Histoire SECRÈTE DE LA PIRATERIE

PAR BERNARD CROCHET

PREMIÈRE ÉDITION

RENNES
ÉDITIONS OUEST-FRANCE
RUE DU BREIL, 13

2021

La piraterie dans l'Antiquité

Les côtes méditerranéennes, souvent très découpées, offrent des abris sûrs à des pirates qui peuvent surgir brusquement pour s'en prendre aux caboteurs.



Légende

Des Grecs, des Phéniciens, des Étrusques se sont livrés à la piraterie, généralement pour des raisons économiques liées souvent à la pauvreté de ressources des terres et de la pêche, non loin de la mer. Homère la mentionne dans l'*Iliade* et l'*Odyssée*. Dionysos aurait été capturé par des pirates étrusques. Il se serait libéré en les transformant en dauphins. Hérodote en parle aussi. Vers 260 avant notre ère, le phénomène de la piraterie atteint assez d'ampleur pour que des cités grecques de la fédération étolienne s'unissent pour la combattre. Mais elle sévit d'autant plus qu'il n'existe pas encore à proprement parler de police des mers.



Légende

Dans la tradition grecque, les Étrusques sont des pirates. Les Grecs sont mal placés pour donner des leçons car eux-mêmes pratiquent la piraterie. Polycrate de Samos par exemple, offrait le butin de bateaux capturés sur son ordre aux sanctuaires. Le législateur Solon excluait de prendre des mesures contre les pirates grecs, très actifs en Hellade et le long des côtes d'Asie Mineure. Le tyran Denys de Syracuse va infliger un coup très dur à l'Étrurie qui a soutenu Athènes contre lui. Sa flotte commet, en 384 avant J.-C., de nombreux pillages et saccages le long des côtes d'Étrurie. La cité-État de Caere est la première touchée par ces razzias. D'autres cités étrusques souffrent de ces raids. L'Étrurie ne se relèvera jamais de ces actes de piraterie qui ont mis fin à sa thalassocratie et détruit la source principale de sa prospérité.

Cicéron s'en plaignait déjà. Sous l'Empire romain, la piraterie sévissait déjà à la fin du I^er^ siècle avant J. C. en Méditerranée. Nanti des pleins pouvoirs du sénat, Pompée se débarrasse notamment des pirates ciliciens qui constituent un véritable État pirate. Mais la piraterie renaît avec le déclin de l'autorité impériale, les troubles et les invasions barbares qui affaiblissent l'Empire romain, entre le III^e^ siècle et le V^e^ siècle de notre ère.



Légende

Les pirates vandales ne rencontrent aucune résistance et vont pouvoir s'emparer facilement de l'Afrique du Nord.

Mais la piraterie antique est encore très mal connue. Qui étaient ses chefs les plus éminents ? Quelle était son importance réelle ? Sa réalité nous échappe d'autant plus qu'elle n'est pas étayée par des découvertes archéologiques significatives. D'ailleurs, les épaves antiques découvertes et fouillées ne révèlent aucune présence pirate. Les vases grecs montrent bien des scènes de piraterie, mais elles sont peu explicites.



Légende

Le fléau viking

Les raids vikings ont profondément marqué l'Angleterre, l'Irlande, la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et même l'Empire byzantin et la Russie.

Ils ont fait des milliers de victimes, réduit au moins autant d'habitants sans défense en esclavage, accumulé exactions, pillages et destructions – que l'on songe à toutes les abbayes détruites ou pillées pendant ces incursions. Les premières attaques vikings en Angleterre remontent vers 786-789. Le 8 juin 793, la destruction et le pillage du monastère de Lindisfarne suscitent une grande émotion. Les agresseurs, des pirates danois, ont massacré les moines et volé tout ce qu'ils ont pu. La France, en Vendée, est touchée à partir de 799. Sans aucun doute, les « hommes du Nord » étaient attirés par les richesses des pays qu'ils attaquaient. Dès 840, leur audace croissante les incite à remonter les fleuves de Gaule. La Seine en particulier subit la violence de leurs assauts. Ils pillent et saccagent Rouen, Vernon et n'hésitent pas à assiéger Paris en 885-886 après l'avoir pillée en 845, 856-857 et 861. Les nombreux trésors retrouvés par les fouilles archéologiques en Suède (plus de 800), en Norvège, au Danemark, en Angleterre et ailleurs attestent de la réalité de ces razzias.



