

# LES PIRATES DE LA MER DU NORD



ALBAN  
VAN DER  
STRATEN

LES PIRATES  
DE LA MER  
DU NORD

*Une histoire dévoilée  
de Brest à Bergen*

***Racine***

Pour Bert

# Table des matières

Préface du Prof. Louis Sicking .....	7
Prologue : Les sarcophages de la course .....	11
Introduction : À la recherche de Peter Pan .....	15
<b>I. Germinations païennes (v. 41-1171) .....</b>	<b>53</b>
Mutins et renégats .....	55
La révolte carausienne .....	62
Trois navires, deux frères et une île .....	67
Peur bleue dans les mers celtes .....	73
La mer Frisonne, plaque tournante interlope .....	82
Le raz-de-marée des païens du Nord .....	87
<b>II. Le règne des archipirates (v. 1146-1511) .....</b>	<b>111</b>
Les barbares de la Baltique .....	112
La Manche, nouvelle frontière .....	122
Riffi sur la voie du vin .....	135
Les chevaliers de la flibuste .....	143
Des <i>Vitaliënbrüder</i> aux <i>Likedeeler</i> .....	159
Les derniers archipirates .....	171

<b>III. Dans l'ombre des empires (v. 1468-1814)</b> .....	<b>185</b>
Glocalisation renaissante .....	187
Huguenots, <i>watergeuzen</i> et <i>Sea Dogs</i> .....	197
Parasites des long-courriers .....	220
L'âge d'or des armements mixtes .....	245
Jacobites et georgiens .....	267
Corsaires révolutionnaires et impériaux .....	283
Conclusion : Le pactole des frères de la côte .....	301
Épilogue : Évasions .....	311
Notes .....	314
Bibliographie .....	315
Iconographie .....	321
Index .....	324

# Préface

La piraterie parle aux imaginations. Qui n'a pas lu de livre ou vu de film à son sujet ? Qui ne s'est jamais déguisé en pirate ? En droit international, la piraterie occupe une place à part. Elle est en effet universellement passible de poursuites. Cela signifie que tout État peut arraisonner un navire pirate en pleine mer, appréhender son équipage, saisir les biens transportés et s'adresser à un tribunal qui décidera des peines à infliger. La piraterie a été le premier – et, des siècles durant, l'unique – crime relevant du droit international public. Il a fallu attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour que la situation change et que ce droit puisse s'appliquer également à d'autres délits, comme les crimes de guerre. La cruauté des crimes en question tenait lieu de dénominateur commun.

L'idée de la piraterie en tant que crime horrible cadre avec la vision de Cicéron. Selon ce philosophe romain, un pirate était non pas l'ennemi de l'État, mais celui de chacun – plus tard, on parlera d'ennemi de l'humanité. Les pirates étaient donc placés en dehors de l'ordre légal. Ils étaient sans droit, dépourvus de protection juridique, autrement dit, « hors la loi ». Toujours selon Cicéron, le crime est inhérent à la piraterie et il existe une distinction stricte entre les marchands paisibles et les pirates impitoyables. Cette vision est également présente dans la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, entrée en vigueur en 1994. L'article 105 de ce traité établit que la piraterie est universellement ou mondialement passible de poursuites judiciaires. Et il n'est pas resté lettre morte, ainsi que le montre notamment la poursuite des pirates somaliens par la justice néerlandaise, au début du XXI<sup>e</sup> siècle. Le monde contemporain, avec son système international d'États, applique donc le même paradigme que Cicéron sous l'Empire romain : le pirate est déclaré ennemi de la communauté.

Pourtant, la piraterie n'a pas toujours été exclusivement criminelle. Dans l'Europe médiévale, la violence en mer était monnaie courante et la piraterie ne choquait pas. Commerce et violence allaient de pair, s'inscrivaient dans un même continuum. Ce n'était pas en soi négatif de porter le prédicat de « pirate » ou d'amasser du butin en pillant. Au Moyen Âge, l'usage de la violence n'était pas encore réservé à une forme d'autorité publique. Les nobles se battaient pour l'honneur et le profit, sur terre comme

sur mer, car c'était leur raison d'être. D'autres suivaient leur exemple en vertu du principe d'origine hanséatique selon lequel « piller n'est pas honteux, les meilleurs du pays le font ». Les pirates offraient leurs services aux princes et aux chefs d'État. Les rois et les empereurs les embauchaient pour mener leurs flottes. La piraterie n'était criminelle que lorsqu'elle était le fait de l'ennemi. Cette vision prévaut surtout dans les périodes sans pouvoir hégémonique, comme l'Antiquité grecque, le Moyen Âge ou le début des Temps modernes, durant lesquelles il n'était pas encore question du monopole de la violence par l'État.

