

Le pirate libertaire, entre mythe et réalité

Dominique LE BRUN
Écrivain de Marine

Les pirates que nous allons évoquer ici appartiennent à deux époques. Les premiers, au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles, ont écrit la légende du drapeau noir à tête de mort et tibias croisés en mer des Caraïbes. Les seconds ont sévi vers les années 2000 à la Corne de l'Afrique. Et pourtant, alors que tout les sépare, espace et temps, l'aura libertaire qui s'est construite autour de l'ancienne piraterie caraïbe et qui lui a donné une image durablement sympathique a avantageusement bénéficié aux pirates somaliens, allant jusqu'à faire oublier leurs victimes.

Le pirate symbole de liberté

À la grande époque de la piraterie, l'engagement sous le pavillon noir s'enracine dans la misère qui caractérise l'Angleterre du XVIII^e siècle: c'est une manière de prendre son destin en main au lieu de subir la pauvreté. En France, des protestants fuient les dragonnades dans un embarquement pirate et sauvegardent ainsi leur liberté religieuse.

La capture par des pirates reste le mode de recrutement le plus courant, le plus fréquent peut-être. En effet, quelle alternative pour le matelot d'un navire marchand arraisonné par des forbans dont l'équipage a besoin d'être complété? Entre périr ou se joindre à ses agresseurs, le choix est vite fait. D'autant plus que sur la plupart des bâtiments de commerce, la vie de l'équipage n'est pas idyllique. Lorsqu'on dit des capitaines qu'ils sont «seuls maîtres à bord après Dieu», il faut bien comprendre qu'ils possèdent quasiment droit de vie et de mort sur les marins. Nombre d'entre eux usent et abusent de ce droit et c'est pourquoi la mutinerie et la désertion sont deux autres manières d'entrer en piraterie.

Le matelot embarqué sur un navire pirate découvre alors une nouvelle conception de la vie, avec la disparition de la discipline uniquement fondée sur le respect d'une hiérarchie parfois discutable au profit de règles librement adoptées. Exemple frappant: le capitaine pirate est habituellement élu par son équipage et peut aussi, à tout moment, se voir destitué.

Cette liberté possède cependant ses limites. Si l'égalitarisme sert de socle à la société pirate, il demeure encadré par des règles strictes sans lesquelles une telle association aboutirait vite au naufrage du navire, à sa capture ou à de sanglants conflits individuels au sein de l'équipage. Dans la charte attribuée à Bartholomew Roberts (1682-1722), la sécurité du bord se trouve ainsi garantie par l'article IV

« les lumières et les chandelles doivent être éteintes à huit heures du soir » et la discipline militaire par les articles V « les hommes doivent conserver leur mousquet, leur sabre et leurs pistolets propres et prêts à l'usage » et VII « quiconque déserterait le navire ou abandonnerait son poste de combat au cours d'une bataille sera puni de mort ou abandonné sur une île déserte ». Pour la bonne entente de tous, le règlement prévoit dans son article VI que « la présence de jeunes garçons et de femmes est interdite. Celui que l'on trouvera en train de séduire une personne de l'autre sexe et de la faire naviguer déguisée sera puni de mort ». Et surtout, les trop prévisibles querelles entre les marins trouvent leur solution dans l'article VIII : « personne ne doit frapper quelqu'un d'autre à bord du navire ; les différends seront réglés à terre, à l'épée ou au pistolet ».

Une autre limite à la liberté obtenue en devenant pirate est l'impossibilité de revenir à une vie normale. Pour un « gueux de la mer », comment débarquer dans un port avec au fond de son sac quelque richesse, sans être immédiatement soupçonné de l'avoir acquise à coups de sabre d'abordage ? Pour qui s'est embarqué sous le pavillon noir, l'issue la plus probable est désormais une mort violente, au combat ou la corde au cou.

