

**L'Association Normande d'Ethnographie et d'Art populaire**  
**« leVieux Honfleur »**  
**BP 60082 – 14600 Honfleur cedex**

**Corsaires et pirates de Normandie (XIV<sup>ème</sup>-XIX<sup>ème</sup>)**

par Michel Lécureur au cinéma H. Jeanson 15-10-2011

Michel Lécureur déjà récompensé en 2009 par le prix de l'Académie Française et sur le point de publier aux éditions Magellan un livre intitulé *Corsaires et pirates de Normandie XIV<sup>ème</sup>-XIX<sup>ème</sup>* souhaite remédier aux lacunes de notre histoire qui accorde trop peu de place à l'histoire maritime de la Normandie. Sa conférence, illustrée de documents rares et d'anecdotes a exposé une partie de ses découvertes et évoqué les principales figures des corsaires et pirates normands.

**Définitions préliminaires :**

Pirates et corsaires.

Le pirate agit pour son propre compte et s'expose à la pendaison en cas de capture.

Le corsaire est mandaté par un pouvoir politique pour s'attaquer à ses ennemis et s'emparer de leurs navires. Il reçoit de ce pouvoir des lettres de marque qui fixent sa mission pour une durée limitée. S'il est capturé, ces lettres de marque lui donnent le statut de prisonnier de guerre.

Types de navires.

Les textes du Moyen-âge au XVI<sup>ème</sup> utilisent deux termes pour désigner les navires des pirates et des corsaires.

La *nef*, navire marchand à l'origine, à clins, court et large ne disposait au XIII<sup>ème</sup> que d'un mât et d'une voile carrée. Plus tard elle fut équipée de deux puis de trois mâts.

La *galère* et ses dérivés la galiote et la galéace, à joints lisses, étroite et longue d'une quarantaine de mètres sur trois à quatre de large, naviguait à rames et à voiles, principalement en Méditerranée mais aussi dans la Manche. On appelait « clos des galées » les arsenaux où on les construisait, les armait et les entretenait. Le « clos des galées » de Rouen situé sur la rive gauche fut remplacé par celui d'Harfleur, mieux situé. Jusqu'au XVII<sup>ème</sup>, le pouvoir n'entretenait pas de marine permanente. En cas de conflit il armait des bateaux de commerce qui ne mettaient pas toujours fin à leurs activités guerrières à la fin des conflits. Pour éviter les procès qui s'ensuivaient le pouvoir royal légiféra pour régler la guerre de course.

**1-L'âge d'or du banditisme maritime (XIV<sup>ème</sup>-XV<sup>ème</sup>)**

Malgré cela, jusqu'au XVI<sup>ème</sup> on vit prospérer un véritable banditisme maritime. En Normandie, Harfleur fut un des plus importants repaire de pirates. En 1406 les Harfleurais s'unirent avec Pedro Ninez, gentilhomme castillan, mirent à sac les environs de Saint-Hélier à Jersey et obtinrent une rançon de 10.000 couronnes pour la levée du siège. C'est pour mettre fin à leurs attaques que le roi Henri V d'Angleterre arma une flotte et prit d'assaut Harfleur le 22 septembre 1415. De leur côté les Honfleurais, en 1485, arraisonnèrent des navires vénitiens au large du cap Saint-Vincent au sud de l'Espagne. Le vice-amiral de France, Coulon, fit acheminer la cargaison à Honfleur, soutenu par Malet de Graille, amiral de France qui y avait ses entrepôts. Trévisani, le premier envoyé des vénitiens à Honfleur fut assassiné et le second envoyé, Rossetti, dut se barricader dans son auberge pour échapper au même sort, malgré l'ordre de saisie donné par

Charles VIII. Un jeune Honfleurais de 18 ans fut emprisonné comme coupable mais une partie de la cargaison avait déjà été revendue ! Peu à peu les rois imposèrent des règles à la guerre de course et, après des négociations avec le Portugal, une ordonnance de 1484 réserva le terme de « pirate » à « ceux qui se mectent en armes pour faire la guerre sur mer à tous ceulx qu'ils rencontrent (qu'ils) soient amys ou ennemys du roy » Toutes les nations européennes se plièrent peu à peu à ces conventions.