Alban van der Straten a eu l'audace d'écrire un livre sur les pirates dans les mers du Nord. Il ne se limite pas au Moyen Âge ou au début de la période moderne comme le font généralement les historiens, mais opte pour l'approche de la *longue durée*. L'un des fondateurs de ce concept est le célèbre historien français Fernand Braudel. Comme point de départ de sa magistrale étude *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, publiée en 1949, Braudel a pris non pas un pays, mais une mer. Il a été le premier à étudier la Méditerranée comme entité économique alors que les régions qui l'entouraient étaient divisées politiquement, religieusement et culturellement. Récemment, grâce à l'essor de l'« histoire globale », cette approche innovante a connu un regain d'intérêt donnant lieu à diverses études consacrées à une mer en particulier. *Pirates de la mer du Nord* s'inscrit dans ce mouvement. L'avantage, c'est que l'on évite ainsi une interprétation nationale et, souvent, nationaliste, de l'histoire qui, pour la période antérieure aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, est inadéquate, voire anachronique. Les pirates auxquels Alban redonne vie de manière évocatrice dans ce livre ont souvent beaucoup en commun, qu'ils soient originaires de Scandinavie, des Pays-Bas ou des îles Britanniques.

*Pirates de la mer du Nord* montre que l'histoire de la piraterie fait fausse route lorsqu'elle trace une ligne droite de Cicéron à la caractérisation de la piraterie comme action universellement passible de poursuites judiciaires. Pendant les nombreux siècles intermédiaires, la piraterie a été une activité acceptée, glorieuse même tant qu'elle ne portait pas préjudice aux membres de la communauté d'appartenance du pirate. Le fait que le commerce et le pillage n'étaient pas antagonistes, mais étroitement liés, est illustré notamment par les vikings du IX<sup>e</sup> et du X<sup>e</sup> siècle ou les Néerlandais du Siècle d'or. Ceux qui ont du mal à comprendre cette façon de voir peuvent remplacer dans le principe cité plus haut – « piller n'est pas honteux, les meilleurs du pays le font » – « piller » par « s'enrichir sur le dos



de son voisin ». Soudain, le monde contemporain ressemble bien plus à l'époque prémoderne que ce que l'on pourrait penser de prime abord.

Non, l'histoire ne se répète pas. Les historiens tentent de comprendre, d'exposer et si possible d'expliquer le passé, parfois en le rapprochant du présent. L'histoire floue des pirates des mers du Nord semblait peut-être insaisissable, mais Alban van der Straten l'a désormais fixée de manière érudite sur papier.

Louis Sicking — Professeur d'histoire du droit international public,  
Vrije Universiteit Amsterdam



1

**Germinations  
päiennnes  
(v. 41–1171)**



# Mutins et renégats

## Trois galères de cannibales

Écosse, été 83. Le général romain Agricola découvre un pays hostile, peuplé de tribus tatouées et de nuées de *midges*, ces minuscules moustiques qui vous assaillent sans relâche. Le moral des troupes est au plus bas, en particulier celui de ses auxiliaires germaniques.

Excédés, en proie à un irrépessible mal du pays, une partie d'entre eux se mutine. Après avoir égorgé leur centurion et ses gardes, ils s'emparent de trois galères et appareillent pour un périple de rapine et de terreur. Mettant cap au nord, ils doublent Cape Wrath et Easter Head, les points les plus septentrionaux de la Grande-Bretagne, avant de redescendre le long de la côte est de l'île, pillant les communautés côtières pour se ravitailler.

Bientôt les pertes encourues en chemin les déciment à ce point qu'ils ne sont plus assez nombreux pour encore extorquer de quoi subsister et en sont réduits au cannibalisme. Ils dévorent d'abord les plus faibles, puis ceux que le sort désigne. Tentant sans doute d'atteindre la bouche du Rhin pour retourner dans leur terre natale, ces radeaux de la Méduse antiques échouent sur la côte frisonne où ils tombent aux mains des peuplades locales. Certains sont massacrés, tandis que d'autres sont réduits en esclavage. Passant de main en main comme des marchandises, ils finissent par se retrouver en territoire romain, où leur aventure fait grand bruit.

Tacite, qui rapporte cet épisode, considère comme miraculeux le fait qu'ils aient été capables de s'échapper à bord de ces galères et attribue leur échec final à leur incompetence barbare. Il faut nuancer ce jugement. S'ils ne sont évidemment pas de grands navigateurs au long cours, ces membres de la peuplade rhénane des Usipiens ont probablement une expérience de la navigation fluviale. À ce titre, ils doivent disposer de compétences en tant que rameurs et charpentiers. Mais surtout, leur périple même prouve bien leur habileté sur mer : ils parviennent à semer leurs poursuivants et à piloter ces navires complexes à travers des eaux notoirement dangereuses, accomplissant dans ces conditions extrêmes la première circumnavigation connue de l'Écosse.

