

Philippe Roussel (vers 1475-vers 1525) pilote malouin et premier corsaire

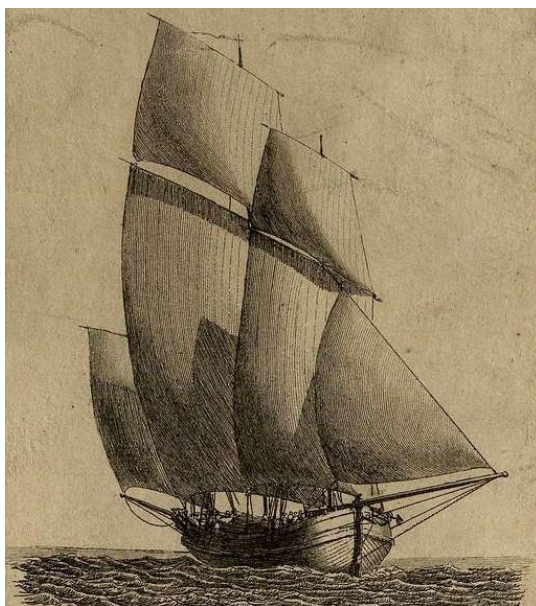
Nous ne savons que peu de choses sur son état-civil et sur celui de sa famille.

Nous serions peut-être en présence d'un Philippe Rouxel, époux de Marie Basin, qui baptise son second fils à Saint-Malo, le 1er août 1509 ; le parrain est un Noël Le Maignan, propriétaire du navire « *l'Espagnol(e)* »

Voir Paris-Jallobert - Répertoire général de bio-bibliographie bretonne.

A ses débuts, Philippe Roussel est pilote de navires ; on dit, de lui, être le premier et alors le seul capitaine corsaire de Saint-Malo ; il était à la barre d'une modeste barque de 50 tonneaux « *La Pourrie* » ; celle-ci était basse et étroite mais rapide et armée de quelques canons.

Ici et comme toujours, la rapidité du tir domine la tactique, comme la vitesse domine la stratégie ... Bien montés en artillerie, les bâtiments légers s'attaquent aux colosses par une vive canonnade « en toujours toupiant autour », mais en refusant l'abordage. Eux-mêmes offrent très peu de prise, certains capitaines, notamment Philippe Roussel, prenant soin de « faire raser et baisser l'enchatelleure » de leurs petits navires « pour myeux servir à la guerre. » (source Charles de la Roncière)



Un lougre représentatif des barques corsaires de l'époque

A cette période, nous sommes au cours de la guerre dite de la Ligue de Cambrai opposée à la Sainte Ligue. La ligue de Cambrai est une coalition militaire, conséquence du traité de Cambrai du 10 décembre 1508, regroupant Louis XII, l'empereur Maximilien et Ferdinand II d'Aragon, contre la république de Venise destinée à lui enlever certains territoires. Le pape Jules II y adhéra en mars 1509. La Ligue ouvre les hostilités le 1er avril 1509. Les Vénitiens sont défaits à Agnadel le 14 mai 1509 par les Français, commandés par le chevalier Bayard. En 1510, inquiet des progrès de Louis XII, le pape Jules II se rallie finalement à Venise et s'engage militairement à ses côtés. Le 4 octobre 1511, il constitue la Sainte Ligue (italienne) contre la France à laquelle adhère Henri VIII le 13 novembre 1511. Nous revoilà face aux anglais ; la France cherche alors à renforcer une alliance écossaise .