## **2-Corsaires normands au XVIème.**

Avec l'arrivée de Christophe Colomb aux Antilles en 1492, des cargaisons d'or et d'argent affluèrent vers l'Espagne et le Portugal qui firent appel à l'arbitrage du Pape pour se partager les richesses du Nouveau Monde. Le traité de Tordesillas (1494) attribuait aux Espagnols tout ce qui se trouvait à l'ouest d'une ligne située 370 lieues à l'ouest d'un axe allant des Açores aux îles du Cap Vert c'est-à-dire l'Amérique du nord et du sud sauf le Brésil. Tout ce qui était à l'est, c'est-à-dire le Brésil et l'Afrique revenait au Portugal. Les Anglais et les Français exclus de ce partage s'attaquèrent à leurs convois.

Le voyage du dieppois Jean Cousin qui aurait atteint les côtes d'Amérique du sud peu avant Christophe Colomb et aurait reconnu les côtes africaines n'est pas établi avec certitude ni celui de Binot Paulmier de Gonneville dont le voyage au Brésil a été présenté comme imaginaire par Jacques Lévêque de Pontharouart, mais les normands comme les Bretons et les Basques entretenaient des relations avec l'Afrique, les républiques italiennes, le Portugal et l'Espagne et s'intéressaient au Nouveau Monde. La présence à la bibliothèque royale de Suède d'un exemplaire du Livre des Merveilles de Marco Polo avec la mention manuscrite du nom d'un échevin Honfleurais de la fin du XVIème, Symon du Solier, semble indiquer qu'il y recherchait comme C. Colomb des indications sur les routes maritimes conduisant dans ces contrées mystérieuses.

Jean Ango.

Selon Charles de la Roncière, on armait, à Honfleur, de nombreux navires pour les expéditions lointaines. Jean Ango, fils d'un armateur Honfleurais du même prénom qui était parti à Dieppe, fit fortune en finançant des expéditions qui lui permirent de se faire bâtir un Hôtel particulier à Dieppe ainsi que le manoir de Varengeville. Les navires de Jean Ango se livraient, le cas échéant à la piraterie. En 1514 ils s'emparèrent du *Nicolas* de Lubeck, chargé de blé de seigle et de bière. Au terme d'un procès de deux ans, Ango ne remboursa qu'une partie de la cargaison. François 1<sup>er</sup> dut légiférer mais lui accorda en 1530 une lettre de marque qui le faisait corsaire. Ango, en butte à la jalousie et à divers procès mourut presque ruiné en 1551.

Jean Fleury

Originaire de Honfleur et capitaine de Jean Ango, Jean Fleury attaqua surtout les navires espagnols et portugais. Les réclamations portugaises mentionnent la capture d'un navire en 1521, 1522, 1523. En 1523, Fleury captura les navires espagnols qui revenaient du Mexique avec le trésor de Moctezuma et s'empara aussi des rapports et des cartes des pilotes espagnols. Un vitrail de l'église de Villequier et une verrière de l'église de Vatteville-la-rue commémorent ce haut fait. Les Espagnols et les Portugais durent organiser leurs flottes en convois appelés « Flotas del Oro », « flottes de l'Or ». En 1527, près du cap Saint Vincent, Fleury fut capturé avec ses lieutenants et ses officiers honfleurais par des basques. Revendu aux portugais puis livré à Charles Quint, il fut rapidement exécuté.

François Leclerc, dit Jambe de bois

Né au manoir de la Crasvillerie à Saint-Vaast-la-Hougue et anobli par Henri II, en 1551, il s'illustra dans une attaque de l'île de Sercq, mit à sac l'archipel de Madère, harcela les Espagnols dans les Antilles en utilisant la technique des Vikings : débarquement puis razzia. Il rançonna les ports de

Saint Domingue puis multiplia les coups de main contre les Espagnols à Cuba en véritable corsaire du roi.