À côté des puissantes galères de haute mer, ce sont surtout les minces galères fluviales qui sont imitées par les Germains et utilisées pour piller les côtes de l'Empire.

Pour être spectaculaire, l'histoire des mutins d'Agricola est loin d'être l'unique mention d'une activité guerrière celte et germanique dans les mers du Nord au cours de l'Antiquité. Lors de sa conquête des Gaules, César a fort à faire contre les puissants navires des Vénètes armoricains et de leurs alliés, qui proviennent de toute la côte s'étendant de l'estuaire de la Loire à celui de l'Escaut<sup>7</sup>. Et en l'an 12, Drusus, fils adoptif de l'empereur Auguste, vainc une flotte bructère à l'embouchure de l'Ems lors de la campagne maritime qui le portera jusqu'en Frise orientale<sup>8</sup>.

C'est d'ailleurs cette action de Drusus qui provoque en retour les premières vagues de pillages maritimes contre l'Empire romain, perpétrées précisément par l'insaisissable peuplade qui habite ces contrées lointaines et brumeuses : les Chauques.

## Les raids chauques

Implantés sur les côtes marécageuses entre les estuaires de l'Elbe et l'Ems, les Chauques vivent sur des *terpen*, ces monticules émergeant de l'estran qui jalonnent aujourd'hui encore le plat paysage frison. Naviguer est pour eux une nécessité, non seulement pour se déplacer de *terp* en *terp* mais aussi pour accéder aux richesses de l'Empire romain.

Leurs voisins – Cananefates, Bataves, Chamaves, Chattes ou Chérusques – ont tous directement accès au territoire de l'Empire par voie de terre. Les Chauques, en revanche, vivent plus au nord et sont contraints d'utiliser la voie maritime, ce qu'ils font probablement tantôt de manière pacifique, tantôt pour mener des razzias. Nous savons peu de choses de leur organisation sociale, mais les restes d'habitations et de sépultures suggèrent qu'ils sont passés au cours des premiers siècles de notre ère d'une organisation sociale peu stratifiée et peu centralisée à une société beaucoup plus militarisée. Or cela correspond à leur période de pillages la plus intense. Cela semble suggérer que la piraterie a eu un impact décisif sur le développement de cette peuplade et qu'elle la pratiquait de manière structurelle.

Les premières grandes vagues de raids chauques ont lieu au milieu du premier siècle. En 41 et en 47, ils harcèlent depuis leurs vaisseaux légers le riche littoral de la Gaule belge. Lors du deuxième de ces raids, ils sont menés par Ganascus, un déserteur d'origine cananefate qui a servi dans l'armée romaine et possède certainement de précieuses informations sur

les lieux à piller et les systèmes de défense impériaux. L'incendie avéré du fort auxiliaire romain de Valkenburg, à l'embouchure du vieux Rhin, leur est selon toute probabilité imputable. Dans les deux cas, les prédateurs sont cependant repoussés. Les Romains font remonter de Cologne la flotte du Rhin et poursuivent les pillards le long des côtes néerlandaises. Traqué jusqu'en territoire chauque, le renégat Ganascus est capturé et exécuté.

Un renégat menant à l'autre, en 69 un autre déserteur germanique de l'armée romaine, Civilis, déclenche une vaste révolte lors de laquelle les Bataves et leurs alliés mènent une série d'audacieuses actions navales contre les Romains, détruisant des forts fluviaux, capturant une flotte entière et les affrontant en bataille rangée dans l'estuaire du Rhin<sup>9</sup>. Étant donné leurs états de service et leurs relations tendues avec les Romains, les Chauques y contribuent très probablement. Au cours du siècle suivant, ils sont relativement absents des sources, mais ils reprennent leurs raids avec une vigueur et une amplitude croissantes au cours du dernier tiers du II<sup>e</sup> siècle. Au plus fort de ceux-ci, entre 170 et 175, le gouverneur de Gaule belge Didius Julianus est contraint de lever des troupes d'auxiliaires sur place pour les refouler. L'insécurité côtière semble d'ailleurs perdurer pendant les trois décennies suivantes, tant en Manche qu'en mer du Nord.