Légende

D'autre part, des forces terrestres chrétiennes vont à plusieurs reprises mettre le siège devant les nids de ces pirates, avec plus ou moins de succès. En 1683 et en 1688, des flottes françaises sous les ordres respectifs des amiraux d'Estrées et Duquesne bombardent et détruisent en partie Alger avec des galiotes à bombes (armées en fait de deux mortiers) inventées par le chevalier Renau d'Eliçagaray. L'Empire ottoman couvre les activités de ces pirates dont il fait des corsaires. La bataille de Lépante, le 7 octobre 1571, met un coup d'arrêt provisoire aux actions des pirates barbaresques, avec la défaite de la flotte ottomane, mais cette accalmie s'avère courte et les exactions des pirates barbaresques se poursuivent. Ils bénéficient en plus des qualités exceptionnelles de grands chefs comme Aroudj, Kheir-ed-Din, dit Barberousse, Dragut, Uludj Ali, Kara Hodja et Karadja Ali en particulier. D'autre part, la prise de Chypre par les Ottomans entre juillet 1570 et le printemps 1571 (chute de Famagouste), celle de Rhodes sous l'autorité de l'ordre des Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem, de la Crète en juin 1571 et des points d'appui vénitiens en Adriatique, compensent largement le succès à Lépante des flottes chrétiennes de la Sainte Ligue.

La guerre que se livrent marins chrétiens et musulmans se fait avec de rapides bateaux appelés galères, galées, galiotes, felouques et brigantins, ou des galéasses plus grosses, moins rapides mais mieux armées en canons. Elles portent en général peu de canons (sauf les galéasses). Ces bateaux exploitent leur vitesse et leur agilité pour dominer leurs victimes. Malte est réputée pour armer les meilleures galères de la Méditerranée.



Légende



Légende

Les nefs ou « naves » vénitiennes marchandes, peu ou pas armées sont des proies faciles pour les fines galères barbaresques, malgré leur franc-bord plus élevé. Elles ne résistent aux pirates avec des chances de succès que lorsqu'elles naviguent en convois. Les fresques du peintre Vittore Carpaccio dans l'école de Sainte-Ursule à Venise (1490-1500), nous donnent une bonne idée de l'aspect de ces bateaux. Dès le XVI[e] siècle, les caraques et les galions à plusieurs ponts et gréements plus développés commencent à supplanter les galères, galées et galéasses. Ils ont fait des progrès en manœuvrabilité. En outre, ils sont beaucoup mieux armés que les bateaux à rames, puisqu'ils peuvent déployer souvent plusieurs dizaines de canons en batteries superposées.

Les Barbaresques utilisent très peu de vaisseaux de haut-bord. Ils préfèrent toujours des bateaux plus légers, donc plus rapides et plus agiles. Moins onéreux aussi, car ils utilisent moins de marins. Constatons par ailleurs que la plupart des cités barbaresques ne maîtrisent pas les techniques de fonte des canons.



Légende

LES ARSENAUX DES GALÈRES ET LA CITÉ CORSAIRE DE MALTE

CHAPITRE DEUX

Les arsenaux des galères

Plusieurs arsenaux des galères subsistent en Europe, plus ou moins bien conservés. Ce sont ceux de Barcelone, Venise, Pise. D'autres ont complètement disparu comme l'arsenal des galères de Marseille.