En 1511, Philippe Roussel paraît avoir accompagné une escadre du vice-amiral René de Clermont, chargée de rejoindre l'Écosse pour y maintenir une ligne de communication entre la France et l'Écosse, et alors avoir réchappé à une attaque par la flotte anglaise qui captura ou coula les cinq navires de l'escadre. Peu après, une division écossaise de trois navires qui ramenait en France notre ambassadeur fut dispersée ; l'un des navires fut capturé, un autre parvint à gagner la Zélande, le troisième qui avait embarqué l'ambassadeur du s'enfuir jusqu'au Danemark. Suite à ces échecs, le marin Philippe Roussel se propose alors de rejoindre lui-même l'Écosse, de façon à communiquer avec les troupes de Jacques IV, ce qu'il réussit à faire ; au retour, il s'empare au large de l'Irlande, vers Kirdudbright, d'une douzaine de bâtiments anglais, revendus aussitôt à des armateurs écossais pour plus de 3000 livres ; cette opération fera sa richesse ; revenu en France, son équipage curieusement arbore les jaquettes rouges et bleues de ses adversaires ... Nous avons lu que cette prise aurait été faite par Roussel sur le navire « *La Rochelaise* » mais nous le verrons plus loin, celui-ci ne fut acquis qu'en 1514 alors que les faits remontent à 1511 ...

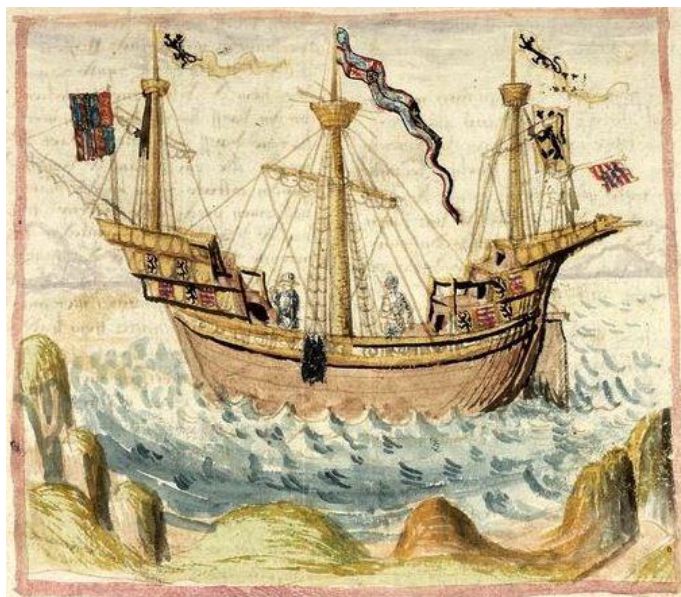
En 1512, il fait campagne avec « *La Pourrie* » sur les côtes d'Irlande.

Le 17 août 1512, c'est l'affrontement au large de Brest de la « Cordelière » et du « Régent » ; les deux superbes navires s'autodétruisent ; les pertes humaines sont nombreuses ... Saint-Malo ne fut à l'origine que peu concerné par cette affaire d'Écosse (1512-1560) ; en septembre 1514, on y accueille seulement trois gros navires d'Écosse devant Solidor .

Fin 1512 : pilote réputé, Roussel entre au service du roi de France ; il assure à plusieurs reprises le transport, à l'aller comme au retour depuis l'Écosse, jusqu'à Brest ou Honfleur, d'ambassadeurs et chargés de mission écossais et français.

En 1513, on lui confie les navires qui menaient en Écosse l'ambassadeur de France, Monsieur de La Motte, allant quérir les navires d'Écosse pour venir au secours dudit sieur [Louis XII]. Tenu en grande estime par le roi Jacques IV, il reçoit de lui la charge de mener à Brest le « *Saint-Michel* », puis la « *Grant nef d'Écosse* », avec son amiral, d'abord jusqu'à Brest puis jusqu'à Honfleur, et il en fut récompensé. Il le fut aussi par Louis XII qui le charge, en février 1513, de mener de Honfleur à Brest le navire royal la « *Grant Louyse* » .

En 1513, Ph Roussel pilote sur Brest les amiraux, le comte d'Arran et James Gordon de Letterfury, y ramenant les 25 bâtiments du roi Jacques IV d'Écosse chargés de 3000 hommes.