Le pirate libertaire: histoire d'un mythe

Le mythe du pirate libertaire trouve son origine dans deux sources. La première est un ouvrage connu en France sous le titre *Aventuriers et boucaniers d'Amérique*, par Alexandre CExmelin, chirurgien de la flibuste de 1666 à 1672. Publié à Amsterdam en 1678, il connaît un grand succès au moment où la piraterie commence à prendre un essor inquiétant aux Antilles. Le phénomène va s'amplifier encore dans les premières années du XVIII^e siècle, le commerce des colonies anglaises aux Amériques en souffre et la *Royal Navy* lance un coup de filet gigantesque, ramenant à Londres de nombreux pirates pour y être jugés. Ces grands procès vont être l'occasion d'en savoir plus long sur ces fameux forbans.

En effet, afin de rassurer commerçants et financiers sur la sécurité du négoce, les audiences font l'objet d'une large publicité. Et cela n'échappe pas aux prévenus. Se sachant promis au gibet, les pirates se donnent en spectacle, n'évoquant leurs crimes que pour renchérir dans l'horreur et se lançant dans des diatribes contre l'ordre social et religieux. Le public se presse pour profiter du scandale. Un certain Charles Johnson, qui se présente comme capitaine marchand, ne manque pas une audience et accumule les notes. Très vite, il en tire un livre appelé à devenir un *best-seller*, *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious*

Pirates, qui sera réédité à neuf reprises pendant la vie de son auteur, en même temps que traduit en quatre langues au moins. En tant que document, *A General History*... pose problème à deux titres. D'abord, même s'ils sont enregistrés au titre de minutes d'un procès, les propos des pirates ne reflètent pas du tout la réalité. De plus, le capitaine Johnson n'est pas un témoin fiable. De son vrai nom, il s'appelle Daniel Defoe, c'est l'auteur de *Robinson Crusoé*. Son talent littéraire est certes immense, mais d'un romancier, on n'a jamais exigé la vérité historique, bien au contraire! Les récits de Johnson-Defoe vont ainsi offrir une matière quasi inépuisable à des dizaines d'autres romanciers, et non des moindres puisque Robert-Louis Stevenson s'en inspire pour *L'Île au trésor*, Arthur Conan-Doyle pour *Contes de pirates*, Eugène Sue pour *Kernok le pirate*, Pierre Mac Orlan pour *À bord de L'Étoile Matutine*...



Edward Teach, plus connu sous le nom de Barbe-Noire, a inspiré de nombreux artistes.
 « Histoire illustrée des pirates, corsaires, flibustiers, boucaniers, forbans, négriers et écumeurs de mer », *Mort de Teach*, Jules Trousset, 1891. Librairie illustrée, Paris.
 N°inv. : J18. © Musée national de la Marine / P. Dantec.
 À droite, *BlackBeard*. © Jean-Yves Delitte & Éditions Glénat, 2018.

Malheureusement, nombre d'auteurs amenés à écrire sur la piraterie ignorent que *A General History...* relève plus de la littérature que du document historique. Et, jusqu'aux travaux menés depuis les années 1990 par des chercheurs scrupuleux, l'essentiel de ce qui s'écrit sur la piraterie provient d'Exmelin et de Johnson-Defoe... Il en résulte divers avatars, dont le pire est l'aventure d'Olivier Misson et de Libertalia: c'est en effet cette fiction qui va inspirer le mythe du « bon pirate », comme il y aura plus tard celui du « bon sauvage ». L'histoire d'Olivier Misson, dit aussi « le pirate blanc », figure dans le livre de Defoe, mais son origine ne se trouve pas dans un procès. L'auteur évoque un manuscrit qui lui a été communiqué de manière mystérieuse, un procédé romanesque maintes fois utilisé. Le personnage créé par Defoe est un Français d'origine provençale qui abandonne la Marine royale pour hisser, non pas le drapeau noir, mais un pavillon blanc portant la devise « Pro deo et libertate », « Pour Dieu et pour la liberté » donc. Misson sillonne les océans pour châtier les mauvais capitaines et libérer les esclaves et finit par créer, à Madagascar, une communauté dont le fonctionnement est celui d'une république parlementaire moderne. Libertalia possède même sa propre langue, mélange de français, de néerlandais et de portugais. Malheureusement, après avoir résisté à la violente attaque d'une flotte portugaise, Libertalia disparaît en une nuit, victime de l'attaque de Malgaches. Or, nombre d'auteurs ont pris et prennent encore l'histoire de Libertalia pour une vérité historique. La plaisante utopie née au XVIII^e siècle alimente donc encore et toujours le mythe du pirate libertaire, ce qui n'est pas dénué de conséquences.