C'est du moins ce que suggère l'archéologie : deux villas ont été incendiées en Armorique (Bretagne actuelle) et une troisième a été temporairement abandonnée à cette époque, tandis que des trésors de pièces de monnaie enfouies ont été retrouvés sur tout le pourtour de la péninsule bretonne, laissant supposer l'existence d'une menace maritime. En Bretagne, plus précisément dans l'Essex, de nombreuses agglomérations sont détruites par le feu à cette période : c'est ce que l'on nommera les « incendies antonins » (*Antonine fires*). Le même phénomène est constaté en Gaule belge. L'explication la plus probable est, dans les deux cas, la piraterie chauque. Enfin, la construction et la rénovation de fortifications côtières romaines des deux côtés de la Manche et en mer du Nord, ainsi que leur agencement suggérant un système de patrouilles maritimes, témoignent des efforts de l'Empire pour se prémunir de ces incursions.

Le type de navires utilisés par les Chauques et les autres peuplades maritimes est sujet à discussion, mais les vestiges de carcasses repêchées portent à croire qu'ils se sont largement développés au cours des deux premiers siècles de notre ère. Les innovations techniques semblent avoir remonté le Rhin et les côtes de la mer du Nord, notamment l'usage de la voile et celle des « dames de nage », le dispositif servant à fixer les rames. Le bor-

dage aussi se complexifie, la ligne de démarcation géographique entre les bordages à franc-bord (« celtique ») et à clin (« nordique ») se situant vers l'embouchure du Rhin. Sans doute les navires frisons et chauques atteignent-ils une forme préfigurant déjà la cogue du Moyen Âge.

De toute évidence, les Chauques disposent des vaisseaux et des compétences nécessaires pour compter en mer du Nord et, en particulier, pour livrer ce type de guerre tellement plus répandu que les engagements navals à grande échelle : des raids de pillage côtiers visant à capturer butin, bêtes et esclaves.

## Les barbares dans la brèche

Une tour de guet surveillant le pas de Calais, par une nuit pluvieuse. Les factionnaires, fatigués, s'abritent de l'averse et ne voient pas passer, au large, un essaim de petites galères effilées qui s'en va porter le fer et le feu dans les riches villas de la plaine côtière.

À partir du milieu du III<sup>e</sup> siècle, ce type d'actions se multiplie. Plusieurs facteurs sont en cause. Il y a tout d'abord le rôle des renégats des armées du Rhin, qui apprennent à leurs congénères comment déjouer les défenses de l'Empire à bord de galères fluviales romaines. Rapides et légères, celles-ci sont propulsées par une trentaine de rameurs et une petite voile latine. Ensuite, il faut compter avec la reconfiguration des structures sociales chez les Germains, dont les innombrables tribus se regroupent en deux coalitions principales : les Francs (aux Pays-Bas et dans le bassin rhénan) et les Saxons (sur la côte allemande de la mer du Nord), qui font peser sur l'Empire le poids de leur nombre.

Enfin, et c'est peut-être le facteur le plus déterminant, la mer elle-même s'en mêle. À partir d'environ 230, la « transgression marine Dunkerque II » inonde les rives de la mer du Nord, de la Flandre au Danemark. Le niveau s'élève de 0,9 m à 2,4 m en chiffres absolus et par endroits jusqu'à 4,4 m en chiffres effectifs par rapport au niveau actuel. L'impact sur les régions côtières est immense, les terres arables se retrouvant transformées en un gigantesque marécage balayé par les marées. Au nord, la concurrence pour la possession des terres subsistantes grandit parmi les tribus saxonnes, dont certaines sont contraintes à l'exil. Au sud, Les romains abandonnent d'abord le fort de Valkenburg à l'embouchure du Rhin, puis, progressivement, toutes



les garnisons situées entre la mer et Nimègue. Les Francs s'engouffrent dans la brèche et conquièrent ainsi, pour la première fois, un accès à la mer.

Cet ensemble de facteurs enclenche une spirale négative, car précisément pour contenir la pression grandissante des barbares, les Romains sont contraints d'investir massivement dans les légions frontalières, ce qui bouscule l'équilibre des pouvoirs au sein de l'Empire. Empereurs et généraux se méfient les uns des autres, usurpations et assassinats se succèdent, la guerre civile devient chronique. Bientôt, le système de la grande propriété terrienne centrée autour des villas se fissure et l'anarchie s'installe. Des bandes de « bagaudes » constituées de paysans révoltés, de légionnaires déserteurs, d'esclaves en fuite et de brigands en tout genre écument les campagnes de Gaule belge.

C'est le contexte idéal pour rassembler quelques dizaines d'hommes, embarquer par une nuit pluvieuse à bord de galères légères et s'en aller piller l'Empire, ce colosse méridional dont les pieds d'argile se décomposent dans l'humidité nordique...