Une nef nécessitant un pilote

Les faits ci-dessus relatent donc ses activités de pilote ; de ses activités de corsaires, nous n'avons que ses douze prises de 1511 ; nous avons lu tout de même que « Roussel était d'une main pilote, mais de l'autre corsaire », que « l'ardeur des corsaires comme Philippe Roussel ne suffisait pas à éloigner de nos côtes les Anglais ». Lu encore : « Roussel semble avoir joui d'une réputation fort avantageuse ». De l'autre côté de la Manche, il était appelé Phelipe Rouxel ... Tels auraient été les exploits de Roussel, la suite sera moins glorieuse ... Il paraît que le pilote, déjà, se serait refusé d'assurer la seconde partie du voyage de la « Grande Nef d'Ecosse » de Brest à Honfleur, mais qu'il y aurait été contraint ...

En 1514, il navigue désormais sur « *La Rochelaise* » ou « *Rochel(l)oise* » une barque à deux mâts de 60 tonneaux, acquise à La Rochelle en janvier 1514 et qu'il possédait à mi-part ; son équipage portait pour uniforme des jaquettes bleues et rouges ; selon le professeur Hervé Le Goff, ces couleurs étaient celles de Louis XII, qu'arborait aussi le navire amiral. Cela sous-entend probablement une implication royale, au moins financière, dans l'armement du navire, à moins que ce ne soit le rappel visuel de la situation particulière de la ville de Saint-Malo, résultat de ses privilèges singuliers et de son annexion précoce au domaine royal par l'édit d'octobre 1493 !!! En réalité, peut-être et tout simplement, nous étions en présence des jaquettes de « *La Pourrie* » de 1511 !!!

Le 16 mars 1514, il quitte Saint-Malo à bord de « *La Rocheloise* », armée de 60 hommes, accompagnée de « *L'Espagnol* » une barque à trois mâts de Noel Le Maignan, le parrain de son fils. « *La Rocheloise* » assurait habituellement le transport des « vins de Rochelle » jusqu'en Écosse. Ici, la mission des deux navires consistait à surveiller la côte de Bretagne avant de rejoindre Honfleur où se préparait la flotte royale. Mais disposant « du temps assez pour se trouver à l'armée qui estoit audit Honfleur », les compères, en profitent pour « rangler] la coste de Bretagne et d'Angleterre pour gagner ung pot-de-vin sur les Angloys ». Une tempête les en empêcha et les contraignit à se réfugier au Port-Blanc où se trouvait déjà un navire florentin. Se méprenant sur les intentions des deux navires entrants, le capitaine du lieu, le sieur de Keralio-Scliczon, et ceux du pays retinrent les équipages prisonniers huit jours, pendant lesquels leurs victuailles à bord furent volées.

L'affaire fut portée en justice, elle donna lieu à des interrogatoires ...

« En aprouchant du Port Blanc, en entrant en iceluy, Phelipes Rouxel desploya et fit desployer les enseignes et estendartz qui estoient en la barque, appelléz *bauczoinz*, portans les armes et coulleurs du roy, savoir de rouge et jaulne, et des pavoyz autour du bort, avecques fleurs de lis et croix blanche : *qu'estoit pour signifier à ceulx de la terre qu'ilz ne voullioient que paix* et n'estoient malveillans du pays, ainsi que l'on a accoustumé faire en telz cas. Iceulx estendartz trainoient depuis le haut des deux hunes de ladite barque jusques à la mer. Et y avoit ung estendart carré de mesme couleur où y avoit une grant croix blanche, qui estoit en la grant hune, *que signifie assurance*, et deux autres estendarz carréz, de mesme armoyés de fleurs de lis et marqués de croix blanches, estans en deux lances sur la poupe au derriere de ladite barque, *en signification de plus grande assurance* » (1).

