

Les différentes lettres de marque

Toutes ces lettres étaient délivrées par une autorité supérieure : le suzerain au Moyen-Age, puis le Roi, ou par délégation soit l'Amirauté soit le gouverneur des Colonies, enfin par la République ou le Premier Empire ...

Elles apportaient la preuve que l'on avait affaire à un corsaire et non un pirate.

Le bénéficiaire était le capitaine du navire et non pas le navire lui-même ; celui-ci devait être français ; avec pour conséquence que le décès du capitaine nécessitait en principe de suspendre l'opération de course.

Une prise corsaire ne pouvait être validée par un tribunal des Prises qu'en présence de ces lettres ; les tribunaux firent parfois, en l'absence de lettre de marque, quelques exceptions « à titre de récompense » : voir le cas de décès du capitaine, celui des flibustiers dans les lointaines Caraïbes, ou même de Surcouf dans l'Océan Indien ! La réglementation des différents contrôles de la course, regroupée dans le code des prises, était appliquée par l'Amirauté de façon rigoureuse en métropole, mais beaucoup moins dans les contrées les plus éloignées ...



La Lettre de Représailles

Il s'agissait pour un particulier d'obtenir de son suzerain une autorisation d'armer contre un autre de ses sujets, à hauteur d'une certaine somme d'argent, afin de régler un préjudice subi par le titulaire ; très utilisée au Moyen Âge, elle disparut progressivement sous l'Ancien Régime ...

Parfois, il ne s'agissait que d'une simple « lettre d'intimidation », parfois la loyauté de cette pratique fit défaut ... Cette période était le signe que le suzerain avait une autorité mais n'avait pas personnellement les moyens de la faire appliquer, au moyen soit d'une armée, soit d'une flotte navale.

La Lettre de Marque

Aussi nommée « lettre de course » ou « lettre de commission » et même « lettre patente »

Ces lettres étaient délivrées seulement pendant les périodes de guerre, pour deux, trois ou six mois. La saisie du commerce ennemi était l'objectif unique.

En ces temps-là, il était impossible pour chacun de poursuivre son commerce habituel ; l'ennemi, c'est-à-dire les anglais car c'est bien d'eux dont il s'agit, bloquait les mers, essentiellement la Manche (English Channel) et Gibraltar, le verrou de la Méditerranée ; la plupart des navires et des marins étaient contraints à l'inactivité ; le seul moyen de poursuivre un commerce quelconque était d'affréter de petits navires, bien armés, montés de marins en grand nombre, prêts à canonner puis assaillir tout navire de commerce ennemi, pour au final s'en emparer.

La Commission de conducteur de prise

Des modèles de ces commissions étaient délivrés à plusieurs exemplaires, en même temps que la lettre de marque ; dument complétés, ils permettaient au capitaine corsaire de déléguer à l'un de ses marins, la conduite du navire saisi jusqu'au port français le plus proche. L'activité corsaire était ainsi reconnue au pilote en cas de reprise du navire.

Le Billet de rançon

Toute transaction entre le capitaine corsaire et le navire arraisonné était en principe interdite. Toutefois lorsque la prise était de faible valeur et ne nécessitait pas la perquisition du navire, le capitaine-captueur était autorisé à faire rançonner le saisi en exigeant une somme d'argent ; dans ce cas, on remplissait un billet de rançon, parmi ceux délivrés en même temps que la lettre de marque ; quand le paiement de la rançon ne pouvait pas intervenir aussitôt, ce cas étant le plus fréquent, on conservait un ou plusieurs otages en garantie d'un paiement ultérieur ...

La Lettre « Guerres et Marchandises »

Cette lettre correspondait au commerce en mers lointaines : Terre Neuve, les Colonies, les mers du Sud, l'Océan Indien ; le tonnage des navires était plus important, les équipages étaient moins nombreux, la durée effective de ces lettres était plus longue, jusqu'à deux années ... Ici, l'objectif principal était l'importation de denrées exotiques (étoffes, épices, coton, sucre, tabac, bois de braize, morues ...), l'objectif secondaire étant l'attaque du commerce ennemi ; l'activité, alors, n'était que « semi-corsaire » ... Mais revenir à son port d'attache avec cales pleines et en plus quelques prises sur le chemin du retour était tout bénéfice .

Ainsi fonctionna la guerre corsaire pendant plusieurs siècles ...

Yves Duboys Fresney