## Trésors enfouis et villas incendiées

Étonnamment, les premiers raids de piraterie dont nous sommes certains qu'ils sont perpétrés par des Francs n'ont pas lieu en mer du Nord, mais en Méditerranée. Vers 260 et 278, des Francs mènent deux impressionnantes expéditions au cœur même de la *Mare nostrum*.

La première fait suite à la grande incursion terrestre qui a, après la traversée de la Gaule et des Pyrénées, occasionné la mise à sac du port de Tarragone. Là, les Francs s'emparent d'une flotte et partent vers les côtes africaines, ravageant peut-être Tétouan au Maroc – qui subit une destruction par le feu à cette époque – et écument la région pendant plusieurs années, du moins l'Espagne, où les sources indiquent qu'ils ne restent pas moins de douze ans.

Quelques années plus tard, des Francs défaits et relocalisés par l'empereur Probus dans le Pont-Euxin en vue de protéger la région contre des pirates goths et hérules s'emparent d'une flotte romaine et se font eux-mêmes pirates. Cette erreur d'appréciation de Probus va lui coûter cher. Les Francs parviennent à traverser le Bosphore et écument sans rencontrer de résistance les côtes de Grèce, d'Asie mineure, de Cyrénaïque (Lybie) et de Sicile avant d'aboutir en Tunisie, où ils sont vaincus. Ils parviennent

néanmoins à rentrer chez eux via le détroit de Gibraltar, concluant ainsi de manière extraordinaire un périple qui a frappé d'effroi le monde romain.

Ces deux raids au long cours illustrent bien l'impuissance dans laquelle a sombré la marine impériale depuis Pompée. Comparables aux plus audacieuses expéditions saxonnes et vikings des siècles ultérieurs, ils resteront d'ailleurs longtemps dans la mémoire collective des Francs. C'est probablement le second de ces voyages qui est à l'origine d'un mythe du VII<sup>e</sup> siècle selon lequel les Francs auraient des origines troyennes. Mais ces coups d'éclat ne sont pas des coups d'essai. Ils démontrent surtout des compétences maritimes et une expérience du raid naval qu'ils n'ont pu acquérir ailleurs que dans les mers du Ponant.

Dans le nord, les sources, exclusivement archéologiques pour les premières années, sont plus difficiles à interpréter. Ce qui est établi, c'est que l'on a retrouvé un nombre important de trésors de pièces de monnaie enterrés dans les zones côtières des deux rives de la Manche à partir de l'an 270, symptômes de temps incertains. La dépopulation de ces mêmes zones est un autre élément évocateur, en particulier en Gaule belge, où 22 des 38 *vici* (villages situés en bord de route) de la région côtière disparaissent à cette époque, une proportion bien plus élevée qu'à l'intérieur des terres. Enfin, on a trouvé, notamment dans le Sussex, des traces d'incendies.

Sur base de ces données, il semble bien que ces Francs, qui seront plus tard à l'origine de puissants royaumes et d'un empire millénaire, constituent alors un agglomérat de tribus semi-nomades particulièrement versées dans l'art de la piraterie.

## La Côte saxonne

Bien que les vestiges archéologiques évoquant l'insécurité maritime de l'époque soient généralement de dimensions modestes, le principal témoignage est loin de l'être. Il s'agit de la « Côte saxonne », un vaste ensemble de fortifications côtières romaines qui se dresse aujourd'hui encore des deux côtés de la Manche.

Ces fortifications, qui s'étendent d'Armorique à la côte est de la Bretagne, remontent principalement aux années 250 – 280. C'est à cette époque que de nouveaux forts sont construits au sein des anciennes bases ro-

maines de Boulogne, Lympne, Douvres et Richborough. S'ils sont concentrés autour du pas de Calais, c'est parce que celui-ci constitue non seulement la prolongation de la frontière rhénane de l'Empire et le principal point de passage entre Gaule et Bretagne, mais aussi, en tant que goulot d'étranglement, le principal point d'interception des pirates.

D'autres forts sont rénovés, comme celui merveilleusement préservé de Porchester devant l'île de Wight, celui de Reculver dans le Kent et celui d'Oudenburg en Flandre, tandis qu'une série de forts à la localisation plus ou moins incertaine sont élevés le long des rivages, en particulier pour protéger les estuaires de la Seine, de la Tamise, de la Yare ou du Humber. Dans tous ces lieux, les Romains érigent des murailles massives jalonnées de tours semi-circulaires et d'imposantes poternes, témoignant de l'attitude défensive de l'Empire et de son appréhension d'un danger maritime. Chaque fort opérait très probablement soutenu par un détachement naval et une force d'intervention terrestre propres. Étonnamment, il ne semble pas y en avoir à l'estuaire de l'Escaut, ce qui explique peut-être pourquoi cette région fut si durement touchée par les raids francs et saxons.

