubusse, près de Dax, 2 août 1646 – en France, 25 juin 1715).

En juillet 1676, commandant le navire marchand *le Lys couronné*, il mouillait à la rade du Petit-Goâve lors de l'attaque de l'escadre de l'amiral Binckes. À la différence des autres capitaines qui se trouvait là aussi, il saborda son navire et gagna la côte à la nage. Pour le compte de la Compagnie du Sénégal dont il était l'un des directeurs, il fit plusieurs voyages en Afrique (1677-80), se signalant notamment par la prise du fort d'Arguin sur les Hollandais. Promu capitaine de frégate (1689), il commanda ensuite une escadre royale aux Antilles et fit la guerre aux Anglais. En arrivant à Léogane, en août 1691, il apprit sa nomination au poste de gouverneur de Saint-Domingue. En cette qualité, il encouragea les descentes des flibustiers contre la Jamaïque, avant de prendre lui-même la tête d'une expédition contre cette colonie anglaise (1694). En 1697, il seconda le baron de Pointis lors de l'expédition de Cartagena comme commandant des flibustiers et habitants de Saint-Domingue. Au retour de la prise de cette ville, il faillit être capturé par les Anglais qui firent descente au Petit-Goâve. Cette même année, il fut nommé chevalier de Saint-Louis. Une fois la guerre terminée, il fonda avec onze associés la Compagnie de Saint-Domingue pour coloniser le sud-ouest de l'île Hispaniola. Étant repassé en France, Ducasse fut promu chef d'escadre des armées navales (1701) et, pendant la guerre de succession d'Espagne, il commanda des divisions navales aux Antilles, avec mission d'escorter les flottes espagnoles, pour les protéger des Anglais. Il remplit si bien sa mission qu'il fut élevé au grade de lieutenant général des armées navales (1707) par le roi de France et fait chevalier de la Toison d'Or par celui d'Espagne. À Madrid le 27 août 1701, il avait signé le traité qui donnait l'*Asiento* à une nouvelle Compagnie du Sénégal.

Duchesne : flibustier français.

Au début de 1681, il appareilla de la côte de Saint-Domingue, portant commission du gouverneur Pouancey pour une petite frégate de deux canons dont il était le capitaine, avec 40 hommes d'équipage. En mai de la même année, il croisait à la côte de La Havane et il pourrait avoir compté parmi les cinq capitaines anglais et français qui s'installèrent parmi les cayes de la Floride pour troubler la navigation espagnole à la fin de cette même année. Ainsi, dans les premiers mois de 1682, il aurait pu être l'un des flibustiers qui pillèrent San Marcos et La Chua, à la côte orientale de la Floride. Vers mars 1683, il pilla San Luis de Tampico, en compagnie d'autres capitaines. De retour au Petit-Goâve (Saint-Domingue), il donna en octobre 1684 à M. de Beaujeu, de l'expédition La Salle, une carte marine espagnole du golfe du Mexique. En février 1685, il sortit du Petit-Goâve au sein de la flotte de Grammont sous les ordres duquel il participa ensuite à la prise de Campeche. À la suite de cette expédition, il se sépara de lui et, en compagnie des capitaines Lagarde et Bannister, gagna la côte nord de la Jamaïque. Là, en novembre, à Porto Lucia, il entreprit de caréner son bâtiment, mais celui-ci fut saisi par les hommes du HMS Ruby. Duchesne parvint cependant à se réfugier à terre avec plusieurs des siens, puis il s'embarqua avec Bannister, sur la *Golden Fleece*. Il quitta apparemment ce dernier à Samana après une querelle (vers juillet 1686), qui se termina par l'incendie du navire de l'Anglais par ses passagers français. En 1689, Duchesne, qualifié de pilote de San Augustin (Floride), se trouvait à La Rochelle.

Jean Douglas : flibustier français originaire du Havre.

En septembre 1662, il acheta à Lisbonne une commission du roi du Portugal pour prendre sur les Espagnols, les Barbaresques et les pirates. Avec son navire *Le Saint-Jean*, de quatre canons, il croisa d'abord vers les Canaries. En mars 1663, il en appareilla pour les Antilles. Au large de la Martinique, il livra combat à un navire de guerre plus puissant que lui, dont il parvint à s'échapper. Grièvement blessé, il rallia Montserrat où il coula son navire et demeura environ un an. Il passa ensuite à la Jamaïque où il fit reconnaître sa commission portugaise par le gouverneur Lyttleton, lequel l'autorisa à armer un bâtiment. Avec le concours financier du marchand français Jacques Martin, il acheta et arma, à Port-Royal, la barque *Le Saint-Jean*, armée de deux canons, avec environ 25 hommes d'équipage. Au début d'avril 1664, il appareilla de Port Royal puis il se rendit à Bluefield's Bay (toujours à la Jamaïque) à dessein d'y capturer le *Blue Dove*, un navire

marchand anglais croisant avec passeport néerlandais mais armé par Sir William Davidson et quelques marchands juifs résidant à Amsterdam. Début juin, Douglas y capturait le *Blue Dove*, avec lequel il se rendit à Point Negril où il coula sa barque. Montant dès lors sa prise, il mena celui-ci à Portsmouth (Massachusetts), où il obtint (juillet) la permission de se ravitailler et de vendre les marchandises se trouvant à bord de sa prise. Quelques jours plus, Douglas et ses hommes étaient arrêtés par les autorités coloniales et menés prisonniers à Boston. Leur procès pour piraterie traîna en longueur, et en janvier 1665, Douglas et ses hommes s'étaient enfuis. Le pirate regagna ensuite la Jamaïque, car en 1668, il comptait au nombre des capitaines servant sous les ordres de Henry Morgan lors de la prise de Puerto Belo, à l'occasion de laquelle il commanda probablement la bande de Français demeurés avec le chef anglais après la descente sur Santa María de Puerto Principe, à Cuba. Une lettre qu'il écrivit à un correspondant du Havre et dans laquelle il racontait la descente sur Puerto Belo fut interceptée par les Espagnols qui s'en servirent comme preuve des pirateries des Jamaïcains contre leurs colonies américaines.

Dumangle : flibustier français.

En 1670, il commandait la barque *Le Diable Volant* dans la flotte de l'amiral jamaïcain Morgan, sous les ordres duquel il participa à l'expédition de Panama. À la suite de cette entreprise, il pillait (fin 1671), deux bourgs à la côte nord de Cuba, en compagnie de Francis Weatherborn. Dumangle, son associé et plusieurs de leurs gens furent ensuite capturés par le colonel Beeston, commandant le HMS Assistance, conduits à Port-Royal puis condamnés à être exécutés pour leurs pirateries (fin mars 1672). Cependant les autorités jamaïcaines proposèrent au gouverneur de La Havane de se charger de la sentence, ce qu'il refusa ; les Anglais libérèrent alors Dumangle, ses hommes et ceux de son associé anglais par crainte, comme les Espagnols, de représailles de ses camarades de l'île de la Tortue.

Jean Jacques Dumas : officier français (mort à Saint-Domingue, 23 mai 1695).

D'abord capitaine à la Martinique, il passa à Saint-Domingue où il devint lieutenant de roi (1685). En avril 1688, en l'absence du gouverneur Cussy, il accueillit au Petit-Goâve une quarantaine de flibustiers (dont Ravenau de Lussan) revenus du périple de la mer du Sud. En septembre de la même année, il donna une commission au capitaine Jacob Evertsen, apparemment à l'insu de Cussy, action pour laquelle Dumas fut blâmée par le marquis de Seigneley. À la mort de Cussy et de Franquesney en 1691, il assura l'intérim du gouvernement de la colonie. En 1692, le nouveau gouverneur Ducasse le mit en poste à Léogane.

Dumarc : flibustier français.

Capitaine prisonnier des Espagnols, il parvint à leur échapper. Il revint à Saint-Domingue vers la fin juin 1687, où il porta la nouvelle que le capitaine Brigaut et sa compagnie, montant une galiote espagnole prise à Campeche par Grammont (1685) avaient été massacrés par les Espagnols de San Augustin en Floride.

Dumesnil : flibustier français.

Commandant la pinque *La Trompeuse*, armée de 14 canons, avec un équipage de 100 hommes, il appareilla du Petit-Goâve au début de juillet 1684 au sein d'une petite flotte commandée par Grammont qui alla croiser devant La Havane. Vers le mois de septembre, son bâtiment tenant très mal la mer, il fut obligé d'aller l'échouer sur les hauts-fonds de Santa Lucia, à la côte de Cuba. Grammont avait promis à Dumesnil et ses hommes d'aller les y chercher, mais ce furent deux autres capitaines de leur flotte, Bréha et Tocard, qui y allèrent et qui prirent à leur bord les naufragés. Dumesnil entra à Saint-Domingue en décembre avec l'un ou l'autre de ses sauveteurs. Cussy, le gouverneur de Saint-Domingue, lui donnait, comme dans les cas de Grammont et Bernanos, le titre de « sieur », ce qui laisse supposer qu'il était gentilhomme. En 1692, un Dumesny commandait une compagnie de soldat au Cap Français. Mais il pourrait s'agir d'un autre Dumesnil, qui fut capitaine de milice dans les Petites Antilles françaises dans les années 1670 et 1680.

Moulin : flibustier français, appelé aussi Dumoulin ou Desmoulin

En juillet 1665, ce capitaine prit la tête des quelque 400 aventuriers de la l'île de la Tortue, qui se rebellèrent contre le gouverneur Ogeron qui voulait obliger les flibustiers à comparaître devant lui pour l'adjudication de leurs prises, mais qui furent vite ramenés à la raison. En 1669, Dumoulin reçut, du même Ogeron, une commission pour faire la guerre aux Espagnols. En 1673, il commandait une petite frégate appartenant à Ogeron. À l'été de cette année-là, il captura deux petites frégates de Cuba, sorties en mer à dessein de le prendre et de le conduire à La Havane pour être pendu, lesquelles il conduisit comme prise à la côte de Saint-Domingue. Au retour de cette course, il compta au nombre des capitaines qu'Ogeron recruta, en octobre de la même année, pour son entreprise de représailles contre Porto Rico. L'année suivante, il prit deux autres frégates cubaines qu'il mena aussi à Saint-Domingue. En 1678, il compta au nombre des capitaines flibustiers que le gouverneur Pouancey réunit pour se joindre à la flotte du comte d'Estrées aux Petites Antilles. À la suite du naufrage d'une partie de cette flotte à l'île d'Avés, il suivit Grammont au lac de Maracaïbo. Après le pillage des établissements espagnols de cet endroit, il rentra au Petit-Goâve au sein de la flotte de Grammont dans les derniers jours de l'année.

Patrick Dunbar : marin probablement écossais.

En 1669 ou 1670, il commandait, à la Jamaïque, un petit bâtiment de traite ou de pêche de 25 tonneaux nommé *The Adventure*. Il en monta ensuite un autre appelé *The Prosperous*, avec lequel il joignit la flotte de l'amiral Henry Morgan à l'île à Vache à la fin de 1670 et participa sous les ordres de celui-ci à la prise de Panama.

Jean Dupont : marin français (mort au Petit-Goâve, 16 juillet 1676).

Capitaine marchand venu commercer à Saint-Domingue, il mouillait à la rade du Petit-Goâve, lors de l'attaque de la flotte de l'amiral hollandais Binckes. Il y périt brûlé avec une vingtaine de ses hommes sur son navire *Le Dauphin*, armé au Havre.

Antoine Dupuis : flibustier français originaire de Nantes.

En 1662, il commandait la pinque *La Tortue*, appartenant au gouverneur de l'île de la Tortue, le sieur du Rausset, et fit descente à Puerto Principe de Cuba où il captura quelques Espagnols. Il est sûrement ce capitaine français qui, au début de l'année suivante prit une commission du gouverneur de la Jamaïque pour prendre sur les Espagnols et dont le bâtiment était armé de neuf canons, avec 80 hommes d'équipage. En juin 1663, Dupuis se trouvait à l'île de la Tortue où il fut interrogé par des Anglais venus s'informer de la disparition (1653) du prince Maurice de Bavière dans la mer des Antilles. En février 1666, il montait un bateau dans la flotte de L'Olonnais, recevant ensuite de ce dernier le commandement d'une prise espagnole rebaptisée *La Poudrière*, dont les flibustiers s'étaient rendus maîtres en arrivant à Samana avant de se rendre au lac de Maracaïbo dont ils pillèrent les établissements espagnols. Rien n'indique cependant s'il accompagna l'Olonnais dans sa dernière entreprise (1667).

John Eaton : flibustier anglais.

En mai 1682, un capitaine du même nom commandait un navire marchand de Virginie. Plus sûrement, le futur flibustier Eaton apparaît au début de l'année suivante au moment où il appareille de Londres comme capitaine du navire *The Nicholas*. À l'été 1683, il semble avoir fait escale dans la colonie danoise de Saint-Thomas (dans les îles Vierges), où le gouverneur Adolf Esmitt l'aurait ravitaillé en prévision d'un voyage aux côtes d'Afrique. Il voyagea ensuite de conserve avec le capitaine Bond (un autre pirate qui avait fréquenté Saint-Thomas), après le passage de celui-ci au Cap-Vert. Ils se séparèrent ensuite : Morton, le pilote de Bond et ancien compagnon du capitaine Sharpe, passa à bord du navire d'Eaton et reçut ensuite le commandement d'une barque que leur compagnie enleva aux Portugais. À la fin de janvier 1684, Eaton et Morton rencontrèrent le capitaine Swan, commandant *Le Cygnet*, à l'embouchure du détroit de Magellan. Morton ayant été perdu dans une tempête, Eaton se sépara de Swan au large de Valdivia (Chili).

Près de l'île Juan-Fernández, à la fin mars, il joignit le Batchelor's Delight alors commandé par Edward Davis et avec lequel il s'associa pendant quelques mois. En effet, en septembre, les deux pirates se séparèrent une première fois dans le golfe d'Amapalla. Par la suite, Eaton alla se ravitailler aux îles Cocos puis rejoignit brièvement Davis à celle de la Plata, pour le quitter définitivement en octobre 1684. Après avoir fait son eau à l'île Gorgona, il traversa le Pacifique à destination des Indes orientales, qu'il atteignit au printemps 1685. À l'île de Batavia, deux de ses hommes (dont son nouveau pilote Cowley naguère compagnon de Davis) l'abandonnèrent. Après avoir piraté dans l'océan Indien, Eaton semble être retourné en Angleterre en 1686 et, lors d'un passage dans le golfe de Guinée, il aurait pris à son bord quelques uns des hommes du défunt capitaine Markham, qui y était venu pirater depuis la mer des Antilles.

John Edmuns : flibustier anglais.

En août 1675, ce capitaine, faisant la course contre les Espagnols et les Néerlandais sous commission du gouverneur de la Tortue, mouillait à Point Negril (pointe occidentale de la Jamaïque). Étant informé de sa présence, le gouverneur adjoint de la colonie, Sir Henry Morgan, lui envoya une lettre par un certain William Crane, assurant le flibustier qu'il serait le bienvenu dans n'importe quel port de la Jamaïque.

John England : marin anglais.

En décembre 1685, commandant le brigantin *The Frances*, il vint mouiller aux Bermudes en même temps que le flibustier Sharpe qu'il avait rencontré en mer. Il aida alors Sharpe à protéger le gouverneur Cony contre les habitants révoltés.

Robert Enscome : marin anglais.

Au printemps 1664, à la Barbade, il commandait le ketch *The Swallow*, armé de 10 canons. Il reçut alors l'ordre de Sir Thomas Modyford (qui venait d'être nommé gouverneur de la Jamaïque) d'accompagner le HMS Westergate à Santo Domingo pour y porter des propositions de paix aux Espagnols. Cette mission accomplie, il conduisit à Port-Royal ses passagers : un contingent de colons de la Barbade qui allaient s'établir à la Jamaïque. Ensuite, il en appareilla pour retourner à la Barbade en compagnie du Westergate et du Griffin (commandé par l'ancien flibustier jamaïcain Swart). Mais le 28 août, il fut séparé de ces deux navires par une violente tempête qui le poussa dans la baie de Campêche. De là, il revint, fin décembre, à la Jamaïque où le 10 février 1665, il reçut l'ordre de Modyford d'aller au cap Tiburon (Saint-Domingue), avec 60 hommes d'équipage, pour arrêter le flibustier français Moreau. Ayant rencontré et tué ce pirate et quelques uns de ses hommes, il ramena à Port-Royal, le 10 mars, sa prise et le reste de la compagnie de Moreau. Au début de mai, il fut renvoyé avec le Swallow en Angleterre par Modyford.

Adolf Esmit : aventurier danois originaire du Holstein.

Il servit apparemment en mer comme capitaine avec les Anglais de la Jamaïque dans les années 1670 à l'exemple de son frère Nicolas. En 1678, les deux sont recensés parmi les habitants de l'île Saint-Thomas. Sous l'administration de son frère Nicolas qui devint gouverneur de cette île, Adolf prit la tête des planteurs les plus indisciplinés et, à l'automne 1682, il finit par le supplanter comme gouverneur de la colonie. Dès octobre, il commença sa querelle avec le gouverneur général des Leeward Islands, William Stapleton, lequel demanda aux Danois la restitution d'un sloop saisi par Nicolas ainsi que celle de quelques fugitifs anglais. À ces demandes, Adolf répondit évasivement, puis en 1683 il fit pis encore : il accueillit à Saint-Thomas plusieurs flibustiers hors-la-loi, notamment Hamelin, commandant *La Trompeuse*, ainsi que les capitaines anglais John Cook, John Eaton et George Bond. Vers le même temps, il envoya à Copenhague sa nouvelle épouse d'origine anglaise prénommée Charity pour défendre son administration de l'île devant les directeurs de la Compagnie danoise des Indes occidentales. Au Danemark, Charity finit par obtenir (juillet 1683) une commission en bonne et due forme de la Compagnie pour son époux. Entre-temps, celui-ci voyait arriver à Saint-Thomas le HMS Francis, envoyé par Stapleton, lequel y brûla *La Trompeuse*. Néanmoins, Esmit fournit au

capitaine de ce navire, le protestant français Hamelin le moyen de s'enfuir pour une nouvelle croisière aux côtes du Brésil : au retour du pirate, au début de l'année suivante, il le reçut aussi bien que la première fois. Depuis novembre 1683, sa femme était revenue à Saint-Thomas avec la commission de la Compagnie, mais dès mai 1684 le roi du Danemark avait décidé du renvoi d'Esmi à la suite des pressions diplomatiques des Anglais. Et, en octobre suivant, il dut remettre le gouvernement de l'île aux mains de Gabriel Milan, son successeur venu du Danemark. Esmi ayant été emprisonné par Milan peu de temps après, sa femme retourna à Copenhague pour faire jouer ses relations en faveur du prisonnier ; de retour dans la colonie en décembre, elle n'en fut pas moins, elle aussi, jetée en prison. En juin 1686, le couple fut expédié au Danemark où Adolf demeura incarcéré jusqu'en mars 1687. Faute de meilleur candidat, celui-ci fut nommé une seconde fois (septembre 1687) gouverneur de Saint-Thomas pour la Compagnie. Il y revint en mars 1688, mais au bout de trois mois, ayant démontré son incapacité à administrer la colonie, il fut renvoyé à Copenhague. En 1690, après que toutes les poursuites contre lui eurent dû être abandonnées, il semble avoir émigré dans le duché de Courlande.

Nicolas Esmi : marin danois originaire du Holstein.

Dans la seconde moitié de 1674, commandant à la Jamaïque un petit bâtiment de commerce, il reçut du gouverneur Lynch une commission pour prendre un forban anglais nommé Jones, lequel se réfugia à Saint-Domingue. Esmi faisait alors le négoce entre la Jamaïque et la colonie néerlandaise de l'île de Curaçao. En avril 1676, montant alors le *Flying Horse*, il rencontra à la côte de Carthagène le capitaine Springer, un flibustier jamaïcain croisant sous commission du gouverneur de Saint-Domingue. Ils se retrouvèrent le mois suivant parmi les cayes au sud de Port-Royal (Jamaïque). Prenant à son bord Charles Barré, agissant comme procureur pour le gouverneur adjoint Morgan et son beau-frère Byndloss, Esmi suivit Springer à Saint-Domingue. Là, en juillet 1676, il prévint le sieur de Cussy, alors commandant de l'île de la Tortue, de la présence d'une partie de la flotte néerlandaise de l'amiral Binckes aux côtes de Saint-Domingue. Croisant sous pavillon anglais, Esmi évita alors d'être pris par les Néerlandais. De Saint-Domingue, ayant Springer à son bord, il alla négocier des marchandises à Curaçao puis revint à la Jamaïque le mois suivant. En 1678, il s'établit dans la colonie danoise de Saint-Thomas (l'une des îles Vierges), où il est recensé parmi les habitants en compagnie de son frère Adolf. En septembre 1679, à Copenhague, il obtint de la Compagnie danoise des Indes occidentales le gouvernement de l'île, dont il prit possession en juillet 1680 après une escale à Curaçao. Environ dix-huit mois plus tard (février 1682), il accueillit à Saint-Thomas sept flibustiers qui y menèrent la *Holy Trinity*, laquelle était arrivée quelques semaines plus tôt dans la mer des Antilles, sous les ordres du capitaine Sharpe, en provenance de la mer du Sud. En août 1682, il confisqua le sloop *Prosperous*, commandé par Thomas Watson, ce qui lui attira les protestations et les remontrances du gouverneur général des Leeward Islands, William Stapleton. Mais peu de temps après, il fut destitué de son poste en faveur de son frère cadet Adolf, qui avait pris la tête des planteurs mécontents de son administration. Par la suite, Nicolas fut envoyé à Copenhague où il fut emprisonné en attendant de rendre des comptes à la Compagnie : il perdit la raison lors de sa captivité.

Cornelius Essex: flibustier anglais.

Commandant la barque *The Great Dolphin*, il fut capturé par le HMS Hunter, au large de la Jamaïque en novembre 1679 : il avait apparemment tenté de piller la plantation du major Samuel Jenkes. Conduit à Port-Royal avec sa barque, il y fut reconnu coupable de piraterie avec vingt de ses hommes, mais il fut gracié par le gouverneur Carlisle. En effet, dans les derniers jours de l'année, il mouillait à Port Morant (Jamaïque) au sein d'une petite flotte de flibustiers, qui, sous les ordres de John Coxon, devait aller couper du bois de campêche aux Honduras, laquelle en fait alla piller (février 1680) les faubourgs de Puerto Belo. Après ce raid auquel il participa, Essex suivit Coxon et leurs autres associés à Boca del Toro (Costa Rica) où ils devaient tous caréner leurs bâtiments. Mais sa barque étant incapable de tenir la mer, Essex l'y abandonna et s'embarqua vraisemblablement

avec tous ses hommes à bord du navire de Coxon, qu'il accompagna peut-être ensuite à la mer du Sud (avril à juin 1680).

Jean d'Estrées, comte de Nanteuil-Le-Haudoin, alias le comte d'Estrées : homme de guerre français (Soleures, 1624 – Paris, 1707), créé duc d'Estrées et pair du royaume par le roi Louis XIV en 1686.

Neveu de Gabrielle d'Estrées, maîtresse favorite du roi Henri IV et fils d'un maréchal de France, il servit dans les armées royales et s'éleva au rang de lieutenant général. Passé dans la Marine du roi avec le rang de chef d'escadre (1667), il obtint le commandement de six vaisseaux pour aller patrouiller dans la mer des Antilles. Au cours de ce premier voyage en Amérique, il entra en contact avec les flibustiers, croisant notamment (mai 1669) la flotte de Henry Morgan qui revenait de son expédition de Maracaibo, et prenant ensuite comme pilotes à Saint-Domingue les capitaines Bequel et Vauquelin, deux flibustiers expérimentés. Promu vice-amiral de France *ès mers du Ponant* à son retour, il reçut ordre d'aller à Cadix pour protéger les marchands français (1670) puis il alla donner la chasse aux corsaires barbaresques en Méditerranée (1671). Les deux années suivantes, il commanda en chef la flotte française qui, aux côtés de celle de l'Angleterre, combattit à quelques reprises les Néerlandais dans la Manche. En 1674, il travailla à fortifier Brest en prévision d'une attaque d'une autre flotte des Provinces-Unies. Deux ans plus tard, il proposa au roi d'armer en course pas moins de six vaisseaux pour l'Amérique, mais il se révéla incapable de tenir cette offre. Il n'en obtint pas moins le commandement d'une escadre pour attaquer l'île de Tobago, où, en décembre 1676, il détruisit presque entièrement la flotte ennemie commandée par l'amiral Binckes, non sans lui-même subir de lourdes pertes. Après un bref séjour en France, il retourna aux Antilles, passant d'abord par les côtes d'Afrique où il enleva aux Hollandais le comptoir de Gorée. Ayant finalement repris l'île de Tobago sur Binckes (décembre 1677), il réunit une impressionnante flotte à la Martinique, demandant et obtenant le concours des flibustiers de Saint-Domingue, pour aller attaquer Curaçao, mais, par sa faute, plusieurs de ses navires firent naufrage sur les récifs de l'île d'Avés et il dut abandonner son dessein puis rentrer en France. Après deux autres croisières dans la mer des Antilles (1679 et 1680), il fut fait maréchal de France (1681) et élevé à la dignité de vice-roi d'Amérique (1686). Il fit une dernière campagne contre Alger en 1688. Il était reconnu pour son courage, son obstination et son manque de connaissances maritimes.

Jacob Evertsen : flibustier néerlandais (mort à Saint-Domingue, 1695), connu en anglais et en français sous le nom de Jacob Everson.

En 1680, il commandait la barque longue Boneta, de quatre canons, sous commission du gouverneur de Saint-Domingue pour prendre sur les Espagnols. En juin et juillet de cette année-là, il participa vraisemblablement à l'entreprise contre *La Guayra* sous les ordres de Grammont. En effet, en compagnie d'un autre capitaine servant dans la flotte de celui-ci, l'Anglais William Wright, il croisa ensuite vers l'île de Curaçao où il commit quelques agressions par mer contre les Néerlandais. En février 1681, avec 70 hommes d'équipage, il mouilla à Bull's Bay (Jamaïque), en compagnie de son compatriote Yankey. Le gouverneur adjoint Henry Morgan ayant envoyé contre eux des soldats, Evertsen perdit la Boneta et dut s'embarquer avec Yankey. Il semble être demeuré dans la compagnie de celui-ci jusque dans la seconde partie de 1682, au moment où Yankey lui donna à l'île à Vache, le commandement d'une prise faite à la côte de Carthagène. En compagnie du capitaine Tristan, Evertsen appareilla alors à destination du Petit-Goâve, vraisemblablement pour aller faire adjudger la prise qu'il montait alors. Mais, en route, Evertsen fut séparé de Tristan par le mauvais temps. On ignore s'il rallia le Petit-Goâve comme prévu. Il pourrait toutefois être identifié au capitaine Jacob Hall qui participa à la prise de Vera Cruz (mai 1683) et qui, voyageant de conserve avec Grammont, relâcha en Caroline et en Virginie après cette expédition. En effet, un an plus tard, Jacob Evertsen comptait parmi les flibustiers qui se réunirent aux côtes de Floride sous les ordres de Grammont et de Thomas Handley pour tenter quelque action contre les Espagnols de la Floride. Mais cette flotte s'étant séparée, Evertsen pillait (octobre 1684) une mission espagnole de la province

de Guale, au nord de la Floride. Il se retira ensuite à Charlestown, en Caroline, où - paraît-il - il possédait une habitation. De retour dans la mer des Antilles, montant alors une barque longue de 10 canons avec 100 hommes d'équipage, il prit vers mars 1685 une barque espagnole allant de Puerto Rico à la Vera Cruz, qu'il mena à Saint-Domingue où il joignit la flotte de Grammont, sous les ordres duquel (en juillet suivant) il participa à la prise de Campeche. Après cette expédition, il forma une association avec son vieux camarade Yankey, tous deux croisant ensuite aux Honduras, à Cuba, en Floride et en Caroline d'où, à la fin de 1686, ils furent chassés par un nouveau gouverneur peu favorable aux flibustiers. Un an plus tard (octobre 1687) après diverses courses, ils se présentèrent à Montego Bay (côte nord de la Jamaïque) pour négocier leur soumission au gouverneur Molesworth. Mais ayant refusé les conditions de celui-ci, ils reprirent la mer pour les Honduras où ils s'emparèrent d'un gros vaisseau espagnol dans les premiers mois de 1688. Yankey étant mort, Jacob se retira à Saint-Domingue où le lieutenant de roi Dumas lui donna une commission pour prendre sur les Anglais et les Espagnols (septembre 1689), et il repartit en course avec 80 hommes. L'année suivante, il passa à la Jamaïque et obtint une commission pour prendre sur les Français. En 1695, il participa ainsi à l'attaque franco-anglaise contre les établissements français de la côte nord de Saint-Domingue et périt lors de cette expédition.

Alexandre Olivier Exquemelin : aventurier et chirurgien français originaire de Honfleur (mort au début du XVIII^e siècle).

Arrivé à l'île de la Tortue comme engagé en 1666, il y devint habitant, boucanier et flibustier. Il participa ainsi aux expéditions de Maracaïbo (1669) et de Panama (1670-1671), entreprises commandées en chef par l'amiral jamaïquain Henry Morgan. Après la prise de Panama, il quitta la flibuste et s'embarqua à Cuba sur un navire hollandais (1672) en partance pour l'Europe. En avril 1674, il s'engagea comme chirurgien dans la flotte de l'amiral de Ruyter qui allait combattre les Français aux Antilles. De retour à Amsterdam en novembre 1676, il y devint chirurgien (1679) l'année suivant la publication de son « Histoire des aventuriers flibustiers qui se sont signalés dans les Indes ». Ce livre allait être par la suite réédité en espagnol, allemand, anglais et français dans des versions quelques peu différentes. Quoique critiqué, il devait servir jusqu'à nos jours de références pour la vie et les mœurs des flibustiers.

Louis Gabaret : marin français (île d'Oléron, vers 1634 – l'île Tobago, 3 mars 1677).

Fils de Pierre Gabaret, capitaine marchand d'Oléron, et de Renée Picart, il servit dès 1646 dans l'équipage de son parent Mathurin Gabaret, corsaire et officier de la Marine royale. Sous les ordres de ce dernier, en qualité d'enseigne, il prit part à une campagne au Canada et aux Antilles (1650-1652). Par la suite, il fut lieutenant sur un corsaire jusqu'en 1657, année où il s'embarqua à bord la Française, commandée par Mathurin, dont il était alors le lieutenant. Il fut promu capitaine de vaisseau le 5 septembre 1666. En 1670, il commandait une petite escadre de la Marine royale aux Antilles. Il reçut alors l'ordre du gouverneur général, M. de Baas, d'aller à Saint-Domingue pour aider à mater les habitants révoltés (1670). Arrivé à l'île de Tortue après un long délai (février 1671), il prit le gouverneur Ogeron à son bord : ensemble ils allèrent à Léogane où les habitants persistèrent à ne pas reconnaître la Compagnie, puis au Petit-Goâve qu'ils attaquèrent ; les cases du bourg furent brûlées et les habitants se réfugièrent dans les bois. Par la suite, il commanda *L'Intrépide* au sein de la flotte du comte d'Estrées, qui arriva aux Antilles en 1676 : il participa à la prise de Cayenne (décembre 1676), puis il mourut lors de la coûteuse victoire de Tobago. Il avait épousé, en 1667, Louise Auboyneau.

Mathurin Gabaret : marin français (île de Ré, vers 1600 – Barègues, Pyrénées, 22 septembre 1671).

Il commença son apprentissage en mer dès l'âge de douze ans sur les navires de son père. Dans les années 1620, il sert comme officier sur divers vaisseaux, et très souvent sous les ordres du capitaine Isaac de Razilly. Maître de navire en 1631, il épousa l'année suivante Marie Regnier, fille d'un officier de la Marine royale, dont il aura un premier fils, Jean.

En 1636, il est promu capitaine de vaisseau, commandant dès lors plusieurs navires corsaires souvent en association avec son parent François Gabaret. En 1640, entre deux courses, il se maria avec Marie Baron, dont il aura deux autres garçons, Nicolas et Mathurin. À la fin de décembre 1650, montant *Le Phénix*, de 300 tonneaux et 30 canons, il appareilla de La Rochelle pour une expédition de pillage dans la mer des Antilles et le golfe du Mexique contre les Espagnols. De cette expédition au cours de laquelle il aura visité les ports de Terre Ferme et des Honduras notamment faisant ici et là quelques prises sur les Espagnols, il rentra à La Rochelle en octobre 1652 après un détour par l'Acadie. En 1655, il semble avoir entrepris une autre expédition aux Antilles contre les Espagnols en association avec le marquis de La Roche, continuant cependant de harceler ces derniers de l'autre côté de l'Atlantique. La paix conclue avec l'Espagne, il devint chef d'escadre (1662) dans la Marine royale. Anobli en 1665, il fut promu l'année suivante au rang de lieutenant-général des Armées navales.

Nicolas Gairin : colon français.

En 1670, il fut élu syndic par les habitants du quartier des Nippes, à la côte ouest de Saint-Domingue, lesquels s'étaient révoltés contre la Compagnie des Indes occidentales ; le sous-syndic étant un certain Jean Le Messager.

Galichon : colon français.

Ancien et riche habitant du Cap Français, il hérita des biens et des terres de M. de Pouancey, dont il avait été le matelot (c'est-à-dire l'associé). Le 6 mai 1685, les Espagnols enlevèrent des esclaves à son corral des Vases. En août de la même année, il fut nommé conseiller au Conseil supérieur de Saint-Domingue.

Jean Garnier d'Aiglençay : colon français.

Habitant à Limonade, il vendit (avec sa femme) une indigoterie à M. de Franquesnay, lieutenant du roi à Saint-Domingue, en octobre 1688. Deux ans plus tard, il participa au raid contre Santiago de los Caballeros (juillet 1690) avec le grade de lieutenant de la milice de Limonade. En janvier 1691, il combattit les Espagnols à la bataille de la plaine de Limonade lors de laquelle il fut blessé. Après avoir commandé la compagnie des habitants de ce quartier lors de l'expédition contre Carthagène (1697), il fut fait capitaine de la première compagnie de cavalerie-milice de Limonade (novembre 1700), titre qui lui valut de siéger en qualité de doyen au Conseil supérieur du Cap dès sa création (1701). Il se retira en 1721.

Gélin : colon français (mort à Santiago de los Caballeros, juillet 1690).

Capitaine commandant la milice de Limonade, il fut tué par les Espagnols lors de l'expédition contre Santiago de los Caballeros. Il pourrait appartenir à la famille Gélin qui fabriquait des fusils de boucaniers à Nantes pour les exporter en Amérique dans les années 1660.

Géry : capucin français.

Il devint curé au Petit-Goâve au début des années 1680. En 1684, il offrit l'hospitalité à M. de La Salle, alors malade et de passage à Saint-Domingue en route pour l'embouchure du Mississippi. En 1689, il détermina les flibustiers qui fréquentaient le Petit-Goâve d'y bâtir une église, laquelle reçut le nom d'« église des flibustiers ». En juin 1694, il accompagna le gouverneur Ducasse lors du raid contre la Jamaïque.

Giraut : colon français.

Serviteur de Bertrand Ogeron, il accompagna ce dernier à Saint-Domingue où son maître lui confia la gestion (1664) de sa première habitation au Port-Margot.