Page de droite : Légende

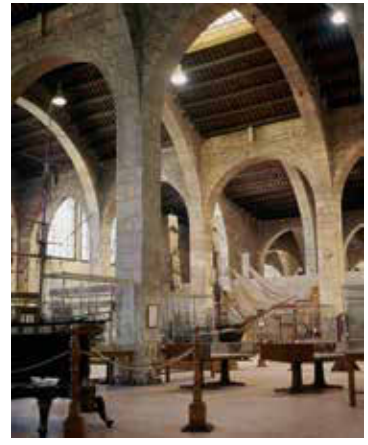


Barcelone

Appelé *Drassanes* ou *Atarazanas reales* (arsenaux royaux), l'arsenal maritime de Barcelone est un des mieux conservés.

Un texte de 1243 l'atteste : il décrit les limites de la ville de Barcelone et son existence. Il aurait été fondé par le roi d'Aragon Jaime Ier le Conquistador et non le roi Pierre III comme c'est souvent indiqué. C'est le premier arsenal maritime fondé en Espagne. Le vaste bâtiment a été remanié et agrandi à plusieurs reprises jusqu'au XVIIIe siècle. Il se compose de dix nefs avec toits à double pente, longues de 120 mètres et larges de 8,40 mètres à 13,5 mètres. Une seule nef est moins large et mesure 4,80 mètres de largeur. La période de construction navale terminée, l'arsenal a servi de caserne, fonderie métallurgique, caserne d'artillerie. Sur l'*avenida del Paralelo*, il est protégé par la troisième enceinte fortifiée de la ville, encore très bien conservée à cet endroit avec sa muraille et ses tours carrées, dont une sert de portail à l'arsenal.

Le Musée maritime a été inauguré le 18 janvier 1941, au sein de l'Institut nautique de la Méditerranée. À l'intérieur est exposée la réplique grandeur nature de la galère de don Juan d'Autriche d'où il a dirigé avec Andrea Doria et Marc-Antoine Colonna la bataille de Lépante, en 1571. Le musée montre nombre d'autres pièces intéressantes dans ses salles. Il gère aussi dix bateaux historiques amarrés dans le port de Barcelone.



Légende



Légende

Venise

Fondé en 1104 (la date est incertaine), à l'est de la cité, dans un lieu à l'écart, l'arsenal de Venise est très bien conservé.

Il a été agrandi au XIVe siècle, puis aux XVe et XVIe siècles pour faire face aux guerres contre les Turcs ottomans. Il se compose de quatre darses ou bassins intérieurs, bordés de hangars, entrepôts, cales de construction couvertes et ateliers. L'arsenal est protégé par une enceinte crénelée, il communique avec la lagune par un canal, fermé par une porte à deux



Légende

battants, encadrée de deux tours. La porte est flanquée de deux lions grecs sculptés pris à Athènes, en 1687. C'était la plus grosse entreprise industrielle italienne du Moyen Âge et de la Renaissance. Au XVIe siècle, il employait deux à trois mille ouvriers et artisans. Bombardé par l'artillerie en 1797-1798 et pendant la Seconde Guerre mondiale, l'arsenal a subi des dégâts importants qui ont été en partie réparés. Plusieurs documents anciens montrent l'arsenal à diverses époques. Notamment les plans colorés de Maffioletti (1797-1798), la vue cavalière aquarellée du musée Correr (datée 1500). La productivité de l'arsenal était exceptionnelle pour l'époque. En 1570, au moment de la conquête de Chypre par les Ottomans, cent galères furent construites en deux mois. En 1571, au moment de la bataille de Lépante, la moitié de la flotte chrétienne sortait des chantiers vénitiens. Venise a construit des galères jusqu'à la fin du XVIIe siècle. L'arsenal a commencé à construire des vaisseaux et des frégates à partir de 1667. Jusqu'en 1797, Venise est restée le plus actif centre de construction navale de l'Adriatique.

L'arsenal abrite aujourd'hui le Musée naval, établi dans l'ancien grenier, annexe des entrepôts. C'est probablement le plus riche d'Italie après celui de Gênes. Certaines maquettes de bateaux remontent à la Renaissance et au XVIIe siècle. Le musée expose de nombreux instruments de navigation, des tableaux, des armes, des uniformes, des modèles réduits des forteresses édifiées par Venise sur les territoires qu'elle a contrôlés. Les deux flancs décorés d'une galère qui semble être celle du doge Lorenzo Mocenigo, naufragée aux Dardanelles au XVIIe siècle, comptent parmi les objets les plus prestigieux exposés.