Le nom de « Côte saxonne » n'apparaît en réalité qu'à partir de la fin du IV<sup>e</sup> siècle et sa signification est débattue. La thèse dominante est qu'il fait référence à la menace des Saxons, dont l'historien romain Eutrope nous dit qu'ils infestent les eaux de Gaule belgique et d'Armorique aux côtés des Francs dans les années 280. D'autres prétendent qu'il faut y voir des forts tenus par des auxiliaires saxons, conformément à la pratique romaine consistant à poster des barbares à ses frontières « fédérées » – mais cela semble peu probable étant donné que les ennemis à combattre sont précisément saxons eux-mêmes.

Reste la dernière hypothèse, qui est aussi la plus déroutante. Selon celle-ci, la Côte saxonne n'avait initialement pas vocation à défendre les côtes de la Manche contre des barbares. Elle était au contraire érigée contre... une invasion romaine. Voilà qui nous amène à un épisode bien spécifique de l'histoire de la piraterie dans les mers du Nord, la première et d'emblée l'une des plus extraordinaires destinées de « roi de la mer » : la geste de Carausius.

Cette geste est d'ailleurs un pas de deux puisque l'histoire de Carausius va de pair avec son *partner in crime* franc Gennobaud. Ces hommes sont comme les deux faces d'une même médaille – une médaille des temps barbares, à l'alliage incertain et à la facture douteuse, mais d'une puissance évocatrice incomparable.

# La révolte carausienne

## Partners in crime

Marcus Aurelius Mausaeus Valerius Carausius. Carausius pour les intimes. Le digne nom latin à rallonge masque bien le pedigree métis et les accointances barbares de ce général rebelle qui va faire sécession de Rome sept ans durant et être au centre d'une vaste crise de piraterie franque dans la Manche et au-delà. Ménapien de naissance, c'est-à-dire originaire de la région qui correspond à la Flandre actuelle, Carausius est d'abord pilote. Il s'engage dans l'armée romaine, gagne du galon et se distingue lors de la campagne du co-empereur Maximien Hercule contre les bagaudes, ces bandes errantes de paysans rebelles. C'est probablement au cours de cette opération qu'il est confronté pour la première fois à Gennobaud, chef franc voisin lorgnant sur les possessions romaines sur la rive gauche du Rhin.

En 285, en reconnaissance de ses états de service et de son expérience maritime, Carausius est nommé commandant de la « flotte britannique », c'est-à-dire de la flotte romaine de la Manche. Stationné à Gesoriacum (Boulogne), il est chargé de réaliser sur mer ce qu'il a si bien fait sur terre : débarrasser la région des pillards. C'est là qu'il se révèle moins loyal. Plutôt que de les combattre, Carausius laisse Gennobaud et ses Francs écumer les mers comme ils le veulent à condition de prélever une part sur leur butin. Il amasse ainsi un immense pactole qui lui permet d'acheter la fidélité de ses hommes.

Excédé par les manigances de son subalterne et suspectant quelque projet d'usurpation, Maximien envoie quelqu'un pour l'assassiner. Ses craintes ne sont pas infondées : à peine une quinzaine d'années plus tôt, l'Empire a réprimé à grand-peine la révolte d'un autre usurpateur, l'« Empereur des Gaules » Postumus. Qu'il ait eu vent du complot ou qu'il agisse anticipativement, Carausius se rebelle alors ouvertement. Fort de sa puissante flotte, du soutien indéfectible de ses hommes et de son alliance avec les Francs, il réussit à soulever les légions britanniques et gauloises et se déclare bientôt « empereur du Nord ». Rien que cela.

Attaché à la civilisation romaine, le nouvel empereur autoproclamé fait ensuite des pieds et des mains pour obtenir la reconnaissance de ses « co-empereurs » à Rome, mais en vain. Ces derniers savent très bien que l'unique « co-empereur » de Carausius, c'est Gennobaud, le « roi des Francs sur les rives de l'océan ».



Carausius, commandant de la flotte romaine de la Manche, prélevant sa part sur le butin rassemblé en mer par ses alliés francs.

## Brexit antique

Commence alors entre Carausius et Maximien un bras de fer dans lequel l'élément maritime est déterminant puisqu'il est l'essence même de la puissance de Carausius et qu'en ultime recours, celui-ci peut toujours se retrancher sur son île.