Germain Gobin : colon français (mort au Cap Français, vers 1680).

De confession calviniste, il partit de l'île de la Tortue avec Pierre Lelong en 1670 pour cultiver une terre au Cap Français : il fut le premier propriétaire du terrain sur lequel fut construite la ville du Cap. Ce fut dans sa maison que le chevalier de Saint-Laurent et l'intendant Bégon tinrent leurs assises lors de leur inspection de 1684.

Pierre Godefroy : flibustier français.

Il appartenait probablement à cette famille d'armateurs protestants de La Rochelle portant le même nom. Dans son histoire manuscrite de l'île de Saint-Domingue, le père Le Pers le mentionne parmi les capitaines qui participèrent à la prise de la Vera Cruz en 1683, ce qui est inexact. Quoique cela soit impossible, il est probable qu'il s'y trouvait en tant qu'officier ou simple flibustier. Mentionné comme flibustier à Saint-Domingue dès 1688, il devint l'un des plus fameux capitaines corsaires de cette colonie lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697). Il fut cependant capturé par les Anglais en 1693. Ayant retrouvé sa liberté, il participa à la prise et au pillage de Cartagena en 1697, commandant alors un bâtiment nommé *La Serpente*.

Christopher Goffe : flibustier anglais.

Il compta probablement au nombre des cinq capitaines qui en avril 1684 formèrent la flotte de Thomas Handley, qui appareilla de l'île New Providence avec commission du gouverneur Lilburne pour garder les côtes des Bahamas contre les Espagnols. Il fut ensuite proclamé pirate en Nouvelle-Angleterre, d'où il était apparemment originaire. Il est possible qu'il suivit Handley puisque, lorsque celui-ci fit escale aux Bermudes en mai 1685, Goffe se trouvait en sa compagnie. En août 1687, il se trouvait à bord du navire d'un capitaine nommé Woollerly lorsque celui-ci fit escale aux Bahamas. Cette même année, il se retira en Nouvelle-Angleterre où il fit sa soumission aux autorités coloniales et obtint son pardon. En 1690, il reçut le commandement de l'un des quatre corsaires new-yorkais armés par Jacob Leisler pour une expédition contre les Français au Canada.

William Goodlad : flibustier anglais.

Commandant la frégate *The Blessing*, il prit à Port-Royal, en septembre 1662, une commission du gouverneur de la Jamaïque pour prendre sur les Espagnols. À la fin de 1663, il comptait toujours au nombre des flibustiers fréquentant ce port, montant alors une pinque armée de six canons, avec 60 hommes d'équipage.

William Goodson : marin anglais, probablement originaire de Yarmouth (mort après 1680).

Vers 1634, selon ses dires, il aurait vécu quelque temps à Cartagena, en Amérique, mais pas assez longtemps pour y apprendre l'espagnol. En 1650, il commandait le navire marchand londonien *The Hopeful Luke*, dont il était en partie propriétaire et qui, cette même année, fut loué par l'État. En octobre 1651, il demanda une licence pour transporter des marchandises à la Barbade. Début 1653, il obtint son premier commandement dans la marine anglaise, étant nommé capitaine du S.S. Entrance, avec lequel il participa à la bataille navale de Portland. En mars, il monta le S.S. Rainbow comme contre-amiral de l'escadre bleue. L'année suivante, il était vice-amiral de la même escadre sous les ordres de William Penn, et il recevait en même temps le lucratif contrat d'approvisionner les marins en vêtements. Fin 1654, il recevait le commandement du S.S. Paragon, toujours sous les ordres de Penn, qu'il accompagna toujours comme vice-amiral dans les Antilles. Lors du retour de son supérieur en Angleterre en juin 1655, Goodson, montant désormais le S.S. Torrington, lui succéda comme commandant en chef des forces navales du Commonwealth à la Jamaïque, stationnées à Cagway. À la tête d'une douzaine de bâtiment, il tenta, en vain, pendant environ deux ans, de s'emparer de l'un ou l'autre des flottes aux trésors espagnols. Il pilla néanmoins plusieurs cités portuaires mineures telles que Santa Marta lors de sa première croisière (août à novembre 1655) et Río de Hacha lors de sa seconde (avril et mai de l'année suivante). En août 1656, il renvoya en Angleterre *Le Torrington* et s'embarqua successivement sur le S.S. Marston Moor, puis en janvier 1657, sur *Le Mathias*, à bord duquel il arriva en Angleterre en avril suivant, étant alors très malade. Avant la fin de l'année, il n'en commanda pas moins une flotte croisant sans la Manche à bord du S.S. Speaker. En 1658, il participa au siège de Dunkerque, puis il commanda le S.S. Swiftsure comme vice-amiral sous les ordres de Sir George Ayscue dans les eaux suédoises. L'année suivante, dans la même mer, il fut le vice-amiral de la flotte du général Edward Montagu. Fin 1662, il fut suspecté d'être par-

tie dans un complot visant à tuer le roi Charles II, mais l'accusation se révéla sans fondement.

[Pierre?] Gouin : flibustier français.

Il montait l'un des bâtiments de la flotte de Grammont au retour de l'entreprise de Maracaïbo (1678). Il pourrait être identifié à Pierre Gouin, capitaine d'une barque marchande qui fut pris et tué par des corsaires espagnols à la côte sud de Saint-Domingue en 1683.

Sieur de Grammont : flibustier français originaire de Paris (mort au large des Açores, octobre 1686).

Issu d'une famille noble, il obtint le commandement d'un navire corsaire avec lequel il passa à la Martinique (vers 1675). Il fit ensuite une riche prise sur les Néerlandais qu'il mena à Saint-Domingue. En 1676, il est signalé à l'île de Sainte-Croix, et, à la fin de l'année suivante, il commandait une flotte corsaire à Saint-Domingue, ayant comme objectif Santiago de Cuba, mais il échoua dans cette entreprise. Étant parmi les cayes du sud de Cuba avec ses capitaines au début de 1678, il fut rappelé à Saint-Domingue par le gouverneur Pouancey pour prendre part à l'expédition contre Curaçao sous les ordres du comte d'Estrées. Après le naufrage d'une partie de la flotte française à l'île d'Avés, Grammont reçut l'ordre de Pouancey d'en sauver les survivants. Ensuite, avec 700 hommes, il alla piller les établissements espagnols du lac de Maracaïbo. De retour au Petit-Goâve à la fin de l'année, il reprit la mer, à la tête de quelques autres capitaines, encore une fois à destination de Cuba, et en février 1679 il y pillait Puerto Principe. Il croisa ensuite devant La Havane, puis aux côtes d'Amérique centrale et du Vénézuëla. En mars 1680, il mouillait devant la Martinique, envoyant à d'Estrées un mémoire sur ses observations des ports et des places espagnols. En juin suivant, il prenait La Guayra, qu'il dut cependant évacuer à l'arrivée de troupes venant de Caracas, se retirant à l'île d'Avés avec une blessure d'une flèche à la gorge. De retour au Petit-Goâve, il y perdit son vaisseau lors d'un ouragan. Après une longue période d'inactivité, il s'embarqua au Petit-Goâve comme lieutenant du capitaine Van Hoorn, sous les ordres duquel il participa à la prise de Vera Cruz (mai 1683). À la mort de Van Hoorn, il reçut le commandement du vaisseau de celui-ci qu'il alla radouber dans la colonie anglaise de Caroline. De retour à Saint-Domingue à la fin de 1683, il en ressortait en juillet de l'année suivante, avec cinq vaisseaux, pour ramener par ordre du nouveau gouverneur Cussy tous les flibustiers alors en mer. Cette croisière décevante le conduisit à Cuba, en Floride et en Caroline et, à son retour à Noël 1684, il fut beaucoup critiqué pour son inaction. Pourtant Cussy n'en renouvela pas moins sa confiance en Grammont puisqu'il l'autorisa à repartir dès février 1685 pour attaquer la ville de Carthagène. Ce dessein dut toutefois être abandonné puisque trop de flibustiers avaient entrepris un voyage en mer du Sud. Ayant évité que d'autres n'imitassent ces derniers, Grammont, à la tête d'une douzaine de vaisseaux et d'un peu plus de mille hommes, s'empara de la ville de Campêche en juillet 1685. À la suite de cette expédition qui rapporta peu de butin, il se brouilla avec la plupart de ses capitaines, notamment avec De Graff. Grammont se rendit alors aux Honduras où il reçut l'ordre de Cussy de rentrer à Saint-Domingue. Il en appareilla avec son vaisseau et deux autres plus petits à destination de la Floride, à dessein d'attaquer la ville de San Augustin avec l'aide des Anglais de la Caroline. Mais ce projet fut contrecarré par la prise de l'un de ses trois bâtiments par les Espagnols de Floride (mai 1686) et le refus des autorités de la Caroline de traiter avec lui (vers juillet 1686). Alors, sur son vaisseau *Le Hardi*, il traversa l'Atlantique, probablement à dessein d'aller en Guinée ou de passer à la mer du Sud par le détroit de Magellan. Au large des Açores, peu après la prise d'un vaisseau hollandais, il périt lors d'une tempête. Vers le même moment où Grammont disparaissait, Louis XIV le nommait lieutenant de roi à Saint-Domingue.

Thomas Gregge : flibustier anglais.

Le 8 octobre 1659, ce capitaine, commandant un bâtiment nommé *The Aim*, obtenait un congé du colonel D'Oyley, le gouverneur militaire de la Jamaïque, pour sortir du port

Cagway (future Port-Royal), avec commission du même officier pour prendre sur les Espagnols.

Nicolas Amon, alias Grenezé : flibustier anglo-normand natif de l'île de Guernesey, d'où son surnom.

Un capitaine corsaire de ce nom est mentionné à Saint-Domingue dès 1676, mais l'on ignore s'il s'agit bien de Amon, car il pourrait s'agir d'un autre anglo-normand connu par ailleurs sous le nom de Tocard ; pourtant selon un expert moderne de la flibuste, les deux ne seraient qu'un seul et même homme. En 1678, l'on retrouve encore un Grenezé parmi les capitaines de la flotte de Grammont, à la sortie du lac de Maracaïbo, mais encore une fois il est difficile de savoir lequel, d'Amon ou de Tocard il s'agit. Plus sûrement, le capitaine Amon alias Grenezé commandait au début de 1682 un petit bâtiment au large des côtes de la Jamaïque, où il fut informé du départ de *La Trompeuse*, un vaisseau de guerre français détourné par son capitaine, un huguenot, que deux marchands jamaïcains avaient frété pour charger du bois de teinture dans le golfe des Honduras. Grenezé y suivit *La Trompeuse* et, en mai ou juin de la même année, il s'en saisit. Au commandement de *La Trompeuse*, Grenezé et ses quelque 120 hommes pillèrent plusieurs petits bâtiments de commerce anglais, peut-être plus par manque de vivres que, comme s'en plaignit le gouverneur de la Jamaïque, dans le but délibéré de commettre des pirateries. Cela obligea ce gouverneur, Sir Thomas Lynch, à envoyer contre Grenezé les HMS Guernsey et Ruby, ainsi que quelques corsaires. Entre-temps, Grenezé mena *La Trompeuse* à la côte sud de Saint-Domingue où le 25 janvier 1683 mouillant à Jacquin, il fut surpris par le HMS Guernsey. Mais celui-ci n'ayant pu attaquer *La Trompeuse*, Grenezé parvint à gagner l'île à Vache, où il fut bien reçu par le major Beauregard qui y commandait. Là, le mois suivant, Amon se débarqua de sa prise, laquelle reprit bientôt la mer sous les ordres d'un autre capitaine surnommé Hamelin. Par la suite, il semble avoir joint la compagnie de Laurens De Graff. Mais en 1685, il se trouvait apparemment dans celle de Grammont. Toujours est-il que le gouverneur de Saint-Domingue, le sieur de Cussy, envoya aux Honduras un capitaine nommé Grenezé vers Grammont au début de 1686 pour lui porter un ordre pour qu'il vienne désarmer avec toute sa flotte au Petit-Goâve. Par ailleurs, après la prise de Campêche, le capitaine Amon reçut apparemment de Grammont le commandement d'une petite barque, avec laquelle il suivit son chef aux Honduras puis en Floride. Après une escale en Caroline, il abandonna sa barque et, avec son équipage, se rembarqua sur *Le Hardi* (le navire de Grammont) pour traverser l'Atlantique. À la hauteur des Açores, en octobre 1686, il reçut le commandement d'un vaisseau néerlandais pris par leur compagnie. Mais une tempête l'ayant séparé de son chef qu'il ne put retrouver, Amon fit voile à destination des Antilles et mouilla à la Grenade vers la fin novembre 1686 : sa prise hollandaise y fut enlevée par le HMS Mary Rose auquel Amon et ses gens livrèrent bataille avant d'aller se réfugier à l'intérieur des terres. Par la suite, ces flibustiers prirent passage séparément sur quelques petits navires français qui abordèrent l'île. En septembre 1687, le marquis de Seigneley écrivit au gouverneur Cussy concernant les intérêts d'une Mlle de Grenezé à Saint-Domingue, probablement l'épouse ou une parente de ce flibustier.

William Griffin : flibustier irlandais (probablement mort à Saint-Domingue, vers 1675).

Commandant *Le Petit-Nicolas*, ce capitaine prit, à la Tortue, le 18 septembre 1668, une commission du gouverneur d'Ogeron pour prendre sur les Espagnols. Griffin avait déjà deux vaisseaux, avec des équipages composés surtout d'Anglais et d'Irlandais, n'ayant que deux Français à ses bords. En 1675, il faisait la course depuis Saint-Domingue, s'emparant à la côte de Carthagène, vers septembre, d'un navire espagnol chargé de cacao, prise qu'il vint liquider à la Jamaïque en décembre suivant.

François Grognet, alias Cachemarée : flibustier français (mort à Guayaquil, 2 mai 1687).

En 1681, ce capitaine reçut une commission du gouverneur de Saint-Domingue pour prendre sur les Espagnols par droit de représailles, puis il gagna les côtes du Venezuela. Mais, croisant dans les parages de l'île Trinidad, il y fut arrêté en janvier 1682 par le mar-

quis de Maintenon, qui lui confisqua sa commission et lui ordonna de rentrer au Petit-Goâve, son port d'attache à Saint-Domingue. En novembre de l'année suivante, montant *Le Saint-François* de six canons et 70 hommes, il en repartait au sein d'une flotte corsaire commandée par Laurens De Graff et le major Beauregard, qui avait pour objectif Santiago de Cuba. Mais cette flotte s'étant dispersée, il rentra au bout de quelques semaines au Petit-Goâve. Il y joignit quatre autres bâtiments, qui, sous les ordres du sieur Bernanos, en appareillèrent en mars 1684 pour une expédition sur l'Orénoque qui trouva son dénouement par la prise, deux mois plus tard, de Santo Tomé, la principale place espagnole sur cette rivière. Avec ses associés, Cachemarée alla ensuite croiser vers les îles Trinidad et Margarita. Enfin, en compagnie de trois d'entre eux, en novembre, il relâcha à l'île Tortuga (toujours au Venezuela) où vinrent le rejoindre d'autres flibustiers auxquels Grammont avait donné rendez-vous. Mais celui-ci ne s'y étant pas présenté, Cachemarée, accompagné d'un autre capitaine nommé Lescuyer, résolut de passer à la mer du Sud par l'isthme de Panama, quittant Tortuga dans les derniers jours de l'année. Arrivés en janvier 1685 au Panama, son associé et lui, à la tête de quelque 200 hommes, traversèrent l'isthme avec l'aide des Indiens Kunas. Dans le golfe de Panama, il reçut des capitaines Davis et Swan le commandement d'un petit navire espagnol. Après sa rupture avec ces deux chefs Anglais, en juillet, il commanda en chef la plupart des flibustiers français passés à la mer du Sud, ayant un peu plus de 300 hommes sous ses ordres. Pendant environ deux ans, il rôda le long des côtes pacifiques de l'Amérique espagnole, du Mexique jusqu'au Pérou. Il se signala notamment par la prise de Granada (Nicaragua) en 1686 et celle de Guayaquil (Pérou) l'année suivante, où il mourut des suites d'une blessure reçue lors de la prise de cette ville.

Richard Guy : flibustier et planteur anglais (mort à la Jamaïque, 1681).

Le 4 décembre 1659, ce capitaine, commandant un bâtiment nommé *The Hopewell Adventure*, obtenait un congé du colonel D'Oyley, le gouverneur militaire de la Jamaïque, pour sortir du port Cagway (future Port Royal), avec commission du même officier pour prendre sur les Espagnols. En mai 1660, il faisait une prise transportant 14 775 pièces de huit, et, le mois suivant, une autre. Au début de novembre 1662, commandant cette fois la frégate *The America*, il obtint une autre commission à la Jamaïque. Il était probablement alors associé au capitaine William James qui reçut à la même date une semblable commission du gouverneur de cette île ; l'un se portant alors caution pour le navire de l'autre vice-versa ; tous deux ont pu prendre part à la prise de Campeche (janvier 1663) sous les ordres du capitaine Myngs. Guy semble avoir fréquenté l'île la Tortue cette même année. En juillet 1663, en compagnie de quatre autres flibustiers anglais, il participa aux îles Cayman au pillage d'un négrier néerlandais. Cependant, en avril 1664, montant toujours la même frégate, il mena à Port-Royal une prise espagnole qu'il avait faite à la côte est de l'île Hispaniola, laquelle lui adjugée par le gouverneur adjoint Lyttleton. Il acquit ensuite plusieurs terres à la Jamaïque et y devint un important planteur, étant dès 1666 considéré comme l'un des flibustiers, aux côtés des capitaines Harmenson et Brimacain, étant à la tête de belles plantations. En 1670, il en possédait en effet plusieurs dans les paroisses à l'ouest de Port-Royal. Dans les années 1670, Il fut élu plusieurs fois membre de l'Assemblée de la Jamaïque.

Charles Hadsell : marin anglais.

Maître de la pinque *The Prosperous*, armée à Londres, il venait de pêcher la tortue aux îles Caïmans lorsque, le 29 août 1660, il y fut capturé par un corsaire espagnol qui le mena à Santo Domingo où il demeura plus d'un an prisonnier. Transféré ensuite à La Havane, il parvint à s'en échapper en compagnie de cinq autres Anglais. Arrivé à Port-Royal (Jamaïque) dans les premiers jours de février 1664, il en repartait dès le mois de juin comme capitaine du *Lucretia* à destination de la Nouvelle-Angleterre. Quelques jours plus tard, mouillant à Bluefield's Bay, il fut témoin de la capture de sa conserve *The Blue Dove* par le flibustier Douglas. Vers la fin juillet, Hadsell arriva à Boston où il témoigna contre ce pirate qui avait, lui aussi, relâché en Nouvelle-Angleterre. L'année suivante, ayant peut-être Douglas à son bord, il retourna à la Jamaïque et joignit une flotte de flibus-

tiers jamaïcains commandée par Mansfield. Après la reprise de l'île Providence par ce dernier (mai 1666), Hadsell reçut le commandement des fortifications de l'île avec une garnison de 35 hommes. Il abandonna probablement ce poste lors de l'arrivée, peu de temps après, de renforts jamaïcains envoyés par le gouverneur Modyford. Au début de 1669, il commanda l'un des bâtiments corsaires qui joignirent l'amiral Henry Morgan à l'île à Vache. Cependant, avec plusieurs autres capitaines, il fut séparé de son chef quelques semaines plus tard à la côte sud de l'île Hispaniola et manqua le rendez-vous de l'île Saona. Hadsell prit alors le commandement en chef de sept bâtiments et quelque 400 hommes puis il alla tenter une descente contre la ville de Cumana, mais sa troupe fut repoussée par les Espagnols. Par la suite, il semble s'être engagé dans la traite du bois de teinture dans la baie de Campeche. En effet, en août 1675, il appareillait de Port-Royal pour y faire ce négoce, commandant alors un petit vaisseau à bord duquel s'embarqua comme marin William Dampier.

Jacob Hall : flibustier anglais.

En 1675, un marin de ce nom comptait parmi les habitants de Port-Royal (Jamaïque). En 1683, commandant une petite frégate, Hall se rendit dans le golfe des Honduras où il joignit la flotte de flibustiers, qui, sous les ordres de Van Hoorn et De Graff, pillait la Vera Cruz. Après ce raid, il appareilla à destination de la Caroline, voyageant de conserve avec Grammont et le capitaine Daniel. Cependant, Hall ne fit escale que quelques jours en Caroline, le temps pour lui de faire de l'eau et du bois, puis il remonta vers la Virginie. L'année suivante, ayant armé à New York, il retourna dans la mer des Antilles pour aller pêcher sur l'épave de quelque navire espagnol dans les Bahamas.

Pierre Egron : flibustier français (mort à Saint-Thomas, vers 1696), connu sous le pseudonyme de Jean Hamelin.

En 1682, il compta au nombre des flibustiers, qui, dans le golfe des Honduras, sous les ordres du capitaine Grenezé, enlevèrent le vaisseau *La Trompeuse* affrété par des marchands jamaïcains. Lorsque Grenezé se débarqua avec plusieurs de ses hommes à l'île à Vaches vers décembre 1683, Egron devint capitaine de *La Trompeuse* et, sous le nom de «Jean Hamelin» commit ensuite plusieurs piraterie contre les Anglais et les Néerlandais, tant dans la mer des Antilles qu'aux côtes d'Afrique. En Guinée, une partie de son équipage l'ayant abandonné pour suivre un certain capitaine Morgan, Hamelin retraversa l'Atlantique, toucha d'abord à la Dominique puis vint désarmer à l'île Saint-Thomas où il écoula son butin avec l'accord du gouverneur Adolf Esmit. Cependant, peu de temps après son arrivée, son navire fut détruit dans le port de Saint-Thomas par le HMS Francis commandé par Charles Carlile. Toujours avec la complicité d'Esmit, Hamelin et une dizaine de ses hommes s'embarquèrent dans une petite barque avec laquelle il se rendit maître d'un autre navire qu'ils rebaptisèrent *La Résolution*. Il tenta alors (janvier 1684) de passer en mer du Sud par le détroit de Magellan, mais il échoua. Revenant vers les Antilles par le Surinam où une partie de ses hommes se débarquèrent, il revint à Saint-Thomas vers juin 1684 avec une prise portugaise. Par la suite, il pourrait avoir joint la compagnie du capitaine Lesage. Depuis février 1688 au moins, il vécut à Saint-Thomas où il se maria et où il était encore mentionné jusqu'au milieu de la décennie suivante.

Jan Harmensen : flibustier néerlandais (mort à la Jamaïque, 1673) connu en anglais sous le nom de John Harmenson ou Harmen, probablement surnommé aussi Cooper.

Commandant la frégate *The Saint John*, armée de dix canons, il reçut à la Jamaïque, au début de novembre 1662, une commission du gouverneur adjoint Lyttleton pour prendre sur les Espagnols. Vraisemblablement, il compta au nombre des capitaines qui appareillèrent quelques semaines plus tard sous les ordres de Christopher Myngs et qui pillèrent la ville de Campeche au début de l'année suivante. Dans la seconde moitié de 1663, ayant un équipage de 70 hommes, il s'empara de deux navires espagnols au large des côtes de Saint-Domingue, prises (d'une valeur totale de 5210£) qu'il mena à la Jamaïque où, en novembre, elles lui furent toutes deux adjugées. En mars 1664, il reprenait la mer, ayant

cette fois commission pour l'une de ces deux prises (*La Santa María*) qu'il avait aussi rebaptisé *The Saint John*. Vers la fin de l'année, il revint à la Jamaïque où il fit sa soumission au nouveau gouverneur Sir Thomas Modyford. En avril 1665, montant toujours le *Saint John*, il compta au nombre des capitaines qui s'engagèrent dans l'expédition que commandait le gouverneur adjoint Edward Morgan pour aller contre les colonies néerlandaises des Petites Antilles. Agissant à titre de vice-amiral au cours de cette entreprise, il reçut le commandement de tous les navires de la flotte lors de la prise de l'île Saint-Eustache. Il revint à Port-Royal avant la fin de l'année avec la majorité des autres capitaines impliqués dans cette affaire. Il avait investi en terre une bonne partie des profits de ses courses puisqu'en février 1666, il est mentionné par le Conseil de la Jamaïque comme étant au nombre des flibustiers qui possédaient dans l'île de belles plantations. Au cours des années suivantes, Harmenson semble avoir abandonné ses activités de chef flibustiers, du moins jusqu'en 1669. En effet, vers octobre de cette année-là, il se trouvait à la côte de Cuba, en compagnie de *La Satisfaction* commandée par le capitaine Collier. Il s'empara alors d'un vaisseau hollandais venant d'Amsterdam, dont le capitaine nommé Van Ducker, avait pourtant un laissez-passer du gouverneur Modyford. Harmenson n'en prit pas moins au Hollandais quelques marchandises et du brandy. À son retour à Port-Royal au début de l'année suivante, cette piraterie valut à Harmenson d'être arrêté par le gouverneur. Cependant, en août 1670, à la reprise des hostilités avec les Espagnols, Harmenson recouvra sa liberté. Commandant d'un petit bâtiment nommé *The Endeavour*, il joignit ainsi la flotte jamaïque, qui, sous les ordres de Henry Morgan, alla mettre à sac la ville de Panama. Il revint vraisemblablement à Port-Royal avec l'amiral en avril 1671. Mais, deux ans plus tard, il fut arrêté pour quelque crime, et tentant de s'évader de l'endroit où il était détenu, il fut tué accidentellement par son gardien, Robert Rolfe.

Peter Harris : flibustier anglais originaire du Kent (mort à l'île Perico, golfe de Panama, 5 mai 1680).

Il devint flibustier après l'entreprise sur Panama (1670-71), à laquelle il aurait participé, servant probablement à bord de vaisseau jamaïcain croisant sous commission française. Il aurait obtenu son premier commandement en course lors de la prise de Santa Marta (juillet 1677). Toutefois, la première mention de Harris comme capitaine flibustier date d'octobre 1679, au moment où il s'empara d'un vaisseau néerlandais de 28 canons. Le gouverneur Carlisle envoya alors contre lui le HMS *Success*, commandé par Peter Heywood, lequel lui ramena Sawkins à la place. Le mois suivant, au sud de Cuba, Harris parvint à échapper au *Success*, qui avait été renvoyé à sa poursuite mais qui s'échoua sur des hauts fonds. Au début de 1680, Sawkins (qui s'était enfui de Port-Royal) et lui se trouvaient à Boca del Toro, où vinrent les rejoindre des flibustiers revenant de la prise de Porto Belo. Par la suite, Harris commanda deux des sept compagnies anglaises qui passèrent à la mer du Sud par le Darien. En chemin, il se querella avec Coxon qui commandait en chef la troupe, mais leur collègue Sharpe les ayant réconciliés, ils allèrent tous ensemble mettre à sac Santa María. À la bataille de Perico, Harris eut les deux jambes cassées par un boulet lors de l'abordage d'un garde-côtes espagnol. Il mourut des suites de cette blessure quelques jours plus tard.

Peter Harris : flibustier anglais.

Neveu et homonyme du capitaine Peter Harris, il brûla son bâtiment à l'île d'Or (juillet 1684) et traversa l'isthme de Panama à la tête d'une centaine d'hommes. En route, rééditant l'exploit de son oncle, il prit, avec l'aide de 300 Indiens, Santa María où il fit un bon butin. S'étant rendu maître d'une barque et d'une pirogue, il alla vers l'île Gallera, dans la mer du Sud. Il chassa ensuite vers Panama cinq navires espagnols, ayant quelques uns des siens tués et blessés à cette occasion. En août 1684, il joignit le capitaine Swan dans le golfe de Nicoya. Après la prise de Païta, Harris brûla (novembre) sa barque et s'embarqua avec Swan. En mars 1685, il reçut le commandement d'une barque, ayant appartenu au capitaine Knight. Durant la bataille de Panama (fin mai), il s'écarta du reste de la flotte et alla à l'île Quibo. Lorsque les autres navires vinrent l'y rejoindre, Harris, dont la barque

était pourrie, rallia la compagnie de Davis. En 1686, il semble avoir traversé l’océan Pacifique.

Thomas Harris (ou Harrison) : flibustier anglais (mort en 1674?).

Lors de l’entreprise de Panama (1670-71), il commandait la frégate *The Mary*, figurant en deuxième place sur la liste des corsaires de la flotte de Henry Morgan ; ce qui pourrait laisser croire qu’il était l’un des principaux chefs de la flotte jamaïcaine. Auparavant, en 1670, il avait participé à la prise de Granada aux côtés de Prince et Ludbury. En 1672, il reçut du nouveau gouverneur Lynch une commission pour aller capturer un vaisseau néerlandais aux côtes de Cuba. Toutefois, deux ans plus tard, il s’embarquait avec un nommé Jones commandant le brigantin *The Fortune*, lequel passa chez les Français de Saint-Domingue. Jones s’étant débarqué au Petit-Goâve, Harris reçut de celui-ci le commandement de la Fortune. Il périt noyé peu de temps après en tentant de regagner le brigantin menacé par un capitaine jamaïcain envoyé contre lui par le gouverneur Lynch.

Thomas Handley : flibustier anglais.

En avril 1684, commandant la frégate *The Resolution*, il reçut du gouverneur des Bahamas, Richard Lilburne, une commission pour défendre cette colonie contre d’éventuelles attaques espagnoles. Il se retrouva ainsi à la tête d’une petite flotte de six bâtiments. Parvenu aux côtes de la Floride, il joignit ses forces à la flotte commandée par Grammont vers le mois d’août de la même année. Ces deux flottes réunies avaient pour objectif une descente contre San Agustín, la capitale de la Floride, mais elles furent dispersées par le mauvais temps. Déclaré pirate par le gouverneur de la Jamaïque, Handley fit escale aux Bermudes un an plus tard, en avril 1685, sur une prise hollandaise dont il vendit la cargaison aux habitants en dépit des ordres du gouverneur Richard Cony.

James Heane : soldat anglais (mort devant Santo Domingo, 5 mai 1655).

Major d’un régiment de cavalerie en 1645, il fut nommé deux ans plus tard gouverneur de Weymouth. En mai 1650, il fut promu colonel et autorisé à lever un régiment d’infanterie. Ainsi en octobre 1651, il commanda les troupes qui assistèrent la flotte de Robert Blake lors de la reprise de l’île de Jersey. En 1654, en prévision du Western Design, cet ardent puritain fut nommé major-général de l’armée de Venables, dans laquelle il commandait aussi un régiment d’infanterie. Lors de la seconde tentative pour attaquer Santo Domingo, il fut d’avis, avec d’autres officiers supérieurs, de diviser l’armée en deux corps, conseil qui ne fut pas suivi par leur chef Venables. Lors de l’assaut et de la déroute qui s’en suivit, Heane et quelques autres officiers firent face aux Espagnols et furent tués en combattant.

Hewet : flibustier anglais.

Dans les années 1675-1677, il se distingua par plusieurs descentes contre les établissements espagnols voisines de la baie de Campeche. À la tête de 200 hommes, il prit ainsi Villahermosa, mais échoua devant Estapa, perdant plusieurs hommes et étant lui-même blessé à la jambe. À une autre occasion, quelques uns de ses gens et ceux de son associé capitaine Reaves périrent noyés en sortant, sur des canots, de la rivière Dos Bocas. De nouveau associé à Rives, il appareilla de l’île de Triste pour la rivière Coatzacoalco pour faire descente à Acayuca ; mais leur dessein échoua en raison de la saison des pluies. Vers 1676, il captura un navire espagnol près de la rivière Tabasco.

Holloway : marin anglais.

En 1685 ou 1686, en compagnie d’un certain Chapman, il alla en Caroline où les deux, qualifiés plus tard de pirates par les autorités, furent bien accueillis par les habitants ; il s’agit probablement de pseudonymes utilisés par les capitaines Bartholomew Sharpe et John Markham qui revenaient de la prise de Campeche (juillet 1685).

sieur d’Hulot : officier français.

Ayant participé aux campagnes d’Alger (1681-82) sous les ordres du chevalier de Léry, il passa à Saint-Domingue avec le sieur de Cussy, nouveau gouverneur de cette colonie (1684). Ce dernier le fit embarquer sur *Le Hardi* comme lieutenant du sieur de Grammont

avec lequel d'Hulot fit la course de juillet 1684 à décembre 1685. Par la suite, en 1687, il reçut le commandement d'une compagnie de soldats envoyée à Saint-Domingue sur la frégate du roi *Le Marin*. En 1688, il repassa en France, apportant avec lui les mémoires de Ravenau de Lussan et d'autres flibustiers qui avaient fait le voyage à la mer du Sud pour les présenter au marquis de Seigneley. Un document français anonyme pourrait laisser croire que d'Hulot était le neveu de Cussy.

Pierre d'Imba : aventurier africain (vers 1608 - Limonade, Saint-Domingue, après 1711).

Il commanda la compagnie de Nègres libres de la dépendance du Cap (côte nord de Saint-Domingue) lors de la prise de Carthagène en 1697 : il y apparaît sous le nom de Guimba dans le livre d'Exquemelin. Plus que centenaire, il vécut ensuite au Bois-de-Lance, à Limonade, dont il était le seul habitant.

William O'Brien, comte d'Inchiquin : homme politique irlandais (vers 1640 - Jamaïque, janvier 1692).

Cet aristocrate protestant était un fidèle partisan du prince d'Orange, qui chassa du trône d'Angleterre Jacques II et qui régna sous le nom de William III. À son arrivée à la Jamaïque comme gouverneur, il se signala par son intolérance envers les catholiques.

William James : flibustier anglais (mort aux Antilles, avant 1670).

En mars 1658, montant *Le James* et venant de la Barbade, il porta aux Bermudes une prise chargée de sucre, faite dans la mer des Antilles, probablement sur les Français. En novembre suivant, il revint une nouvelle fois aux Bermudes, cette fois comme capitaine du *Hopeful Adventure*. Le 26 mai 1660, commandant la frégate *The America*, il obtenait un congé du colonel D'Oyley, le gouverneur militaire de la Jamaïque, pour sortir du port de Cagway (future Port-Royal), avec commission du même officier pour prendre sur les Espagnols. Le 3 novembre 1662, commandant la frégate *The Seafare*, il reçut, toujours à la Jamaïque, une commission du gouverneur adjoint Lyttleton. Il était alors associé au capitaine Richard Guy (qui avait peut-être été auparavant son lieutenant) lequel reçut à la même date une semblable commission ; l'un se portant alors caution pour le navire de l'autre et vice versa ; tous deux ont pu prendre part à la prise de Campeche (janvier 1663) sous les ordres du capitaine Myngs. Vraisemblablement, il fut ce même capitaine (dont parle Dampier) qui ramena en Angleterre un gros navire qu'il avait pris chargé de bois de campêche, vendant à très bon prix ce qu'il n'avait pas brûlé durant son voyage.

George Johnson : marin anglais.

Commandant un vaisseau de 35 à 40 canons, il obtint du gouverneur Lynch une commission pour prendre les forbans de *La Trompeuse*. Avec 180 hommes d'équipage, il sortit ainsi de Port-Royal à la fin d'octobre 1682. Il échoua à trouver le pirate, rencontrant cependant le vaisseau de Van Hoorn dans le port de Santo Domingo en décembre, mais le gouverneur espagnol lui interdit toute communication avec le capitaine flessinguais. Johnson rentra bredouille à la Jamaïque le dernier jour de l'année 1682.