Légende

Pise

République maritime, Pise a possédé un arsenal pour construire des galères et des navires marchands dès le Moyen Âge.

Il n'est plus visible aujourd'hui. Par contre, il subsiste des vestiges importants de l'arsenal des Médicis, dit « le Stallette » (écuries), sur le Lungarno Simonelli, près de l'ancienne citadelle. Bâti au XVIe siècle sous le règne de Ferdinand Ier de Medicis, on y construisait des galères pour l'Ordre des Chevaliers de Saint-Étienne qui pratiquait la guerre de course, depuis 1562. Le siège de l'ordre de Saint-Étienne se trouvait à Livourne. Comme à Venise et à Barcelone, l'arsenal médicéen présente une succession de nefs accolées à toiture à double pente dont les ouvertures sur les façades ont été comblées par des murs éclairés par des baies vitrées.



Légende

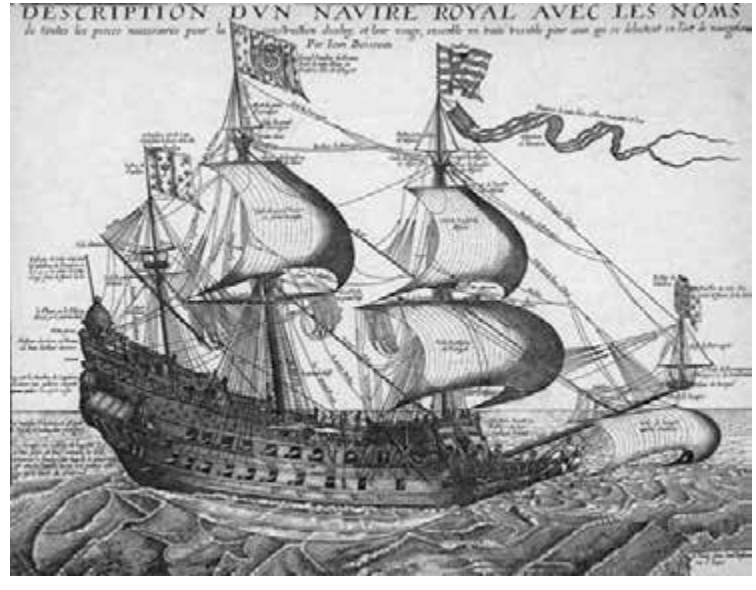


Légende

Marseille

À la fin du XVIIe siècle, sous le règne de Louis XIV, la France entretient en Méditerranée la plus grande flotte de galères.

Vers 1690-1700, le corps des galères de France est fort de quarante galères avec douze mille rameurs, trois mille officiers et matelots, et quatre mille soldats. La valeur militaire de ces galères est très médiocre à cette époque. En effet, elles sont fragiles, mal armées en face de vaisseaux et même de frégates ou de corvettes. C'est une flotte de prestige dont la plupart des rameurs sont des condamnés au bagne, des déserteurs, des esclaves,



Légende

LE TRAITÉ DE TORDESILLAS PROFITE AUX CORSAIRES

CHAPITRE TROIS

Chapô à compléter

Page de droite : Légende



Le traité de Tordesillas motive les corsaires français et anglais

Les pirates du XVIe siècle ont profité d'un concours de circonstances exceptionnel.