Fin stratégie, Carausius ouvre les hostilités en invitant Gennobaud et ses Francs à envahir l'île des Bataves et le pays de l'Escaut – ou en tout cas, il ne les empêche pas de le faire. Il fait ainsi d'une pierre deux coups : il donne du fil à retordre à Maximien et il bloque l'embouchure du Rhin, par où une flotte romaine pourrait venir le menacer. Gennobaud ne se le fait pas dire deux fois et installe ses pénates sur la rive gauche du Rhin. Peut-être Carausius est-il aussi l'instigateur d'un raid saxon et hérule qui déstabilise encore un peu plus la région en 287.

Privé de flotte, harcelé par les barbares, Maximien est contraint de procéder par étapes. Il commence par repousser les Saxons. Ensuite, il obtient rapidement la soumission des Francs, mais seulement au prix d'un statu quo, c'est-à-dire qu'ils demeurent sur les terres qu'ils viennent d'occuper en tant que peuple « fédéré ». Cette soumission est d'ailleurs plus théorique qu'effective, comme la suite des événements le montrera. Enfin, il fait construire une flotte et former des marins sur le Rhin. En 289, il appareille

triomphalement dans l'idée de mater le félon... mais, nous disent les panégyristes romains, l'expédition échoue pour cause de « mauvais temps ». Il est probable qu'en réalité, Maximien et sa flotte de novices ont essuyé une cuisante défaite face à Carausius et ses galères.

Maître de la Bretagne, de Gaule maritime de la pointe du Raz aux îles zélandaises, commandant de la flotte britannique et vainqueur de Maximien, Carausius est alors au sommet de sa gloire. Et bientôt, ses alliés francs reprennent l'offensive, écumant les côtes de Gaule et d'Espagne. La forme exacte de leur alliance reste mystérieuse, mais on sait que Carausius engage de nombreux auxiliaires francs et saxons. Son action est d'ailleurs loin de se limiter à la mer. Sur terre, il dispose de trois légions britanniques et d'une légion gauloise. Au nord, il reprend toutes les terres que les Pictes et les Scots avaient conquises sur l'Empire et répare le mur d'Antonin, qu'il flanque de sept nouvelles forteresses. Au sud, il est peut-être le principal architecte de la fameuse Côte saxonne – auquel cas celle-ci aurait effectivement été bâtie pour se défendre des Romains plutôt que des Francs et des Saxons.

Preuve de son désir ardent de reconnaissance politique mais aussi de l'originalité de son charisme, Carausius fait frapper à Londres, à Rouen et à Rochester une quantité de pièces de monnaie. Certaines portent pile la représentation d'une galère symbolisant son empire maritime, et côté face son effigie. D'autres présentent des inscriptions comme *Restitutor Britanniae* (« Restituteur de la Bretagne »), *Genius Britanniae* (« Âme de la Bretagne »), *Expectate Veni* (« Celui qu'on attendait », référence à l'Énéide), ou RNR INPC-DA, pour *Redeunt Saturnia Regna, Iam Nova Progenies Caelo Demittitur Alto* (« L'âge d'or est de retour, maintenant une nouvelle génération est descendue des cieux », autre référence à Virgile). Seuls cas connus de références littéraires sur des pièces de monnaie romaines, ces inscriptions mêlant sentiment proto-national britannique, nostalgie grandiloquente et optimisme un peu décalé intriguent l'observateur moderne tout en lui paraissant étrangement familières. Il semblerait que le Brexit n'ait rien inventé.

## L'Empire contre-attaque

Après quelques années de vaches grasses pour Carausius et ses alliés francs – et de vaches maigres pour les communautés côtières harcelées – l'Empire reprend la main et le vent commence à tourner.

En 293, le nouveau co-empereur, Constance Chlore, reconquiert la Gaule belge et accule Carausius à Gesoriacum (Boulogne). Faisant appel au génie militaire, il construit une digue à travers tout le port pour que la ville soit complètement encerclée. Perdant espoir, Carausius prend alors la fuite. Il se glisse à travers les lignes ennemies la nuit, embarque sur un esquif et se replie en Bretagne. Ironie du sort : la digue rompt le lendemain de son départ. Mais c'est trop tard : Gesoriacum tombe et Carausius perd la ville, une importante partie de sa flotte ainsi que le contrôle du pas de Calais.

Poursuivant son avantage, Constance Chlore lance ses navires contre les Francs, qu'il bat à plate couture. Il tourne ensuite son regard vers la Bretagne. Peut-être Carausius aurait-il pu se remettre de sa défaite et continuer la lutte à partir de son île, mais nous n'en saurons rien car il est assassiné par l'un de ses plus proches collaborateurs, Allectus, qui semble d'ailleurs avoir été l'homme de paille des Francs. Allectus bénéficie d'un répit de trois ans, le temps que Constance Chlore se libère des sempiternelles obligations militaires de l'Empire face aux Germains dans le bassin rhénan et prépare son invasion. En 296, Constance Chlore traverse la Manche avec deux flottes. Son bras droit Asclepiodotus défait Allectus, qui tombe au combat, tandis que Constance file droit sur Londres, où il surprend les pirates barbares qu'il massacre dans les rues. Ceux-ci espéraient probablement trouver dans le port de la capitale les navires nécessaires pour retourner chez eux. Pris de court, ils n'y auront trouvé que la mort.