Mynheer Jansen : flibustier néerlandais, connu en anglais sous le nom de Minor Johnson.

Il commandait à la Jamaïque une frégate nommée *The Baracoa*, pour laquelle il reçut en novembre 1662, une commission du gouverneur adjoint Lyttleton pour prendre sur les Espagnols par droit de représailles. Avant la fin de l'année, il appareillait de Port-Royal au sein de la flotte de Christopher Myngs et participa sous les ordres de ce dernier à la prise de la ville de Campeche. Lors de l'assaut de cette place, en février 1663, Johnson fut sérieusement blessé mais apparemment il survécut, car la durée de sa commission (qu'il avait peut-être perdu) pour *La Baracoa* fut plus tard prolongée de 8 à 23 mois.

Pieter Jansen : flibustier néerlandais (mort à Port-Royal, Jamaïque, 1672), connu en anglais sous le nom de Peter Johnson.

En 1671, dès la proclamation du pardon royal par le gouverneur de la Jamaïque, il sortit de Port-Royal avec 10 hommes puis il s'empara d'un navire espagnol de 14 canons, dont il tua le capitaine et une quinzaine d'autres. Avec cette prise, il se rendit à l'île à Vache où il forma une association avec le forban anglais Thurston. Ayant réuni un équipage

d'une centaine d'Anglais et de Français, il captura plusieurs bâtiments espagnols aux côtes de La Havane. Cependant, insatisfait de ses compagnons français, il se rendit à la Jamaïque pour faire sa soumission au gouverneur Lynch, mais, en entrant à Morant Bay, il perdit son navire dans une tempête. Lynch le fit ensuite arrêter pour piraterie. Mais Johnson fut acquitté des charges retenues contre lui, ayant plusieurs complices au sein du tribunal dont un fils de l'ancien gouverneur Modyford. Cependant Lynch présida lui-même le second procès qu'il fit à Johnson, lequel fut reconnu coupable puis pendu. Lynch devait cependant être blâmé par le roi pour l'irrégularité de ce second procès.

Robert Jordan : marin anglais.

Commandant la frégate *The Anthony*, il reçut à la Jamaïque, en novembre 1662, une commission du gouverneur adjoint Lyttleton pour prendre sur les Espagnols par droits de représailles. Il est possible qu'il accompagnât ensuite la flotte du capitaine Myngs qui alla prendre la ville de Campeche dans les premières semaines de l'année suivante.

Joseph : flibustier français.

Commandant la barque *Le Cerf*, armée de deux canons, avec 40 hommes d'équipage, ce capitaine relevant de la colonie de Saint-Domingue joignit à l'île à Vache, à la fin de 1670, la flotte de l'amiral jamaïquain Henry Morgan sous les ordres duquel il participa à la prise de Panama (1671).

Josse : flibustier français (?).

En 1678, il participa à l'expédition contre les établissements espagnols du lac de Maracaïbo sous les ordres de Grammont. À la sortie du lac, en décembre, il commandait l'un des douze bâtiments formant alors la flotte des flibustiers.

Cornelius Kelly : flibustier irlandais.

Il est probablement ce Kelly qui se sépara du pirate Bannister en 1686 pour se réfugier chez les Indiens Mosquitos. Passé avec les flibustiers français, il devint capitaine corsaire fréquentant Saint-Domingue et la Martinique, à compter de 1692. Il participa à la prise de Cartagena (1697), au cours de laquelle il fut blessé. Les années suivantes, il se signala par ses pirateries contre les Anglais dans la mer des Caraïbes jusqu'en 1702.

Roger Kelly : marin anglais.

En mars 1663, à Port-Royal, il commandait un bâtiment qui venait d'arriver à la Jamaïque en provenance de l'île de Nevis. À la fin de 1670, montant alors le *Free Gift*, une petite barque armée de quatre canons, avec 40 hommes d'équipage, il faisait partie de la flotte de l'amiral Jamaïque Henry Morgan, sous les ordres duquel il participa à la prise de Panama (1671).

Joseph Knapman : marin anglais.

Fameux capitaine marchand, il fit la navette pendant plus de vingt ans entre la Jamaïque et l'Angleterre. Ainsi, à la fin des années 1660, il commandait *Le India*, de Londres. Par la suite, il monta le *Jamaica Merchant*. Mais il perdit ce bâtiment à l'île à Vache en 1675, ayant à son bord Sir Henry Morgan ainsi que des canons destinés aux forts de Port-Royal : il fut secouru par le flibustier Rogers à cette occasion. Il reçut ensuite le commandement du *Loyal Merchant* sur lequel s'embarqua Dampier (1679) pour retourner à la Jamaïque. En 1681, il aida un autre capitaine marchand à récupérer son navire qui venait d'être pillé par des flibustiers. En 1687, il ramena le lieutenant-gouverneur Molesworth en Angleterre.

William Knight : flibustier anglais.

Un marin de ce nom habitait Port-Royal (Jamaïque) en 1675. Passé à la mer du Sud par voie de terre (fin 1684), Knight rejoignit les capitaines Davis et Swan à l'île de San Juan de Coiba en juillet 1685. Il se plaça lui-même sous les ordres du premier et croisa en sa compagnie jusqu'en 1687, moment où il retourna aux Antilles via le détroit de Magellan, ayant alors un excellent butin à son bord.

Lagarde : flibustier français.

En 1676, il compta au nombre des capitaines corsaires qui joignirent à Saint-Domingue le marquis de Maintenon, sous les ordres duquel ils allèrent piller, au début de l'année suivante, la capitale de l'île Margarita puis une ville à la côte du Venezuela. Après le démembrement de la flotte de Maintenon, Lagarde se signala aux côtés d'un autre capitaine français ainsi que de trois Anglais (dont Coxon) par la prise de Santa Marta en juillet 1677. Après cette expédition, il relâcha ensuite, avec ses associés anglais, à la Jamaïque où le gouverneur Vaughan le frustra de la rançon de l'évêque de Santa Marta. Mais il put ramener en otage le gouverneur de cette ville à Saint-Domingue. Au début de 1678, il compta au nombre des capitaines flibustiers que rassembla le gouverneur Pouancey et qui joignirent la flotte de M. d'Estrées à la Martinique. Après le naufrage de la flotte française à l'île d'Avés, il suivit Grammont dans le lac de Maracaïbo. Dans la première moitié de 1684, il commandait *La Subtile*, de deux canons et 30 hommes, croisant à la côte de Caracas. Plus tard cette même année, il se rendit au rendez-vous de l'île Tortuga, à la même côte. En décembre 1684, commandant alors le brigantin *Le Galant*, il alla guetter au cap Codera (toujours à la côte de Caracas) une patache espagnole, en compagnie des capitaines Andresson, De Graff et Rose, avec lesquels il se rendit ensuite à Curaçao. En février 1685, il se sépara d'avec eux et, probablement en compagnie de De Graff avec lequel il aurait joint, en avril, la flotte de Grammont à l'île à Vaches. En juillet et août de la même année, il participa à la prise de Campeche (juillet et août 1685). De retour à la côte de Saint-Domingue en janvier 1686, il donna rendez-vous à l'île à Vache à une trentaine des hommes ayant appartenu à la compagnie du capitaine Andresson. En mars, il s'associa au forban anglais Bannister avec lequel il fit plusieurs prises.

Pierre Lagarde né à Royan vers 1650.

De confession protestante, il était, depuis 1683, contremaître sur *Le Hardi*, le vaisseau de Grammont. En octobre 1686, il compta au nombre de la vingtaine des hommes de ce vaisseau qui s'embarquèrent sur la prise hollandaise que leur compagnie venait de faire au large des Açores. Séparé du *Hardi* par une tempête, Lagarde et ses compagnons rallièrent les Antilles puis abordèrent à l'île Saint-Vincent d'où Lagarde passa à la Martinique où, en janvier 1687, il fit une déposition concernant la disparition de Grammont. Il était peut-être un parent du capitaine Lagarde.

Lamarre : ecclésiastique français.

Curé de l'île de la Tortue, il participa à la révolte des habitants de l'île contre la Compagnie des Indes Occidentales qui voulait les empêcher de commercer avec les contrebandiers flessinguais Constant et Marcusz en 1670. À la suite de ces événements, le syndic des habitants de la Tortue, Morel, et lui furent envoyés en France par le gouverneur Ogeron et gardés au château de Nantes d'où ils ne sortirent qu'en mars 1672 par ordre du roi.

Abraham Langford : officier anglais.

En 1659, à la Jamaïque, ce capitaine reçut un lot de terre à Cagway (future Port-Royal), agissant alors comme officier naval pour l'inspection des navires. En août 1661, le Conseil de la Jamaïque le décrivait cependant comme un promoteur de mutinerie. En janvier 1663, il accompagna le colonel Barry dans sa tentative pacifique pour reprendre l'île de Tortue aux Français. Après leur expulsion de cette île, le capitaine Langford se rendit au Petit-Goâve, où il fut reconnu comme « gouverneur » par les boucaniers de l'endroit. À la fin de 1664, il quitta Saint-Domingue pour l'Angleterre où il demanda en vain une commission de gouverneur de la Tortue et les forces nécessaires pour s'en rendre maître. En 1675, il vivait encore à Port-Royal où il est recensé comme marchand.

Jérôme du Sarrat, sieur de La Perrière : officier français.

Gentilhomme gascon, il fut l'un des adjoint de M. du Parquet, gouverneur de la Martinique, dans les années 1640. En 1647, il captura le gouverneur général Thoisy qu'il échangea contre la liberté de son chef fait prisonnier par le commandeur de Poincy. Lors

de leur passage à la Tortue après l'expédition manquée contre Curaçao, le général de Baas le nomma gouverneur par intérim en l'absence d'Ogeron (avril 1673), lequel revint dans l'île peu de temps après.

Frédéric Deschamps sieur de La Place : officier français.

Neveu de Deschamps du Rausset, il reçut de ce dernier le gouvernement de l'île de la Tortue en octobre 1662. Ce fut lui qui posa les fondements de l'établissement du Port-de-Paix. Il resta en poste jusqu'au 7 juin 1665, date à laquelle Ogeron vint en prendre possession de la Tortue pour la Compagnie. Il repassa ensuite en France. À la Montagne, l'un des quartiers de la Tortue, il possédait une habitation où il cultivait la canne à sucre. Repassé en France et retiré sur ses terres dans le Périgord, on l'y retrouve en 1683-1684 comme témoin lors d'un procès tenu contre un gentilhomme de cette province.

Laques : flibustier anglais.

En janvier 1660, ce capitaine, commandant une barque, obtenait un congé du colonel D'Oyley, le gouverneur militaire de la Jamaïque, pour sortir du port Cagway (future Port Royal), avec commission du même officier pour prendre sur les Espagnols, en même temps que le capitaine d'origine scandinave Petersen.

Sieur de La Ronde : aventurier français.

En 1660, à l'île de la Tortue, il commandait une barque que lui vola le gouverneur Watts pour s'enfuir après l'arrivée de Deschamps du Rausset.

René Robert Cavelier, sieur de La Salle : aventurier français (Rouen, 22 novembre 1643 - Texas, 19 mars 1687).

Installé au Canada (1665), il explora, dès 1669, le fleuve Ohio, les Grands Lacs et leur région. Par la suite, partant du Canada, il descendit le cours du Mississippi jusqu'au golfe du Mexique (décembre 1681 à avril 1682). De retour à Québec (2 novembre 1683), il passa en France où le marquis de Seigneley lui confia le commandement d'une petite expédition chargée de retrouver, par mer, l'embouchure du Mississippi et d'y établir une colonie. Parti de La Rochelle (21 juillet 1684), avec quatre bâtiments, il arriva, malade, au Petit-Goâve (27 septembre), où vinrent le rejoindre MM. de Cussy, Bégon et de Saint-Laurent. Le 25 novembre 1684, il appareilla du Petit-Goâve, fort affaibli en hommes. Mais son entreprise tourna mal. Il se sépara de son lieutenant Beaujeu (janvier 1685) puis, une fois installé sur les rives du Mississippi, la discorde éclata parmi ses hommes. Il fut assassiné par quatre de ses compagnons.

Lassonde : flibustier français.

En 1677, ce capitaine de Saint-Domingue commandait un petit bâtiment en course aux côtes de Cuba et revint bredouille de cette croisière. Au début de l'année suivante, il fut l'un des capitaines qui furent réquisitionnés par le gouverneur Pouancey pour prendre part à l'expédition contre Curaçao sous les ordres du comte d'Estrées. Mais Lassonde fut l'un des trois capitaines de Saint-Domingue à perdre son navire lors du naufrage de l'île d'Avés (mai 1678). Après cette perte, il s'embarqua vraisemblablement avec le capitaine William Wright, établi dans la colonie, à l'occasion d'un voyage que celui-ci fit à l'archipel de San Blas (Panama). De retour au Petit-Goâve, Lassonde obtint le commandement d'un navire de 86 tonneaux et de 6 canons et il retourna aux San Blas, où avec une centaine de flibustiers et l'aide des Indiens Kunas, il marcha contre la cité panaméenne de Chepo (1679), d'où il dut cependant se retirer sans l'avoir attaquée. Au retour de cette expédition, il rencontra dans les San Blas une petite flotte anglaise commandée par Coxon, à laquelle 80 de ses hommes et lui se joignirent pour piller les faubourgs de Puerto Belo. Après ce raid (février 1680), il accompagna les Anglais au Costa Rica puis revint avec eux aux San Blas, mais il refusa de les suivre (avril 1680) dans leur marche à travers l'isthme de Panama pour passer à la mer du Sud, y étant rebuté par sa malheureuse expérience vers Chepo. Au début des années 1680, il vivait apparemment sur sa plantation au Petit-Goâve. Mais Ringrose mentionne le capitaine Bernanos, là où d'autres nom-

ment le capitaine Lassonde, lors d'un rendez-vous de flibustiers à Boca del Toro au début de 1680.

Sieur de La Vie : officier français.

Lieutenant du gouverneur de l'île de la Tortue, il y devint en 1666 commis général de la Compagnie des Indes occidentales. Cette même année, en juillet, il acheta le contrat du jeune Exquemelin, qui venait d'arriver de France comme engagé. Maître cruel, il consentit à se départir de son engagé l'année suivante à la suite de pressions du gouverneur en titre, Bertrand Ogeron.

Nicolas Le Fée : flibustier français.

À la sortie du lac de Maracaïbo, en décembre 1678, il commandait un brûlot appartenant à Grammont, dont il était peut-être le matelot.

Jean Le Gascon : flibustier français.

En 1666, il fut l'un des capitaines français relevant de l'île de la Tortue qui passèrent à la Jamaïque anglaise. Trois ans plus tard, commandant un navire de 18 canons, il sortait de la Tortue, en compagnie du capitaine Trébutor, tous deux portant commission du gouverneur d'Ogeron. En juin 1670, il croisait avec son associé à la côte de Caracas, où ils furent séparés. De là, il se rendit à l'île à Vache, où en octobre il perdit son bâtiment lors d'un ouragan qui frappa la flotte de Henry Morgan, que *Le Gascon* avait rejointe. Pour le compenser de la perte de son navire, Le Gascon reçut de Morgan une prise espagnole, La Gallardena, au commandement de laquelle il participa à l'entreprise de Panama (1670-1671). Rentré à Saint-Domingue à la suite de cette expédition, il compta au nombre des flibustiers que réunit d'Ogeron au début de 1673 à la demande du gouverneur général des Antilles françaises, M. de Baas, en prévision d'une expédition, contre Curaçao. Celle-ci ayant échoué, Le Gascon rentra à Saint-Domingue d'où il commanda des bâtiments corsaires jusqu'à la fin de la guerre de Hollande. Ainsi en 1676 et 1677, il fut l'un des capitaines du marquis de Maintenon et le suivit dans ses entreprises contre les établissements espagnols du Venezuela. Au début de 1678, il compta au nombre des flibustiers engagés dans une seconde expédition de Curaçao, cette fois sous le commandement général du vice-amiral d'Estrées. Après le naufrage d'une partie de cette flotte à l'île d'Avés (mai 1678), il se retrouva sous les ordres de Grammont, qui alla piller les établissements espagnols du lac de Maracaïbo. En décembre 1678, Le Gascon rentra avec son chef au Petit-Goâve. Par la suite, il n'est plus mentionné.

Pierre Legrand : flibustier français.

En décembre 1665, ce capitaine accompagna Mansfield lors de sa descente contre Santo Spirito à Cuba. Il est d'ailleurs mentionné par les Espagnols comme ayant été le chef des flibustiers lors de cette entreprise.

Claude Legris : colon français natif d'Angers.

Vers 1664, étant boucanier, il combattit un caïman à la côte nord de Saint-Domingue. En 1665, il était commis général de la Compagnie des Indes occidentales à l'île de la Tortue, mais dès l'année suivante il fut remplacé à ce titre par le sieur de La Vie.

Samuel Leigh : flibustier anglais.

En février 1685, ce capitaine se trouvait à l'île d'Or, à la côte de Panama. De là, en compagnie de ses associés Townley et Brandy avec environ 185 hommes, il traversa l'isthme de Panama. Tous ensemble ils rejoignirent en mer du Sud la flotte de Davis et Swan. De ces derniers, il reçut en mars de la même année, le commandement d'un petit bâtiment pris sur les Espagnols.

Pierre Lelong : flibustier français (mort à Saint-Domingue, vers 1698).

En 1670, quittant la Tortue, il dirigea un groupe de douze aventuriers qui allèrent s'établir dans la plaine du Cap : lui-même érigea son habitation près du Trou Charles-Morin et devint par la suite un grand propriétaire terrien. En 1684-1685, il fit parti des flibustiers français qui passèrent à la mer du Sud : il revint vraisemblablement à Saint-Domingue en

avril 1688. En 1695, après le second sac de Limonade, il vendit un terrain au père capucin Aubert où celui-ci érigea la nouvelle église de la paroisse. Au retour de la campagne de Carthagène (1697), à laquelle il prit part, il affranchit l'un de ses esclaves, Étienne Auba [Quartier-Morin, 1683 – Roucou, près de Limonade, 1781], qui s'y était signalé par sa conduite exemplaire et qui devint en 1723 capitaine des Nègres libres de la dépendance du quartier de Fort-Dauphin. Il avait épousé Anne-Marie Dieuleveut.

Charles Lemaire : aventurier français originaire de Dieppe (mort à Saint-Domingue, 18 octobre 1710).

S'étant enrichi en exerçant le métier de flibustier, il devint (1693) procureur aux biens vacants puis siégea au Conseil supérieur de Léogane. Il avait épousé Marie Cailletot qui lui donna quatre enfants.

Jean Lemaire : flibustier français.

Il compta parmi les chefs corsaires qui, sous les ordres de Mansfield, firent descente au Costa Rica (printemps 1666), d'où ils durent se retirer après la prise de Turrialba ; il peut avoir ensuite suivi Mansfield lors de la reprise de l'île Santa Catalina.

Bernard Le Moing : marin français originaire de Nantes (mort en 1690).

Commandant de la frégate *La Toison d'Or* armée à Nantes par le sieur Perou et autres marchands, il captura dans la Manche (en novembre et décembre 1674) trois navires hollandais dont le *Golden Lion*, parti du Surinam avec une cargaison de sucre. En janvier 1675, il conduisit cette dernière prise, faite au large de Milford Haven, en France. En octobre, il repartit en course, cette fois pour les Antilles, où durant les années 1676 et 1677 son port de relâche fut la Martinique. Au début de 1678, il mena une prise espagnole à Saint-Domingue où il prit une commission du gouverneur Pouancey puis, s'associant avec le flibustier anglais Stel, il alla croiser aux côtes de Cuba. Il y prit quatre navires néerlandais qui y faisaient de la contrebande avec les Espagnols dans la baie de Matanzas. Mais son équipage, qui était constitué aux deux tiers d'Anglais qu'il avait embarqués à Saint-Domingue et ailleurs aux Antilles, conduisirent ses dernières prises en Nouvelle-Angleterre. Le Moing fut obligé de les y suivre, mais il échoua *La Toison d'Or* à New York et perdit l'une de ses prises, navires qui furent pillés par les Anglais de sa compagnie. Il tenta en vain pendant plusieurs mois d'obtenir justice tant à New York qu'à Boston. En octobre 1679, il était de retour à la Martinique où les trois navires qui lui restaient furent jugées de bonnes prises. En juin 1680, il se trouvait toujours à la Martinique où son armateur Perou était venu pour ramener ses prises hollandaises en France. Le même mois, le comte d'Estrées qui fit escale dans l'île requit ses services comme pilote pour conduire son escadre, ce que Le Moing exécuta de juillet à octobre. À la suite de cette croisière, il fut recommandé par d'Estrées pour servir comme officier dans la marine royale, ce qui fut fait dès l'année suivante.

Anne Le Roux : flibustier français.

En 1659, il compta au nombre des quatre capitaines qui furent élus par les aventuriers de la Tortue pour les commander lors de la descente sur Santiago de los Caballeros sous la commission du gouverneur Watts.

François Le Sage : flibustier néerlandais (mort à la Jamaïque, juillet 1694).

Vers 1664, il servait comme matelot à bord d'un vaisseau néerlandais croisant dans la mer des Antilles et le golfe du Mexique. Devenu flibustier à Saint-Domingue, il y est mentionné comme capitaine en novembre 1682, au moment où, commandant une barque longue, il appareillait en compagnie de Laurens De Graff à destination du golfe des Honduras. Là il reçut le commandement d'un petit navire espagnol que prirent De Graff et leurs autres associés, sur laquelle il participa à l'expédition de la Vera Cruz (mai 1683). De retour à Saint-Domingue à la fin d'août 1683, il joignit en novembre de la même année une flotte qui, sous les ordres de De Graff, se rendit à la côte de Carthagène. Il prit part ainsi au combat contre trois vaisseaux de guerre espagnols sortis du port de Cartagena. À la suite de la prise de ses bâtiments, le capitaine Andresson lui donna son

vaisseau *Le Tigre*, armé de 30 canons. Sur celui-ci, Lesage alla croiser à la côte de Caracas où on le retrouve dans les premiers mois de l'année suivante. Vers mai 1684, il fit escale à l'île à Vache où il prit à son bord une soixantaine d'anciens flibustiers de *la Trompeuse*. Il entra ensuite au Petit-Goâve où, en octobre, au moment du passage de l'expédition La Salle, il fut interrogé par le capitaine Beaujeu à propos de l'embouchure du Mississippi. En février 1685, montant toujours *Le Tigre*, il appareilla du Cap Français, à la tête de 200 hommes, pour tenter sa chance en mer du Sud. En août, il faisait escale à New York, mais il se comporta généralement comme un pirate avec les bâtiments de la Nouvelle-Angleterre qu'il rencontra en mer. N'ayant pu franchir le détroit de Magellan, il remonta vers l'Afrique. En janvier 1686, il croisait ainsi à la côte de Guinée où il fit deux riches prises sur les Néerlandais. En mai suivant, il vint désarmer avec l'une de ses prises à Cayenne où une partie de ses gens s'établirent. En août, il en repartait pour gagner la France pour se mettre au service de la Compagnie de Lorient. Il revint ensuite à Saint-Domingue et, au début de la guerre de la ligue d'Augsbourg, reprit ses activités de chef flibustier. Il participa ainsi à l'attaque de la Jamaïque, au sein d'une flotte commandée par le gouverneur Ducasse, De Graff et Bernanos ; il trouva la mort avec 50 des siens en attaquant un retranchement érigé par les habitants de la baie de Carlisle.

Lescuyer : flibustier français (mort au Panama, février 1685).

En décembre 1684, il commandait un petit navire de six canons à l'île Tortuga, à la côte de Caracas, participant alors à la prise du *Lite Edward*, un petit bâtiment anglais, avec ses associés Michel, Brouage, Lagarde, Rose, Vignerons et Cachemarrée. Après cet incident, il prit le parti de passer à la mer du Sud par l'isthme de Panama. Avec son camarade Cachemarrée, et en tout 200 hommes, il se rendit à l'île d'Or où ils brûlèrent leurs navires avant d'entreprendre la traversée avec l'aide des Indiens du Darien. Lescuyer mourut lors de cette marche.

Jean Lescuyer : marin français.

Sorti de Saint-Malo en décembre 1677 à destination de l'Afrique puis des Antilles, il vit son navire, *Le Nicolas*, saisi par le gouverneur Pouancey et les commis de la compagnie du Sénégal au Port-de-Paix lorsqu'il vint y traiter des Nègres en février 1679. Il revint à Saint-Malo en septembre de cette année-là.

Lescouble : marin français.

Commandant une frégate marchande de Nantes, il vint mouiller à l'île de la Tortue en 1659. Des flibustiers commandés par Delisle se rendirent les maîtres de son navire dont ils se servirent dans leur expédition contre Santiago de los Caballeros.

Luc Lestorel : aventurier français (mort à Saint-Domingue, 21 janvier 1691).

Arrivé à Saint-Domingue en 1684 avec M. de Cussy, il devint greffier de la Sénéchaussée du Cap puis du Conseil supérieur du Cap en 1691. Cette année-là, il fut tué lors de la bataille des plaines de Limonade.

François Levasseur, seigneur de René-de-Boisdoufflet et des Lettres : aventurier français (Cogners, Maine, 1652 – île de la Tortue, juillet 1652).

Ce gentilhomme huguenot accompagna d'Esnambuc, dans les années 1620, dans ses courses aux Antilles contre les Espagnols. Ayant émigré à Saint-Christophe, cet ingénieur militaire de formation commanda une compagnie de milice avant d'être nommé (1639) directeur des fortifications de la colonie. Par la suite, il reçut une commission de M. de Poincy pour aller prendre possession de l'île de la Tortue. Mouillant au Port Margot, il débarqua à la Tortue avec 100 hommes et en chassa les Anglais en s'assurant du concours des habitants de l'île, eux-mêmes en majorité français. Aussi bon ingénieur que capitaine, il y fit construire le fort de la Roche et repoussa une attaque espagnole. Voyant son autorité bien établie, il méconnut dès 1642 l'autorité du chevalier de Poincy puis commença à persécuter ses administrés, particulièrement les catholiques qu'il chassa de l'île et dont il fit démolir les chapelles. Il administra l'île d'une main de fer, levant pour lui-même de

lourds impôts sur toutes les transactions. Il fut victime d'un complot et assassiné par deux de ses lieutenants, Thibault et Martin.

Richard Lilbourne : administrateur anglais.

À la fin de 1682, il fut nommé gouverneur général des Bahamas, en remplacement du colonel Clarke, destitué pour avoir armé en course des flibustiers contre les Espagnols. Il n'en encouragea pas moins les écumeurs des mers, accueillant notamment en janvier 1683 le flibustier français Bréha. Mais, lorsque celui-ci et ses associés anglais revinrent aux Bahamas après leur expédition de Floride, il prit les moyens pour les chasser de sa colonie. Ce changement de politique n'empêcha pas moins qu'au début de 1684 deux corsaires espagnols, armés à La Havane, viennent piller l'île New Providence. Après cette attaque, Lilburne donna des commissions à Thomas Handley et à cinq autres capitaines pour défendre les Bahamas contre de telles agressions, mais ceux-ci en s'en servirent pour justifier leurs pirateries. Lilburne retourna en Angleterre avant la fin de l'année pour rendre compte de son administration aux seigneurs propriétaires des Bahamas. Il fut donc absent lors de la seconde attaque espagnole contre la colonie, qui fut alors dépeuplée de presque tous ses habitants.

Jean Linaux : flibustier français.

En 1670, il commandait un bateau dans la flotte de Morgan sous les ordres duquel il participa ensuite à l'expédition de Panama.

Lombardon : flibustier français.

En 1666, il croisait sous commission du gouverneur de la Martinique pour prendre sur les Anglais. En juin 1667, il fut capturé justement par des Anglais et fournit au commodore sir John Harman des indications sur le mouvement des flottes française et néerlandaise à la Martinique.

Samuel Long : planteur et homme politique anglais (Angleterre, vers 1638 – Jamaïque, 1683).

Il était l'un des officiers de l'armée du général Venables, qui fit la conquête de la Jamaïque. Sous les administrations Windsor et Carlisle, il agit comme avocat pour certains flibustiers lors des adjudications des prises de ceux-ci devant la Cour de l'Amirauté. Il fut ensuite, dans l'île, le premier habitant de la paroisse Sainte Katherine, où il possédait une plantation qui fut baptisée Longville. À la fin des années 1670, il fut quelque temps juge en chef de la colonie, mais il entra en conflit avec le gouverneur Carlisle. En 1680, il repassa en Angleterre avec quelques autres planteurs mécontents de Carlisle pour se plaindre.

Robert de Longvilliers : officier français (mort à la Martinique, mai 1666), qui devint seigneur de Poincy et, pour l'ordre de Malte, commandeur d'Oysemont à la mort de son oncle en 1660.

Chevalier de Malte et neveu du M. de Poincy, le gouverneur général des Antilles françaises, il accompagna son oncle en Amérique. Dès 1638, il fut capitaine à Saint-Christophe. Il fut envoyé par son oncle en mars 1644 pour tenter de faire sortir Levasseur de la Tortue. L'année suivante, il fut nommé gouverneur particulier de l'île Saint-Christophe. En 1648, il fut envoyé gouverner l'île de Saint-Martin. Chevalier de Malte comme son oncle, il hérita de son titre de sieur de Poincy et de la commanderie d'Oysemont. Demeuré aux Antilles, il s'illustra en combattant les Anglais à Saint-Christophe.

Lormel : flibustier français.

En 1659, il compta au nombre des quatre capitaines qui furent élus par les aventuriers de l'île de la Tortue pour les commander lors de la descente sur Santiago de los Caballeros sous la commission du gouverneur Watts.

Louis : flibustier français.

En 1666, il commandait une frégate, portant commission du gouverneur de la Tortue, laquelle fut prise par des Anglais de la Jamaïque.

Richard Ludbury : flibustier anglais (mort à Cartagena, v. 1674).

Commandant un bâtiment lors de l'entreprise de Panama, il avait auparavant accompagné les capitaines Prince et Thomas Harris dans la descente sur Monposso (côte de Carthagène) et à la prise de Granada (1670).

Thomas Lynch : marchand et administrateur colonial anglais (vers 1630 – Jamaïque, septembre 1684), fait chevalier (1671) par le roi Charles II : Sir Thomas Lynch.

Venu à la Jamaïque comme capitaine dans l'armée de Venables, Lynch devint un planteur prospère et lieutenant-colonel du plus important régiment de milice de la colonie. Membre du Conseil de l'île, il fut nommé par le gouverneur Lyttleton pour assurer l'intérim du gouvernement après son départ. Fait chevalier en 1671, sir Thomas fut nommé lieutenant-gouverneur de la Jamaïque pour remplacer Modyford, qu'il remplaça cependant avec égard à son arrivée dans l'île. Il retourna en Angleterre en 1675, mais il revint deux ans plus tard à la Jamaïque, où il possédait toujours des intérêts. En 1682, il revint à la Jamaïque, cette fois, comme gouverneur général. Dès son arrivée, il lutta contre les flibustiers et encouragea le commerce avec les Espagnols.

Sir Charles Lyttleton : homme politique anglais.

En 1662, il accompagna lord Windsor à la Jamaïque. Au départ de celui-ci pour l'Angleterre, il assura l'intérim du gouvernement de la colonie pendant environ dix-huit mois. Pour des raisons de santé, il obtint son congé en 1664 puis rentra en Angleterre. Il devint ensuite membre du Comité pour le Commerce et les Plantations. Au début des années 1680, il correspondait avec le gouverneur Lynch à propos de la Jamaïque.

Philippe Demesoile, alias Madère : flibustier français.

Il participa au voyage en mer du Sud, entrepris par une partie des flibustiers de Saint-Domingue au début de 1685, sous le commandement des capitaines Cachemarié, Lescuyer, Rose, Le Picard et Desmarais. Il revint aux Antilles en traversant les Honduras en avril 1688, et compta au nombre de la cinquantaine de flibustiers français qui passèrent du cap Gracias a Dios à Port-Royal (Jamaïque). Là, Demesoile et ses camarades furent arrêtés par Stephen Lynch, l'agent de sir Robert Holmes, chargé de supprimer la flibuste dans les colonies britanniques. Privé de sa part de butin par Lynch, il parvint à regagner Saint-Domingue d'où il arma un petit vaisseau pour se dédommager aux dépens des Anglais de la perte qu'il avait subi à la Jamaïque. En octobre 1688, il captura ainsi le sloop *Friendship*, commandé par Robert Tapley. La France et l'Angleterre étant entrées en guerre l'une contre l'autre quelques mois plus tôt, l'action de Demesoile se trouva justifiée. Mais, au printemps 1691, commandant un brigantin de huit canons et de 66 hommes, il fut capturé à la côte de Cuba par une flottille jamaïque comprenant les HMS *Guernsey* et *Swan*.

Thomas Maggot : flibustier anglais.

En décembre 1679, il commandait l'un des six petits bâtiments mouillant à Point Negril, auxquels le gouverneur de la Jamaïque avait accordé la permission d'aller charger du bois de campêche aux Honduras. Mais, à l'exemple des autres capitaines de ces navires, il participa à la prise de Puerto Belo (février 1680) puis garda, à l'île d'Or, avec Allison, les navires des flibustiers passés à la mer du Sud sous la conduite des Sharpe, Coxon, Harris, Cooke et Sawkins. En juin 1680, croisant au large de la Jamaïque avec Coxon et Allison, il dut apparemment abandonner sa barque au HMS *Hunter* qui leur avait donné la chasse et s'embarquer avec Coxon.

Charles François d'Angennes, marquis de Maintenon : marin français (Chartres, 5 décembre 1648 – Martinique, avant avril 1691).

Fils de feu Louis marquis de Maintenon et de Marie Le Clerc du Tremblay, il était enseigne de vaisseau à Toulon en 1669 et arriva aux Antilles, l'année suivante, sur le petit navire du roi *La Sibylle*, qu'il commanda (1672-1673) au décès de son capitaine. En 1673, revenant de l'expédition de Curaçao en compagnie du gouverneur général Baas, il fut envoyé reprendre des bâtiments anglais mouillant à la côte de Saint-Domingue et

qu'avaient abandonnés là un flibustier néerlandais. L'année suivante, il était capitaine corsaire et mena quelques prises espagnoles à Saint-Domingue et à la Jamaïque, puis il se retira en France. En octobre 1675, commandant une frégate de 24 canons, il appareillait de Nantes pour un second voyage en course dans la mer des Antilles. Dans la seconde partie de 1676, il réunit à Saint-Domingue une dizaine de bâtiments flibustiers, portant au total 800 hommes. Avec cette flotte, au début de 1677, il attaqua et s'empara de la capitale de l'île Margarita et de Nueva Valencia à la côte de Cumana, ce qu'il fit sans grand profit. Il vint désarmer sa frégate au Petit-Goâve, mais son équipage l'y saborda (mai 1677) pour éviter qu'elle tombe aux mains d'une escadre néerlandaise. En 1679, il servit de pilote à l'escadre du comte d'Estrées, et il repassa ensuite en France. La même année, il avait été nommé gouverneur de Marie-Galante. En 1681, il appareillait de France au commandement du navire du roi *La Sorcière* pour nouer des relations commerciales en Amérique avec les colonies espagnoles, ayant obtenu le monopole du commerce français avec les Espagnols du Venezuela : durant cette croisière, il confisqua les commissions de certains flibustiers relevant de Saint-Domingue. En 1685, il fut démis de son poste de gouverneur de Marie-Galante, où il n'avait résidé que quelques mois en cinq ans, et il se retira ensuite à la Martinique où ils possédaient des terres.