### 3- Corsaires et flibustiers normands au XVIIème siècle

Une autre catégorie de pirates apparut dans la deuxième moitié du XVIème. Au lieu de ramener leur butin en Europe, ils le revendaient sur place aux Antilles. On les a appelés les Flibustiers. Ils étaient organisés en trois catégories : les « Flibustiers » qui attaquaient les navires, les « Boucaniers » qui chassaient, tuaient et salaient bœufs et porcs pour alimenter leurs navires en viande, les « Habitants » qui cultivaient la terre. Leurs relations étaient très codifiées et une grande égalité régnait entre eux, ce qui leur a valu le nom de « Frères de la côte ».

Alexandre Olivier Oexmelin

Parmi ces flibustiers, le Honfleurais Alexandre Olivier Oexmelin, auteur d'une *histoire des aventuriers flibustiers qui se sont signalés dans les Indes*. Embarqué au Havre en 1666, aux frais de La Compagnie des Indes Occidentales et vendu, à son insu, comme esclave, à son arrivée, il dut son salut à sa formation de chirurgien qui le fit remarquer par le gouverneur de l'île de la Tortue. Il navigua comme chirurgien avec les flibustiers. Son témoignage sans être totalement fiable reste de grande valeur.

Parmi les flibustiers normands, il faut aussi citer Charles Fleury de Dieppe, Belain d'Esnameuc d'Allouville-Bellefosse, Abraham Duquesne de Dieppe qui a pratiqué la course avant d'obtenir son brevet de capitaine de vaisseau dans la marine royale. Anne Hilarion de Tourville, le vaincu du désastre de la Hougue (1692) qui finit sa carrière comme Vice-amiral et Maréchal de France traqua d'abord les pirates barbaresques en Méditerranée comme corsaire du roi.

Jean-François Doublet le Surcouf normand (1655-1728)

Le Honfleurais Jean Doublet navigua avec Jean Bart sur l'*Alcion*. En janvier 1674, ils capturèrent 36 gros navires de blé qu'ils ramenèrent à Dunkerque en pleine disette. En 1678, il était embarqué comme second capitaine dans l'escadre de Pannetier qui s'empara de 2 gros navires hollandais de retour du Surinam et de Curaçao. En 1688, au cours de la guerre de la ligue d'Augsbourg, à la tête de la petite corvette *la Princesse de Conty*, il parvint par la ruse à s'emparer d'une pinasse hollandaise, mouillée dans le port de Saltash, près de Plymouth et la ramena à Dunkerque. Après avoir été convié à faire le récit de l'opération à Seignelay, le secrétaire d'état à la Marine, il commanda 2 petites frégates chargées d'espionner les anglais désormais alliés aux Hollandais et captura un notable possédant la liste de bâtiments anglais et hollandais et un état des forces françaises et de leurs signaux. Après avoir navigué pour les Lévesque de Granville, il retourna à Saint-Malo où il commanda une nouvelle frégate puis un garde-côte pris aux Anglais. En septembre 1697 il fut capturé par les Anglais et emprisonné à Plymouth puis échangé contre un ambassadeur et renvoyé à Saint-Malo. De retour à Honfleur en 1707, il repartit pour un long voyage commercial dans les mers du Sud. Il fit de bonnes affaires dans la baie de Buenos Aires et navigua jusqu'à Valparaiso, Cobica et Callao où il échangea ses marchandises contre des pignes, restes d'or et d'argent après traitement du minerai par la mercure. Revenu dans l'Atlantique, il découvrit les Sébaldines dans l'archipel des Malouines. A sa mort en 1728, il fut inhumé dans l'église de Barneville-la-Bertran où il s'était retiré.

Michel Dubocage

Il a navigué comme corsaire pendant la guerre de Succession d'Espagne. L'épave de sa frégate *La Dauphine* partie du Havre en 1704 a été retrouvée sur les rochers de la Natière au large de Saint-Malo.

### 4- Corsaires normands au XVIIIème

La guerre de course continua sous les règnes de Louis XV et Louis XVI.

Pendant la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748) les ports normands se sont distingués.

Le Havre vit arriver avec 33 prisonniers, des armes et des munitions *la prise* du capitaine G. Owens conduite par Charles Macquet de Calais. Son navire, *le Saint Jean* dit *l'espagnol* avait été capturé par le navire anglais mais, à la faveur d'une tempête dans l'embouchure de la Tamise, il avait renversé la situation et gagné Le Havre le 25 décembre 1744.

Durant la même période, Granville acquit une grande renommée grâce notamment aux hauts faits de Georges René Pléville Le Pelley (1726-1805). En juin 1744, au large d'Ouessant il fut fait prisonnier par les anglais et, blessé par un boulet ramé, fut amputé de la jambe. En Angleterre, la femme du juge de l'Amirauté le prit en pitié, lui permit de se rétablir et facilita son retour en France. Sa jambe de bois vola encore en éclats en 1746 et il fut à nouveau fait prisonnier mais rentra à Granville 2 mois plus tard et repartit comme lieutenant sur l'*aimable Grenot*. La campagne fut heureuse et l'enrichit. Trois ans plus tard, l'*aimable Grenot* fit naufrage au large de Saint-Malo. Pendant la guerre de Sept Ans Pléville Le Pelley s'empara aux Antilles d'un navire de 24 canons mais perdit une troisième fois sa jambe de bois. Devenu officier de la marine royale, il fut capitaine du port de la Martinique puis du port de Marseille. Il participa à la guerre d'indépendance américaine et finit sa carrière comme Ministre et Contre-amiral puis Vice-amiral. Il mourut en 1805.

Dieppe, Cherbourg et Honfleur s'illustrèrent également pendant la guerre de Succession d'Autriche.

#### Guerre de Sept ans

Les Anglais s'attaquèrent aux pêcheurs et aux marchands avant la déclaration de guerre du 15 mai 1756. Durant cette guerre, Cherbourg, Le Havre et Dieppe furent actifs dans la guerre de course.

#### Guerre d'indépendance américaine

Le traité d'alliance et d'amitié de la France avec les insurgés fut l'occasion de reprendre la lutte contre l'Angleterre et d'encourager l'armement de corsaires. Granville et Le Havre effectuèrent la quasi-totalité des prises. Jean-Louis Favre, capitaine de *la Joséphine* du Havre et Louis Morice, commandant de *la Catherine* de Cherbourg puis du *Furet* de Boulogne étaient d'origine honfleuraise comme François Motard qui conduisit 2 canonnières pour faire la chasse aux corsaires de Jersey et Guernesey.

#### Les corsaires normands sous la Révolution et l'Empire

La Révolution n'abolit pas la guerre de course et encouragea l'armement de navires de corsaires auxquels elle abandonna la totalité des prises. A Cherbourg, à Dieppe, à Honfleur, au Havre, à Granville, des navires, cités par le conférencier, se signalèrent dans la lutte contre les Anglais. Face au problème de recrutement de marins d'état, moins rétribués que les corsaires, les révolutionnaires placèrent sous embargo les navires des corsaires (1793) mais la guerre de course fut rétablie en avril 1796. Le Dieppois Nicolas Mariette et le valognais Louis Moulin se distinguèrent aux îles Mascareignes. Après une courte période de paix (1802-1803) la guerre de course reprit entre l'Angleterre et la France, malgré l'écrasante supériorité des Anglais dans la Manche, avec des navires comme la *Réciprocité* de Dieppe et l'*Espoir* de Saint-Valery-en-Caux. A Dieppe, Antoine Balidar, d'origine portugaise devint une figure légendaire : On lui attribua comme à Alexander Black, corsaire américain de Cherbourg au service de la France, l'enlèvement à Douvres d'un factionnaire et de sa guérite.

En conclusion Michel Lécureur a regretté que l'histoire maritime de la Normandie soit injustement méconnue et souhaité la création d'un musée des pirates et corsaires normands que pourrait faciliter la réunification de la Normandie.