Pour conclure, arrêtons-nous un instant sur le statut des deux principaux acteurs de la révolte carausienne : Carausius lui-même et Gennobaud. Il est intéressant de noter que dans la source qui nous rapporte la plupart des événements relatés ici, le *Panégyrique de Constance Chlore*, c'est Carausius qui est décrit explicitement comme un « pirate » et non ses alliés francs et saxons qui, eux, sont considérés comme des ennemis légitimes. Cette distinction, parfaitement cohérente du point de vue de Rome, ne cadre pas avec l'historiographie ultérieure, qui préférera reconnaître en Carausius un prétendant plus ou moins officiel à la pourpre impériale tandis qu'elle réduira les opérations maritimes des « barbares » au statut de piraterie. L'appellation de pirate est décidément une question éminemment subjective.

La Bretagne n'est d'ailleurs pas au bout de ses peines en ce qui concerne la piraterie. La révolte carausienne ne constitue pas un événement isolé mais est en réalité la manifestation précoce d'une lame de fond qui finira par la submerger.



Hengist et Horsa, les mythiques pères fondateurs des Anglo-Saxons qui surgissent de la mer du Nord, sont-ils des pirates ?



# Trois navires, deux frères et une île

## Hengist et Horsa

Ils sont deux, ils sont moustachus et ils sont costauds. Et ils viennent de la mer.

Tout écolier anglais apprend comment, en l'an 449, le roi romano-breton Vortigern eut une très mauvaise idée. Pour l'aider à combattre les Pictes dans le Nord, il invite des mercenaires angles, saxons et jutes – peuplades vivant au pied de la péninsule du Jutland – à venir s'installer en Bretagne. Répondant à l'appel, deux frères accostent en Essex avec leurs hommes à bord de trois longs-navires. Leurs noms : Hengist et Horsa.

Les deux frères servent d'abord loyalement, mais constatant combien « les terres de Bretagne sont fertiles et leurs habitants lâches », ils envisagent bientôt de conquérir le pays à leur propre profit. Ils envoient alors chercher leurs congénères, qui débarquent en force et submergent les Romano-Bretons. Les Angles conquièrent ce qui deviendra l'Est-Anglie, la Mercie et la Northumbrie ; les Saxons s'emparent de l'Essex, du Sussex et du Wessex ; et les Jutes s'installent dans le Kent, l'île de Wight et une partie du Hampshire. Après quelques siècles particulièrement agités, le pays en viendra à s'appeler, et pour cause, l'Angleterre.

Les « trois longs-navires » d'Hengist et Horsa sont mentionnés dès les premières sources écrites relatant cet épisode, à savoir l'*Histoire ecclésiastique du peuple anglais* de Bède le Vénérable (VII-VIII<sup>e</sup> siècles) et la *Chronique anglo-saxonne* (IX<sup>e</sup> siècle). Il n'est pas impossible que ce chiffre ait un fondement historique, car le moine bretonnais Gildas (VI<sup>e</sup> siècle) signale lui aussi l'arrivée des Saxons à bord de trois navires.

Toutefois, ils sont à peu près l'unique référence maritime de la conquête anglo-saxonne. Les interminables combats entre rois barbares évoqués par les chroniques des siècles ultérieurs semblent pratiquement tous avoir lieu sur terre – comme si la future Angleterre était une île coupée du monde. Seule l'Église semble entretenir des liens avec le continent. Cette période doit, si l'on peut dire, être considérée sous un nouvel « angle ».

**[www.racine.be](http://www.racine.be)**

Enregistrez-vous sur notre site Internet et nous vous enverrons régulièrement une lettre d'information sur nos nouvelles publications, ainsi que des offres exclusives.

Couverture : Studio Lannoo (Nele Reyniers)

Mise en page : Studio Lannoo en collaboration avec Keppie & Keppie

Traduction de la préface : Anne-Laure Vignaux

© Éditions Lannoo s.a., Tiel, 2020 et Alban van der Straten

D/2020/45/552 – ISBN 978 94 014 7046 9 – NUR 680

Tous droits réservés. Aucun élément de cette publication ne peut être reproduit, introduit dans une banque de données ou publié sous quelque forme que ce soit, électronique, mécanique ou de toute autre manière, sans l'accord écrit préalable de l'éditeur.