Abraham Malherbe : flibustier français.

En avril 1665, il commandait une galiote armée d'un canon dans la flotte qui appareilla de la Jamaïque sous les ordres du gouverneur adjoint Edward Morgan pour une expédition contre les colonies néerlandaises des Petites Antilles. Après la prise des îles Saint-Eustache et Saba, il rentra à la Jamaïque. En 1666, il était l'un des deux capitaines français de Saint-Domingue (le second étant Le Gascon) qui servaient les Anglais de la Jamaïque.

Edwaert Manveldt : flibustier néerlandais (mort à La Havane, 1666) connu en anglais sous le nom d'Edward Mansfield.

Il est possible qu'il fréquenta l'île Providence avant 1642 puis celle de la Tortue après cette date, peut-être déjà comme capitaine flibustier. Le 14 décembre 1660, il obtenait un congé du colonel D'Oyley, le gouverneur militaire de la Jamaïque, pour sortir du port Cagway (future Port Royal), avec commission du même officier pour prendre sur les Espagnols. En 1663, commandant un brigantin, il participa à l'expédition de Campeche sous les ordres du capitaine Myngs. En novembre 1665, il commanda lui-même une flottille qui planifiait une attaque contre quelques cités cubaines ; des envoyés du gouverneur de la Jamaïque tentèrent de le persuader de porter la guerre contre les colonies néerlandaises, notamment celle de l'île Curaçao, mais en vain puisque, sous commission portugaise, délivrée par le gouverneur de la Tortue, Mansfield, à la tête de quelque 300 hommes, pillait et brûla Cayo et Santo Spirito, dans l'île de Cuba le mois suivant. Au début de l'année suivante, Mansfield fit descente au Costa Rica, prenant, avec 600 hommes, Turrialba mais devant renoncer à son objectif, Cartago (avril 1666). Ayant encore sous ses ordres 200 hommes, il prit l'île Santa Catalina (mai 1666). Il relâcha ensuite à Port-Royal (juin) où il offrit sa conquête au gouverneur. Il repartit peu après en course, mais il fut capturé par un navire de guerre cubain d'une force supérieure au sien : ses hommes et lui furent mis à mort par ordre du gouverneur, celui-là même qui, selon un historien, fit exécuter plus de 300 pirates en deux ans. Modyford appelait Mansfield «le vieux bon-homme» ce qui laisse supposer qu'il avait une soixantaine d'années au moment de sa mort.

Pieter Marcusz : marin zélandais originaire de Flessingue.

Croisant de conserve avec son compatriote Constant, il se rendit à la côte Saint-Domingue en 1670 et suscitèrent la révolte des habitants contre M. d'Ogeron et la Compagnie des Indes occidentales. En 1673, il montait *Le Ram*, de 36 canons et 160 hommes, faisant partie de la flotte corsaire de Flessingue qui se trouvait alors aux larges des côtes espagnoles.

John Markham : flibustier anglais (mort à île du Prince, golfe de Guinée, 1687).

En 1680, il fut l'un des 330 flibustiers anglais qui passèrent à la mer du Sud par l'isthme de Panama sous la conduite des capitaines Coxon et Harris. Après cette expédition, il semble s'être retiré en Caroline d'où il arma un petit bâtiment. Ainsi, en mars 1683, il rejoignit aux cayes de la Floride le flibustier français Bréha et quelques autres capitaines anglais, avec lesquels il se rendit ensuite sur l'épave du galion Maravillas dans les Bahamas. De là, il se rendit avec ses associés, sous le commandement de Bréha, tenter une descente contre San Augustin, la capitale de la Floride. Après leur retraite devant cette ville et le pillage de quelque petit bourg de la Floride, il retourna avec son compatriote Thomas Paine et Bréha aux Bahamas, où le gouverneur anglais tenta en vain de les appréhender. L'année suivante, il semble avoir joint la flotte du capitaine Handley, qui appareilla de New Providence au printemps 1684 à destination des côtes de la Floride. En avril 1685, il joignit la flotte de Grammont à l'île à Vache, commandant alors un bateau de six canons et 40 hommes. Ensuite, lors de l'escale à l'île d'Or (Panama), il complota alors avec les capitaines Sharpe et Tristan pour inciter les flibustiers à passer à la mer du Sud. Mais Grammont ayant contrecarré leurs plans, Markham dut participer à la prise de Campeche (1685). Après cette entreprise, il quitta Grammont et alla relâcher en Caroline. En 1686, appareillant de Caroline, il remonta jusque dans les parages de Terre-Neuve où il pillait quelques navires français. Voulant aller piller les Espagnols du Rio de la Plata puis faire la course dans le Pacifique, il se rendit aux côtes d'Afrique. Faisant alors escale à l'île du Prince, il fut tué avec la moitié de ses gens par les Portugais de cette colonie; les survivants se joignirent ensuite à un certain capitaine Eatery, probablement le pirate John Eaton.

Marquand : colon français.

Capitaine de milice au Cap depuis 1680, il devint membre du Conseil supérieur de Léogane (1686). En 1680, il avait été le chargé de pouvoir de la veuve du calviniste Gobin, lequel s'était établi au Cap, l'un des premiers, avec le flibustier Pierre Lelong (1670).

David Marten : flibustier néerlandais.

Depuis au moins 1651, il servit sur des bâtiments corsaires ou marchands croisant dans la mer des Antilles. Il obtint probablement son premier commandement comme flibustier quelques années après la conquête de la Jamaïque par les Anglais. En effet, en 1663, il reçut du gouverneur de cette île une commission pour prendre sur les Espagnols montant alors la barque *The Charity*. Sur ce petit bâtiment de 25 tonneaux avec 43 hommes d'équipage, il s'associa (vers janvier 1665) à Henry Morgan et quelques autres capitaines anglais, avec lesquels il pillait deux bourgs sur la rivière Tabasco, la ville de Trujillo (Honduras) et enfin celle de Granada (au lac de Nicaragua). Après cette expédition (vers août 1665), ayant à son bord quelques Indiens du Nicaragua qui s'étaient alliés aux flibustiers, Marten jugea préférable de ne pas rentrer à la Jamaïque, où il croyait être mal reçu en raison de l'état de guerre régnant alors entre l'Angleterre et les Provinces-Unies. Il préféra se retirer à l'île de la Tortue chez les Français. Mais, avant le mois de novembre 1665, il se trouvait à la Guadeloupe où il fournissait des informations sur le Yucatán et les Honduras au gouverneur du Lion. Toutefois, dès le début de l'année suivante, il pourrait avoir joint la flotte de son compatriote Mansfield qui fit descente au Costa Rica puis reprit l'île Providence aux Espagnols. Il relevait alors bel et bien de la Tortue, puisque en août 1666, alors qu'il commandait deux navires montés par 160 hommes, il faisait savoir au gouverneur de la Jamaïque qu'il était disposé à mener ceux-ci à Port-Royal et passer lui-même au service de l'Angleterre. Ce fut apparemment le cas. En 1668, Marten semble avoir participé à la prise de San Augustin (Floride) en compagnie du capitaine Searles. En 1670, il avait abandonné la course, trafiquant alors dans la baie de Campêche pour y charger du bois de teinture qu'il portait à la Jamaïque: à cette époque, il commandait toujours la *Charity*. Mais, lorsque les hostilités reprirent entre les Jamaïquains et les Espagnols en 1670, Marten prit une commission du gouverneur Modyford pour prendre sur les seconds. Mais, avant la fin de 1671, l'arrivée d'un nouveau gouverneur à la

Jamaïque renversa cette politique, et Marten refusa de se soumettre et continua à pirater dans la baie de Campeche. Là, il fut arrêté par le HMS Assistance, dont le capitaine saisit sa barque et sa cargaison de bois. Il rentra ensuite à Port-Royal où, en 1672, il était encore recensé parmi les marins résidant dans ce port.

Robert Martin : flibustier français originaire d'Honfleur.

À la fin de 1648, ce corsaire vint vendre à La Rochelle une cargaison de cacao provenant de deux prises espagnoles faites aux Antilles sous la commission du gouverneur de la Tortue. En 1652, il est signalé comme allant en course sur une frégate tous les ans aux côtes de Campêche où il capturait des Indiens pour les vendre à la Tortue. Ce capitaine Martin est sans l'ombre d'un doute l'un des assassins du gouverneur Levasseur. Après la défaite du chevalier de Fontenay contre les Espagnols (janvier 1654), avec son complice et associé Thibault, il courut encore le bon bord dans la mer des Antilles.

Martin : marin français.

Commandant un navire de Honfleur, *Le Roi David*, il perdit un bras lorsque l'amiral hollandais Binckes attaqua les bâtiments marchands français mouillant au Petit-Goâve en juillet 1676.

François Massertie : flibustier français originaire de Bordeaux.

En 1686, dans la baie de Samana (Hispaniola), il fut probablement au nombre des 80 flibustiers qui s'embarquèrent sur *Le Saint-Nicolas*, une prise flessinguaise faite par le capitaine Lesage. Il se trouva ainsi à participer à un voyage de pillage contre les Espagnols en mer du Sud (1687-1693). Au retour de cette expédition, il fut élu capitaine après l'escale à Cayenne, jusqu'à son arrivée dans le port de La Rochelle en septembre 1694. Massertie se rendit ensuite à Bordeaux où, par l'entremise de M. Lombard, l'intendant Bégon tenta d'obtenir copie du journal qu'il avait tenu durant son voyage à la mer du Sud.

Mathieu : flibustier français (?).

Ce capitaine commandait l'un des bâtiments de la flotte de Grammont au retour de l'entreprise de Maracaïbo (1678).

André Minguet : chirurgien et flibustier français (vers 1640 – Dondon, Saint-Domingue, 1722).

Après avoir participé à la prise de Carthagène, il obtint du gouverneur Ducasse une concession (11 septembre 1698) au trou du Dondon dont il devint le premier habitant. Sur son habitation, il entretenait un hôpital où il recevait indifféremment Français et Espagnols.

Adrian Mitchell : flibustier probablement d'origine néerlandaise.

Ce capitaine prit en 1662 une commission en guerre à la Jamaïque. En mars 1663, montant le *Blessing*, il porta, à Port-Royal, la nouvelle du succès de la descente du capitaine Myngs à Campeche, entreprise à laquelle il avait participé. En 1670, il commandait un bâtiment jamaïquin chargeant du bois de teinture dans la baie de Campeche.

James Modyford : marchand et administrateur anglais Fils de John Modyford et de Maria Walker, il obtint, en février 1667, une commission de lieutenant-gouverneur de la Jamaïque, comme adjoint de son frère Sir Thomas. À son arrivée à Port-Royal (juillet), il fut nommé premier juge de la Cour de l'amirauté de la colonie. Intéressé comme son frère dans les armements des flibustiers, il fut désigné pour aller gouverner l'île Providence, reconquise par Henry Morgan en 1670, mais il y envoya l'un de ses adjoints. Sa commission fut révoquée en même temps que celle de son frère.

Thomas Modyford : juriste, marchand et administrateur anglais (Lincoln's Inn, Middlessex, v. 1618 – Spanish Town, Jamaïque, 11 septembre 1679), créé baronnet Modyford of Lincoln's Inn en mars 1664.

Fils de John Modyford et de Maria Walker, il épousa en 1640 Elizabeth Plamer. Cousin du général George Monk, il combattit pour le roi durant la guerre civile. En 1647, il émigra à la Barbade où il devint un riche planteur. Cependant il entra (1651) en négociation avec le commodore sir George Ayscue, commandant une escadre du Commonwealth, et lui amena le régiment dont il était colonel. Il fut ainsi appelé à donner son avis au protec-

teur Cromwell sur le *Western Design*, mais il ne fut pas suivi. Il aida cependant le général Venables à recruter des hommes lors de son passage à la Barbade. Peu de temps avant la Restauration, il fut gouverneur de la Barbade (1660) en sa qualité de président du Conseil de la colonie. Il se trouvait toujours à la Barbade lors que sa commission de gouverneur général de la Jamaïque et son élévation au rang de chevalier lui parvinrent. Une fois en poste à Port-Royal, il tenta d'interdire la course et de promouvoir le commerce avec les Espagnols. Mais il dut bientôt renverser complètement cette politique et devint un grand promoteur de la guerre de course. En 1670, avant même la nouvelle de la prise de Panama, la Couronne décida de le rappeler notamment pour calmer les récriminations espagnoles. En 1675, il revint à la Jamaïque avec Henry Morgan. Il y fut nommé juge en chef, poste qu'il dut résigner dès l'année suivante, à la suite d'une plainte l'accusant de trahison.

Hender Molesworth : marchand et administrateur colonial Il était le fils d'Hender Molesworth et de Mary Sparks. Négociant à la Jamaïque dès 1660, il fut aussi capitaine puis lieutenant-colonel de milice. Vers le milieu des années 1670, il se rendit en Angleterre en compagnie de l'ancien gouverneur Sir Thomas Lynch. De retour à la Jamaïque, il fut membre du conseil de la colonie. En octobre 1683, il fut promu colonel commandant le régiment de milice de Port-Royal, dont il était lieutenant-colonel, à la place de Sir Henry Morgan. En 1684, il reçut une commission de lieutenant-gouverneur de la Jamaïque et assura ainsi l'intérim du gouvernement au décès du général Lynch. Intéressé dans le commerce avec les colonies espagnoles, il poursuivit sa politique de lutte aux flibustiers. En 1687, il fut rappelé en Angleterre où il épousa en seconde noces (février 1689) Mary Temple, veuve de Sir Thomas Lynch. Il fut nommé gouverneur général de la Jamaïque suite au décès du duc d'Albemarle, mais il mourut avant son départ.

Monbard : flibustier français.

Selon Exquemelin, ce Gascon, d'une bonne famille du Languedoc, apprit à détester les Espagnols en lisant le récit de leurs cruautés contre les Indiens. Quelque part au cours de la guerre entre la France et l'Espagne (entre 1635 et 1659), il s'embarqua au Havre-de-Grâce sur un bâtiment corsaire commandé par son oncle. Ce dernier ayant péri lors d'un combat contre un bâtiment espagnol, Montbard lui succéda comme capitaine, prenant à son bord des boucaniers qu'il avait auparavant aidé lors d'un affrontement contre les Espagnols de Santo Domingo. Toujours selon Exquemelin, qui dit l'avoir vu un jour en passant aux Honduras (vers 1668-1672), il était un bon ami de l'Olonnais. Plusieurs spécialistes ont mis en doute son existence, car il n'a laissé aucune trace dans les archives.

Jean Moreau : flibustier français (mort à Saint-Domingue, février 1665).

Commandant la frégate *Le Saint-Louis*, il prit à la Jamaïque, dans les derniers jours de 1663, une commission du gouverneur adjoint Lyttelton pour prendre sur les Espagnols par droit de représailles : deux de ses compatriotes établis à la Jamaïque nommé Jean Grandmaison et Élie Filliot se portèrent garants pour lui. L'année suivante, il captura cependant un bateau anglais dont il vendit la cargaison à l'île de la Tortue. Considéré dès lors comme forban, il fut tué avec plusieurs de ses hommes lors d'un combat contre le capitaine jamaïquain Robert Enscome, commandant le ketch *Swallow*. Le reste de son équipage fut jugé pour piraterie à Port-Royal où quelques uns furent pendus.

Morgan : flibustier anglais.

En 1682, il faisait parti de l'équipage de *La Trompeuse*, commandée par Hamelin. Mais, lors du voyage de ce vaisseau aux côtes de Guinée, l'année suivante, il fut élu comme capitaine par une partie de leur compagnie qui continua la course sous ses ordres à bord d'une prise. Il est possible que ce nom ne soit en fait qu'un pseudonyme.

Bledry Morgan : officier anglais.

Au début de 1671, ce colonel fut envoyé par le gouverneur Modyford vers la flotte de Henry Morgan, probablement son parent. Il arriva à Chagres comme passager sur le sloop de William Curson, puis il commanda l'arrière-garde des troupes jamaïquaines lors de la

bataille de la plaine de Panama. En 1671, il fut envoyé par sir James Modyford pour gouverner l'île Providence en son nom.

Edward Morgan : officier anglais (mort à Saint-Eustache, 2 août 1665).

Il servit d'abord comme mercenaire en Allemagne durant la guerre de Trente Ans. Il épousa ainsi la fille du baron von Pöllnitz, gouverneur de Lippstadt. Fervent royaliste, il combattit les armées du Commonwealth en qualité de colonel général sous les ordres du comte de Carbery (père d'un futur gouverneur de la Jamaïque) au pays de Galles, puis s'exila en Allemagne auprès de ses beaux-parents. Après la Restauration, l'influence de son frère Thomas auprès du duc d'Albemarle lui fallut d'être nommé gouverneur adjoint de la Jamaïque. Arrivé dans l'île avec le gouverneur général Modyford en juin 1664, il obtint le commandement d'une flotte corsaire dans une expédition contre l'île hollandaise de Saint-Eustache où il mourut en débarquant. Il avait amené avec lui en Amérique ses deux fils et ses quatre filles. L'une de ces dernières, Mary Elizabeth, épousa (en 1665 ou 1666) son cousin germain Henry Morgan et l'aînée (1665) Robert Byndloss.

Henry Morgan : aventurier anglais (Tredegar Castle, Pays de Galles, 1635 – Port Royal, 4 septembre 1688), fait chevalier (1674) par le roi Charles II : Sir Henry Morgan.

Passé en Amérique soit comme engagé à la Barbade soit avec la flotte de l'amiral Penn, il s'installa ensuite à la Jamaïque après sa conquête par les Anglais (1655). Il devint capitaine corsaire à l'occasion des raids de Myngs (1662-63). Après la prise de Campêche, il pilla Villahermosa, Tabasco et Granada (1665) avec d'autres capitaines. À son retour, il épousa Mary Elizabeth Morgan, fille de son défunt oncle Edward, et devint capitaine puis colonel du régiment de milice de Port-Royal. En 1668, il reprit la mer avec une flotte corsaire, se signalant par les prises de Puerto Principe (Cuba) et Porto Belo. L'année suivante, il faisait descente au lac de Maracaïbo. En 1670, il réunit, à l'île à Vache, une impressionnante flotte de flibustiers, qui se rendirent maître de l'île Santa Catalina, du fort Chagres et, surtout, de Panama (janvier 1671). Après cette expédition, abandonné par plusieurs capitaines insatisfaits de la façon dont il avait partagé le butin, il rentra à Port-Royal. En avril 1672, par ordre du nouveau gouverneur Lynch, il fut embarqué sur le HMS *Welcome*, à destination de l'Angleterre, pour aller répondre de ses actions contre les Espagnols à Panama et ailleurs. Étant entré dans les bonnes grâces de la Cour, il fut fait chevalier renvoyé à la Jamaïque en qualité de lieutenant-gouverneur (1675). Sous l'administration du gouverneur général Vaughan (1675-1678), il fut accusé, non sans raison, de favoriser les flibustiers. Ayant assuré l'intérim du gouvernement au départ de Vaughan, il fut favorisé par le successeur de celui-ci le comte de Carlisle. Après le départ de ce dernier, il gouverna pendant environ deux ans (1680-1682) la Jamaïque, se montrant hostile en public envers les flibustiers anglais, faisant notamment procéder à des arrestations, des saisies et, même des exécutions. Au retour de Lynch comme gouverneur général, Morgan et son beau-frère Byndloss furent néanmoins exclus du Conseil de la Jamaïque (octobre 1683). Morgan n'en continua pas moins de s'opposer à Lynch et à son successeur Molesworth, représentant la faction favorable au commerce avec les Espagnols, par l'entremise d'agents comme l'avocat Roger Elleston. Morgan mourut alors que le duc d'Albemarle venait d'obtenir sa réintégration sur le Conseil de la Jamaïque.

Thomas Morgan : officier anglais (mort à Nevis, mai 1666).

Capitaine de milice à la Jamaïque en 1662, il accompagna l'année suivante Christopher Myngs à l'occasion de la prise de Campeche, ayant alors le grade de capitaine. En 1665, alors lieutenant-colonel de milice, il accompagna son oncle, ou du moins son parent, le gouverneur adjoint Edward Morgan dans l'expédition contre les Antilles néerlandaises. Laissé comme commandant militaire de Saint-Eustache avec le capitaine Maurice Williams et quelques autres flibustiers par le colonel Theodore Cary, il passa ensuite avec ses hommes à Saint-Christophe où il fut blessé en combattant les Français. Il mourut quelques semaines plus tard des suites de ses blessures.

John Morris : flibustier anglais (mort à l'île à Vache, 12 janvier 1669).

Il participa aux raids d'Henry Morgan sur Cuba et Porto Belo (1668) en compagnie de son homonyme, dont était apparemment le cadet en terme d'âge ou de service comme flibustier. Il compta au nombre des capitaines qui périrent lors de l'explosion de la frégate *L'Oxford*.

John Morris : flibustier anglais (mort à Puerto Rico, 1675).

En octobre 1662, il reçut du gouverneur de la Jamaïque une commission pour prendre sur les Espagnols par droit de représailles, le capitaine Robert Searles ainsi que le lieutenant-colonel Thomas Morgan se portèrent alors garants pour lui. Il commandait alors la frégate *The Virgin Queen*, avec laquelle il participa à la prise de Campeche sous les ordres du capitaine Myngs. Après cette expédition, il repartit en course et en janvier 1664 il captura le *Blue Dove*, qui se rendait aux côtes sud de Cuba, sous prétexte que celui-ci voyageait avec un passeport néerlandais pour ravitailler les Espagnols de Cuba. Il conduisit le *Blue Dove* à Port-Royal, mais la Cour de la vice-amirauté jugea le navire de mauvaise prise. Par la suite, il s'associa à Henry Morgan, Jacob Fackman et David Martin qui mirent à sac Villahermosa et Granada (1665). Il participa ensuite, sous les ordres de Morgan, aux prises de Puerto Principe, Puerto Belo et Maracaïbo. En août 1670, il commandait *The Dolphin*, une frégate de 60 tonneaux armée de 10 canons, avec un équipage de 60 hommes. Il appareilla alors de Port-Royal au sein de la flotte commandée par son vieil associé Henry Morgan. Ayant reçu l'ordre de celui-ci de demeurer en garde à la côte de Cuba, Morris y défit et tua le corsaire portugais Rivero Pardal (octobre 1670). Avec comme pris le navire de celui-ci, il rejoignit ensuite Morgan à l'île à Vache. Avec le grade de major, il commanda avec Prince l'avant-garde des flibustiers lors de la prise de Panama (février 1671). Au retour de cette expédition, il abandonna le *Dolphin* aux îles Caïmans, où il prit le commandement du *Lilly*, une frégate de 50 tonneaux et 10 canons, échouée là aussi par le capitaine Norman qui l'avait montée jusqu'alors : sir James Modyford, gouverneur adjoint de la Jamaïque et agissant comme procureur pour les propriétaires du *Lily* donna alors la moitié des parts de cette frégate à Morris. Avec 30 à 40 flibustiers, ce dernier se rendit ensuite dans les cayes du sud de Cuba où ils capturèrent (août 1671) une pirogue espagnole dont ils volèrent la cargaison de tabac. Ensuite, Morris alla vers les côtes de Saint-Domingue. Ayant refusé de s'attaquer à un bâtiment richement chargé, Morris fut alors abandonné par la plupart de ses hommes, qui le quittèrent à l'île à Vache. De retour à Port-Royal en décembre 1671, il y fut arrêté et jugé pour piraterie par le nouveau gouverneur Sir Thomas Lynch, lequel lui accorda toutefois son pardon et lui rendit sa frégate. Avec celle-ci, sous une commission spéciale de Lynch Morris se trouva donc engagé dans la lutte contre les pirates. Avec *Le Lily* et un autre bâtiment, il quitta donc la Jamaïque en février 1672 pour tenter de capturer le capitaine Yallahs dans la baie de Campêche. Mais, contrairement aux ordres reçus, Morris y chargea *Le Lily* de bois de teinture. *Le Lily* rentra en Angleterre en décembre 1673. Il n'est pas certain que Morris en était encore le capitaine, puisque, dès 1674, il se voyait confier par le gouverneur Lynch la mission de ramener à la Jamaïque un certain Jones, un pirate qui s'est réfugié chez les Français à Saint-Domingue. Cependant, en juillet 1675, Morris obtenait le commandement d'un petit bâtiment et un congé du nouveau gouverneur Vaughan, par l'entremise de son ancien chef Morgan, pour reconduire le sieur de Cussy, un officier français de Saint-Domingue venu à la Jamaïque pour y recruter des flibustiers. En fait, Morris se trouva engagé dans une expédition contre les Espagnols de Puerto Rico, que commandait en chef Cussy qui finança en partie l'armement de Morris au Petit-Goâve en septembre 1675. Morris trouva la mort lors de cette expédition.

Richard Morton : flibustier anglais (mort dans le détroit de Magellan, février 1684).

Il compta au nombre des 330 flibustiers anglais qui passèrent à la mer du Sud par l'isthme de Panama, en avril 1680. Revenu aux Antilles, par le détroit de Magellan, sur la Santísima Trinidad avec le capitaine Sharpe, il semble avoir suivi ce dernier en Angleterre (mars 1682), étant acquitté d'accusations de piraterie en même temps que son chef. Il s'embarqua ensuite à Londres avec le capitaine Bond comme pilote pour les Antilles, les îles du Cap-Vert puis le Brésil. À cette côte, il passa avec le capitaine Eaton, sur le

Nicholas, recevant alors le commandement d'une barque portugaise. Il entra ensuite dans le détroit de Magellan en compagnie d'Eaton (fin 1683), tous deux joignant ensuite le capitaine Swan. Ayant pris huit des hommes de ce dernier à son bord, Morton disparut dans une tempête.

Milner Mugford : flibustier anglais.

En 1663, il commandait un ketch dans la flotte jamaïcaine qui sous les ordres du capitaine Myngs alla piller Campeche. Au retour de cette expédition, il s'empara d'une barque dont il mena la cargaison en fraude à la Jamaïque à l'insu de Myngs. Pour cette affaire, il fut jugé par la Cour de la Vice-Amirauté de la Jamaïque en mai de la même année.

Robert Munden : marin anglais.

Commandant la frégate *The Charles*, armée en course par des marchands londoniens, il arriva à la Jamaïque en 1662, peu de temps avant le départ du gouverneur Windsor, qui lui délivra une commission pour prendre sur les Espagnols. En décembre de cette même année, le gouverneur adjoint Lyttleton lui ordonna de transporter le colonel Barry et ses gens à l'île de la Tortue pour s'en emparer. Mais, voyant les Français prendre les armes à son approche, Munden refusa de tirer sur eux et se rendit à Corydon où il débarqua ses passagers et continua à croiser dans la mer des Antilles quelque temps avant de rentrer en Angleterre. Il semble avoir fait escale aux Bermudes à la fin d'avril 1664 et en être reparti au début d'octobre de la même année.

Christopher Myngs : marin anglais (dans le Norfolk, 1625 – au large des Downs, juin 1666), fait chevalier par le roi Charles II (1665) : Sir Christopher Myngs.

Fils d'un cordonnier selon Pepys, il commença très jeune sa carrière de marin. En 1648, il était déjà officier de la Royal Navy, et en 1653, il obtenait son premier commandement dans la marine du Commonwealth, étant nommé capitaine du S.S. Elizabeth. Chargé d'escorter un convoi de navires marchands, il se distingua par la capture de deux vaisseaux de guerre néerlandais. En octobre 1654, il reçut le commandement du S.S. Marston Moor, un vaisseau de 44 canons, avec lequel il fut affecté à la flotte de l'amiral Penn qui appareilla pour les Antilles en prévision du *Western Design*. Peu de temps après la conquête de la Jamaïque, Myngs appareilla (juillet 1655) pour l'Angleterre, ayant comme passager le général Venables, le commandant militaire de l'expédition. De retour à la Jamaïque dès l'année suivante, il participa notamment, au sein de l'escadre de l'amiral Goodson, à la prise de Rio de la Hacha (mai 1656), puis à une croisière sans lendemain aux côtes de Cuba en quête de la flotte de la Nouvelle-Espagne. En juillet 1657, il partit à nouveau pour l'Angleterre, mais dès le début de l'année suivante, il revenait aux Antilles. En passant par la Barbade, il saisit quelques navires marchands néerlandais sous prétexte que ceux-ci trafiquaient avec les colons. À son retour à Cagway (le principal port de la Jamaïque), en mars 1658, son navire *The Marston Moor* fut réquisitionné, ainsi que cinq autres, par le gouverneur D'Oyley pour une expédition contre une troupe d'Espagnols débarquée à Rio Nuevo, à la côte nord de l'île. Les Espagnols ayant été défaits (juillet 1658), Myngs, avec cinq vaisseaux, attaqua Tolu et Santa Marta, deux cités portuaires de la côte de Terre Ferme. De retour à Cagway (décembre 1658), il en ressortait bientôt avec les S.S. Marston Moor, Hector et Cagway, avec plus de 300 hommes pour une nouvelle expédition. Il pilla ainsi Cumana, puis Puerto Caballo et Coro. À cette dernière place, il mit la main sur vingt-deux sacs contenant chacun 400 livres d'argent, le meilleur de son butin au cours de cette expédition, laquelle rapporta demi-million de pièces de huit, soit 300 000 livres, qu'il portait à la Jamaïque le 3 mai 1659. Dès son arrivée, Myngs fut suspendu de son commandement par D'Oyley pour certaines irrégularités concernant le partage de ce butin, et un mois plus tard, il repartait en Angleterre pour répondre des accusations portées contre lui. À la Restauration, le capitaine Myngs retourna à la Jamaïque en 1662, avec le nouveau gouverneur lord Windsor, commandant cette fois *Le Centurion*, une frégate royale de 46 canons, avec un équipage de 146 hommes. En octobre 1662, il reçut de Windsor l'ordre d'attaquer Santiago de Cuba, qu'il prit et pilla le même mois à la tête de onze bâtiments (en majorité des flibustiers) et 1300 hommes. Au

retour de cette prise, bientôt suivie par le départ de Windsor, Myngs fut assermenté comme membre du Conseil de la Jamaïque par le gouverneur adjoint Lyttleton. Dès janvier 1663, il reprenait la mer, appareillant de l'ancienne Cagway, devenue Port-Royal, avec cette fois 12 bâtiments flibustiers et 1500 hommes. Avec cette force, il s'empara, le 19 février, de San Francisco de Campeche, puis il rentra à la Jamaïque en avril. Appareillant alors pour l'Angleterre, il ne devait plus revenir aux Antilles. En 1664, Myngs fut promu vice-amiral de l'escadre blanche de la Royal Navy, sous les ordres du prince Rupert. À ce titre, il participa à la bataille navale de Lowestoft (juin 1665) contre la flotte des Provinces-Unies, à la suite de laquelle il fut fait chevalier par le roi. L'année suivante, il devint vice-amiral de *L'Escadre bleue*, commandée par le comte de Sandwich. Lors de la bataille des Dunes (dite aussi bataille des Quatre jours), qui opposa une nouvelle fois les Anglais aux Néerlandais, il fut blessé à la jambe, blessure dont il mourut quelques jours plus tard.

John Neville : flibustier anglais (mort à Mérida, 1680).

À la fin de 1674, ce capitaine jamaïcain croisait sous une commission française pour prendre sur les Espagnols et les Néerlandais délivrée par le gouverneur de Saint-Domingue, le sieur Ogeron. En avril de l'année suivante, il fut l'un des corsaires anglais auxquels l'ancien amiral flibustier Henry Morgan, de retour à la Jamaïque en qualité de gouverneur adjoint, invita à venir liquider leurs prises à Port-Royal comme par le passé. Comme flibustier sous commission française, Neville fréquenta surtout les côtes occidentales du Yucatan et le golfe de Campeche. Ainsi, probablement en 1676, il pillà la seconde tentative la petite cité de Villahermosa, sise sur la rivière Tabasco. En avril 1678, commandant alors un petit bâtiment, il joignit un autre flibustier anglais à la côte de La Havane. Les deux ensemble ayant une centaine d'hommes allèrent ensuite dans la baie de Campeche où ils prirent avec eux environ 80 bûcherons anglais. Et, à l'aube du 10 juillet 1678, ces aventuriers s'emparèrent de la cité portuaire de San Francisco de Campeche, dont ils demeurèrent les maîtres pendant quelques jours, le temps de se rendre maîtres de trois bâtiments et d'emporter quelque 250 esclaves, des vivres et de l'argent comme butin. Neville et son associé rentrèrent à la Jamaïque en octobre. Cependant, dès l'année suivante, Neville retourna dans la baie de Campeche parmi les bûcherons. Lors de l'attaque menée contre les établissements anglais par les Espagnols, Neville, à l'exemple de la majorité les étrangers - bûcherons, flibustiers, marins et marchands - qui se trouvait dans la baie de Campeche, dut se réfugier sur l'île de Triste puis sur Beef Island où tous ces aventuriers négocièrent leur reddition. Malgré une clause lui assurant dans le traité conclu avec le général espagnol Felipe de La Barrera assurant à Neville le même traitement qu'aux autres, celui-ci refusa de se rendre et demeura sur Beef Island. Un peu plus tard, les Espagnols vinrent l'y chercher et le menèrent prisonnier à Campeche. De là, il fut envoyé à Mérida, la capitale du Yucatan, où il fut pendu pour sa participation en tant que chef au sac de Campeche deux ans plus tôt.

Bernard Claesen, alias Speirdyck : flibustier néerlandais (mort dans la baie de Manzanilla, Cuba, 10 mars 1670), mieux connu en anglais sous le nom de Bernard Nicholas.

En juin 1663, commandant la frégate *The George*, il reçut du gouverneur adjoint de la Jamaïque une commission pour prendre sur les Espagnols par droit de représailles ; Martin Van Alphan et Nicholas Keene se portèrent alors garants pour lui. En janvier 1664, il s'empara la ville de Santo Tomé de La Guayana, sur l'Orénoque. De retour à la Jamaïque dès mars suivant, il ramena de cette expédition surtout du tabac comme butin. Il repartit ensuite en course et, en décembre, revint à Port-Royal avec une prise espagnole, La Sevillana, dont le peu de marchandises qui restaient à bord fut vendu au profit de ses propriétaires légitimes par ordre du nouveau gouverneur Modyford. Il semble ensuite avoir abandonné la flibuste, puisqu'en 1668 il commandait le *Mary and Jane*, armé par les marchands londoniens Jacob Lucy, Samuel Swynnock et John Bovet, à destination de la Jamaïque pour faire du négoce avec les Espagnols. En février 1669, il repassait en Angleterre d'où il repartait, dès le mois d'août suivant, sur le même navire et avec les mêmes armateurs pour la Jamaïque. Là Nicholas reçut ordre du gouverneur Modyford

d'aller porter au gouverneur de Cuba des lettres pour signifier à celui-ci que la paix avait été conclue entre leurs nations respectives. Appareillant de Port-Royal au début février 1670, sur le *Mary and Jane*, Nicholas livra ses lettres au gouverneur de Bayamo (Cuba), mais au retour il fut tué avec au moins deux de ses gens lorsque son navire fut pris par le corsaire espagnol Manuel Rivera Pardal.

Richard Norman : flibustier anglais.