Littérature et empathie

C'est avec l'engouement pour les romans maritimes, au XIX^e siècle, que le personnage du pirate prend toute sa dimension mythique. En 1821, Walter Scott publie un roman intitulé *Le Pirate* dans lequel son héros s'adonne à la piraterie parce qu'une injustice l'y a conduit. Cette intrigue mérite qu'on s'y attarde, parce qu'elle va, elle aussi, inspirer nombre d'auteurs par la suite, et ce, jusqu'à nos jours. À cette époque en effet, le succès de la piraterie s'impose comme thème romanesque, parce que le public se laisse emporter par le phénomène bien connu de la fascination exercée par les transgressions en tous genres. Mais dans les sociétés puritaines du XIX^e siècle, en dehors de la Bible, la lecture demeure un plaisir coupable. S'il veut exploiter la « fascination devant la transgression », le romancier doit trouver une motivation avouable à cette dernière. De ce point de vue, le « pirate malgré lui » présente l'avantage supplémentaire de fournir une chute morale au roman, avec le retour du héros dans le droit chemin. Par la suite, la bande



Extrait de la bande dessinée *Barracuda* de Jérémy et Dufaux.
© Dargaud Benelux (Dargaud-Lombard s.a.), 2018.

dessinée et le cinéma fonctionneront sur le principe récurrent de la moralité sauve: la bande dessinée en tant que publication destinée à la jeunesse, et par conséquent soumise à contrôle, et le cinéma américain pour ne pas risquer des interdictions de projection sous la pression des puissantes ligues bien-pensantes. En réalité, la moralité ne s'en tire pas toujours aussi bien. Ainsi, *20 000 lieues sous les mers*... Avec le capitaine Nemo et son *Nautilus*, Jules Verne reprend bien le thème du «pirate pour une noble cause», mais que deviennent donc les équipages des navires coulés dans les premières pages du récit? Jules Verne ne se pose pas la question et peu de lecteurs songent aux innocentes victimes du *Nautilus*. L'empathie que le capitaine Nemo est supposé inspirer reste donc assez discutable.