Le traité de Tordesillas, octroyé par le pape Alexandre VI Borgia, le 7 juin 1494, à l'Espagne et au Portugal, entérine de façon tout à fait arbitraire leurs découvertes et conquêtes coloniales, laissant à l'écart des grandes puissances comme l'Angleterre, la France, les républiques marchandes italiennes. Autant dire que les exclus, n'étant pas concernés par ce traité inique n'ont aucune raison d'en respecter les termes. Pourquoi auraient-ils accepté l'exclusivité des routes maritimes explorées par l'Espagne et le Portugal ? La ligne tracée par le pape sur le globe, attribuant à l'Espagne toutes les terres découvertes

Légende





Légende

par elle à l'ouest des Açores et au Portugal toutes celles explorées à l'est par celui-ci. La bulle pontificale *Inter caetera* de mai 1493 a officialisé ce partage sommaire. François Ier de France proteste avec véhémence et se moque de ce cadeau exorbitant offert au Portugal et à l'Espagne. Pour ne pas heurter de front le pape, les exclus vont attaquer indirectement les bénéficiaires de Tordesillas : en déchaînant contre eux des aventuriers. Ceux-ci sont d'autant plus enthousiastes que des perspectives de butins considérables se dessinent. L'or et l'argent, les ressources agricoles des Amériques commencent à se déverser par bateaux entiers en Espagne et au Portugal.

Déjà, sous le règne de François Ier, le corsaire puis armateur français Jean Ango (1480-1551) réalise des profits impressionnants en attaquant le commerce maritime portugais ; cela ne l'empêchera pas de mourir ruiné. Un autre corsaire français, Jean Fleury, financé par Ango, capture plusieurs caravelles et galions espagnols chargés de richesses incalculables. Ce sont des précurseurs et leur réussite va encourager bien vite des aventuriers de tout poil à s'engager dans cette voie. En France, il y a aussi d'autres hardis corsaires comme Guillaume Le Testu, François Leclerc, dit « Jambe de Bois », qui s'empare de deux galions en 1553 puis d'autres bateaux espagnols ;

MYTHES ET RÉALITÉS

CHAPITRE QUATRE

Chapô à compléter

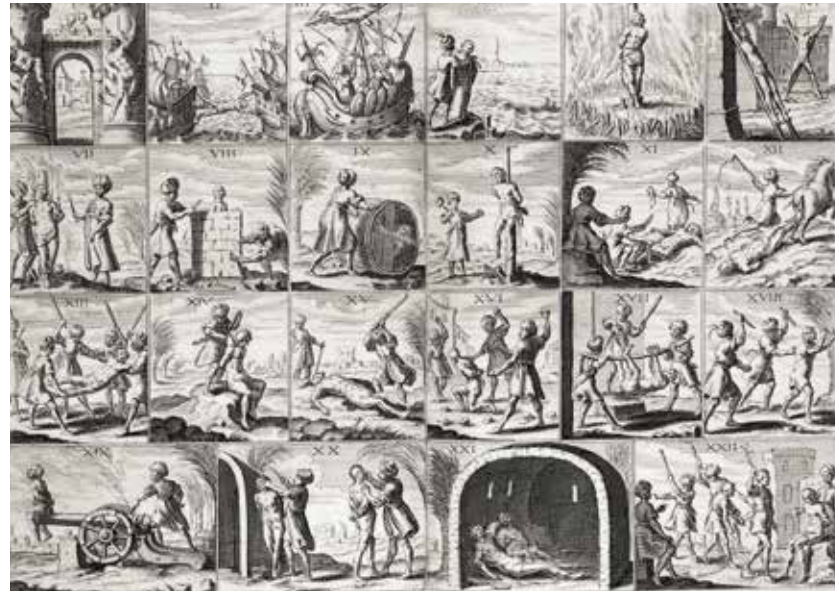
Page de droite : Légende



Pourquoi les flibustiers, les boucaniers, les pirates des Caraïbes ?

Les corsaires français et anglais du XVIe siècle ont ouvert la voie aux pirates, flibustiers et boucaniers du XVIIe siècle et du début du XVIIIe siècle.