À la fin de 1668, il s'embarqua à Port-Royal (Jamaïque) comme contremaître à bord de l'*Oxford*, sous le commandement du capitaine Collier. Avec celui-ci et quelques autres, il fut l'un des rares survivants de l'équipage de ce vaisseau lors de son explosion à l'île à Vache en janvier 1669. Ce même mois, il fut nommé capitaine du *Lily*, succédant ainsi à John Aylett qui périt lors de la même tragédie. Au commandement de cette petite frégate de 50 tonneaux, armée de 10 canons, Norman participa ensuite à l'entreprise contre les établissements espagnols du lac de Maracaïbo sous les ordres de l'amiral Morgan. En 1670, ayant 50 hommes à son bord, il suivit encore ce dernier et participa à l'expédition de Panama. Après la prise de Chagres (janvier 1671), Norman, avec le grade de major, fut choisi par Morgan pour commander le fort San Lorenzo avec une garnison de 200 hommes. Au retour de la prise de Panama, il abandonna *Le Lily* aux îles Cayman (août 1671) puis il rallia la Jamaïque à bord d'un autre bâtiment.

Bertrand Ogeron, sieur de La Bouère : officier et administrateur français (Rochefort-sur-Loire, 19 mars 1613 – Paris, 31 janvier 1676).

Fils de Bertrand Ogeron, marchand qui afferma de gros domaine, et de Jeanne Blouin, il obtint (1641) le grade de capitaine au régiment de la Marine et se signala dans la guerre de Catalogne (1646-1649). Ses services valurent la noblesse à sa famille. À la mort de son père (29 juin 1653), il lui succéda comme seigneur de La Bouère, vivant en Anjou jusqu'en 1655 et devenant propriétaire du cimetière des Noyes, à Angers. En 1656, il s'engagea dans la compagnie fondée pour coloniser la rivière Onantinigo. Arrivé à la Martinique (septembre 1657), il renonça à son projet à la suite de rapports défavorables. Il se rendit ensuite à Saint-Domingue. Mais, ayant fait naufrage à Léogane, il fut contraint de mener la vie de boucanier. Ayant gagné 600 livres à ce métier, il repassa en France et revint à Saint-Domingue avec une cargaison de vin et d'eau-de-vie, mais il fut escroqué par un marchand français de la Jamaïque. Ayant obtenu l'aide de l'une de ses sœurs, il arma à Nantes un navire sur lequel il passa au Port-Margot avec plusieurs colons et engagés. Nommé gouverneur de la Tortue grâce à l'appui de Clodré, gouverneur de la Martinique, Ogeron continua son oeuvre de peuplement qu'il avait entrepris comme simple particulier, faisant venir de France de nombreux colons mais aussi des filles à marier. À la fin de 1668, il revint en France pour faire renouveler ses pouvoirs et proposer à Colbert un établissement en Floride. De retour à la Tortue avec de nombreux Angevins, il dut, peu après, faire face à une révolte des habitants (1670), qui se soulevèrent contre lui et la Compagnie des Indes occidentales qui entravait le commerce avec les Hollandais. Après cette révolte, sa popularité diminua dans la colonie. En 1673, sur ordre de M. de Baas, gouverneur général des Antilles françaises, il réunit quelques centaines d'aventuriers, mais il fit naufrage à Porto Rico et tomba aux mains des Espagnols. S'étant échappé, il monta, à son retour à la Tortue, une expédition contre San Juan de Puerto Rico qui se révéla un échec. En janvier 1675, à la suppression de la Compagnie, d'Ogeron reçut la permission de passer en France avec le projet d'une conquête complète de Saint-Domingue, mais il ne partit qu'à la fin de l'année. Malade au départ, il arriva épuisé à Paris. Avant sa mort, il ne put approcher le roi ni son ministre.

François L'Olonnais : flibustier français (mort à la côte de Carthagène, 1669).

Il s'embarqua à La Rochelle à destination des Petites Antilles où il servit trois ans comme engagé. Il passa ensuite à Saint-Domingue où il devint l'un des plus fameux boucaniers. Devenu flibustier, il fut bientôt élu capitaine par ses pairs. Après avoir connu quelques succès en mer, il perdit son bâtiment, mais le gouverneur La Place lui en donna un autre. Par la suite, les Espagnols le défirent, massacrant tout son monde et le blessant lui-même.

L'Olonnais, grâce à la complicité d'un esclave, put toutefois rallier la Tortue. Vers 1665, il en appareillait, à la tête d'une vingtaine d'aventuriers sur deux canots, et alla à Cuba où il s'empara d'une frégate de 10 canons envoyée par le gouverneur de La Havane pour le capturer. En juillet 1665, il se trouvait au Port-de-Paix, où le gouverneur Ogeron vint le visiter. Il monta ensuite avec Michel le Basque une expédition au lac de Maracaïbo. Pour se faire, il réunit (avril 1666) plusieurs bâtiments à Bayaha, passa par Samana puis il mit à sac les établissements espagnols du lac de Maracaïbo (juillet) et revint à Saint-Domingue avant la fin de l'année. Au début de mai 1667, il levait l'ancre de la Tortue, sur *Le Saint-Jean*, de 26 canons, avec cinq autres petits navires à destination des Honduras. Il y pillà d'abord Puerto de Caballos puis San Pedro. Il s'empara ensuite de la hourque des Honduras, ne faisant toutefois pas grand butin. Abandonné par plusieurs des siens, qui suivirent Vauquelin et Picard, il voulut piller Granada, mais échoua son bâtiment près de l'embouchure de la rivière San Juan de Nicaragua. Après cette perte, il séjourna quelques mois sur les îles des Perles où ses hommes et lui construisirent une barque, sur laquelle il voulut aller croiser devant Cartagena. Mais, en chemin, obligé d'aller à terre, il fut capturé par les Indiens qui le tuèrent.

John Outlaw : marin anglais.

En avril 1665, il commandait *The Olive Branch*, un petit bâtiment de six canons, avec 96 hommes d'équipage, au sein de la flotte qui appareilla de la Jamaïque sous les ordres du lieutenant-gouverneur Edward Morgan en prévision d'une expédition contre les Antilles néerlandaises. Mais au début de juillet, dans le canal de la Floride, son navire étant mauvais voilier et étant à court de vivres, il ne put suivre le reste de la flotte et dut aller relâcher en Virginie. En novembre, alors que la majorité des flibustiers engagés dans cette entreprise étaient de retour à Port-Royal, Outlaw n'était toujours pas rentré à la Jamaïque. Un capitaine du même nom est mentionné en Nouvelle-Angleterre dans les années 1665-1668.

Ovinet : aventuriers français.

Deux cousins de ce nom, l'un prénommé Pierre et l'autre surnommé le Grand, sont mentionnés par Exquemelin parmi les chefs que rassembla à Saint-Domingue le gouverneur Ogeron pour une expédition contre Curaçao (1673) par ordre du roi.

Pedro Juan : esclave africain (mort à Saint-Domingue, 1679), connu en français sous le nom de Padrejean.

Esclave d'un Espagnol de Santo Domingo, il assassina son maître puis il se réfugia à la Tortue. Partant de cette île, il alla s'établir à Pointe Palmiste (future paroisse du Petit Saint-Louis, près du Port-de-Paix). Vers octobre 1679, il débaucha quelque vingt-cinq esclaves noirs avec lesquels il projeta d'égorger tous les blancs. À leur tête, il se rendit jusqu'au port Margot, pillant et massacrant tout ce qu'il rencontra. S'étant ensuite retiré dans la haute montagne de Tarare, il en partait en expédition contre les Français. Une vingtaine de boucaniers résolurent finalement à le déloger de son repaire, difficile d'accès, et le tuèrent avec six des siens.

Pierre Pain : marin français (Le Havre, 1641 - idem, février 1685).

Lieutenant de port au Havre en 1674, ce marin huguenot reçut à la fin de la même année le commandement de la frégate du roi *La Bouffonne* pour escorter des bâtiments marchands français. Il commanda ensuite le vaisseau du roi *Le Capricieux*, affrété par la Compagnie du Sénégal, pour servir de garde-côte en Afrique occidentale. Il y fit deux voyages : l'un en 1678 en compagnie de Ducasse, et l'autre l'année suivante. De retour au Havre en juillet 1680, il s'associa avec Isaac Lanson, l'un des armateurs de la Compagnie pour un voyage de traite à Cayenne. À cet effet, il obtint le commandant d'un autre vaisseau du roi, nommé *La Trompeuse*, de 143 tonneaux. Parti du Havre en mars 1681 et arrivé à Cayenne à la mi-mai, il y séjourna environ deux semaines avant d'aller au Cap-Vert pour ravitailler la colonie en viande. De retour à Cayenne au début septembre, il en repartait le 26 décembre pour les Antilles où il espérait vendre le reste de sa cargaison. Arrivé à la Barbade, dans les premiers jours de janvier 1682 et informé des

persécutions dont étaient victimes les protestants en France, Pain décida de se rendre en Nouvelle-Angleterre et, une fois à destination, de rendre *La Trompeuse* au roi seulement en échange de sa femme et de leur fille. Avant la fin du mois, il faisait escale à la Jamaïque, où il demanda l'asile religieux. Sir Henry Morgan, qui y gouvernait alors par intérim, et le conseil de colonie, décidèrent de faire droit à sa requête, d'accepter la naturalisation de Pain comme sujet britannique. À la Jamaïque, Pain traita le reste de sa cargaison, avec l'un des hommes de Morgan. Il fut ensuite convenu que *La Trompeuse* irait charger du bois de teinture aux Honduras, puis filerait droit à Hambourg où le navire serait livré au représentant de la France dans ce port. En plus de Pain lui-même, deux marchands jamaïcains participèrent au réarmement de la frégate. Faute d'équipage, parce que la majorité des marins de Pain s'étaient dispersés, *La Trompeuse* ne partit de la Jamaïque qu'à la fin du mois d'avril ; une fois aux Honduras, elle devait être prise par le flibustier Grenézé. Entre-temps, cédant aux pressions de l'ambassadeur de France, le roi d'Angleterre ordonna, avant la fin de l'année, que Pain fut livré au gouverneur français de Saint-Domingue. Sous les auspices du nouveau gouverneur Lynch, le conseil de la Jamaïque annula en octobre 1683 la naturalisation de Pain. Il fallut toutefois plus de neuf mois avant que Lynch ne le livrât à Cussy, le gouverneur de Saint-Domingue. Et, en août 1684, celui-ci fit embarquer Pain sur une frégate rochelaise en partance pour la France. Arrivé à Dieppe, en octobre, le marin protestant y fut emprisonné. Transféré au Havre (octobre 1684), il adjura la religion protestante (décembre) avant que les officiers de l'amirauté ne se prononçassent sur son sort. Condamné à être rompu vif en place publique, Pain vit l'exécution de sa sentence différée de quelques mois. Finalement, le procureur général du parlement de Rouen ordonna son exécution par pendaison.

Thomas Paine : flibustier anglais (mort au Rhode Island, 1714).

En 1675, il servait probablement comme officier sous les ordres du flibustier jamaïcain John Bennett. En effet, en décembre de cette année-là, il reçut de Bennett le commandant d'une prise que celui-ci avait faite sur les Espagnols et qui avait été rebaptisé *The Saint David*. En avril 1676, croisant sous commission française du gouverneur de Saint-Domingue en compagnie de deux autres capitaines anglais, il reprit à des corsaires néerlandais un navire marchands rochelais, entre Curaçao et Antigua. Le mois suivant, avec ses deux associés, il conduisit cette prise à l'île Sainte-Croix, dont le gouverneur la leur adjugea. Commandant toujours *Le Saint-David*, de 14 canons, il rentra vraisemblablement au Petit-Goâve où il pourrait avoir joint la flotte du marquis de Maintenon, qui s'en alla au Venezuela (1676-1677). Peu après le naufrage de la flotte du comte d'Estrées (mai 1678), montant alors un corsaire de six canons, il se rendit aux îles d'Aves et, échappant à un navire de guerre hollandais, il prit un sloop de la même nationalité. En association avec son compatriote William Wright, il pilla des établissements des côtes de Caracas et de Rio Hacha, allant même jusqu'à enlever un petit navire de l'Armada de Barlovento (1679). Paine servit ensuite sous les ordres de Grammont à la descente sur La Guayra (mai 1680). Un an après cette dernière entreprise, il mouillait dans l'archipel de San Blas, en compagnie d'autres corsaires. Quelques semaines plus tard, après la dispersion de leur flotte, il alla caréner à Boca del Toro d'où le chassèrent des bâtiments de guerre espagnols. Ayant fait sa soumission au gouverneur Lynch l'année suivante, il appareilla ensuite (novembre 1682), en compagnie de Coxon et trois autres capitaines pour donner la chasse aux pirates. Mais, en mars 1683, montant le *Pearl* de huit canons et 60 hommes, il joignit aux Bahamas le flibustier français Bréha et trois autres capitaines anglais, avec lesquels il alla faire descente à San Agustín, en Floride. Mais les Espagnols de cette ville s'étant mis en défense, ils durent tous rembarquer, se contentant de piller quelque petite place voisine. Accompagné de Bréha et Markham, il se rendit à New Providence (Bahamas), où le gouverneur Lilburne essaya de l'arrêter. De là, Paine et ses deux associés se rendirent sur l'épave d'un autre galion espagnol coulé dans les Bahamas. Mais, à l'arrivée d'un vaisseau armé par le gouverneur Lilburne pour les arrêter, ils quittèrent les parages. Paine se rendit ensuite au Rhode Island vers août 1683. Le gouverneur de la petite colonie le protégea des fonctionnaires royaux qui voulait saisir son navire et sa per-

sonne, se fixant alors dans cette colonie. En juillet 1690, il mit en déroute le capitaine Picard, venu attaquer cette colonie. À l'été 1693, il arma encore deux sloops au Rhode Island et repoussa une flotte française de sept vaisseaux. En juillet 1699, habitant une île dans la baie de Narragansett, il reçut une partie du butin de William Kidd ; mais, lorsque les autorités se présentèrent chez lui, il s'était enfui.

Jacques Pednau : flibustier français.

Début 1680, commandant le brigantin *Le Diligent*, appartenant à Grammont, il fit un voyage de traite de Saint-Christophe à Sainte-Croix en compagnie de son chef, avec lequel il participa peut-être ensuite à la prise de La Guayra. À la fin de 1683, il fit escale à l'île à Vache puis il passa à la côte de Carthagène où il joignit une petite flotte de flibustiers de Saint-Domingue commandée par Laurens De Graff. Après la prise, à cette côte, des navires espagnols *El San Francisco* et *La Paz*, Pednau reçut de ses associés le commandement d'une autre prise espagnole, armée d'une quinzaine de canon. Il donna alors *Le Diligent* au capitaine Bréha puis il rentra au Petit-Goâve en passant par l'archipel de San Blas, au Panama. Au début de juillet 1684, il sortit du Petit-Goâve au sein de la flotte du sieur de Grammont, ayant alors à son bord quelque 120 hommes. Quelques mois plus tard, probablement sur ordre de son chef, il se rendit au rendez-vous que celui-ci avait fixé à tous les flibustiers de Saint-Domingue, à l'île Tortuga, à la côte de Caracas. Là, dans les dernières semaines de 1684, il joignit Andresson, Cachemarée et quelques autres. Ayant attendu en vain Grammont, ces capitaines se séparèrent : Pednau alla alors caréner *Le Chasseur* à la côte de Caracas.

Diego de Penalosa comte de Santa Fé : aventurier créole (Lima, 1624 – Paris, 1687).

Appartenant à la noblesse, il occupa de nombreuses fonctions au Pérou et au Mexique à partir de 1639. Nommé gouverneur et capitaine général du Nouveau-Mexique en 1660, il s'y brouilla avec l'Inquisition. En 1664, lors d'un séjour à Mexico, où il proposa au vice-roi la conquête de nouveaux pays qu'il avait découverts, il fut arrêté sur ordre de l'Inquisition, laquelle saisit ses biens et le fit destituer de son gouvernement. Après 32 mois de captivité, il passa à la Vera Cruz (1668) puis en Espagne pour qu'on lui rende justice. Il gagna les Canaries où il s'embarqua avec la flotte anglaise. À Londres, il fut reçu par le roi Charles II et le duc d'York. Mais les ambassadeurs espagnols à Londres prirent ombrage de sa présence et le persécutèrent. Puis, en 1678, il se réfugia en France. Par la suite, il offrit à Louis XIV de faire la conquête de la province de la Nouvelle-Biscaye, réputée pour ses mines d'argent. Ce projet fut sérieusement envisagé par Seigneley, en concurrence avec celui de M. de La Salle, lors de la guerre avec l'Espagne (1683-84). Ce projet de conquête passait d'abord par la prise de Panuco (Nouvelle-Biscaye) : on proposait au ministre de faire exécuter l'entreprise par 1000 flibustiers sous les ordres de Grammont et d'en confier le commandement général au comte de Peñalosa. Lors de son séjour à Saint-Domingue, Bégon étudia cette possibilité. La trêve de Ratisbonne conclue, le projet fut oublié.

William Penn : marin anglais (Bristol, 3 mai 1621 – Wanstand, Essex, 26 septembre 1670), fait chevalier (v. 1661) par le roi Charles II : Sir William Penn.

En 1652, il fut le vice-amiral de Robert Blake lors de la bataille des Dunes contre la flotte néerlandaise et se signala par son courage. En 1654, il fut choisi comme amiral de la flotte équipée pour le *Western Design*, devant partager le commandement de l'expédition avec le général Venables. Mais, dès le départ, il entretint de mauvaises relations avec ce dernier, lesquelles devaient s'envenimer au fil des mois. Quelques mois après la prise de la Jamaïque (juillet 1655) avec une partie de sa flotte. À son retour en Angleterre, il fut emprisonné à la Tour de Londres, probablement tant pour la déconfiture de sa flotte devant Santo Domingo que pour ses sympathies royalistes. Par la suite, Penn participa ensuite à plusieurs batailles navales lors de la seconde guerre contre les Provinces-Unies (1665-66). Son fils William, un quaker, fut le fondateur de la colonie de Pennsylvanie.

Jeffrey Pennant : flibustier anglais.

À la fin de 1668, il commandait un bâtiment corsaire au sein de la flotte jamaïcaine de Henry Morgan qui se réunit à l'île à Vache. Au printemps 1669, il participa ensuite, sous les ordres de Morgan, à la descente contre les établissements espagnols du lac de Maracaïbo.

François Peron : flibustier français (mort à Cuba, avril 1663).

Associé du capitaine Riou, il était vraisemblablement un marchand impliqué dans la contrebande. Lorsque Riou prit une commission à la Jamaïque à la fin de 1662, le futur gouverneur Lynch se portant garant pour les deux Français. Il fut tué avec Riou par les Espagnols de Cuba.

Jan Petersen : flibustier danois originaire de Colding.

Commandant la frégate *The Castle*, de quatre canons, avec environ 30 hommes d'équipage, il prit à la Jamaïque, en 1659, une commission du gouverneur D'Oyley. Croisant vers l'île Bonaire, il s'empara, en novembre de cette année-là, d'une barque envoyée par le gouverneur de Curaçao pour rescaper environ 80 esclaves noirs du naufrage d'un négrier néerlandais. Prenant à son bord les esclaves comme butin, il croisa ensuite à la côte de Caracas où il fit une prise espagnole. De retour à la Jamaïque quelques semaines plus tard, il en repartait bientôt, le 10 janvier 1660, toujours avec l'autorisation de D'Oyley, en même temps qu'un certain capitaine Laques.

George Peterson : flibustier anglais.

Il compta au nombre des hommes des capitaines Yankey et Evertsen. Après la prise de la hourque des Honduras suivie de la mort de Yankey au début de 1688, il devint capitaine d'une partie de cette compagnie sur une barque longue de 90 à 100 tonneaux et armée de 10 canons, laquelle était probablement montée par Evertsen auparavant. Avec environ 70 hommes, Peterson se rendit avec cette barque en Nouvelle-Angleterre, à Boston et Rhode Island plus précisément. Là avec des complicités locales, il réarma et augmenta son équipage jusqu'à 120 hommes. En août 1688, il se rendit en Acadie où il pillait un petit établissement et quelques bâtiments français. Par la suite, il semble avoir fait voile vers les côtes de Guinée.

Petit : flibustier français.

En 1684, il commandait un bâtiment dans la petite flotte qui appareilla de la côte de Saint-Domingue sous les ordres du capitaine Bernanos pour aller faire descente au golfe de Paria. Vers 1695, un capitaine corsaire protestant nommé Gilles Petit fut embastillé pour avoir croisé à l'embouchure de la Gironde et de la Loire avec un navire hollandais qui aidait des huguenots à fuir la France. Ce Petit donna au ministre Pontchartrain l'idée de la prise de Cartagena, et lui fournit, semble-t-il, les plans de cette ville.

Par ailleurs au début des années 1680, deux frères Petit, de La Rochelle, faisait la traite entre les Petites Antilles et Saint-Domingue. Ainsi l'un des deux commandant leur brigantin nommé *Les Deux Frères* sortit de la Martinique à la fin de 1682 avec une cargaison d'eau-de-vie, de vin, toiles de coton, etc. Il vint vendre ces marchandises à Jacmel (côte sud de Saint-Domingue) aux flibustiers montant *La Trompeuse*. Après ce négoce, Petit se rendit à l'île à Vaches où il débarqua l'un des garçons de l'équipage originel de *la Trompeuse*. Ensuite il rencontra le HMS Guernsey, commandé par le capitaine Tennant lequel le mena avec lui à la Jamaïque où le Français informa le gouverneur Lynch des complicités qu'avaient les forbans de *La Trompeuse* à l'île à Vache. En février, Petit fut renvoyé par Lynch au Petit-Goâve, avec une lettre à son homologue français Pouancey pour se plaindre de tout cela.

Pierre Hantot, alias Picard : flibustier français originaire de Picardie, d'où son surnom.

Commandant un brigantin. Il participa à la première entreprise de Maracaïbo (1666) sous les ordres de L'Olonnais. En 1667, il suivit ce dernier aux Honduras, mais l'abandonna après la prise de la hourque du même nom, faisant ensuite une descente au bourg de Veragua (1668) qu'il dut quitter presque aussitôt après l'avoir pris devant l'arrivée d'une

forte troupe espagnole. Au printemps 1669, il joignit la flotte d'Henry Morgan qu'il guida dans le lac de Maracaïbo. En 1670, il commandait un vaisseau dans la flotte du même Morgan qui l'appréciait beaucoup car il parlait très bien anglais et sous les ordres duquel il participa à l'entreprise de Panama.

Le Picard : flibustier français.

Il servit comme lieutenant sous les ordres du capitaine anglais Thomas Paine, lorsque celui-ci croisait sous commission française du gouverneur de Saint-Domingue. En 1684, il faisait probablement parti de la compagnie du capitaine Laurens De Graff. En effet, en février 1685, il prit la tête de 87 flibustiers qui quittèrent l'équipage de De Graff pour continuer la course à leur propre compte sur *La Cascarille*, une prise faite par leur ancien capitaine. Il croisa ensuite quelques jours en compagnie des capitaines Andresson et Rose. Puis, à l'île D'Or, il se débarqua avec ses hommes pour tenter le voyage à la mer du Sud, en traversant l'isthme de Panama, avec les capitaines Rose et Desmarais, et leurs gens. Une fois dans le golfe de Panama, Le Picard se plaça sous les ordres de Cachemarré, à bord de *La Sainte-Rose*. Mais il se sépara de celui-ci en mai 1686 et forma une association avec le flibustier anglais Townley. Ayant réunis ses forces avec celles de Cachemarré, Le Picard participa à la prise de Guayaquil (avril 1687). Après cette expédition, il fut l'un des chefs qui ramenèrent les flibustiers français dans la mer des Antilles, en traversant les Honduras. De retour à Saint-Domingue, en mai 1688, il y fit devant le gouverneur Cussy une déclaration, conjointement avec d'autres, racontant leurs aventures en mer du Sud. Le Picard se retira ensuite en Acadie au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697). Sa dernière action fut, semble-t-il, sa participation à une descente au Rhode Island (juillet. 1690), étant repoussé par son ancien chef, Thomas Paine, puis contraint de se retirer avec plusieurs pertes.

Jean Pimont : marin français (mort au Petit-Goâve, juillet 1676).

Commandant le navire dieppois *L'Alcyon*, il fut tué lorsque l'amiral hollandais Binckes attaqua le Petit-Goâve.

Clément de Plenneville : marchand français.

Ce huguenot vécut d'abord dans les Petites Antilles, notamment à la Martinique où il aurait eu des fonctions militaires dans les années 1650. Passé à la Jamaïque, il servit d'agent à Ogeron, futur gouverneur de la Tortue, qu'il aurait d'ailleurs escroqué. En 1663, il accompagna le colonel Barry dans sa vaine expédition pour reprendre la Tortue sur les Français. Il retourna ensuite à Port-Royal.

Philippe du Plessis : marin français (mort au large de Cuba, automne 1668).

Chevalier de l'ordre de Malte, il commandait une frégate de 30 canons armée en France sous la commission du duc de Beaufort pour prendre sur les Espagnols en Amérique. Il se rendit ainsi à Saint-Domingue puis dans les Honduras où il prit à son bord le flibustier Vauquelin et les hommes de celui-ci, qui avaient échoué leur bâtiment sur un récif. Peu de temps après, avant novembre 1668, le chevalier du Plessis périt en mer lors d'un combat contre navire espagnol, au large des côtes de Cuba. Son corps fut ramené à la Tortue par Vauquelin qui avait hérité le commandement de sa frégate.

Philippe de Longvilliers, seigneur de Poincy : administrateur colonial français (1584 – Saint-Christophe, 1660), commandeur d'Oysemont pour l'ordre de Malte.

Chevalier de Malte (1605), il obtint ensuite la commanderie d'Oysemont. Chef d'escadre de Bretagne, il perdit son poste à la suite d'un conflit avec Mgr de Sourdis, l'archevêque de Bordeaux. Pour le dédommager, le cardinal de Richelieu le nomma gouverneur général des Isles d'Amérique. Installé à Saint-Christophe, il y deviendra le champion de la cause des Jésuites. En 1642, après avoir maté une petite sédition, il perdra l'affection d'une grande partie des colons antillais par ses taxes et prohibitions concernant le commerce avec les Hollandais. En 1646, il refusa de reconnaître le sieur de Thoisy que lui avait donné comme successeur la reine régente. Il en résulta de graves troubles politiques dans les Antilles. En 1651, lorsque l'ordre de Malte acheta l'île de Saint-Christophe et

dépendances, Poincy y fut confirmé comme gouverneur avec le titre de bailli. Son neveu Lonvilliers lui succéda comme sieur de Poincy et commandeur d'Oysemont pour l'ordre de Malte.

Jacques Nepveu, sieur de Pouancey : administrateur français (mort à Saint-Domingue, 1683).

Fils de Thomas Nepveu sieur de Pouancey et de Jeanne Ogeron, il arriva à la Tortue, dont son oncle maternel était le gouverneur, en 1666 et participa à l'expédition de Maracaïbo. Dès le 30 décembre 1667, il recevait de cet oncle, Bertrand Ogeron, une commission de gouverneur adjoint de la colonie durant l'absence de celui-ci. Le 9 octobre 1669, ce dernier lui concéda un terrain situé dans la future paroisse de l'Ester. En 1673, il compta au nombre des officiers de Saint-Domingue qui s'embarquèrent dans deux navires du roi pour l'expédition contre Curaçao. Il se retrouva ainsi prisonniers des Espagnols lorsque le navire sur lequel il prenait place en compagnie de son oncle s'échoua à Puerto Rico, où il demeura captif pendant presque deux ans. Au début de 1675, il fut libéré par le capitaine Bennett qui s'empara du navire sur lequel on l'envoyait à Cuba. La même année, il reçut de son oncle le gouvernement du Petit-Goâve et des autres établissements français de la côte ouest et sud de Saint-Domingue. En mars 1676, il fut nommé officiellement gouverneur de la colonie. En 1678, il joignit, à la tête des flibustiers, la flotte du comte d'Estrées. Son administration vit les premières négociations pour délimiter la frontière entre les colonies française et espagnole d'Hispaniola. Son matelot Galichon, notable habitant et futur membre du Conseil souverain de Saint-Domingue, hérita de tous ses biens, dont le morne et les terrains de la veuve Gobin, qu'il avait acheté « huit milliers de tabac » (1680).

Richard Powell : marin anglais.

En août 1670, il commandait la barque jamaïquaine *The Lamb* de 30 tonneaux et 4 canons qui croisait vers Santiago de Cuba. Il joignit en octobre suivant la flotte de Henry Morgan à l'île à Vache. Il reçut alors le commandement du navire du corsaire espagnol Rivera Pardal qui venait d'être capturé par John Morris. Sous les ordres de Morgan, il participa à l'expédition de Panama (1671).

Laurens Prins : flibustier néerlandais (Amsterdam, 16?? - Jamaïque, vers 1680), plus connu en anglais sous le nom de Lawrence Prince.

En novembre 1662, il se porta caution pour son compatriote Harmenson, lorsque celui-ci prit une commission du gouverneur de la Jamaïque pour prendre sur les Espagnols par droit de représailles. Il était sûrement l'un des officiers, sinon l'un des hommes, de la compagnie d'Harmenson. Vers la fin de 1664 ou au début de l'année suivante, il reçut du nouveau gouverneur de la Jamaïque, Sir Thomas Modyford, le commandement de la frégate *The Cagway* qui avait appartenue naguère au capitaine Searle. Porteur d'une commission de Modyford pour prendre sur les Néerlandais, Prince se rendit à l'île Bonaire où il fit descente le 11 février 1665, action pour laquelle le gouverneur de Curaçao ordonna son arrestation, sans effet apparemment. En juillet 1670, commandant le *Pearl* de 50 tonneaux et 12 canons, Prince compta au nombre des capitaines qui furent envoyés par le gouverneur Modyford au fleuve Magdalena pour assister les Indiens du Monpos en révolte contre les Espagnols. Après l'échec de cette mission, il pilla (septembre) Granada en compagnie de Ludbury et Thomas Harris. De retour à la Jamaïque (fin octobre), il alla rejoindre la flotte de l'amiral Henry Morgan à la l'île à Vache, ayant alors 70 hommes à bord du *Pearl*. Prince, avec le grade de lieutenant-colonel, commanda l'avant-garde des troupes de Morgan lors de la bataille de Panama (janvier 1670). En décembre 1671, le nouveau gouverneur Lynch le choisit pour être l'un de ses officiers ; et l'année suivante il acquit une belle plantation dans la plaine de Liguaena. En 1680, son ancien chef Morgan était devenu propriétaire de cette plantation nommée Lawrencefield ; ce qui laisse croire que Prince était mort ou qu'il avait alors quitté la Jamaïque.

Jean Springer : flibustier français, mieux connu en anglais sous le nom de John Prinier.

Établi à la Jamaïque depuis au moins 1670, il vivait aux Antilles avec les Anglais depuis de nombreuses années déjà. En 1674, il reçut du gouverneur de la Tortue, Bertrand

Ogeron, une commission pour prendre sur les Espagnols et les Néerlandais. Avec son brigantin armé de deux canons, avec trente hommes d'équipage, il alla croiser à la côte de Carthagène puis, en compagnie d'autres corsaires, il alla vers Rio de La Hacha où, en juin ou juillet de cette même année, il s'empara d'une frégate espagnole sortie de Santa Marta. Il échangea probablement cette prise contre son brigantin, puisque l'année suivante il montait une petite frégate de huit canon avec environ 60 hommes. En avril 1675, il compta au nombre des flibustiers de la Jamaïque croisant sous pavillon français que Sir Henry Morgan, devenu gouverneur adjoint de l'île, invita à venir liquider leurs prises à Port-Royal comme par le passé. En juin, il vint d'ailleurs à la Jamaïque en compagnie de Cussy, l'un des lieutenants d'Ogeron, et visita tant Morgan et que le beau-frère de celui-ci le colonel Byndloss qui était l'un de ses armateurs. En septembre, Prinier, associé à un autre capitaine, fit quelques bonnes prises sur les Espagnols aux côtes de Carthagène et de Puerto Belo. Il revint ensuite à la Jamaïque vers le mois de décembre, étant toujours accompagné de Cussy. Reprenant la mer, il croisa encore à la côte de Carthagène, continuant ses pillages contre les Espagnols. En mars 1676, il carénait sa frégate *The Dolphin* à Boca del Toro, et en juin il se présentait aux cayes au sud de Port-Royal, d'où il dut précipitamment partir, le gouverneur de la Jamaïque l'ayant déclaré forban. Il passa alors au Petit-Goâve (à la côte de Saint-Domingue) où il vendit une partie des marchandises qu'il avait prise sur des navires espagnols. L'année suivante, il servait encore les Français de Saint-Domingue. En mai 1680, selon la relation de Basil Ringrose, il aurait participé à la bataille de Perico dans le golfe de Panama en compagnie de Coxon, Harris et Sawkins, commandant alors l'un des canots des flibustiers. Au cours de sa carrière, il avait fréquenté assidûment les petites îles de l'archipel de San Blas, à la côte nord-est de l'isthme de Panama, puisque l'une d'elles portait son nom (Springer's Key) au début des années 1680.

John Purdue : marin anglais.

Commandant une frégate nommée *The Purdue*, il obtint à la Jamaïque à la fin septembre 1662 une commission du gouverneur Windsor pour prendre sur les Espagnols par droit de représailles. Il compta vraisemblablement au nombre des flibustiers jamaïquains qui suivirent ensuite le capitaine Myngs dans sa descente contre Santiago de Cuba. Il participa à la seconde entreprise de Myngs, la prise de Campeche au début de 1663. À la fin de la même année, étant encore au nombre des flibustiers de la Jamaïque, il montait une frégate enlevée aux Espagnols (peut-être *La Purdue*), armée de quatre canons, avec 40 hommes d'équipage.

John Pyne : marin anglais.

En 1670, il commandait le John, navire marchand de 70 tonneaux et 6 canons armé à Youghal (Irlande) et qui fut incorporé à la flotte de l'amiral jamaïquain Henry Morgan, sous les ordres duquel, avec 60 hommes d'équipage.

Jérémie Deschamps, chevalier-seigneur du Monsac et du Rausset: aventurier français (Monsac, vers 1610 – Saint-Domingue, vers 1670).

Fils d'un notaire huguenot du Périgord, il accompagna Levasseur lorsque celui-ci s'empara de l'île de la Tortue en 1640. Retourné en France après que les Espagnols en eurent chassé le chevalier de Fontenay (1654), il y revint dès 1656. Il passa ensuite en France où il reçut une commission royale (28 novembre 1656) de gouverneur de la Tortue. Il se rendit en Angleterre où il obtint un ordre du Conseil d'État pour que le gouverneur de la Jamaïque lui en délivre une autre à condition qu'Anglais et Français se séparent l'île comme à Saint-Christophe. Et, à la fin de 1659, il appareillait de La Rochelle avec une trentaine d'aventuriers. Il toucha d'abord à la Jamaïque où il obtint sa commission anglaise pour gouverner la Tortue. Arrivé dans cette seconde île, il supplanta le gouverneur Watt et, peu de temps après, gouverna en l'île en vertu de sa commission française. Tombé malade peu de temps après, il alla au Cul-de-Sac de Saint-Domingue. Désespérant de se rétablir, il laissa le gouvernement de la Tortue aux mains de son neveu Deschamps de La Place. À l'automne 1662, il se trouvait à Londres, puis l'année suivante à Paris où il fut

embastillé. Il sortit de la Bastille le 15 novembre 1664 pour signer l'acte de vente de tous ses droits sur la Tortue à la Compagnie des Indes occidentales pour 15 000 livres tournois, ayant auparavant tenté de les céder à l'Angleterre. En mai 1667, il se trouvait toujours à Paris, mais il serait retourné à Saint-Domingue où il serait mort dans la maison d'Ogeron, son successeur.