Source : Charles de la Roncière

Année 1515 : Pire encore : les archives anglaises recèleraient le concernant un document compromettant : une lettre adressée par porteur au cardinal Wolsey par Charles Brandon, ambassadeur anglais à Paris, le 3 mars 1515. Il y écrit que le porteur de ce pli (Roussel ?) est venu le trouver, le matin même pour offrir ses services à l'Angleterre. « Il se dit être le pilote qui a conduit le grand navire d'Écosse et La Motte par-delà. Il sait par qu'elle route le duc d'Albany doit passer » et offre de faire rechercher les navires ...

Le 20 avril 1515, le diplomate anglais West est informé par son espion (Roussel ?) que le roi de France a reçu des lettres du duc d'Albany qui se trouve encore à Saint-Malo, craignant d'embarquer en raison des navires de guerre anglais qui croisent le long de la côte (Dépêche à Henry VIII, British Library, Cott. Mss. Calig. D. VI. 230). Le duc se trouvera en Écosse le 22 mai comme en témoigne la lettre qu'il adresse de Glasgow à François Ier (Rymer, Foedara, XIII. 510).

En Avril ou mai 1515, le duc d'Albany, étant à Saint-Malo, devait retourner en Ecosse ; les informations circulent sur lui ; mais qui était-il donc : John Stuart (1481 ou 1484 - 2 juillet 1536), comte de March, duc d'Albany de 1485 à 1536, régent d'Écosse de 1515 à 1524 ainsi que comte d'Auvergne par sa mère Anne de La Tour-d'Auvergne. Il devient régent du jeune roi Jacques V d'Écosse le 10 juillet 1515 après avoir évincé la mère de ce dernier, Marguerite Tudor.

Partisan de l'alliance française il doit faire face à des troubles intérieurs fomentés par le parti pro-anglais qui soutenait la reine-mère. Il est entraîné à la guerre contre l'Angleterre qui lui inflige à partir de 1522 une série de défaites militaires qui l'obligèrent à renoncer à la régence et à quitter l'Écosse en 1524.

A ne pas avoir été condamné, notre pilote est présumé innocent ; mais, reconnaissons-le, un présumé espion ne fait jamais de « vieux os » ; que dire de plus ici pour tenter d'expliquer la situation de notre pilote-corsaire soupçonné d'espionnage : la Bretagne, comme l'Écosse elle-même, a été longtemps partagée entre la France et l'Angleterre ; alors certaines communautés malouines avaient-elles été à cette époque anglophiles ? Par ailleurs, ne serions-nous pas déjà dans les prémices d'un conflit religieux, n'avions-nous pas ici nos tout-premiers huguenots ? Enfin ne s'agissait-il pas tout simplement d'une question pécunière ? ...

Par la suite, le 20 avril 1534, survient le premier départ de Jacques Cartier (1491-1557) depuis Saint-Malo en direction du Canada : aucun Roussel parmi les compagnons, aucun Basin, aucun Le Maignan ...

De Philippe Roussel, nous ne connaissons pour l'instant ni la fin de sa vie, ni sa descendance .

Yves Duboys Fresney
Saint-Malo - juillet 2023

Sources :

- Jean Merrien - Ancre de Marine - : « Histoire des Corsaires » page 45 - « Corsaires et flibustiers » page 44
- Hervé Le Goff : « Saint-Malo et les guerres maritimes du Ponant durant l'Affaire d'Écosse (1512-1560). Une singulière absence » Annales de Bretagne 2018
- Alfred Spont - 1897 - : « Letters and papers relating to the war with France in 1512-1513 » volume 10 - page 42, note 3.
- Navy Records Society (Great Britain) - Edité en 1897 - Publications of the Navy Records Society
- Charles de La Roncière (1870-1941) - « Histoire de la marine française » (Volume 2) - Edité en 1899-1900 pages 497 et 504
- Revue des questions historiques - Edité en 1866 - page 236