Les Espagnols et les Portugais par leur cruauté, leur égoïsme, les richesses qu'ils détiennent, suscitent la haine et la convoitise d'aventuriers prêts à tout pour faire fortune à leurs dépens. Ils y sont encouragés par l'attitude ambiguë des rois de France et d'Angleterre qui n'ont pas digéré le traité de Tordesillas. Ils couvrent discrètement leurs exactions. Celles-ci s'exercent souvent impunément car les bateaux espagnols et portugais naviguent d'habitude isolément et leurs équipages ne sont guère préparés à affronter des gaillards déchaînés. Et les galions de protection ne peuvent être partout à la fois. Le théâtre d'opérations s'avère en outre immense. Il s'étend des alentours des îles des Caraïbes aux parages des côtes d'Amérique centrale et du Sud, des côtes d'Amérique du Nord, dans l'Atlantique. La guerre de Trente Ans (1618-1648) motive beaucoup les marins français rameutés contre l'Espagne. L'apogée de la flibuste se produit entre 1630 et 1680. Plus de deux mille forbans écument alors la mer des Antilles, dès les années 1630. D'autres vont les rejoindre dans les années suivantes.



Légende

Mais à partir de 1680-1690, elle décline côté français car l'alliance entre la France et l'Espagne rend les pirates gênants et ils doivent progressivement abandonner leurs rapines contre le commerce espagnol. Les pirates anglais prennent alors le pas et vont sévir notamment le long des côtes de Floride, entre 1715 et 1740. La Royal Navy va les mettre à la raison, en éliminant par exemple Barbe Noire.
Mythes et réalités se côtoient en ce qui concerne les pirates. Des images s'imposent toujours aujourd'hui : celles d'individus violents, cruels, débraillés, cupides ; mais aussi audacieux à l'extrême, animés d'un courage indomptable, hardis et habiles navigateurs. La flibuste, notamment celle de la Tortue, c'est aussi une forme de gouvernement démocratique nourrie de principes égalitaristes.



Légende

Des trésors très tentants

Aux XVI^e^ et XVII^e^ siècles, l'Espagne est devenue la première puissance financière mondiale, grâce aux ressources du Nouveau Monde – du Pérou, du Mexique, du Venezuela, de la Colombie, de l'isthme de Panama qu'elle exploite sans vergogne.

Les monnaies qu'elle frappe sont utilisées partout dans le monde connu à ce moment. Il en sera ainsi jusqu'à la fin du XVIII^e^ siècle. Ces pièces s'appellent des piastres en argent. Elles valent huit réaux et sont surnommées « pièces de huit ». Les comptables espagnols les désignent par un P et un 8 entrelacés. Ils vont se transformer en un S barré de deux traits verticaux qui en font les ancêtres du dollar. L'autre pièce très populaire auprès des pirates est le gros doublon en or, lui aussi très répandu dans le monde. Dans les villes et les ports espagnols, les galions qu'ils rançonnent, les pirates saisissent beaucoup de pièces de huit et de doublons.



Légende



Légende

La plupart ont été frappées au premier hôtel de la Monnaie des Amériques, fondé en 1536. On trouve aussi dans les Antilles des pièces de monnaie provenant d'Espagne.

Autre objet de fantasme des flibustiers, le coffre d'un capitaine de bateau espagnol. Souvent fabriqué à Nuremberg, fermé par une serrure compliquée difficile à crocheter, parfois vissé sur le plancher de la cabine du capitaine, il est censé renfermer des richesses incommensurables, ce qui n'est pas toujours le cas bien évidemment. Il est indissociable de la notion de trésor popularisée par les romanciers.

Légende

Celui du capitaine Kidd (1645-1701) s'avère le plus célèbre d'entre eux. Robert Louis Stevenson lui a donné une place importante dans son roman *L'Île au trésor*.

La charte-partie ou chasse-partie, cette sorte de contrat de travail des pirates prévoit des sanctions sévères pour ceux qui ne respectent pas le principe de distribution égale des produits des razzias. Elle stipule aussi que le capitaine est élu par son équipage et qu'il peut être destitué par lui s'il fait preuve d'incompétence ou de despotisme trop flagrant.



L'île de la Tortue

Petite île située près de la côte nord de Haïti, son nom lui vient de sa forme en carapace de tortue. Sa superficie atteint 178,7 km² (longueur : 37 km ; largeur : 7 km) pour une altitude maximale de 459 m.

Son climat est sain. Découverte par Christophe Colomb, ainsi qu'Hispaniola (Haïti et Saint-Domingue ou la Dominique aujourd'hui) le 6 décembre 1492, elle est restée longtemps déserte après le départ des flibustiers au XVIIIe siècle.

Quelques Espagnols y résident et cultivent le tabac lorsqu'ils sont expulsés par les premiers pirates conduits par le corsaire Robert Fleury et d'Esnambuc, en 1620. C'est une base d'opérations idéale pour les intrus. La rade naturelle au sud-est de l'île, large de sept cents mètres sur quatre cents mètres environ, permet aux nouveaux maîtres de l'île d'abriter leurs bateaux et ceux qu'ils ont capturés. Elle communique avec la mer grâce à deux passes facilement contrôlables par des canons. Une autre rade plus petite existe à l'ouest, à deux kilomètres, protégée des cyclones. Là s'élève le village de Cayonne (port Vincent), tandis qu'au sud se trouve le port de pêche de Basse-Terre, dominé par le fort ruiné du Rocher.

Légende



C'est le vestige le plus visible de l'occupation flibustière.

L'île de la Tortue a abrité jusqu'à mille cinq cents flibustiers français, anglais et hollandais. Ils obéissent à un gouverneur, généralement français. Elle est restée leur principale base jusqu'au début du XVIIIe siècle, jusqu'à ce qu'ils se replient sur la Jamaïque et les Bahamas, moins vulnérables aux attaques des Espagnols, car plus éloignées. En 1638, les Espagnols débarquent en force à la Tortue mais en sont chassés par des pirates anglais l'année suivante. Le 30 août 1640, ce sont des Français conduits par François Levasseur qui se rendent maîtres de l'île. Devenu gouverneur, Levasseur se rend bientôt insupportable par son despotisme et la lourdeur de ses impôts. Il est assassiné pendant l'été 1652. Cependant, sous son gouvernement, la Tortue connaît une grande prospérité. Vers 1675, elle compte près de dix mille habitants, dont 40 % d'agriculteurs, 30 % de boucaniers et 30 % de flibustiers. Avant d'être assassiné, Levasseur a eu le temps de repousser une attaque espagnole menée par six grandes chaloupes et huit cents soldats. Le remplaçant de Levasseur, Henry de Fontenay, n'est guère chanceux car il doit affronter une nouvelle attaque espagnole en décembre 1654. L'escadre ibérique, forte de cinq galions et plusieurs galiotes de transport, commandée par l'amiral don Gabriel Rozas de Valle Figueroa, fait capituler les flibustiers après les avoir pris à revers sur un point sans défense de la côte ouest et en canonnant Basse-Terre. Le successeur du gouverneur Fontenay, Jérémie Deschamps du Rausset, parvient à déloger avec six cents frères de la côte les Espagnols de l'île de la Tortue, en décembre 1659. Les flibustiers sur des pirogues ont débarqué au nord de l'île jugé inaccessible et donc non défendu. Revenu ensuite en France, Deschamps du Rausset est emprisonné deux ans à la Bastille pour avoir proposé la Tortue à une puissance étrangère. Il parvient néanmoins à vendre l'île pour la somme dérisoire de quinze mille livres à la Compagnie des Indes occidentales créée sur l'ordre de Colbert. Remplaçant Deschamps du Rausset, son neveu de La Place rentre en France sans laisser grand souvenir à la Tortue. Bertrand d'Ogeron, qui lui succède, fait venir des femmes à la Tortue. Habile mais aussi autoritaire, il réussit à se concilier les flibustiers.

Bertrand d'Ogeron de La Bouëre

Bertrand d'Ogeron de La Bouëre (ou de La Boire) est né en 1613, dans la ferme d'une famille de vignerons aisés, à Rochefort-sur-Loire, en Anjou.



Elle existe toujours. C'est son cousin Jérôme Blouin, apothicaire de Richelieu, qui le fait entrer comme enseigne en 1628 dans le régiment de la marine. Devenu capitaine il va participer à la guerre de Trente Ans (1618-1648) et à la Fronde (1648-1653). En 1657, à Rochefort, Bertrand d'Ogeron retrouve un de ses amis d'enfance, Yves Gasné, seigneur de Clairfontaine, jadis chirurgien sur l'île de Saint-Christophe, qui le persuade de partir avec lui aux Antilles. Il rejoint alors Saint-Domingue dont il fonde la colonie, ainsi que l'île de la Tortue dont il devient le premier gouverneur en 1665. Afin d'adoucir l'occupation de l'île par des flibustiers violents et indisciplinés, il y installe des paysans venus de l'Ouest de la France et des femmes déportées comme prostituées ou criminelles. Mais il doit faire face à des mutineries, des naufrages, des combats avec les Espagnols, les Anglais et les Hollandais.

Fait prisonnier par les Espagnols à Porto Rico, il s'évade mais contracte la dysenterie et regagne la France. Il meurt à Paris le 31 janvier 1676. Il est enterré dans l'église Saint-Séverin où subsiste toujours sa pierre tombale.

Légende

TABLE DES MATIÈRES

Introduction page 4

Chapitre premier
À chaque époque, ses pirates
page 8
La piraterie dans l'Antiquité page 10
Le fléau viking page 13
Les Sarrasins, une menace pendant des siècles page 16
Les pirates barbaresques page 18
Aroudj page 23
Kheir-ed-Din page 24
Dragut page 26

Chapitre deux
Les arsenaux des galères et la cité corsaire de Malte
page 28
Barcelone page 30
Venise page 32
Pise page 34
Marseille page 35
Malte, repaire de corsaires page 37

Chapitre trois
Le traité de Tordesillas profite aux corsaires
page 40
Le traité de Tordesillas motive les corsaires français et anglais page 42
Ango page 45
Drake page 47

Chapitre quatre
Mythes et réalités
page 50
Pourquoi les flibustiers, les boucaniers, les pirates des Caraïbes ? page 52
Des trésors très tentants page 54
L'île de la Tortue page 56
Bertrand d'Ogeron de La Bouëre page 58
L'expédition du capitaine d'Esnambuc page 60

Chapitre cinq
Équipement et routes maritimes
page 62
La Casa de Contratación page 64
Les bateaux des pirates page 66
L'armement des pirates page 68
La route des galions page 70
La piraterie aux Bahamas page 72

Chapitre six
Les pirates hollandais
page 74
Les pirates hollandais page 76
Roc page 77
Van Horn page 78

Chapitre sept
La piraterie de Jamaïque
page 80
La Jamaïque des pirates anglais page 82
Port Royal page 83
Sir Henry Morgan page 85
Les successeurs de Morgan page 88
Edward Teach, dit Barbe Noire page 90
Pierre Lefranc page 92
Pol l'Olonnais page 94

Chapitre huit
Portraits de corsaires, pirates et flibustiers
page 96
Corsaires ou pirates ? page 98
Montbars l'Exterminateur page 102
Alexandre, dit Bras de Fer page 104
Le chevalier de Grammont page 106
Stede Bonnett, pirate par ennui page 108

Chapitre neuf
Des femmes pirates
page 110
Mary Head page 112
Anne Bonny page 114

Chapitre dix
XVIIIe siècle : pirates d'Amérique et d'Asie
page 116
La fin des flibustes française et anglaise page 118
Les pirates du Mississippi page 122
Pirates dans les eaux asiatiques page 124

Chapitre onze
Defoe et Oxemlin
page 126
Daniel Defoe et les pirates de l'océan Indien page 128
Oexmelin ou le roman de la piraterie page 130

Chapitre douze
Pirates d'aujourd'hui
page 132
La piraterie aujourd'hui page 134
Le pavillon noir règne sur Hollywood et ailleurs page 137