Jonas Reakes : flibustier anglais.

Au début de 1668, ce capitaine jamaïcain captura un bâtiment espagnol sortant de la Martinique avec un passeport de M. de Baas, le gouverneur général des Antilles françaises. À la fin de 1670, il commandait *La Fortune* de 16 tonneaux, armée de trois canons, avec 30 hommes d'équipage. Sur ce petit bâtiment, il joignit la flotte de l'amiral jamaïcain Henry Morgan, sous les ordres duquel il participa à la prise de Panama (février 1671).

George Reaves : flibustier anglais (probablement mort à Mexico ou Campeche, vers 1681).

En 1673, il commandait un bâtiment jamaïcain impliqué dans le négoce du bois de teinture dans la baie de Campeche. Dans la seconde moitié de cette année-là, il se signala par la prise du navire de Yallahs, un corsaire néerlandais au service des Espagnols, lequel trouva la mort à cette occasion. Par lettre, il informa son procureur à la Jamaïque, le colonel Byndloss, de cette action, qui lui valut les félicitations du gouverneur Lynch. De celui-ci, il reçut d'ailleurs en 1674, une commission pour reprendre le brigantin *La Fortune*, appartenant au gouverneur de Nevis, avec lequel un certain Jones s'était rendu forban, mais il échoua à retrouver le pirate qui alla aux côtes de Cuba. Au plus tard en juin 1675, il joignit la compagnie du capitaine Prinier, un Jamaïcain croisant alors sous commission française et ayant aussi Byndloss parmi ses armateurs : Reaves devint son quartier-maître et aussi l'un des propriétaires du navire de Prinier. Un an plus tard, lors d'une escale au Petit-Goâve (leur port de commission), Reaves reçut de son capitaine le commandement d'une prise qu'ils avaient faites un peu plus tôt dans l'année. Il se rendit ensuite à la Jamaïque et, de là, aux côtes du Yucatán, où en 1677, il forma une association avec le capitaine Hewet, les deux faisant alors descente aux rivières Dos Bocas et Coatzacoalcas. Il fut capturé en mai 1680 dans la lagune de Términos par les troupes du capitaine Felipe de La Barrera y Villegas.

Cornelis Reers : marin zélandais originaire de Flessingue.

En 1680, montant lui-même le vaisseau *Der Kurprinz*, de 32 canons, avec 140 hommes d'équipage, il commandait quatre bâtiments armés par l'Électeur de Brandebourg qui allèrent faire la course en Amérique contre les Espagnols pour dédommager ce prince allemand auquel l'Espagne ne voulait pas donner satisfaction sur certains points en Europe. Reers et ses capitaines se rendirent à Port-Royal (Jamaïque) à la toute fin de l'année pour y liquider deux prises faites sur les Espagnols. Ils y furent bien reçus par le gouverneur Morgan qui les assista du mieux qu'il put. En janvier 1681, Reers et sa petite flotte reprirent la mer, allant croiser vers Hispaniola puis à la côte de Carthagène où ils firent quelques dommages.

Jean Renou : aventuriers français.

Vers 1664, il commandait un bâtiment armé par Ogeron, alors habitant de la côte Saint-Domingue et bientôt gouverneur de la Tortue. Renou alla alors traiter à la Jamaïque, où son navire fut saisi par le gouverneur Modyford. Devenu major des milices au Petit-Goâve, il fut retenu prisonnier à bord des navires flessinguais commandés par Pieter Constant qui mouillèrent devant Nippes, et qui suscitérent une révolte des habitants (mai 1670). À l'arrivée du gouverneur Ogeron, il fut libéré et se rendit avec lui au Petit-Goâve où il faillit être blessé par les habitants qui tirèrent sur eux. Après cet incident, il fut envoyé par Ogeron auprès du gouverneur général Baas et arriva à Saint-Christophe le 25 septembre, puis en France pour demander du secours pour mater les rebelles. En 1673, il accorda quelques concessions à Miragoane, au Petit-Goâve, durant l'absence d'Ogeron parti pour Curaçao.

Restou : flibustier français, originaire de Normandie.

Ce capitaine, portant commission du gouverneur Ogeron, fut capturé par les Espagnols en 1669.

Jan Erasmus Reyning : flibustier hollandais (1640-1697), plus connu en français et en anglais sous le nom d'Erasmus ou Rasmus.

À la fin des années 1660, il devint capitaine corsaire à la Jamaïque, formant alors une association avec son compatriote, le capitaine Yallahs. Il pourrait précédemment avoir appartenu à la compagnie d'un autre Néerlandais, capitaine Roc, puisqu'il commandait un bâtiment de même nom et de même force que ce dernier quelques années plus tôt. En effet, en 1670, Erasmus montait le *Sevillan*, de 80 tonneaux et 10 canons, avec 75 hommes d'équipage, bâtiment avec lequel il joignit la flotte de l'amiral jamaïcain Henry Morgan. Sous les ordres de celui-ci, il participa à la prise de Panama. Au retour de cette expédition, il reçut ordre du gouverneur Modyford de ramener à la Jamaïque son ancien associé Yallahs. Ainsi, en mai 1671, il se rendit à la maison de l'ancien flibustier Richard Guy où Morgan lui donna un cheval pour qu'il gagne Withywood. Là, il trouva le capitaine Wells, revenant lui aussi de Panama, dont il réquisitionna le brigantin pour exécuter sa mission. Finalement, il trouva Yallahs à Little Cayman, mais il ne put apparemment pas le convaincre de revenir à Port-Royal. L'année suivante, à l'ouverture de la troisième guerre anglo-néerlandaise, il se rendit à Curaçao où il obtint du gouverneur Doncker une commission de la nouvelle Westindische Compagnie pour prendre tant sur les Anglais que sur les Français. Au début de 1674, à la fin de la guerre avec l'Angleterre, il projeta une attaque contre Saint-Eustache, mais il apprit que les Anglais gardaient l'île en dépôt pour les Provinces-Unies jusqu'à la fin du conflit opposant ceux-ci à la France. En 1675, en association avec le capitaine Aernouts, il prit l'île de Grenade, mais le sieur de La Clochetterie, commandant le vaisseau du roi *L'Émerillon*, les captura peu de temps après. Conduits tous les deux prisonniers à la Martinique, les deux corsaires parvinrent à s'en échapper presque aussitôt. En 1676, Erasmus joignit la flotte de l'amiral Binckes aux Antilles. Sur la *Fortuin*, il arriva à Tobago, le 18 février 1677, porteur d'une lettre du gouverneur anglais de Nevis informant Binckes de la reprise de Cayenne par les Français. En décembre, il participa à la bataille navale de Tobago qui opposa dans les jours suivants la flotte hollandaise à celle du comte d'Estrées. Ayant reçu le commandement de la prise française *Le Précieux*, il échappa toutefois aux Français qui s'emparèrent de Tobago. En 1678, à l'approche de la flotte du comte d'Estrées, il fut pressenti par le gouverneur de Curaçao pour commander toutes les fortifications de l'île. Mais, impatient, il mit le cap vers la Hollande peu après que la flotte française eut quitté la Martinique. Il occupa par la suite de hautes fonctions dans la marine des États Généraux. Dans les 1680, il commanda des bâtiments pour le compte de la Westindische Compagnie, étant basé à Curaçao. Ses exploits furent décrits par son biographe D. van der Sterre (in *Zeer aanmerckerlijke reysen gedaan door Jan Erasmus Reining*, Amsterdam, 1691).

André Ribault : flibustier français.

Il est probablement ce capitaine André qui en 1672 ou 1673 fit un voyage en course aux côtes du Yucatan et qui, n'ayant fait aucune prise, chargea au cap Catoche du bois de teinture qu'il porta ensuite à l'île de la Tortue. En février 1677, il mouillait dans la lagune de Términos, commandant alors une petite frégate armée de trois canons, avec 35 hommes d'équipage, sous la commission du gouverneur de Saint-Domingue. Là, il s'associa avec le capitaine George Reaves qui commandait aussi deux petits bâtiments. À la tête d'environ 200 hommes, ils appareillèrent cap à l'ouest pour aller attaquer quelques places de la province de Tabasco, commençant le mois suivant par la prise la petite ville de Jalpa à l'intérieur des terres. Leurs flottes se rendirent probablement ensuite à Guatzcoalcos et autres lieux plus à l'ouest, probablement jusqu'à Alvarado. Quoi qu'il en soit, en avril suivant, ils avaient libéré une partie des prisonniers espagnols qu'ils avaient fait durant leurs descentes et qui déposèrent devant les autorités de la ville de Campêche concernant les pillages de ces deux flibustiers. Il pourrait être ce capitaine prénommé André, habitant

du Port-de-Paix, qui s'offrit pour conduire à Corydon le père Plumier, lors de la visite de celui-ci en 1689-1690.

Nicolas Riou : flibustier français (mort à Rio Sevilla, Cuba, avril 1663).

En novembre 1662, commandant la barque *La Fortune*, ce capitaine, un contrebandier semble-t-il, reçut à la Jamaïque une commission du gouverneur Lyttleton pour prendre sur les Espagnols, le colonel Thomas Lynch (lui-même futur gouverneur) et le marchand Edward Pinhorn se portant alors garant pour lui et son associé François Peron. Au printemps de l'année suivante, il alla faire du négoce avec les Espagnols de Cuba, à la rivière Sevilla. Mais Peron, lui et leurs hommes furent massacrés par un certain Alonso de Fonseca et sept ou huit autres Espagnols.

Gerrit Gerritsen, alias Roc : flibustier néerlandais originaire de Groningue (mort au Yucatan ?, 1681 ?), connu en anglais sous le nom de Garret Garretson, alias Rocky et en français sous celui de Roc le Brésilien.

Selon Exquemelin, il accompagna ses parents, qui étaient marchands, au Brésil. Lorsque ce pays passa aux Portugais, il émigra aux Petites Antilles françaises (v. 1654). Passé à la Jamaïque, il fit ensuite trois voyages avec des corsaires anglais, dont au moins un sur le *Griffin* commandé par son compatriote Adrian Swaert. Il devint lui-même capitaine à la suite de la mutinerie de l'équipage d'un corsaire. Ainsi, vers la fin de 1664, il commandait la prise espagnole Sevillan, avec laquelle (avril 1665) il joignit la flotte qui appareilla de la Jamaïque sous les ordres du gouverneur adjoint Edward Morgan pour aller attaquer les îles néerlandaises de Saint-Eustache et de Saba. Ayant participé à cette expédition, Roc revint à la Jamaïque avant la fin de l'année. En 1666, on le retrouve à croiser aux côtes de Cuba. Enfin, en 1668, il participa à la prise de Puerto Belo sous les ordres de Henry Morgan et, l'année suivante, à une descente manquée contre Cumana, sous les ordres de Charles Hadsell. Après cette expédition, il se rendit dans la baie de Campeche en compagnie de son compatriote Yhallahs et d'un flibustier anglais. Ce fut là, vers le début de 1670, qu'il fit naufrage aux côtes du Yucatan. Capturé par les Espagnols un peu plus tard, il fut conduit à Campeche devant le gouverneur qui préféra l'envoyer en Espagne plutôt que de le faire exécuter. D'Espagne, Roc passa en Angleterre puis il revint à la Jamaïque. Probablement vers le début de 1674, il s'embarqua à la Jamaïque avec Trébutor qui alla, avec un autre capitaine français, faire descente au Yucatan. Après l'échec de cette entreprise, Roc retourna à la Jamaïque comme commandant du navire de Trébutor. Il retourna ensuite dans la baie de Campeche où il est signalé comme capitaine entre 1675 et 1678.

Thomas Rogers : flibustier anglais.

Au début de 1670, à la côte de Carthagène, il fut attaqué par un corsaire espagnol qu'il défit et captura. Il se rendit ensuite dans la baie de Campeche et, plus tard dans l'année, il joignit la flotte corsaire de l'amiral jamaïquain Henry Morgan. Il commandait alors le *Gift*, un bateau de 4 tonneaux, armé de 12 canons, avec un équipage de 60 hommes. Sous les ordres de Morgan, il participa ensuite à la prise de Panama (février 1671), commandant alors l'avant-garde de l'armée des flibustiers. En 1672, il quitta la Jamaïque et trouva protection parmi les Français à Saint-Domingue, recevant alors une commission du gouverneur d'Ogeron pour prendre sur les Néerlandais et les Espagnols. Au début de mars 1675, il sauva Morgan, revenant d'Angleterre en qualité de gouverneur adjoint de la Jamaïque, sur le *Jamaica Merchant* qui s'était échoué sur des récifs, près de l'île à Vaches.

Jean Rose : flibustier français.

Commandant un petit brigantin, venant de la côte de Saint-Domingue, il joignit dans les premiers jours de 1680 John Coxon et quelques autres capitaines anglais, en compagnie desquels il participa à la prise de Puerto Belo. Après cette descente, il accompagna les Anglais au Costa Rica puis au Panama, où il refusa de les accompagner dans leur expédition en mer du Sud. L'année suivante, il fit partie d'une autre flotte de flibustiers qui se réunit encore une fois aux côtes du Panama. En 1683, il pourrait avoir participé à la descente du capitaine Duchesne contre la ville de San Luis de Tampico. En 1684, comman-

dant une barque avec une soixantaine d'hommes d'équipage, il se rendit à l'île Tortuga, à la côte de Caracas, où en compagnie d'autres capitaines il attendit en vain, pendant plusieurs semaines, le sieur de Grammont qui leur avait donné rendez-vous à cet endroit. Au début de l'année suivante, il croisa aux côtes de Caracas et de Carthagène avec Andresson, Lagarde et Vigneron. En février 1685, il se rendit à l'île d'Or en compagnie des capitaines Andresson et Le Picard. Là, avec sa compagnie et celles du Picard et d'un autre chef nommé Desmarais, il passa alors à la mer du Sud. Dans le golfe de Panama, il se rangea sous les ordres de Cachemarée demeurant avec lui jusqu'en août 1685 au moment où, avec une douzaine d'hommes, il s'embarqua à l'île San Juan de Coiba à bord du Batchelor's Delight commandé par Edward Davis. Il semble être revenu avec ce dernier dans la mer des Antilles au début de 1688.

Rupert, le prince :

Rupert, comte palatin du Rhin, duc de Bavière, duc de Cumberland et comte d'Holderness : soldat et homme d'état anglais d'origine allemande (Prague, 6 janvier 1620 – Londres, 9 décembre 1682), né Rupert von der Pfalz.

Fils de Frederik III, électeur palatin et roi de Bohême et d'Elizabeth Stuart.

Claude de Roux, sieur de Saint-Laurent : administrateur colonial français (mort à la Martinique, 31 mars 1689).

Chevalier de Malte, il assuma le gouvernement de la partie française de Saint-Christophe dès la mort de son collègue Charles de Sales (22 avril 1666), obtenant ensuite le titre de commandeur dans l'ordre de Malte. En février 1682, au départ du comte de Blénac pour la France, il assura l'intérim du gouvernement général des Isles d'Amérique. En 1684, il accompagna l'intendant Bégon dans sa tournée d'inspection à Saint-Domingue : tous deux retournèrent aux Isles du Vent en décembre 1684, à bord du Victorieux. Le 19 février 1689, il fut nommé gouverneur de la Martinique.

Thomas Salter : flibustier anglais.

En 1667, il commandait la frégate *The George*, armée en course à la Jamaïque, avec laquelle, aux côtes de Campeche, il s'empara d'un navire espagnol. Il confia le commandement de cette prise à son maître William Smith avec ordre de la conduire à la Jamaïque. Mais Smith se rendit avec ce navire en Nouvelle-Angleterre. En étant informé, Salter donna au capitaine Samuel Mosely, de Boston, une procuration pour recouvrer son dû : l'affaire fut jugée à New York, en avril 1668, devant une cour présidée par le gouverneur Richard Nicolls. Entre-temps, au tout début de 1668, Salter appareillait de Port-Royal au sein de la petite flotte commandée par Henry Morgan, sous les ordres duquel il participa aux descentes contre Puerto Principe de Cuba et Puerto Belo. En septembre de la même, il rentra avec son chef à la Jamaïque.

Richard Sawkins : flibustier anglais (mort à Pueblo Nuevo, juin 1680).

En 1677, ce capitaine participa à la prise de Santa Marta, étant alors l'un des nombreux flibustiers jamaïcains à faire la guerre aux Espagnols avec commission française du gouverneur de Saint-Domingue. En novembre 1679, il fut capturé par le HMS Success, puis emprisonné, pour piraterie, à Port-Royal, d'où il s'évada assez facilement dès le mois suivant. Mouillant à Boca del Toro en compagnie de Peter Harris, il fut rejoint par Coxon, Sharpe et d'autres qui revenaient de la prise de Puerto Belo. Tous ensemble, ils projetèrent d'aller attaquer les Espagnols dans la mer du Sud. Commandant l'une des sept compagnies qui franchirent le Darien, il participa à la prise de Santa María, puis à la bataille de Perico. Reconnu pour sa bravoure malgré sa jeunesse, il succéda à Coxon après la défection de celui-ci (mai 1680) comme général des flibustiers en mer du Sud. À leur tête, il croisa dans le golfe de Panama, pillant les navires espagnols et revendant parfois une partie des cargaisons prises aux habitants. Mais, ces activités lui rapportant peu, il quitta sa base de l'île Tobago avec l'intention de piller les pêcheries perlières de l'île Coiba. En chemin, il attaqua le bourg espagnol où il trouva la mort.

Daniel Searle : planteur anglais.

Étant établi planteur à la Barbade, il fut nommé gouverneur de l'île en 1652 lorsque celle-ci fit sa soumission à Sir George Ayscue, commandant une escadre du Parlement. En décembre 1654, quoiqu'étant toujours en poste à la Barbade, il fut nommé l'un des trois commissaires civils qui devaient partager la direction du *Western Design* avec le général Venables et l'amiral Penn. Lors du passage de l'expédition à la Barbade, au début de l'année suivante, il autorisa la levée d'un régiment de volontaire (par le colonel Lewis Morris) pour renforcer l'armée de Venables, qu'il assista aussi avec des provisions, mais il ne participa pas personnellement à l'expédition. Il demeura gouverneur de la Barbade jusqu'à la Restauration (1660) au moment où le baron Willoughby of Parham lui succéda. Searle n'en demeura pas moins membre du conseil de la colonie dont il était l'un des plus riches planteurs, avec 500 acres en 1673.

Robert Searle : flibustier anglais (mort près de l'île de Triste, v. 1672-74).

Dans la seconde partie de 1662, il prit à Port-Royal une commission du gouverneur de la Jamaïque pour prendre sur les Espagnols, étant alors capitaine d'un navire nommé *The Biam*. Il est vraisemblable de croire qu'il participa aux prises de Santiago de Cuba (1662) et de San Francisco de Campêche (1663) sous les ordres du capitaine Myngs. En juin 1664, montant le *Hopeful Adventure*, Searle ramena à la Jamaïque deux prises espagnoles que le gouverneur Modyford, révoquant sa commission, refusa d'enregistrer et fit restituer à leurs propriétaires. Commandant la *Pearl*, il fit parti de la flotte du gouverneur adjoint Edward Morgan (avril 1665) qui s'empara de l'île Saint-Eustache. Par la suite, associé à Stedman, il prit l'île Tobago (sept. 1665) sur les Néerlandais. En 1668, il pilla San Agustín (Floride) en représailles aux raids espagnols contre la colonie de New Providence (Bahamas). Vers mars 1670, Searle, sur le *Cagway* avec 70 hommes, retourna à Port Morant où Modyford le mit sous arrêt à la suite de cette action. Néanmoins le gouverneur le relâcha et l'envoya rejoindre Morgan à la Vache, où il perdit son navire lors de la tempête (octobre. 1670) qui frappa la flotte. Peu après la prise de Panama (janvier. 1671), Morgan lui donna le commandement d'une barque espagnole, sur laquelle il pilla les îles de Tobago, Otoque et del Rey : parce que ses hommes s'étaient enivrés, il ne put capturer le galion *Santísima Trinidad* que devait prendre Sawkins dix ans plus tard. Après l'expédition de Panama, il s'engagea probablement dans la traite du bois de campêche. En effet, à la suite d'une querelle, Searle fut tué sur l'une des cayes du lagon de Triste, qui fut nommée « Searle's Key » en son honneur. Il était sûrement parent du gouverneur des Barbades, Daniel Searle, impliqué dans le *Western Design* (1654-1655).

Robert Sedgwick : officier anglais (Woburn, Bedfordshire, Angleterre, 1613 - Jamaïque, 3 juin 1656).

Ancien habitant de la Nouvelle-Angleterre, il fut envoyé comme commissaire civil (comme successeur d'Edward Winslow), avec le grade de major-général, pour commander à la Jamaïque. Il vécut presque constamment à bord du S.S. *Marmaduke*, sur lequel il mourut d'ailleurs. Il forma un Conseil pour gouverner la colonie, avec lui-même à sa tête. À la suite de la nouvelle de la mort du général Fortescue, Cromwell le nomma commandant en chef des troupes du Commonwealth à la Jamaïque.

Senolve : flibustier néerlandais.

En 1663, portant commission du gouverneur de la Jamaïque, il appareilla de Port-Royal, à la tête de trois petits bâtiments à bord desquels s'était embarqué une centaine de Jamaïquains.

Jean-Baptiste Colbert, marquis de Seignelay : homme d'État français (vers 1651 – 1690).

Fils du ministre Jean-Baptiste Colbert, il succéda (1683) à son père comme secrétaire d'État à la maison du Roi et à la Marine. fonction qu'il occupa jusqu'à sa mort. Quelques années plus tard, il fut aussi nommé ministre. Peu favorable à la flibuste, il donna des instructions au sieur de Cussy, le gouverneur de Saint-Domingue, pour l'interdire.

Bartholomew Sharpe : flibustier anglais (Stepney, à Londres, 1650 – après 1700).

À compter du milieu des années 1660, il exerça le métier de flibustier aux Antilles, et il devint capitaine vers la fin de la décennie suivante. En septembre 1679, il pilla, en association avec Coxon et d'autres capitaines, des entrepôts espagnols aux Honduras, allant ensuite écouler leur butin (surtout de l'indigo) à la Jamaïque. En décembre, il en repartait, avec cinq autres capitaines, avec la permission du gouverneur Carlisle, sous prétexte d'aller couper du bois de teinture aux Honduras, mais en fait pour piller Puerto Belo. Mais, ayant été séparé de ses associés à la côte de Panama, Sharpe ne participa pas à cette entreprise. Quelques jours après la prise de Puerto Belo, il retrouva quand même Coxon et leurs autres associés et se rendit avec eux au Costa Rica, puis à nouveau au Panama. Ainsi, en avril 1680, il commanda la première des sept compagnies de flibustiers anglais qui traversèrent le Darien pour faire le premier voyage à la mer du Sud. Cependant, le mois suivant, il ne participa pas à la bataille de l'île Perico, contre les Espagnols. Par contre, il succéda à Sawkins comme général des flibustiers dans la mer du Sud, sur la Holy Trinity. À la fin de l'été 1681, Sharpe, ayant alors sous ses ordres quelque 70 hommes, captura successivement deux bâtiments espagnols. Ensuite, il poursuivit sa route vers les Antilles. Interdit d'accès à Antigua, il débarqua à Nevis. Avec seize des siens, il regagna l'Angleterre (mars 1682), où il fut arrêté, jugé pour piraterie, mais il échappa à la pendaison : des cartes de la mer du Sud, fort bien documentées, qu'il avait prises contribuèrent à son acquittement. De retour aux Antilles, en 1684, il prit à Nevis, une commission du gouverneur Stapleton, pour lutter contre les pirates, mais il en devint un lui-même. Il joignit ainsi les flibustiers français de Saint-Domingue et participa avec eux à la prise de Campeche (1685). Par la suite, il se rendit aux Bermudes dont il aida le gouverneur à mater une rébellion. Il y demeura jusqu'en août 1686, au moment où l'arrêta un capitaine de la Royal Navy. Conduit à Nevis, Sharpe y subit son procès pour piraterie, mais il fut acquitté, faute de preuves. En 1690, il participa à la défense de l'île Anguilla contre les Français. En 1696, Sharpe s'établit à l'île Saint-Thomas, mais deux ans plus tard, fortement endetté, il tenta de quitter l'île ; mais il fut arrêté par les autorités danoises et, à l'issue d'un procès, fut condamné à l'emprisonnement à vie et à la confiscation de ses biens.

John Shepherd : marin anglais.

En 1670, il commandait un bâtiment dans la flotte de Morgan sous les ordres duquel il participa à l'expédition de Panama.

George Spurle : flibustier anglais (mort à la Jamaïque, 1683).

Ce capitaine jamaïcain pourrait avoir été flibustier sous pavillon français depuis 1678, année où il aurait participé, aux côtés du capitaine Neville, à la prise de Campeche. En septembre 1682, il commandait un sloop corsaire, avec 60 hommes d'équipage, croisant aux côtes de la Jamaïque. Au début de l'année suivante, il se trouvait en compagnie d'une frégate au cap Catoche, où il fut rejoint par la flotte de Van Hoorn. Au de sein de celle-ci, il participa à la prise de la Vera Cruz (mai 1683). À son retour à la Jamaïque, son butin fut saisi par un certain capitaine John Davis sur ordre du gouverneur Lynch. Il est probablement mort peu après ou quelque temps auparavant. Roger Elletson, de la faction de Henry Morgan, défendit les intérêts de sa veuve concernant la dilapidation des biens du forban par le défunt gouverneur Lynch, mais il ne put rien obtenir contre la succession de celui-ci.

William Stapleton : homme politique irlandais (mort en 1686), fait chevalier par le roi Charles II (1679) : Sir William Stapleton, baronet.

De confession catholique, il devint gouverneur adjoint de Montserrat en 1668. Après la fuite de Sir Charles Wheeler, il fut promu (1672) gouverneur général des Leeward Islands en 1672, avec le titre de capitaine général.

Richard Stevens : officier anglais.

En 1654, il était capitaine d'une compagnie dans le régiment qui fut levé à la Barbade par le colonel Lewis Morris, habitant de cette île, pour accompagner l'expédition de Venables à Hispaniola. Mais lors de l'expédition, Stevens servit plus tôt sous les ordres du colonel D'Oyley qui se fit donner par le général Venables le commandement du régiment de Morris qui, à cause de ses dettes, ne put accompagner l'expédition. Après la conquête de la Jamaïque, il fut promu major du même régiment. S'étant établi dans cette île, il dirigea, en 1658, l'érection d'un fort à Cagway (future Port-Royal). En 1665, il accompagna le colonel Edward Morgan dans son expédition contre les Antilles néerlandaises. Sur l'ordre du colonel Cary (le successeur de Morgan), il s'empara ainsi de la petite île de Saba. En 1667, ayant comme lieutenant le flibustier Maurice Williams, il commanda l'avant-garde des troupes du commodore Sir John Harman et de Henry Willoughby lors des prises des colonies française et néerlandaise de Cayenne et Surinam.

Thomas Stedman : flibustier anglais.

En septembre 1665, ce capitaine, associé à Searle, s'empara de l'île Tobago sur les Hollandais. L'année suivante, il fut capturé par un navire de guerre français dans les Petites Antilles.

John Stel : flibustier anglais.

En 1678, il participa à l'expédition contre les établissements espagnols du lac de Maracaïbo sous les ordres de Grammont ; à la sortie du lac, il commandait l'un des douze bâtiments formant alors la flotte des flibustiers.

Charles Swan : marin anglais (mort à Mindanao, Philippines, vers 1690).

En 1670, il commandait un bateau dans la flotte de Morgan, sous les ordres duquel il participa à l'expédition de Panama. En octobre 1678, il montait le Carlisle, quittant la Jamaïque (où il revint l'année suivante) pour l'Angleterre. En mars 1682, il effectua une nouvelle fois un voyage vers l'Angleterre. Lors de son séjour à Londres, il accepta l'offre de certains marchands d'aller commercer dans la mer du Sud, avec commission du duc d'York. Swan reçut alors le commandement du Cygnet sur lequel il quitta Londres (octobre 1683) à destination de la mer du Sud. À l'embouchure du détroit de Magellan, il rencontra les pirates Eaton et Morton mais refusa de naviguer avec eux. En mars 1684, il quitta Valdivia après un combat contre les Espagnols de l'endroit. Par la suite, il fut forcé par son équipage de composer avec le forban Harris, puis s'associa avec Davis et Townley mais il combattit sous pavillon anglais en raison de l'insulte subie à Valdivia. Il appareilla ensuite (mars 1686) pour les Philippines où la majeure partie des siens l'abandonnèrent avec 36 autres (janvier. 1687). À l'automne 1687, Swan et les siens participèrent aux guerres du sultan de Mindanao. Cependant, alors qu'en compagnie de son chirurgien, il se dirigeait à bord d'un canot vers un navire hollandais, mouillant dans la rivière Mindanao, Swan et son compagnon périrent noyés probablement par ordre du Rajat Laut, le frère du sultan de Mindanao, lequel leur avait dérobé tout leur or et tout leurs biens (fin 1689). Les motifs de l'assassinat sont obscurs : soit le frère du sultan suspectait Swan d'avoir brûlé sa maison, soit il fut irrité par les propos de l'Anglais qui se serait plaint d'avoir été abusé par son hôte et se serait vanté de pouvoir vaincre à lui seul tous les indigènes.

Adriaen Van Diemen, alias Swaert : flibustier néerlandais (mort en Floride, fin août 1664).

En juillet 1662, il commandait à la Jamaïque la frégate Griffin armé de 14 canons, pour laquelle il reçut du nouveau gouverneur lord Windsor une commission pour joindre la flotte qui, sous les ordres du capitaine Myngs, pilla ensuite Santiago de Cuba. Pour cette expédition, tout comme pour la suivante contre San Francisco de Campeche, février 1663, le Griffin servit de vice-amiral. Parmi ses hommes, Swart comptait alors son compatriote, le futur capitaine Roc. Après l'entreprise de Campeche, il rentra à la Jamaïque d'où il repartait bientôt, avant la fin de l'année, pour une nouvelle croisière. Il demeura 17 mois absents de son port d'attache. À court de vivres et son navire en fort mauvais

état, il fut abandonné par la majeure partie de son équipage lorsqu'il décida finalement de rentrer à la Jamaïque. En juin ou juillet 1664, il revint enfin à Port-Royal, où il fut l'un des premier flibustier à faire sa soumission au nouveau gouverneur, Sir Thomas Modyford, qui réquisitionna Swart et sa frégate pour le service du roi. Quelques semaines plus tard, Swart, ayant à son bord le major-général John Modyford, l'un des fils du gouverneur, appareillait de la Jamaïque, de conserve avec le HMS Westergate et le ketch Swallow, à destination de la Barbade pour y lever de colons et ramener la femme et le reste de la famille du gouverneur. À la fin du mois d'août, il fut séparé de ses deux conserves lors d'une violente tempête, laquelle jeta le Griffin aux côtes de la Floride. Selon le témoignage d'un Espagnol, recueilli quatre ans plus tard, Swart et ses hommes, sauf cinq, périrent lors du naufrage. Quant au Griffin, il fut apparemment relevé par les Espagnols puisqu'en 1666 il fut reconnu aux côtes de Cuba par le capitaine Roc, qui y avait autrefois servi sous les ordres de Swart.

Kempo Sijbada : flibustier néerlandais (mort à Londres, 1659).

Dans les années 1630, il fréquenta la côte des Mosquitos (Honduras), étant alors associé avec ses compatriotes les frères Blauvelt. À l'exemple de ces derniers, il était résident de la colonie anglaise de l'île Providence où il fut engagé comme pilote (1636-1637) par le flibustier Thomas Newman, croisant dans la mer des Antilles sous une commission de la Providence Island Company. Après la prise de l'île par les Espagnols, il fit vraisemblablement la course contre ces derniers sous les ordres de son vieil associé Willem Blauvelt, qui avait alors Nieuw Amsterdam comme port de commission. En effet, en 1649, il reçut du capitaine Blauvelt le commandement d'une barque espagnole nommée Tabasco faite en avril dans le golfe du Mexique. À l'automne de cette même année, Sybada manqua Nieuw Amsterdam à cause du mauvais temps et alla relâcher au Rhode Island. Il s'établit en Nouvelle-Angleterre sur Block Island, faisant commerce avec sa barque entre cette île (relevant du Rhode Island) et le Connecticut où, à partir de 1651, il avait aussi une habitation. En avril 1653, en raison de la guerre entre l'Angleterre et les Pays-Bas, son habitation sur Block Island fut pillée et sa barque mouillant dans la rivière Connecticut prise par le capitaine Edward Hull, portant commission du Rhode Island pour prendre sur les Néerlandais. À la fin de l'année, bénéficiant de l'appui du gouverneur du Connecticut, John Whinthorp, il intenta un procès contre son capteur au Massachusetts et eut de gain de cause. Cependant, il ne retrouva la possession de sa barque qu'un an plus tard. Par la suite, il appareilla avec à destination des Antilles, et il se trouvait à Antigua lorsqu'en avril 1655, il fut invité par Gregory Butler, l'un des commissaires de l'expédition commandée par Robert Venables et William Penn, à se joindre eux. Ainsi, il s'embarqua comme pilote à Saint-Christophe à bord du SS Swiftsure, le navire amiral de Penn. À ce titre, il participa à l'entreprise manquée contre Santo Domingo et à la prise de la Jamaïque. Au départ de Penn et de la majeure partie de la flotte anglaise, Sybada demeura à la Jamaïque et obtint le commandement d'un petit bâtiment, *The Hunter*, sous les ordres de William Goodson, le successeur de Penn (1655-1656). Par la suite, il reçut des autorités anglaises une commission pour prendre sur les Espagnols. En avril 1658, rentrant à la Jamaïque, il croisa pendant quelques jours en compagnie d'un navire néerlandais sorti de Curaçao. En juin et juillet suivant, il participa à l'expédition de Rio Nuevo, au cours de laquelle 650 Jamaïcains, sous le commandement du gouverneur militaire D'Oyley et du capitaine Myngs, défirent une troupe d'Espagnols qui voulaient reprendre la Jamaïque. Au retour de cette expédition (fin juillet 1658), il obtint son congé de D'Oyley. Étant alors fort âgé, il passa peu après en Angleterre pour y recevoir paiement pour les services qu'il avait rendus au Commonwealth.

Clement Symons : marin anglais.

En 1670, il commandait le ketch *The Fortune* dans la flotte de Morgan sous les ordres duquel il participa à l'expédition de Panama. Le gouverneur Modyford avait sur ce ketch, appartenant au marchand Christopher Webb, une hypothèque qu'il exerça en septembre 1670, probablement avant d'envoyer ce bâtiment rejoindre Morgan à l'île à Vache.

Edward Teach (barbe Noire)

En 1680, à Bristol, naquit Edward Teach. Marin sur un corsaire Anglais basé à la Jamaïque, en l'espace de deux ans ce pirate devint le pirate. Tout ce qui faisait d'un pirate un pirate il le condensa, le concentra. Cet homme à l'intuition remarquable et d'une modernité peu commune, poussa à l'extrême les éléments d'où le pirate tira sa puissance.