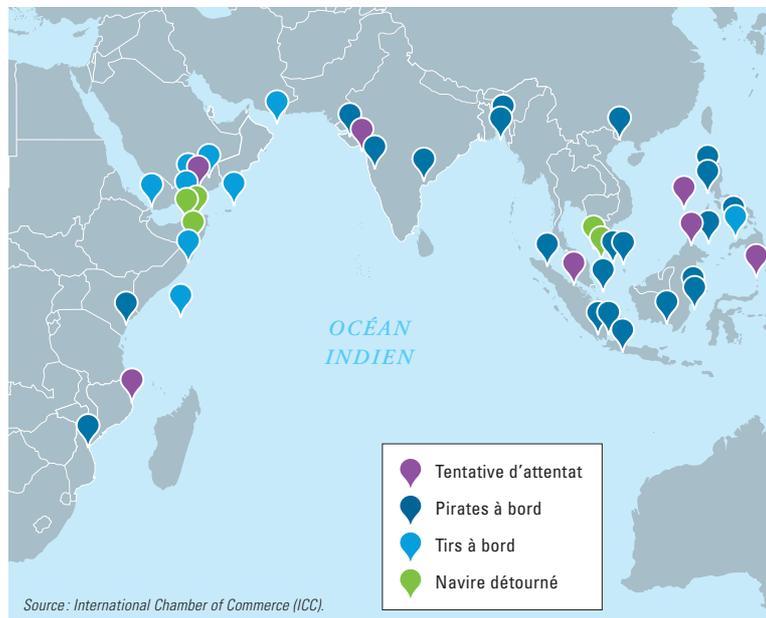
Aujourd'hui, on peut considérer que la piraterie a inspiré des pans entiers de la littérature populaire et du cinéma. En mars 2018, un site internet, tenu à jour de manière régulière, recense 247 bandes dessinées consacrées à des histoires de pirates et de corsaires. On y observe que, dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, le thème du pirate tient une bonne place parmi les thèmes les plus traités dans les ouvrages bon marché, dont les sujets de prédilection sont le *western* et le conflit alors tout juste achevé. Dans les années suivantes et jusqu'à aujourd'hui, les histoires de pirates tiennent leur part dans le mouvement BD avec plusieurs séries cultes. La plus célèbre est sans conteste *Barbe-Rouge*, imaginée par Charlier et Hubinon à partir de 1961, qui a atteint 35 tomes et s'est poursuivie ensuite avec plusieurs auteurs, dessinateurs et coloristes. Avec le renouveau de la BD dans les années 1970, les pirates ont un peu évolué, à l'instar des créations de Hugo Pratt: l'apparition du personnage de Corto Maltese en aventurier sympathique à côté de l'infâme et comique Raspoutine donnant au genre un style nouveau, loin du respect de toute moralité. Aujourd'hui, non seulement les séries inspirées par la piraterie se multiplient, mais les ventes atteignent des sommets: avec les neuf titres de *L'Épervier*, Patrice Pellerin a dépassé le million d'albums vendus! Quant au cinéma, le même site évoqué ci-dessus liste 261 films inspirés par la piraterie depuis 1904, et il apparaît que le genre ne s'est jamais essoufflé avec des moments d'intense production: 18 films pirates en 1960-1961, la douzaine dépassée entre 2010 et 2012, dont le blockbuster *Pirates des Caraïbes*!

C'est ainsi qu'en exploitant le caractère chimérique de la vie des pirates, la littérature et le cinéma ont conduit l'inconscient collectif occidental à situer le pirate dans le registre du truculent et du pittoresque, et non dans celui du tragique. Et ce malentendu littéraire a eu de lourdes conséquences à partir de 1990, lorsque de véritables pirates sont revenus infester les mers, au large de la Somalie en particulier.

La sinistre réalité de la piraterie

Vers les années 1990-2000, lorsque la piraterie commence à sévir autour de la Corne de l'Afrique, on ne veut d'abord voir dans les agresseurs que de pauvres pêcheurs dont les ressources naturelles ont été pillées par les chalutiers-usines venus du monde entier et qui se « payent » sur les autres navires de passage. À défaut de « pirates malgré eux », ils apparaissent comme « condamnés à la piraterie pour survivre ». Et parce que les médias s'attachent à décrire la piraterie comme la réaction de populations pauvres face aux fortunes que le monde occidental fait défiler devant elles, les opinions publiques mettent longtemps à prendre la mesure du phénomène. Les moyens techniques mis en œuvre pour attaquer les cargos, ainsi que le savoir-faire des négociateurs, prouvent pourtant que derrière les agresseurs effectivement misérables se tiennent des commanditaires à côté desquels Barbe-Noire lui-même ferait figure d'aimable amateur. Dans cette piraterie moderne, il reste difficile de faire la part entre ce qui relève de chefs de guerre locaux, de réseaux mafieux internationaux et du terrorisme mondial orchestré par le fondamentalisme islamique. Mais quoi qu'il en soit, l'affaire n'a plus rien à voir avec l'image grand-guignolesque du pirate à jambe de bois et bandeau sur l'œil.