Il devint ce que fut un Guevara à la guérilla, un Spartacus à la révolte des esclaves. A un tel point que les tenants de l'ordre ne pouvaient le noyer dans la légende, sédatif habituel pour les rebelles de haut rang : Il avait déjà occupé le terrain illustrant l'importance de l'image, et conscient de son impact, sa « tenue de travail » fut au pirate ce que celle de Chaplin au comique : La quintessence de son activité avec une impressionnante efficacité dissuasive.

L'entrée en scène du pirate se devait d'être terrifiante, pour compenser une fréquente infériorité numérique, mettre tous les atouts de son côté pour éviter l'affrontement. Le pirate ne sacrifiait jamais la vie de son équipage : Il n'aurait pas survécu longtemps à une telle pratique. le concept de « chair à canon » qui était la règle de l'autre côté n'avait pas cours chez le pirate, toujours prêt à donner à la ruse une importance stratégique maximale.

Barbe Noire lui donna ses lettres de noblesse. On occulta soigneusement ce talent en véhiculant l'image que ce pirate, loin d'avoir été, tant s'en faut, parmi les plus cruels, avait lui même crée.

Une barbe démesurée par sa longueur et qui lui couvrait le visage, nattée et enroulée autour de ses oreilles, des « mèches lentes », ancêtres de nos petits bâtonnets crépitants sous son chapeau, ceint d'une large écharpe, bardé de trois paires de pistolets, ce pirate arborait sur son drapeau noir le Diable, auquel il se référait souvent, et un sablier, deux images éloquentes de ce qui attendait ceux qui tardaient à se rendre...

Que d'efforts pour mettre en scène une violence certes bien réelle, mais loin d'égaliser la cruauté gratuite de certains pirates. Aimant les femmes avec toute la démesure qui le caractérisait, les mauvais esprits ne purent guère que lui reprocher d'avoir, pirate diabolique, épousé une jeunesse de quinze ans, et de s'être livré avec elle à quelques parties carrées que, pirate lubrique, il se serait fait rémunérer, la belle affaire en cette époque de cruauté généralisée, où meurtre, viol, torture faisaient partie du quotidien de tout représentant de tous les pouvoirs.

En début 1717, pirate depuis peu, Teach et un collègue, Hornigold, quittent Providence, l'île pirate, pour, en bons prédateurs, se livrer à leur activité principale. A la fin de l'année, il s'empare d'un vaisseau Français, l'arme de 40 canons, le rebaptise « Queen Ann Revenge », le mot symbolique que l'on retrouve très souvent chez le pirate qui rebaptise une prise qu'il décide de conserver pour lui.

Clin d'œil du destin, sa route croise celle du pirate Sted Bonnet, parfait gentleman pirate, mais piètre navigateur. Pirate parmi les pirates Teach s'en aperçut, mit un de ses lieutenants sur le navire rebaptisé « revenge » (encore) et, rivalisant de civilités, propose à Bonnet une vie de pirate sans trop de surprises, et l'invite à demeurer sur son navire, où il pourra « se livrer à toutes les fantaisies qu'il désire ».

Nous sommes en 1718, début Janvier face à la ville principale de Caroline du Nord, Bath Town. Teach et Bonnet ont jeté l'ancre à l'île de Ocracoke. C'est là qu'après avoir terrorisé et rançonné tous les navires aux alentours de Charlestown, le pirate atypique reviendra, le verbe haut et le mépris affiché pour des lois qui ne le concernent pas.

Notre pirate vit comme un seigneur jouisseur, fort de son alliance avec le gouverneur, et traite les planteurs et les petits armateurs comme de la paille, s'amusant ouvertement de les voir se plier à ses caprices. Revanche, revanche.

La vengeance des notables sera, autre leçon de l'Histoire, à la hauteur de leur humiliation. Quand les maîtres sont traités comme des valets par un pirate arrogant, on le traitera comme un roi. Un complot fut ourdi, avec comme acteurs les notables, le gouverneur de

Virginie, et la tête de Barbe Noire mise à prix, sans doute dans l'espoir de se venger de la terreur qu'elle avait inspiré.

Passons sur les détails. Barbe Noire le pirate mourût dans un corps à corps sans merci avec un chasseur de têtes nommé Maynard. Comme on pouvait s'y attendre de la part d'un homme passé maître dans l'art de mettre en scène sa propre vie, le final fut à la hauteur.

Bien avant l'anarchiste Bonnot, avant le couple rebelle Bonny Parker et Clyde Barrow, au paroxysme de sa rébellion, il ne fallut pas moins de 20 blessures par machette et 5 par balles pour venir à bout de sa rage de vivre.

Sa tête de pirate fut ramenée en Virginie. La prime fut payée. Lui qui parlait souvent de L'enfer, il venait en fait juste de le quitter.

Richard Taylor : marin anglais.

En 1670, il commandait une pinque de 60 tonneaux, *The Sacrifice of Abraham*, que le marchand Peter Quadman avait achetée (janvier 1670), à Port-Royal, au marin George Jackson. Sur ce bâtiment, armé de quatre canons, avec 30 hommes d'équipage, le capitaine Taylor participa à l'expédition de Panama au sein de la flotte corsaire commandée par l'amiral jamaïquain Henry Morgan.

Roger Taylor : flibustier anglais.

En 1670, il commandait un petit bâtiment de 40 tonneaux, *The Gift*, armé de 12 canons, avec 60 hommes d'équipage, au sein de la flotte corsaire de l'amiral jamaïquain Henry Morgan, sous les ordres duquel il participa à l'expédition de Panama. Au début de février 1661, un flibustier du même nom avait été mis aux fers pour piraterie, en compagnie de George Freebourne, Robert Martin, William Foxery et Jeremy Medlicoate, à bord du HMS Convertine, mouillant à Port-Royal.

Thibaut : aventurier français.

Lieutenant du gouverneur Levasseur à l'île de la Tortue, il y entretenait une très belle femme dont son chef et associé aurait abusé à plusieurs reprises. Ce serait pour cette raison qu'il complota et exécuta, avec le capitaine Martin, le meurtre de Levasseur. Pour ce crime, son complice et lui furent amnistiés par le chevalier de Fontenay auquel ils remirent la Tortue après s'être opposé à son débarquement. En 1654, lorsque les Espagnols s'emparèrent de l'île, Thibaut s'embarqua avec Martin pour aller courir le bon bord. En 1667, un homme de ce nom possédait une habitation à la Tortue.

Thornbury : marin anglais (mort à l'île à Vache, 12 janvier 1669).

L'un des capitaines de la flotte d'Henry Morgan à la fin de 1668, il périt lors de l'explosion du HMS Oxford.

Humphrey Thurston : flibustier anglais.

En 1670, il appareilla de Port-Royal sur un petit bâtiment de 30 tonneaux nommé *The Port-Royal*, appartenant au Dr George Holmes, avec ordre d'aller dans le golfe de Campêche pour charger du bois de teinture. Contrairement à ses instructions, Thurston se fit corsaire et captura le San Tomás, un navire espagnol de 40 tonneaux chargé de soie et de vin, sur lequel, après avoir déclaré le Port-Royal perdu corps et biens, il joignit la flotte de l'amiral jamaïquain Henry Morgan et participa à l'entreprise de Panama sur sa prise qu'il rebaptisa *The Jamaica*, navire qu'il perdit (janvier 1671) à l'embouchure de la rivière Chagres. Après la prise de Panama, Thurston refusa le pardon royal accordé aux corsaires jamaïquains puis fit ensuite la course sous commission française, ayant l'île de la Tortue comme port d'attache et (dans la seconde partie de l'année), il forma une association avec le forban Johnson, d'origine néerlandaise. En septembre 1671, son armateur, le Dr Holmes, déposa une plainte contre Morgan puisque ce dernier n'avait pas indemnisé Thurston pour la perte de son navire comme l'amiral l'avait convenu avec ses capitaines.

Vincent Tillaye : marin français.

Commandant le navire de la Compagnie des Indes occidentales *Le Saint-Jean*, il appareilla du Havre en mai 1666, ayant à son bord Exquemelin qui s'était engagé pour l'Amérique, dans un convoi escorté par le chevalier de Sourdis. Au lieu d'aller à la Martinique, sa destination première, il fut obligé d'aller à l'île de la Tortue où il mouilla en juillet suivant.

Abraham Tocard : flibustier anglo-normand originaire de l'île de Guernesey.

En mai 1676, il semble avoir commandé un petit bâtiment flibustier mouillant à la côte sud de Saint-Domingue en compagnie des capitaines le Gascon, Coxon et quelques autres qui allèrent ensuite, tous ensemble, piller la ville de Maracaïbo sous le commandement en chef du marquis de Maintenon, qu'il pourrait aussi avoir suivi l'année précédente dans ces entreprises contre les colonies espagnoles du Venezuela. En 1678, Il pourrait être ce capitaine « Grenézé » qui participa à l'entreprise de Grammont contre les établissements du lac de Maracaïbo. En mai 1681, il commandait un brigantin de six canons au sein d'une flotte de flibustiers anglais et français réunie dans l'archipel de San Blas. À son bord se trouvait alors un gentilhomme envoyé par Pouancey, le gouverneur de Saint-Domingue, pour commander en chef ces flibustiers dans leur entreprise. Au début de juin suivant, alors que cette flotte se dispersa, il retrouva ses associés Archambaud et Wright à l'île San Andrés, puis se rendit à Boca del Toro avec le premier. Vers le milieu de l'année suivante, commandant alors un brigantin, il est signalé par le gouverneur de la Jamaïque comme étant l'un des flibustiers français s'attaquant aux navires de pêche et de commerce jamaïquains. Toujours en 1682, il fit une course décevante à la côte de Cuba avec un équipage de 70 hommes, au retour de laquelle il perdit son brigantin dans une tempête au Petit-Goâve. Au début de l'année suivante, aux Honduras, il reçut de Laurens De Graff le commandement d'une barque longue, avec laquelle il participa à la prise de la Vera Cruz. Au retour de cette expédition, il perdit toutefois sa barque à la côte de Cuba, mais, avec ses hommes, il s'embarqua sur un bateau anglais et parvint à regagner Saint-Domingue. De là, il joignit la flotte commandée par De Graff qui alla croiser à la côte de Carthagène. Après la prise des vaisseaux espagnols *La Paz* et *El San Francisco*, armés par le gouverneur de Cartagena pour prendre De Graff et ses associés, et lors du partage de ces bâtiments, Tocard reçut la *Padarame*, de 18 canons, que lui donna le capitaine Yankey. Sur ce bâtiment rebaptisé *L'Hirondelle*, il se rendit au Petit-Goâve, d'où il sortit, avec un équipage de 110 hommes, au début de juillet 1684, en compagnie de Grammont et de quelques autres pour une croisière aux côtes de Cuba. Rentré au Petit-Goâve à la fin de l'année, il en repartait dès février 1685, toujours avec Grammont, sous les ordres duquel il participa ensuite à la prise de Campeche. Dans ce port, pour une raison que l'on ne connaît pas, son vaisseau *L'Hirondelle* fut coulé. Tocard rentra finalement à Saint-Domingue en 1687 sur un petit vaisseau avec 40 hommes de son ancien équipage.

Francis Townley : flibustier anglais (mort dans le golfe de Panama, 9 septembre 1686).

Vers la fin de janvier 1685, il commandait un petit bâtiment qui mouillait à l'île d'Or, dans l'archipel de San Blas, à la côte de Panama, en compagnie de ceux des capitaines Brandy et Leigh. Avec ces derniers, et commandant tous trois environ 185 hommes, ils traversèrent en février suivant l'isthme de Panama, avec l'aide des Kunas, les Indiens du Darien, étant suivis par deux compagnies françaises sous les ordres de Cachemarée et Lescuyer. Une fois en « mer du Sud » (plus précisément dans le golfe de Panama), Townley et son monde se rendirent maîtres de deux barques, avec lesquelles ils vinrent renforcer la flotte de Davis, Swan et Cachemarée. Après l'échec de celle-ci contre la flotte de Lima dans le golfe de Panama, il accompagna Davis et Swan à l'île San Juan de Coiba. Ensuite (à partir d'août 1685), croisant de conserve avec le seul Swan, il remonta vers le nord-ouest le long des côtes de l'Amérique centrale et du Mexique, se rendant jusqu'à Acapulco. S'étant séparé de Swan (janvier 1686), il croisa seul pendant deux mois et, ayant rejoint la petite flotte de Cachemarée, il participa aux descentes sur Granada et Realejo. Croisant ensuite avec Le Picard (l'associé de Cachemarée), il pilla (juin 1686) *La Villa* où il fit un bon butin. Mouillant au large du port de Panama (août 1686), il en

intimida le gouverneur espagnol. Townley devait mourir des suites d'une blessure reçue en combattant trois navires espagnols.

Alexandre de Prouville, marquis de Tracy : administrateur français (mort à Dunkerque, 18 avril 1670).

Ancien commissaire général des armées d'Allemagne, il fut nommé (1663) lieutenant général d'Amérique avec des pouvoirs de vice-roi. Une fois aux Antilles, il inspecta toutes les colonies françaises : en se rendant au Canada, il fit ainsi escale à la côte de Saint-Domingue en mai 1665 et y rencontra d'Ogeron, le gouverneur de l'île de la Tortue. Il devint ensuite gouverneur de Dunkerque : il mourut en poste.

François Trébutor : flibustier français, originaire de Dieppe.

Considéré comme l'un des meilleurs pilotes des Antilles, il reçut en juillet 1669 une commission du gouverneur d'Ogeron, pour la frégate *Sainte-Catherine*, armée par deux marchands de l'île de la Tortue et le gouverneur lui-même. Sorti de l'île en compagnie du capitaine le Gascon, il captura (juin 1670) un navire portugais, venant d'Afrique, ses hommes l'ayant obligé à commettre cet acte de piraterie comme il le déclara lui-même à ses victimes. Il participa ensuite, dans la flotte de Morgan, à l'expédition de Panama. À son retour à la côte de Saint-Domingue, il fut arrêté par M. de Villepars pour la prise du navire portugais l'année précédente. Cependant, profitant du naufrage, à la Tortue, du navire du roi *Le Mazarin* à bord duquel il était détenu, il s'échappa (septembre 1671). N'étant plus inquiété pour son méfait, il compta au nombre des flibustiers que M. d'Ogeron recruta, au début de 1673, pour aller faire descente à Curaçao. Après cette malheureuse expédition, il servit de pilote à M. de Baas, le gouverneur général des Antilles françaises, pour le retour à Saint-Domingue. Pour le récompenser, Baas lui donna le commandement d'une barque enlevée au flibustier néerlandais Yallahs. Ainsi remonté, Trébutor reprit la course. À la fin de 1673 ou en 1674, il fut capturé ou tué par les Espagnols lors d'une descente à la côte nord du Yucatán.

Jean Tristan : flibustier français (mort à Puerto Belo, janvier 1693).

Capitaine corsaire à Saint-Domingue depuis au moins 1680, ce protestant français se trouvait en mai de l'année suivante dans l'archipel de San Blas (côte nord du Panama), méditant avec huit autres chefs flibustiers une descente sur une ville du Costa Rica. Lors de se rendez-vous, il prit à son bord une bande de flibustiers anglais revenant d'un voyage à la mer du Sud, alors qu'il allait faire la traite avec les Indiens Kunas qui avaient recueilli ceux-ci. La flotte dont il faisait partie ayant été séparée, Tristan tenta d'entrer à Boca del Toro, mais il dut prendre la fuite, pourchassé par l'Armada de Barlovento. Dans la seconde partie de 1682, mouillant à l'île à Vache en compagnie du capitaine Yankey, il recueillit à son bord John Cook et quelques autres Anglais, auxquels ses compatriotes avaient confisqué une prise que leur avait donné Yankey. Par la suite, Tristan se rendit au Petit-Goâve où ces Anglais lui volèrent sa barque. En 1683, il s'embarqua, au Petit-Goâve, avec Van Hoorn qui lui donna le commandement de la patache de la hourque des Honduras et sur laquelle il participa à la prise de la Vera Cruz. Au retour de cette entreprise, Tristan, voyageant de conserve avec Grammont, fut détaché par celui-ci vers le Petit-Goâve, mais il perdit en chemin sa patache aux mains de la flotte espagnole, gagnant ensuite, avec ses gens et leur butin, sur des navires anglais, la Jamaïque. En 1685, s'étant remonté d'un petit navire, il joignit la flotte de Grammont, sous les ordres duquel il participa à la prise de Campêche. Mais, avant la fin de l'année, il se séparait de son général pour tenter sa chance aux côtes de Guinée. Revenu à Saint-Domingue en 1688, il préféra faire sa soumission aux Anglais de la Jamaïque. Et, peu de temps après, il fut naturalisé sujet britannique. De la Jamaïque, il commanda ensuite des petits bâtiments qui faisaient de la traite et de la contrebande avec les Espagnols et les Indiens en Amérique centrale. Ce fut ainsi, en allant trafiquer à la côte de Carthagène, qu'il fut arrêté par les Espagnols à Puerto Belo, lesquels le tuèrent avec les 14 hommes de son équipage.

Nicolaes Corneliszoon Van Hoorn : marin néerlandais (Flessingue, v. 1632 – en mer, golfe du Mexique, juin 1683).

Il avait épousé à Flessingue, en 1671, une ressortissante française, Lucrète Le Roux, fille d'un agent de la Compagnie des Indes occidentales à Nantes. Quoique Zélandais, il semble avoir pris le parti de la France durant la guerre de Hollande, peut-être comme capitaine corsaire, sinon en qualité d'armateur. En 1681, il fut choisi pour commander une expédition visant à approvisionner en esclaves noirs la colonie française de Cayenne. Appareillant d'Angleterre sur *Le Saint-Nicolas* à la fin de cette année-là, il commit ensuite quelques agressions à Cadix contre les Espagnols qui lui avaient refusé la permission de faire du commerce. De là, il passa en Afrique occidentale où il remplit ses cales de Nègres, puis il alla à Cayenne où il écoula une partie de sa cargaison et où il acheta une plantation, qu'il laissa sous l'administration de son beau-frère Balthazar Le Roux. Il tenta la même chose à Santo Domingo, où les Espagnols lui confisquèrent (novembre 1682) toutefois la plupart des esclaves qu'il lui restait. À la suite de cet incident, il se rendit au Petit-Goâve où il prit de Pouancey, le gouverneur de la partie française de Saint-Domingue, une commission pour faire la police des mers et donner la chasse aux pirates. Cependant, ayant pris à son bord au Petit-Goâve environ 300 flibustiers dont le sieur de Grammont (qui devint son lieutenant), il rejoignit (avril 1683) aux Honduras les capitaines De Graff et Andresson, s'emparant à leur insu de la hourque espagnole et de sa patache. Enfin, en compagnie de ces deux capitaines et d'une dizaine d'autres, il attaqua et pillla la ville de la Vera Cruz. Sur la caye du Sacrifice, juste avant le partage du butin de la Vera Cruz, il eut un différend avec De Graff à propos des esclaves et il mourut des suites d'une blessure lors du duel qui l'opposa à celui-ci : il fut enterré sur la caye Loggerhead. Son lieutenant Grammont hérita alors du commandement de son vaisseau *Le Saint-Nicolas*. Son fil Nicolas, qui l'avait accompagné en Amérique, mourut au Petit-Goâve l'année suivante.

John Vaughan : homme politique anglais (vers 1640 – 1713), nommé par courtoisie John, Lord Vaughan depuis la mort de son frère aîné en 1667, puis devenu comte de Carbery et baron Vaughan of Emlyn au décès de leur père en 1686.

Fils cadet de Richard comte de Carbery, il fut fait chevalier à vingt-deux ans par le roi Charles II, puis il fut pendant neuf ans membre du Parlement pour le bourg de Carmathan. En novembre 1674, lord Vaughan fut nommé gouverneur général de la Jamaïque à la place du comte de Carlisle qui avait décliné l'emploi. Dès son départ pour les Antilles, au début de l'année suivante, il entra en conflit avec l'ancien flibustier Henry Morgan, que le roi lui avait donné comme lieutenant. Une fois à la Jamaïque, ce conflit s'envenima parce Morgan utilisa le nom de Vaughan, sans l'accord de celui-ci, pour attirer dans la colonie les flibustiers anglais qui servaient alors les Français de Saint-Domingue. Vaughan se montra ainsi dur avec ces flibustiers et tenta de discréditer Morgan et ses partisans aux yeux du roi et de ses ministres. Mais, en 1678, ayant été rappelé en Angleterre, il quitta la Jamaïque pour ne plus y revenir. Plus tard, Il exerça un mandat comme président de la Royal Society (1686-1689). À la fin de sa vie, il fut accusé d'avoir fait déporter à la Jamaïque plusieurs Gallois.

Moïse Vauquelin : flibustier français.

En 1666, il commanda un brigantin dans la flotte de L'Olonnais au sein de laquelle il participa au pillage des établissements espagnols du lac de Maracaïbo. En mai 1667, il suivit une nouvelle fois ce dernier, mais l'abandonna après la prise de la hourque des Honduras, s'embarquant sur une prise faite à Puerto Caballo. Il participa ensuite avec le Picard à la descente sur Veragua (1668). Auparavant ou après cet incident, il échoua son bâtiment sur un récif puis s'embarqua avec ses gens sur une frégate française de trente canons commandée par le chevalier du Plessis. Après la mort de celui-ci lors d'un combat contre des Espagnols aux côtes de Cuba, il lui succéda comme capitaine et captura, près de Cuba, une flûte de 400 à 500 tonneaux chargés de cacao. En menant cette prise à l'île de la Tortue où il portait aussi le corps de Du Plessis, il rencontra le 25 novembre 1668 un corsaire commandée par François Beaulieu. En 1670, il rédigea, conjointement

avec le capitaine Bequel, un mémoire décrivant le Yucatán et les Honduras à la demande du comte d'Estrées.

Robert Venables : officier anglais (vers 1613 – 1687).

De 1642 à 1648, il servit dans l'armée Anglaise dans le Lancashire et le Cheshire. En 1649, en qualité de colonel, il commandait un régiment d'infanterie dans l'armée levée pour l'expédition en Irlande. Après la reconquête de celle-ci, il demeura en poste en Ulster (automne 1649 au printemps 1654), où il commandait les troupes d'occupation anglaise. En mai 1654, il revint en Angleterre pour défendre le point de vue des officiers irlandais de l'armée. À cette occasion, le protecteur Cromwell lui offrit le commandement des troupes en prévision du *Western Design*, entreprise visant à gagner quelque intérêt en Amérique sur les Espagnols. En décembre, il recevait sa commission de général et commandant en chef pour cette expédition, mais il dut partager ses pouvoirs avec l'amiral Penn ainsi que trois commissaires civils, nommés eux aussi par le Conseil d'État. Dès le départ, il entretint de très mauvaises relations avec Penn. Et, après un passage à la Barbade, l'expédition échoua devant Santo Domingo et se rabattit sur la Jamaïque, dont le port principal fut facilement pris. Laissant le commandement de la Jamaïque à son subordonné Fortescue, Venables appareilla de la Jamaïque dès juillet 1655 sur le S.S. Marston Moor. À son retour en Angleterre, il fut emprisonné à la Tour de Londres. Bientôt relâché, il se retira de la vie publique.

Vent-en-panne : flibustier français (mort vers 1672).

Exquemelin le décrit comme un joueur invétéré, qui fut tué lorsque le navire sur lequel il repassait en France fut attaqué par une frégate flamande armée à Ostende.

Verpré : flibustier français.

En 1684, il commandait un petit bâtiment corsaire dépendant de la colonie de Saint-Domingue. Il était probablement apparenté à Jean Jaham sieur de Vertpré (1610-1685), habitant de la Martinique, qui se maria deux fois et eut huit enfants.

Vignerot : flibustier français.

En mars 1684, commandant la barque *La Louise*, il appareilla de la côte de Saint-Domingue au sein de la petite flotte du sieur Bernanos qui se rendit à l'île de Sainte-Croix puis au golfe de Paria. Il participa alors à la prise de Santo Tomé de La Guayana, sur l'Orénoque. Au retour de cette expédition après avoir croisé plusieurs semaines vers les îles Trinidad et Margarita, il relâcha à l'île Tortuga, à la côte de Caracas, avec trois de ses associés, dont le capitaine Cachemariée. Quittant cette île au début de janvier 1685, il quitta en vint la patache de l'île Margarita avec les capitaines Andresson, De Graff, Lagarde et Rose. Mais, après une escale à Curaçao, il se sépara de ses associés pour retourner à Saint-Domingue, n'ayant alors pas assez de monde à son bord pour faire la guerre. Il reprit apparemment du service comme flibustier durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, au moins jusqu'en 1694.

François Goualier, sieur de Villeneuve : aventurier français.

Lieutenant de milice à Léogane, il fut retenu prisonnier avec le major Renou à bord du navire du contrebandier flossinguais Constant lors de la révolte des habitants de Saint-Domingue en mai 1670.

René de Gousabats, sieur de Villepars : marin français (mort aux Antilles, 1672).

Capitaine de vaisseau dans la marine royale, il commanda *Le Tigre* au sein de l'escadre du comte d'Estrées qui patrouilla aux Antilles en 1669-1670. En 1671, il reçut lui-même le commandement d'une escadre royale qui se rendit aux Antilles, montant lui-même le vaisseau du roi *Le Mazarin* (rebaptisé *Le Bon*). En juillet de cette année-là, il se trouvait à la côte de Saint-Domingue où les habitants se tenaient tranquilles, un an après la révolte. Durant sa croisière, il captura le flibustier Trébutor qu'il avait reçu l'ordre d'arrêter pour piraterie. En septembre, Villepars échoua *Le Mazarin* à l'île de la Tortue et ne put le remettre à flot, son prisonnier profitant de cet accident pour s'enfuir. Il mourut en poste. M. de Montortié lui succéda comme commandant de l'escadre des Isles d'Amérique.

Vivien : marin français originaire de Saint-Malo.

Commandant *Le Cerf-Volant* monté par 45 hommes et portant commission du duc de Beaufort, il arriva aux Antilles en 1668. À la fin de cette année-là, il fut l'un des deux capitaines français qui se trouvaient à l'île à Vache où mouillaient également Henry Morgan et sa flotte. À l'arrivée du HMS Oxford, Morgan, sous prétexte que la commission du Malouin n'était valable qu'en Méditerranée et qu'il avait pillé un marchand virginiens, s'empara de son navire. Après l'explosion de l'Oxford, il fut conduit prisonnier à la Jamaïque, sur son propre navire que les Anglais conservèrent et rebaptisèrent *The Satisfaction*, avec Edward Collier comme commandant. La Vivon obtint par la suite sa liberté du gouverneur Modyford.

Wade : flibustier anglais.

Le 14 avril 1660, ce capitaine, commandant un bâtiment nommé *The Sea Horse*, obtenait un congé du colonel D'Oyley, le gouverneur militaire de la Jamaïque, pour sortir du port Cagway (future Port-Royal), avec commission du même officier pour prendre sur les Espagnols.

John Waitling : flibustier anglais (mort à Arica, 9 février 1681).

Vétéran de la flibuste, il passa à la mer du Sud en 1680 avec les capitaines Harris, Coxon, Sawkins, Sharpe et Cooke. En janvier 1681, à l'île Juan-Fernández, à l'instigation de John Cox, il fut élu commandant de la Santísima Trinidad et capitaine général des flibustiers en mer du Sud après la déposition de Sharpe. Au début du mois suivant, il commanda la descente sur Arica au cours de laquelle il fut tué et ses hommes repoussés. Les Espagnols lui tranchèrent la tête et la plantèrent au bout d'une pique pour intimider les flibustiers.

Sir Francis Watson : homme politique anglais.

Il arriva à la Jamaïque en 1679 comme major-général puis il siégea sur le Conseil de la colonie. Allié à Henry Morgan, il fut élu président du Conseil et, à ce titre, assura l'intérim du gouvernement à la mort du duc d'Albemarle (1687), dont il ne put cependant poursuivre la politique anti-espagnole.

Elias Watts : aventurier anglais.

Au début de 1657, il sortit de la Jamaïque, avec sa famille et une douzaine d'autres colons, et alla s'établir à l'île de la Tortue, dont il obtint du général Brayne une commission de gouverneur. Il attira dans l'île moins de deux cents Français et Anglais. Sous son administration, en 1660, les flibustiers de la Tortue pillèrent Santiago de los Caballeros avec sa commission. L'année suivante, peu de temps après l'arrivée de Deschamps du Rausset, il quitta précipitamment la Tortue et alla s'établir en Nouvelle-Angleterre. Par la suite, son gendre Arundell, tenta en vain de reprendre l'île sur les Français.

Henry Wells : marin anglais né vers 1636.

En 1670, il commandait le *Prosperous*, un brigantin de 16 tonneaux, armé de quatre canons, avec un équipage de 35 hommes, avec lequel il participa à l'expédition de Panama au sein de la flotte de l'amiral jamaïquin Henry Morgan. Après cette expédition, il se retira à la Jamaïque (après avril 1671). Il mouilla d'abord à Withy Wood, où il rencontra le capitaine Erasmus (un autre participant de la prise de Panama), lequel avait un ordre du gouverneur Modyford pour ramener dans la colonie le capitaine Yhallahs qui se trouvant alors aux îles Caïman, et qui réquisitionna le *Prosperous* à cette fin. Concernant cette affaire, Wells fit une déposition à la fin décembre 1671 à St. Jago de la Vega devant le nouveau gouverneur Lynch et les membres du conseil de la Jamaïque. En 1679, Wells vivait toujours à Port-Royal et y exerçait le métier de tenancier.

John Wenworth : marin anglais.

En avril 1657, commandant la frégate *Martin Galley*, il fit escale aux Bermudes d'où il repartait en juillet suivant. En provenance de la Jamaïque, étant cette fois capitaine du *Paul*, il revint en novembre aux Bermudes pour y chercher des colons. De conserve avec

le *Golden Falcon*, il en appareilla avec près d'une centaine d'hommes, de femmes et d'enfants en janvier 1658 à destination de la Jamaïque. Il y était de retour en avril, mais il en repartait quelques semaines plus tard pour l'Angleterre. En 1663, commandant le *Campechana*, il obtint, à la Jamaïque, du gouverneur adjoint Lyttleton une commission pour prendre sur les Espagnols. Au début de 1665, il pilla un navire français à la Guadeloupe, puis la même année, au début de la guerre avec les Néerlandais, l'île Tortola. En 1671, il devint gouverneur de îles New Providence et Eleuthera dans les Bahamas.

Thomas Whetstone : aventurier anglais (probablement aux Pays-Bas, v. 1631 – probablement aux Antilles, v. 1668), fait chevalier par le roi Charles II vers 1660 : Sir Thomas Whetstone.

Fils de Roger Whetstone, il était par sa mère, Catherine Cromwell, le neveu du protecteur Oliver Cromwell à l'instigation duquel il entra comme officier dans la marine du *Commonwealth*. Sa première affectation fut en qualité de lieutenant à bord du *S.S. Swiftsure* contre le souhait de l'amiral William Penn, dont c'était le vaisseau amiral. De décembre 1654 à septembre 1655, à bord du *Swiftsure*, Whetstone participa au *Western Design*, qui se termina par la conquête de la Jamaïque. Début 1656, moins de six mois après son retour en Angleterre, il obtenait son premier commandement sur le *S.S. Phoenix*, avec lequel il fit deux voyages au Portugal au sein de la flotte de Robert Blake. En 1657, il était promu au commandement du *S.S. Fairfax*, un vaisseau du 3^e rang, et il fut placé, cette fois, sous les ordres du capitaine John Stoakes, chef de l'escadre anglaise alors stationnée à Lisbonne. Début 1658, il fut assigné à croiser entre Malte et la Crête avec quatre vaisseaux. Là, il captura un navire néerlandais qu'il alla vendre à Zante pour le tiers de sa valeur. Fin mai, il gagna Tetouan où il trouva un ordre d'aller se mettre à la disposition du chevalier Paul, chef de l'escadre française en Méditerranée. À Toulon, pour éviter de se conformer à cet ordre et contre l'avis de Paul, il fit caréner le *Fairfax*. Puis il reprit la mer pour une brève croisière et mena à Marseille une prise faite par l'un de ses capitaines. Croisant ensuite le long de la Riviera, il entra en septembre à Livourne, où il tenta de s'emparer d'un riche navire marchand, qu'il dut abandonner à un navire de guerre néerlandais pourtant moins fort que le *Fairfax*. De retour à Toulon en octobre, pour cette erreur et d'autres insubordinations, il fut mis sous arrêt par son chef Stoakes et renvoyé en Angleterre pour conduite indigne. Son oncle Cromwell étant décédé entre-temps, il ne put recouvrer un commandement dans la marine. Mais, dès 1659, il fut gagné à la cause royaliste et alla même à Bruxelles rendre hommage au futur Charles II. Il se rendit ensuite à Copenhague pour tenter de convaincre l'amiral Edward Montagu, qui y servait de médiateur entre le Danemark et la Suède, de se joindre au camp royaliste. Mal menée, cette mission se révéla un échec, ce qui n'empêcha pas le roi Charles de faire Whetstone chevalier à la Restauration. En 1661, Sir Thomas fut toutefois emprisonné pour dette à Marshalsea, d'où il sortit avant la fin de l'année sur le paiement par le roi d'une somme de 100£. Cette libération était aussi conditionnelle à un exil à la Jamaïque. Sir Thomas s'y rendit en 1662 et y devint capitaine flibustier. En septembre 1662, croisant entre la Jamaïque et Cuba, en compagnie de sept autres capitaines, il rencontra une petite flotte corsaire, qui venait de quitter Port-Royal, sous le commandement du capitaine Christopher Myngs, de la Royal Navy. Sous les ordres de ce dernier, il participa quelques jours plus tard à la prise de Santiago de Cuba, et probablement aussi à celle de San Francisco de Campeche en avril suivant. En effet, à la fin de 1663, Sir Thomas commandait toujours un corsaire à la Jamaïque, une prise espagnole de six canons. Entre-temps, il acquit des terres dans l'île, car, en octobre 1664, il fut élu membre de l'Assemblée de la Jamaïque pour la paroisse de Sainte Catherine. Il fut aussi choisi orateur de l'Assemblée et en présida les travaux de manière à discréditer tant la précédente assemblée que l'ancienne administration coloniale. Décrit par l'un de ses adversaires politiques comme étant un homme malicieux, misérable et débauché, il bénéficia probablement de l'appui du nouveau gouverneur Modyford. Il fut aussi appelé à occuper des fonctions judiciaires, comme en mars 1665 lorsqu'il fut membre de la cour martiale qui condamna comme pirates les hommes du défunt flibustier Moreau. En juin 1666, à la demande de

Modyford, il accompagna le major Samuel Smith et une trentaine d'hommes à l'île Providence, reconquise quelques semaines plus tôt par le flibustier Mansfield. Cependant, dès le mois d'août, les Espagnols de Puerto Belo en reprirent possession, et Whetstone, Smith et un autre capitaine furent séparés de leurs hommes et envoyés prisonniers à Panama où ils furent enfermés dans un donjon et mis aux fers pendant 17 mois. Vers la fin de 1667, Whetstone fut relâché en même temps que ses deux compagnons d'infortune.

John White : juriste, marchand et planteur anglais (mort à la Jamaïque, août 1692).

En 1671, il était juge en chef de la Jamaïque, fonction qu'il conserva jusqu'à l'arrivée du gouverneur Vaughan en mars 1675. Cependant, il demeura membre du conseil de la colonie. À la mort du comte d'Inchiquin (1691), il assura l'intérim du gouvernement de la Jamaïque en qualité de président du conseil, et il mourut en fonction.

Francis Witherborn : flibustier anglais.

En 1671, dans la baie de Campeche, il prit le commandement de la barque *Charity*, l'ancien bâtiment du flibustier néerlandais David Martin. À la fin de la même année, avec environ 25 hommes, il participa à la prise et au pillage de deux bourgs espagnols à la côte nord de Cuba, en association du capitaine français Dumangle. Tous deux furent ensuite capturés par le colonel Beeston, commandant le HMS *Assistance*, conduits à Port-Royal puis condamnés à être exécutés pour leurs pirateries (mars 1672). Mais la sentence fut suspendue, et Weatherborn fut embarqué prisonnier sur le HMS *Welcome*, en compagnie de Henry Morgan et envoyé en Angleterre. Emprisonné à la Tour de Londres, il en fut relâché par un ordre du roi Charles II au début de juin 1673.

William Withing : marin anglais (mort à l'île à Vache, 12 janvier 1669).

Depuis au moins septembre 1663, il commandait le *Recovery*, en course et en traite dans la mer des Antilles. En septembre 1664, il fit escale à la Barbade. Vers janvier 1665, il arriva à la Jamaïque et s'y trouvait encore en mai suivant, au moment où il en appareilla à destination de la Virginie où son équipage voulait vendre les marchandises prises sur des navires espagnols ainsi que quelques Indiens qu'ils avaient réduits en esclavage. Whiting y arriva en décembre 1665 où ses hommes et lui furent placés sous arrêt pour piraterie par ordre du gouverneur Sir William Bartlett. Depuis la Virginie, il fut plus tard envoyé en Angleterre, où, le 22 novembre 1667, il fut interrogé concernant cette affaire. Il semble avoir été innocenté puisque dès l'année suivante il était de retour à la Jamaïque, où il est recensé parmi les marins vivant à Port-Royal. Ainsi, en septembre 1668, il achetait, en association avec Arthur Burnham et Andrew Shepherd, le *Blessing*. Comme capitaine ou maître de ce petit bâtiment ou officier sur un autre, il joignit la flotte d'Henry Morgan à l'île à Vache, où il périt lors de l'explosion de la frégate *Oxford*.

John Williams : flibustier anglais.

Commandant une petite barque longue et croisant sous commission française, John Williams rencontra, au début de 1681, au large des côtes de l'île Hispaniola, le flibustier néerlandais Yankey avec lequel il se rendit à l'archipel de San Blas. Là, à Springer's Key, vers avril de la même année, se réunirent, outre Williams et Yankey, les capitaines Coxon, Wright, Paine, Archambaud, Tristan, Rose et Tocard. Leur flotte avait pour dessein de faire descente au Costa Rica, mais elle fut dispersée au début de juin par le mauvais temps. Le capitaine Williams fut de ceux qui gagnèrent quand même le Costa Rica. Vers le mois d'août, se trouvant alors en compagnie du capitaine Paine, il fut chassé par des garde-côtes espagnols. Par la suite, il gagna le golfe des Honduras. Au cap Catoche, vers le 4 janvier 1682, il se rendit maître d'un ketch que des Espagnols avaient pris sur des Anglais. De là, sur sa nouvelle prise, il alla à l'île Cayman, puis il croisa aux côtes de Cuba avant de se rendre en Virginie. De cette colonie anglaise, où il fit escale, Williams appareilla pour la Nouvelle-Angleterre. Il semble alors, ou même avant, que ses hommes le dépouillèrent de son commandement, au profit d'un certain Daniel qu'ils firent capitaine. Leur compagnie, au nombre de 30 ou 40 hommes, visita ainsi le Rhode Island, New York et le Connecticut, vendant un peu de leur pillage tout en pillant aussi certains petits bâtiments de la Nouvelle-Angleterre. Mais en juillet 1682, Williams et trois de ses

hommes furent capturés au Connecticut et, le mois suivant, interrogé à propos de leurs pirateries par le gouverneur William Leete, à Hartford.

Maurice Williams : flibustier anglais.

En mai 1659, il acheta à la Jamaïque une frégate espagnole prise par les vaisseaux du Commonwealth, qu'il rebaptisa *The Jamaica*. Et le même mois, il obtenait un congé du colonel D'Oyley, le gouverneur militaire de l'île, pour sortir du port Cagway (future Port-Royal), avec commission du même officier pour prendre sur les Espagnols. Pendant cinq ans, il attaqua les vaisseaux espagnols à partir de Port-Royal de la Jamaïque. À la fin de 1664, il y mena le *Santo Christo* de Burgos, patache de la flotte de Terre ferme, chargé de bois de campêche, d'indigo et d'argent. Il fut alors jugé pour piraterie et condamné à être pendu pour cette prise. Mais le nouveau gouverneur Thomas Modyford, ayant reçu de nouvelles instructions de Londres, lesquelles lui demandaient de se montrer moins dur avec les flibustiers, le gracia. Ainsi, en avril 1665, sur sa prise rebaptisée *The Speaker*, Williams fit parti de la flotte qui appareilla de la Jamaïque sous les ordres du gouverneur adjoint Edward Morgan, qui s'empara de Saint-Eustache et Saba sur les Néerlandais. L'année suivante, demeuré aux Petites Antilles, il participa aux combats opposant Anglais et Français à l'île Saint-Christophe. Après la défaite Anglaise, il fut prisonnier des Français mais retrouva sa liberté en 1667. Il joignit alors l'expédition qui partit de l'île Nevis sous les ordres du général Henry Willoughby et du commodore John Harman pour aller attaquer Cayenne, lors de la prise de laquelle il se distingua en commandant en second l'avant-garde britannique. En 1669, il fut capturé aux Petites Antilles, pour des pirateries commises avant et après la guerre, par les Français qui refusèrent de lui rendre sa liberté.

Thomas Windsor-Hickman, baron Windsor of Stanwell : homme politique anglais (vers 1627 – 13 novembre, 1687), créé comte de Plymouth par Charles II en décembre 1682.

Fils de Dixie Hickman et d'Elizabeth Windsor, il hérita de son oncle maternel le nom et la baronnie de Windsor (après 1641). À la bataille de Naseby, il combattit pour le roi Charles I. À la Restauration, il fut nommé gouverneur général de la Jamaïque, avec des instructions visant à encourager la guerre de course contre les Espagnols si aucun commerce pacifique n'était possible avec eux. Dès son arrivée en 1662, il attira ainsi à Port-Royal de nombreux flibustiers, dont un certain nombre participèrent ensuite aux entreprises du capitaine Myngs. Après moins de six mois en poste, ayant sollicité son congé, lord Windsor rentra en Angleterre sous prétexte de maladie, ce qui fit dire au secrétaire de la Marine, Samuel Pepys, que ces jeunes lords n'étaient pas faits pour le service outre-mer. Dans les années 1680, Windsor, devenu comte de Plymouth, siégea sur le Comité pour le Commerce et les Plantations.

Edward Winslow : homme politique anglais (Droitwich, 1595 - mer des Antilles, 17 mai 1655).

Dans sa jeunesse, il vécut quelque temps aux Pays-Bas où il se lia avec des puritains en exil. En 1620, il fut l'un des passagers du *Mayflower* qui allèrent fonder une colonie en Nouvelle-Angleterre. Il fut gouverneur de cette colonie, baptisée New Plymouth, de 1633 à 1644. Par la suite (1646), il repassa en Angleterre où il alla défendre les intérêts des colons du Massachusetts. En décembre 1654, il fut nommé l'un des trois commissaires civils qui devaient partager la direction du *Western Design* avec le général Venables et l'amiral Penn. Après l'échec de l'expédition contre Santo Domingo, étant déjà malade, il mourut en mer alors que la flotte anglaise gagnait la Jamaïque.

Thomas Woodriffe : marin anglais.

En 1670, il commandait un sloop dans la flotte de Morgan sous les ordres duquel il participa à l'expédition de Panama. En février 1689, un homme nommé Thomas Woodriffe déclara, à la Jamaïque, que son sloop, en même temps que ceux de Daniel Cornelius et de Thomas Carnaby, avait été pillé aux cayes du sud de Cuba par le pirate espagnol Juan Nicolas ; il pourrait s'agir du même homme ou d'un parent.

Thomas Woollerly : flibustier anglais.

À la fin mai 1687, montant un gros navire, il arriva à l'île New Providence (Bahamas) disant avoir commission de l'ancien gouverneur Lilburne et revenant probablement de la mer du Sud. Le nouveau gouverneur Bridge lui ayant refusé la permission de rester dans le port, il alla à l'île Andros où il brûla son navire. La présence de Christopher Goffe à son bord pourrait permettre de l'identifier au capitaine Handley.

Woolley : marin anglais.

En mars 1683, ce capitaine se trouvait sur l'épave de la Maravillas, dans le canal des Bahamas en compagnie des flibustiers Bréha, Paine et Markham avec lesquels il alla faire descente aux environs de San Agustín, en Floride. Il est pratiquement certain qu'il s'agit du capitaine Woollerly, auquel aura été associé par erreur le nom d'un autre flibustier anglais (Conway) dans la correspondance du gouverneur Lilburne.

William Wright : flibustier anglais.

Au début des années 1670, ce capitaine jamaïcain se joignit aux Français de la côte de Saint-Domingue où d'ailleurs il s'établit, pour prendre sur les Néerlandais et les Espagnols sous commission des gouverneurs de cette colonie. En 1675, à la tête de 150 flibustiers, il aurait ainsi pillé la ville de Segovia (Nicaragua). Il avait coutume de croiser aux côtes de Carthagène, Santa Marta, Caracas et Cumana. En 1679, en fréquentant l'archipel de San Blas, il conclut une alliance avec les Kunas, les Indiens du Darien, laquelle allait ouvrir la voie aux expéditions en mer du Sud. Avec la fin de la guerre avec les Néerlandais, il alla souvent liquider ses prises à l'île Curaçao. En 1680, il participa à la prise de La Guayra sous les ordres du sieur de Grammont. Au printemps de l'année suivante, il joignit, à la côte de Panama, une flotte de flibustiers ayant quelque dessein contre une ville du Costa Rica. Cette flotte s'étant dispersée, il s'associa avec le capitaine Yankey, en compagnie duquel il fit une croisière de plusieurs mois aux côtes de Carthagène et de Caracas. Au début de 1682, Wright rompit son association avec Yankey. Par la suite, le tiers de son équipage qui comptait 60 hommes se sépara d'avec lui pour se retirer en Virginie.

Johan Jelles, alias De Lecat : flibustier néerlandais (mort en 1673), mieux connu en anglais sous le nom de Yallahs et en espagnol sous celui de Yeles.

Croisant sous commission du gouverneur de la Jamaïque dans les années 1660, il fit la course en association avec son compatriote, le capitaine Jan Erasmus Reyning. En août 1670, il carénait son navire dans une baie vers la pointe orientale de Cuba. Les Espagnols envoyèrent alors contre lui le corsaire portugais Manuel Rivero Pardal, mais Yallahs était déjà partie lorsque celui-ci s'y présenta vers la fin du mois suivant. En décembre 1671, ce capitaine, à l'instar de Diego et de Thurston, refusa le pardon royal accordé aux flibustiers par le nouveau gouverneur de la Jamaïque. En désespoir de cause, il se rendit à Campêche où il vendit sa frégate pour 7000 pièces de huit puis entra au service des Espagnols, croisant ensuite contre les bûcherons anglais de la lagune de Términos. Le gouverneur Lynch envoya bien contre lui le HMS Assistance mais sans résultat. Au service des Espagnols, Yallahs captura plus d'une douzaine de navires anglais. Il fut tué lors d'un combat naval l'opposant au flibustier George Reaves.

Jan Willems, alias Yankey : flibustier néerlandais (mort dans le golfe des Honduras, 1688).

Devenu capitaine à la fin de la guerre de Hollande, il fit d'abord la course sans commission, c'est-à-dire en hors-la-loi. Au début de 1681, il commandait la barque longue *Le Dauphin*, mouillant alors au large de la Jamaïque, avec son associé et compatriote le capitaine Jacob Evertsen. Le bâtiment de celui-ci ayant été pris par les Jamaïcains, Yankey embarqua alors Evertsen et une partie des siens à son bord et gagna la côte sud de Saint-Domingue, puis de là l'archipel de San Blas, à la côte de Panama. Il y joignit une dizaine de chefs flibustiers français et anglais dont le dessein était d'attaquer une ville du Costa Rica. Mais cette flotte ayant été séparée, Yankey s'associa avec le capitaine Wright en compagnie, duquel, vers la fin de l'année, à la côte de Carthagène, il s'empara du Padre

Ramos, un excellent voilier espagnol, dont il fit son vaisseau. Ayant rompu son association avec Wright en avril 1682, il se rendit à l'île à Vache. De là, il fit demander une commission au gouverneur de Saint-Domingue qui la lui accorda. L'année suivante, il participa à l'entreprise de Vera Cruz sous les ordres de ses compatriotes Nicolas Van Hoon et Laurens De Graff. Après la prise de cette ville, il suivit le second de ces chefs qui retourna au Petit-Goâve. Avant la fin de l'année, il en appareilla au sein d'une flotte commandée par le même De Graff, laquelle se rendit à la côte de Carthagène où elle prit trois navires de guerre espagnols. À cette occasion, Yankey reçut le commandement du vaisseau de 30 canons que montait jusque là De Graff, qu'il rebaptisa *Le Dauphin*. En 1684, il commit certaines pirateries contre les Espagnols dans le golfe des Honduras puis contre un petit bâtiment anglais à la côte de Carthagène. Rentré au Petit-Goâve en novembre de cette année-là, il en ressortait en février 1685 au sein de la flotte du sieur de Grammont, sous les ordres duquel il participa à la prise de Campeche. Après cette expédition, il gagna le golfe des Honduras où il demeura quelques mois. Puis, en compagnie de vieil associé Evertsen, il s'empara d'un vaisseau espagnol devant La Havane avant de gagner la colonie anglaise de Caroline où ils arrivèrent en septembre 1686. Ayant été chassés de Caroline par le nouveau gouverneur de celle-ci, Yankey et Evertsen croisèrent en hors-la-loi pendant environ un an. Puis, en septembre 1687, ils se présentèrent tous deux à la Jamaïque où ils tentèrent de négocier leur soumission avec le gouverneur Molesworth, qui refusa leurs conditions. Les deux flibustiers néerlandais retournèrent alors dans le golfe des Honduras, où l'année suivante, s'emparèrent de la hourque des Honduras. Yankey mourut peu après cette prise.

George Young : aventurier anglais

En 1682, il était l'un des officiers du gouverneur des Bahamas. Il commandait aussi un petit bâtiment, avec lequel il allait travailler à repêcher de l'argent sur l'épave du galion Maravillas. Il s'associa ainsi avec le flibustier français Bréha, mais il ne semble pas avoir participé à la descente que celui-ci fit en Floride au printemps 1683.

BIBLIOGRAPHIE

- ALBERRO, Solange B. de, «Noirs et mulâtres dans la société coloniale mexicaine», d'après les Archives de l'Inquisition (XVI^e-XVII^e siècles) in *Cahier des Amériques Latines*, sér. Sciences de l'Homme, no. 17, 1978, p. 57-87.
- anonyme, *Un flibustier français dans la mer des Antilles (1618-1620)*, présenté par Jean-Pierre Moreau, Éditions Payot et Rivages, coll. «Petite Bibliothèque Payot» n° 209, Paris, 1994, 278 p. Texte anonyme provenant d'un manuscrit inédit de la Bibliothèque inguimbertaine de Carpentras.
- anonyme, *Histoire de l'Isle de Grenade en Amérique (1649-1659)*, présenté par Jacques PetitJean Roget, Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 1975, 232 p.
- APPLEBY, John C. A., "Nursery of Pirates: The English Pirate Community in Ireland in the Early Seventeenth Century" in *International Journal of Maritime History*, vol. II, n° 1 (juin 1990), p. 1-27.
- BAER, Joel H. William Dampier at the Crossroads: New light on the «Missing Years», 1691-1697 in *International Journal of Maritime History*, VIII, n° 2 (décembre 1996), p. 97-117.
- BARBOUR, Violet, "Privateers and Pirates of the West Indies" in *American Historical Review*, vol. XVI (avril 1911), p. 529-566.
- BÉGON, Michel, *Correspondance*.
- BENNASSAR, Bartolomé, *Histoire des Espagnols, du VI^e au XX^e siècle*, coll. Bouquins, Robert Laffont, Paris, 1992, 1043 p.
- BLUCHE, François, *Louis XIV*, coll. Pluriel, Fayard, Paris, 1985, 926 p.
- BOGDAN, Henry, *La guerre de Trente ans*, Perrin, Paris, 1997, 285 p.
- BOISSONNADE, P., «La marine marchande, le port et les armateurs de La Rochelle à l'époque de Colbert (1662-1683)», in *Bulletin de la section de géographie du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1922, p. 1-45.
- BOTTING, Douglas, *Pirates et flibustiers*, coll. «La Grande Aventure de la Mer», Éditions Time-Life, 1980, 187 p.
- BRODIN, Pierre, *Les Quakers en Amérique du Nord au XVII^e siècle et au début du XVIII^e*, coll. «Nouveau Monde», Dervy-Livres, Paris, 1985, 384 p.
- BRADLEY, Peter T., "Some considerations on defence at sea in the vice-royalty of Peru during the Seventeenth Century", in *Revista de Historia de America*, n° 79, janvier-juin 1975, p. 77-97.
- BRADLEY, Peter T., "Defenders of Lima and Callo in the Seventeenth Century", in *Revista de Historia de America*, no. 97, janvier-juin 1984, p. 87-113.
- Calendar of State Papers, colonial series: America and West Indies 1574-1733*, Public Record Office, Londres, 1862-1939, 27 vol.
- CAMUS, Michel-Christian, «Une note critique à propos d'Exquemelin» in *Revue française d'histoire d'Outre-mer*, mars 1990.
- CAMUS, Michel-Christian, *L'île de la Tortue au coeur de la Flibuste caraïbe*, coll. «Horizons Amérique Latine», L'Harmattan, 1997, 153 p.
- CARAY A. Rafael, «Ideología, desarrollo e interferencias del comercio caribeño durante el siglo XVII», coll. «Biblioteca de la Academia nacional de la Historia», n° 196, *Fuentes para la Historia colonial de Venezuela*, Caracas, 1988.

- CARRERA ANDRADE, Jorge, *Le chemin du Soleil : le fabuleux royaume de Quito*, « coll. Latitude Sud », Casterman, 1965, 265 p.
- CHALIAND, Gérard, *Miroirs d'un désastre : chronique de la conquête espagnole de l'Amérique*, Plon, Paris, 1990, 334 p.
- CHAPMAN, Walker, *Le Rêve Doré : les Conquistadors*, Albin Michel, Paris, 1970, 316 p.
- CHARLEVOIX, Pierre-François de, *Histoire l'île espagnole ou Saint-Domingue*, vol. II, Paris, 1736. Écrit d'après le manuscrit du R. P. Jean-Baptiste Le Pers, lequel a désavoué l'usage que Charlevoix en a fait.
- COCHRAN, Hamilton, *Les flibustiers de la mer Rouge*, Éditions Famot, Genève, 1977, 251 p.
- COWLEY, William Ambrosia, « Cowley's Voyage Round the Globe » from William Hacke's « Collection of Voyages », London, James Knapton ed. 1699.
- CRUISHANK, E. A., *The life of sir Henry Morgan*, Toronto, 1935.
- DAMPIER, William, *Dampier's Voyages : consisting of a New Voyage Round the World, a Supplement to the Voyage Round the World, Two Voyages to Campeachy, etc.*, E. Grant Richards, Londres, 1906, deux volumes: I (612 p.); II (625 p.).
- , *A new voyage round the world : describing particularly the isthmus of America, etc.*, James Knapton Ed. London, 1697.
- , *Voyages and descriptions : in three parts, viz. 1. A Supplement of the Voyage round the world, etc. 2. Two voyages to Campeachy, etc. 3. A discourse of trade-winds, breezes, storms, seasons of the year, etc.*, James Knapton Ed. London, 1699.
- DARRICAU-LUGAT, Caroline, « La course basque et bayonnaise au XVII^e siècle (1663-1698) d'après les registres de l'amirauté de Bayonne » in *Revue Historique*, no. 290, 1993, p. 393-442.
- DEFOE, Daniel, *Histoire des plus fameux pirates*, 2 tomes, Éditions Payot et Rivages, coll. « Petite Bibliothèque Payot », nos. 119 et 120, Paris, 1992. — Cet ouvrage fut publié pour la première fois à Londres au XVIII^e siècle sous le nom de « capt. Charles Johnson ».
- DEFOURNEAUX, Marcellin, *La vie quotidienne en Espagne au Siècle d'or*, Hachette, Paris, 1965, 280 p.
- DE MORAES, Nize Isabelo de, « La campagne négrière du Sam-Antonio-e-as-Almas (1670) » in *Bulletin de l'Institut français d'Afrique noire*, t. 40, sér. B. n° 4, 1978.
- DESCHAMPS, Hubert, *Pirates et flibustiers*, coll. « Que sais-je ? », Presses universitaires de France, Paris, 1952, 118 p.
- DESCOLA, Jean, *La vie quotidienne au Pérou au temps des Espagnols (1710-1820)*, Hachette, Paris, 1962, 296 p.
- DIAZ DEL CASTILLO, Bernal, *Histoire véridique de la conquête de la Nouvelle-Espagne*, Éditions La Découverte, Paris, 1987, 2 vol.
- DOOKHAN, Isaac, *A History of the Virgin Islands of the United States*, Caribbean Universities Press, 1974.
- DOUBLET, François, *Mémoires*.
- DU LOUP, Georges, Les flibustiers « fidèles sujets du Roy » in *Bulletin de la section de géographie du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1927, p. 87-112.
- DUJARRIC-DESCOMBES, A. et DURIEUX, J., « Deschamps du Rausset, boucanier et gouverneur de la Tortue au XVII^e siècle » in *Bulletin de la section de géographie du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1925, p. 25-44.
- DUTERTRE, Jean-Baptiste, *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, Fort-de-France, 1973.
- ELFRITH, Daniel, *A guide to the Caribbean*, 1631. — Manuscrit original se trouvant dans la E. E. Ayer Collection de la Newberry Library (Chicago), publié pour la première fois par Stanley Pargellis et Rith Lapham Butler dans le *William and Mary Quarterly*.

- EXQUEMELIN (sic), Alexandre Olivier, *Histoire des Frères de la Côte*, Éditions J'ai Lu, Paris, 1984, 376 p. Réédition partielle de l'édition française de 1699, parue chez Jean Le Febvre sous le titre *Histoire des aventuriers flibustiers qui se sont signalés dans les Indes*, etc.
- EXQUEMELIN, Alexandre Olivier, *Histoire des aventuriers flibustiers qui se sont signalés dans les Indes*, etc. Paris, 1699, 2 tomes.
- EXQUEMELING, John (sic), *The Buccaneers of America (also Basil Ringrose's account of the dangerous voyage and bold assaults of Capt. Bartholomew Sharp and others)*, Londres, 1684. Traduction anglaise de l'édition originale hollandaise de 1678 sur le site Isle of Tortuga.
- FORBIN, Claude de, *Mémoires*, 1724.
- FRASER, Antonia, *Cromwell : our Chief of Men*, Methun, Londres, 1985, 774 p.
- FROSTIN, Charles, *Les révoltes blanches à Saint-Domingue au XVII^e et XVIII^e siècles*, L'École, Paris, 1975.
- GAGE, Thomas, *The English American Travall by sea and land, or a New Survey of the West Indies*, Londres, 1648.
- GARLAN, Yvon, *La guerre dans l'Antiquité*, Nathan, Paris, 1972, 223 p.
- GOMEZ, Jose Dolores, *Historia de la Costa de Mosquito*.
- GOSLINGA, C. C., *The Dutch in the Caribbean and the Wild Coast (1580-1680)*, University of Florida Press, 1971.
- HAMELBERG, J. H. J., *De Nederlanders op de West-Indische Eilanden*, J. H. De Bussy, Amsterdam, 1901.
- HARING, Clarence Henry, *The Buccaneers in the West Indies in the XVIIIth Century*, Methuen and Co., New York, 1910, 272 p.
- , *The Trade and Navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs*, Peter Smith, Gloucester (Mass.), 1964.
- HARLOW, Vincent T., *Colonizing expeditions to the West Indies and Guinea (1622-1667)*, Hakluyt Society, 1925.
- HOWARTH, David, *Navires de combat*, coll. «La Grande Aventure de la Mer», Éditions Time-Life, 1979, 169 p.
- JACQUIN, Philippe, *Sous le pavillon noir: Pirates et flibustiers*, Gallimard, coll. «Découvertes» n° 45, Paris, 1988, 185 p.
- JAEGAR, Gérard A. *Pirates, flibustiers et corsaires : histoires et légendes d'une société d'exception*, Aubanel, 1987.
- JOSEPH, Gilbert, "M. British loggers and Spanish governors: the logwood trade and its settlements in the Yucatan peninsula" (part I), in *Caribbean Studies*, vol. 14, n° 2, 1974, p. 7-36.
- , "M. John Coxon and the Role of Buccaneering in the Settlement of the Yucatan Colonial Frontier" in *Terrae Incognitae*, 12, 1980, p. 65-84.
- KUPPERMAN, Karen Ordahl, "Errand in the Indies: Puritan Colonization from Providence Island through the Western Design" in *William and Mary Quarterly*, 3^e ser. XLV (1988), p. 70-99
- , *Providence Island, 1630-1641: the other puritan colony*, Cambridge University Press, 1995.
- LA RONCIÈRE, Charles de, *Histoire de la Marine française*, tomes 5 et 6, Paris, 1932.
- LANE, Frederic C., *Venise : un république maritime*, coll. «Champs», Flammarion, Paris, 1988, 598 p.

- LESPAGNOL, André, *Entre l'argent et la gloire : la course malouine au temps de Louis XIV*, Éditions Apogée, Paris, 1995.
- LONGWORTH, Philip, *Les Cosaques*, Albin Michel, Paris 1972, 326 p.
- LY, Abdoulaye, *L'Évolution du commerce français d'Afrique noire dans le dernier quart du XVIII^e siècle : la Compagnie du Sénégal de 1673 à 1696*, Paris, Présence Africaine, 1958.
- MARGRY, Pierre, *Découvertes et premiers établissements français dans l'Ouest et dans le Sud de l'Amérique septentrionale*, 6 vol. Paris, 1888.
- , *Relations et mémoires pouvant servir à l'histoire de la France dans les pays d'outre-mer. – Contient une relation de l'état de la colonie de Saint-Domingue fait par le gouverneur Ducasse en 1692.*
- MARLEY, David F., *Pirates and privateers of America 1654-1699*, Londres, 1994.
- MARX, Jenifer, *Pirates and Privateers of the Caribbean*, Krieger Publishing Company, Malabar (Florida), 1992, 291 p.
- MERRIEN, Jean, *La vie quotidienne des marins au temps du Roi Soleil*, Hachette, Paris, 1964, 304 p.
- MIMS, L. S., *Colbert's West India Policy*, 1931.
- MONGRÉDIEN, Georges, *La vie quotidienne sous Louis XIV*, Hachette, Paris, 1950, 245 p.
- MOREAU DE SAINT-MÉRY, Louis Médéric, *Description de la partie française de l'île de Saint-Domingue*, Philadelphie, 1797.
- NETTELS, Curtis, "England and the Spanish-American Trade (1680-1715)" in *The Journal of Modern History*, vol. III no. 1, mars 1931, p. 1-32.
- PAWSON, Michael et BUISSERET, David, *Port Royal, Jamaica*, Clarendon Press, Oxford, 1975.
- PEÑA BATLLE, Manuel Arturo, *Isla de la Tortuga*, Madrid, 1951.
- PEREZ MARTINEZ, Hector, *Piraterias en Campeche*, 1938.
- RANDOLPH, Edward, *Documents and Letters*.
- RAVENAU DE LUSSAN, *Journal du voyage fait à la mer du Sud avec les flibustiers de l'Amérique en 1684 et années suivantes*, Jacques Lefebvre, Paris, 1707. Ce journal est reproduit partiellement dans l'ouvrage moderne de Michel BESSON, *Les Frères de la Côte*.
- ROBERTS, Adolph W., *Sir Henry Morgan*.
- ROGOZINSKI, Jan, *Pirates! An A-Z Encyclopedia*, Wordsworth Editions, 1995.
- ROBLES, Antonio, *Diario de sucesos notables (1665-1700)*, Editorial Porrúa, Mexico, 1946, 2 vol.
- SHARPE, Bartholomew, *Son voyage à la mer du Sud, Amsterdam, 1729*. Traduction française du *Voyage of captain Barth. Sharpe and others in the South Seas*.
- SHOMETT, David G. et Robert D. HASLACH, *Raid on America : the Dutch Naval Campaign of 1672-1674*, University of South Carolina Press, 1988.
- VAISSIÈRE, Pierre de, *Saint-Domingue : la société créole sous l'Ancien Régime*, 1909.
- VENNER, Dominique, *Les Corps d'élite du passé*, Balland, Paris, 1972, 391 p.
- VERGER-FRANCESCHI, Michel, «Les officiers généraux de la Marine Royale (1669-1774)» in *Revue Historique*, no. 278, 1987, p. 335-360.
- VIGNOLS, Léon, «Flibuste et Boucane (XVI^e-XVIII^e siècles)» in *Revue d'Histoire économique et sociale*, 1913, p. 137-173.
- WAFER, Lionel, *A New Voyage and Description of the Isthmus of America*, etc. James Knapton Ed. London 1704.

- WEEDEN, William B., *Economic and social History of New England (1620-1789)*, Hillary House Publisher, New Yorl, 1963, vol. 1.
- VRIJMAN, M., *L'identité d'Exquemelin in Bulletin de la section de géographie du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1933, p. 43-57.
- WOOD, Peter, *À l'assaut des Galions*, coll. «La Grande Aventure de la Mer», Éditions Time-Life, 1983, 171 p.
- ZAHEDIAH, Nuala, "Trade, Plunder, and Economic Development in Early English Jamaica (1655-1689)" in *Economic History Review*, 2^e ser. XXXVIII (1986), p. 205-222.
- , "The Merchants of Port Royal, Jamaica and Spanish Contraband Trade (1655-1692)" in *William and Mary Quarterly*, 3e ser. XLIII (1986), p. 570-593.
- ZAHEDIAH, Nuala, A Frugal, "Prudential and Hopeful Trade: Privateering in Jamaica, 1665-1689" in *Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. XVIII (mai 1990), p. 145-168.
- ZUMTHOR, Paul, *La vie quotidienne en Hollande au temps de Rembrandt*, Hachette, Paris, 1960, 363 p.

Table des matières

Introduction	9
Histoire et légende	9
Pourquoi la zone Caraïbe	10
Le temps des utopies	11
Pirates des Caraïbes...	12
Une aventure humaine	13
Une sauvagerie sans précédent	14
L'expérience française	15
Antilles boucaniers et flibustiers	17
Une piraterie européenne	21
La conquête d'un Nouveau Monde (1492-1523)	22
Les Conquistadores	25
Convoitises étrangères	28
Course - Poursuite aux îles du Pérou (1524-1559)	29
Un état de guerre permanent	31
Quand le pirate se double d'un hérétique	33
Au bout de la pique (1560-1585)	36
La traite des esclaves	37
Francis Drake et autres pirates	39
Les cuirs de l'île Hispaniola*	41
Le retour du Drake	42
Les chiens de mer de la reine Elizabeth (1585-1604)	43
Des gentilshommes aventuriers	46
Vers la fin de la guerre	48
Lutte à la contrebande	49
Toujours pas de paix au-delà de la Ligne (1605-1625)	51
Le tabac, Trinidad et la Guyane	52
La fin de Raleigh et les débuts du comte de Warwick	54
Reprise de la course française	56
Rebelles, hérétiques et pirates (1622-1648)	58
Les flottes de la Westindische Compagnie	59
La capture de la flotte de la Nouvelle-Espagne	61
Les nouvelles colonies de la France et l'Angleterre	63
L'aventure de la Providence Island Company	64
L'obsession des flottes aux trésors	65
Curaçao et Providence	67

À l'île de la Tortue (1640-1654)	69
Le Western Design et ses suites (1655-1663)	75
La Jamaïque : première base flibustière des Amériques	80
Deux campagnes de course en Amérique dans les années 1650	83
L'expédition méconnue de Mathurin Gabaret dans la mer des Antilles	83
La mystérieuse « escadre » du chevalier Timoléon Hotman de Fontenay	86
Entre la Tortue et la Jamaïque (1656-1667)	90
Henry Morgan, amiral de la Jamaïque (1668-1671)	97
Révolte des habitants de Saint-Domingue	103
Reprise des hostilités	105
L'adversaire est Hollandais, mais l'ennemi demeure Espagnol (1672-1674)	114
Les expéditions de Curaçao et de Puerto Rico	117
Fin du conflit anglo-néerlandais	119
Port de commission : Petit-Goâve (1675-1678)	121
Sous la conduite du marquis de Maintenon	124
Le désastre de l'île d'Avés	126
Vers la fin de la guerre	127
Réguliers corsaires... ou forbans (1679-1682)	129
Succès des flibustiers et représailles espagnoles	130
Pas d'autre choix que la flibuste	132
Des chasseurs de flibustiers	133
Dans les colonies anglaises	135
De grandes entreprises (1683-1684)	137
Aux confins de l'empire espagnol et vers la mer du Sud	139
D'autres entreprises	140
Un nouveau gouverneur pour Saint-Domingue	141
Les déboires de Grammont et de ses capitaines	144
Un coup de désespoir (1685-1688)	146
La seconde flotte du sieur de Grammont	147
Suite des aventures des flibustiers en mer du Sud	150
Dans la mer des Antilles	151
Un lourd tribut	154
Descente d'un flibustier anglais en Acadie en 1688	155
Le déclin de la flibuste (1689-1713)	161
En mer Rouge	162
Entre l'Espagne, l'Angleterre et la France	164
De la mer des Antilles à l'Océan Indien	168
L'odyssée du flibustier Desmarestz (1688-1700)	168
La Sainte-Rose	168
Les corsaires de la Martinique	173
Périple dans l'Océan Indien	176
Henry Every	179
L'escadre de M. de Serquigny	182

Jacques Léger	184
William Kidd	186
Les derniers rescapés de la Ballestrelle ?	187
À compagnon bon lot : la chasse-partie	189
Les bourgeois	190
Parts, récompenses, indemnités et pénalités	192
Le matelotage	193
 Les grandes périodes de la flibuste	 195
Années 1625-1640	195
Années 1640-1654	195
Années 1654-1659	195
Années 1659-1664	195
Années 1665-1667	196
Années 1668-1669	196
Années 1670-1671	196
Années 1672-1674	196
Années 1675-1678	197
Années 1679-1682	197
Années 1683-1684	197
Années 1685-1688	197
 Les flibustiers célèbres	 199
Biographie des flibustiers célèbres	199
 Bibliographie	 291
 Table des matières	 297