Actes de piraterie répertoriés dans l'océan Indien en 2017



C'est seulement à la fin 2008 que la communauté internationale réagit en organisant l'opération *Atalante*, à l'initiative de l'Espagne et de la France. Il est vrai que les conséquences financières de la piraterie en océan Indien se font alors ressentir à travers une forte augmentation du coût des assurances. Si la sécurité du trafic s'améliore dès lors progressivement jusqu'à une mise en sommeil de la piraterie somalienne, la question des victimes n'est pas résolue aussi vite. En témoigne, le 7 mai 2011, un colloque réunissant à Royan des juristes, des militaires et des armateurs autour du problème de la piraterie. À l'époque, des centaines de marins sont encore retenus en otage dans l'attente du versement d'une rançon. Ce qui amène le Secrétaire général de la Mer, Jean-François Tallec, à s'interroger sans ambage : « *Je ne comprends pas que des ONG ne se mobilisent pas en faveur des victimes de la piraterie comme elles se mobilisent pour d'autres causes et d'autres victimes.* » Mais les équipages entre les mains de pirates sont originaires d'Inde, des Philippines, de Syrie, de plus ils sont embarqués sous pavillon de complaisance par des armateurs qui préfèrent abandonner leur navire que de payer une rançon. Dès lors, qui pourrait s'intéresser à leur sort ?

Une prise de conscience semble cependant se faire jour et l'année suivante, un nouveau colloque est organisé : *La Piraterie au fil de l'Histoire : un défi pour l'État*. Parmi les interventions envisagées figure : « Le pirate dans l'ordre symbolique », qui « *expose, dans une approche occidentale, la mutation de barbare sanguinaire en héros romantique, aux exceptions notoires des Barbaresques, des pavillons noirs indochinois et autres forbans chinois ou malais. Incarnation de la transgression, il est entré en littérature grâce à des écrivains talentueux. Cette dimension se retrouve-t-elle dans d'autres civilisations ? En tout cas, elle brouille les perceptions entre réalité, mythes et légendes, d'autant qu'elle rebondit sur une interprétation libertaire du pirate, rebelle "entrant en piraterie", un résistant animé par le désespoir et la colère envers une société injuste et oppressive. Quel impact cette ambivalence a-t-elle sur les opinions, les médias ? En regard, comment est pris en compte le point de vue des victimes, leurs traumatismes ?* » Hélas, cette communication très attendue sera remplacée par des interventions plus conventionnelles. Ce qui est bien dommage, car l'occasion était donnée là d'identifier toutes les raisons qui avaient permis à l'image du pirate de bénéficier d'une aura aussi favorable.

Et si nous avions besoin de pirates libertaires ?

On peut d'autant plus le regretter qu'aujourd'hui, le pavillon noir à tête de mort et tibias croisés flotte partout sans que plus personne ne songe à ce qu'il a signifié

et signifie toujours. Cette banalisation a quelque chose d'inquiétant. Comme si, dans l'univers de plus en plus globalisé, normé et pas toujours raisonnable qui s'impose à chacun d'entre nous, hisser le pavillon noir passait pour une façon d'affirmer son existence propre. Depuis quelques années, les exemples se multiplient. Ainsi, en 2005, apparaît un nouveau parti politique suédois. D'esprit libertaire, fondé sur des théories anarchistes, il choisit de s'appeler Parti Pirate et c'est sous ce même nom qu'il obtient une représentation au Parlement européen. Dans le domaine écologique, le combat de Paul Watson pour la sauvegarde des océans aurait-il connu la même popularité si les navires de son association *Sea Sheperd* n'avaient pas arboré le pavillon noir à tête de mort? L'activiste n'est-il pas surnommé « le pirate de l'écologie »? S'agissant maintenant d'informatique, on emploie le mot piratage et non piraterie pour désigner la copie illicite de logiciels, musiques, films. Peut-être parce que dans piratage, on lit bricolage, ce qui atténue la gravité de ce qui reste un délit. Mais habiller le voleur en pirate explicite éventuellement ses motivations, car le refus de payer des redevances ne suffit pas toujours à expliquer la petite délinquance informatique. On peut y voir aussi un besoin de s'émanciper de l'emprise tentaculaire qu'exercent sur tout un chacun les GAFAM¹. Et quoi qu'il en soit, tout conduit à se demander si la banalisation du mot et des symboles pirates ne doit pas désormais se lire comme le reflet d'une incontournable tentation libertaire.

1. Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft.