

Les monarques en fuite

Si nous avons de nombreux exemples de Français contraints d'aller chercher refuge en Angleterre, des Britanniques font le chemin inverse. Nous avons deux exemples de l'une et l'autre démarche, et ce sont des personnages illustres, deux rois qui fuient une situation révolutionnaire et craignent à juste titre pour leur tête – et ce n'est pas là figure de style. Le premier, Charles d'Angleterre, cherche asile en France, et le second, Louis-Philippe, se réfugie en Angleterre.

Charles II d'Angleterre avait fui les troupes de Cromwell, et partant de Brighton, avait clandestinement traversé la Manche, jusqu'à Fécamp où il débarquait le 16 octobre 1651. Sage précaution de la part du jeune roi qui avait été témoin du sort fait à son père, et jamais l'expression « craindre pour sa tête » n'avait été plus justifiée.

Le choix de Brighton n'a rien de surprenant : au XVII^e siècle, on partait assez souvent de Brighton ou de Shoreham – et l'on peut supposer qu'un départ secret s'organise plus facilement de Brighton, où les bateaux reposent sur la plage de galets en attendant la marée, que d'un véritable port. Quant à Fécamp, Fécamp n'était pas véritablement ce qu'avait décidé Charles II. Le jeune roi cherchait à rejoindre Rouen, et il lui semblait comme à ses compagnons, qu'il fallait de préférence gagner Dieppe, parce que Dieppe n'est qu'à 60 km de Rouen, C'est donc une traversée Brighton-Dieppe qui était prévue. En quittant Brighton, le bateau fait route vers l'île de Whight, de façon à tromper d'éventuels poursuivants, mais très rapidement, met le cap vers les côtes de France et après une nuit passée en mer, se retrouve plutôt par hasard, devant un port nommé Fécamp.

L'article de FE Sawyer, paru en 1882 dans le bulletin de la Sussex Historical Society¹, est certainement l'une des sources secondaires les plus intéressantes, dans la mesure où Sawyer s'appuie sur les archives locales, et sur les trois témoignages de contemporains qui ont vécu l'évènement : celui du roi lui-même, qu'il l'a dicté à Samuel Pepy, celui du colonel Gunter, et le témoignage, probablement établi à partir du récit du capitaine du bateau, que l'on retrouve dans les *Chronicles of the Kings of England* de Richard Baker. Le chapitre qui nous concerne *The reign of King Charles the First and The first thirteen years of ... King Charles the Second* a été rédigé par Edward Phillips, le neveu de John Milton, chantre de la Révolution puritaine.

Le bateau sur lequel Charles II prend passage se nomme *The Surprise*, et appartient à un certain Nicholas Tattertell. C'est à l'origine un bateau de pêche ponté, qui, vers 1650, transporte du charbon au cabotage depuis Newcastle. Et du reste, pour ne pas éveiller l'attention, il emporte lors de l'évasion une cargaison de charbon. Ses dimensions sont très modestes : 30 pieds de long, 14 pieds de large, 32 tonneaux de jauge. Ses proportions (la largeur est presque la moitié de la longueur) rappellent le Hog, le bateau de pêche traditionnel de Brighton qui apparaît cent ans plus tard avec un tirant d'eau réduit. À la

¹ Captain Nicholas Tattersell and the Escape of Charles II.,” by F. E. Sawyer, F.S.A., “Sussex Archaeological Collections,” vol. xxxii. pp. 81-104

restauration, en 1660, Charles II veut manifester sa reconnaissance au bateau et à son propriétaire. Il fait modifier *The Surprise*, le fait décorer, le renomme *Royal Escape*, et l'annexe à la flotte royale comme vaisseau de 5^e classe. Nommé commandant du vaisseau qui va rester au mouillage sur la Tamise devant le palais de Whitehall, Tattertell reçoit une pension substantielle qui lui permet d'acheter the Old Ship Inn², et le bénéfice de cette pensions sera même transmis à son fils. On voit que le Charles II, dit le *Joyeux Monarque*, n'était pas un ingrat. Il faut dire qu'après les sanglants épisodes de la révolution puritaine, la restauration était apparue comme un soulagement et que le temps des plaisirs était revenu. Et Charles II méritait bien son surnom de *Joyeux Monarque* : on lui connaît au moins 12 enfants illégitimes !

Il est certain que le capitaine de la *Surprise* est arrivé à Fécamp un peu par accident. Avec les fort courants qui parcourent la Manche, peu de repères visuels, et le compas pour unique instrument de navigation, car un maître au cabotage ignorait la navigation astronomique, il n'était pas rare que les bateaux ne parviennent pas exactement à la destination souhaitée. Le phare du Cap d'Ailly, qui signale les rochers et permet d'identifier Dieppe, n'est construit qu'en 1775, mais le 16 octobre 1651, l'essentiel est de rejoindre la France. Les différents récits ne donnent aucune indication sur la traversée, mais cette évasion est restée célèbre, du moins Outre-Manche. Elle est commémorée chaque année par une régates, *The Royal Escape*, qui a lieu tous les ans depuis 1976 entre Brighton et Fécamp, organisée par le Sussex Yacht Club et la Société des régates de Fécamp,

Presque deux siècles plus tard, le 2 mars 1848, c'est au tour du roi de France, Louis Philippe, de fuir la révolution en faisant le chemin en sens inverse. Il ne part pas de Dieppe, mais du Havre, à destination de Newhaven. Là encore, ce n'était pas vraiment un choix délibéré. Voyageant clandestinement sous le nom d'emprunt de Mr. Smith (!), et plus ou moins habilement déguisé, Louis Philippe n'avait pas cherché à gagner Dieppe, mais Honfleur, où des personnes de confiance avaient pu l'héberger. De là, il avait gagné Le Havre par le vapeur *Le Courrier* qui faisait le service entre le Havre et Honfleur. Le vapeur L'Express, qui assurait depuis sa mise en service toute récente le passage entre Southampton et le Havre. fut mis à la disposition de Louis Philippe sur ordre de l'Amirauté. La mer était mauvaise et la traversée dura 10 heures. Il eut été sans doute plus rapide et plus confortable de passer par Dieppe, mais sans doute le roi ne disposait-il pas à Dieppe de personnes suffisamment sûres pour l'héberger en toute discrétion.

C'est donc le vendredi 3 mars 1848 à 7 heures du matin, que le port de Newhaven vit débarquer d'illustres passagers, le roi de France Louis-Philippe et la reine Marie-Amélie. Ignorant le sort que lui réservait la République nouvellement proclamée, Louis-Philippe avait préféré prendre les devants, et partir au plus vite pour l'Angleterre.

2 Bien qu'agrandi et transformé à plusieurs reprises, the Old Ship Inn (maintenant Hotel) existe toujours à Brighton.

Construit en 1847, l'*Express* eut tout juste le temps d'acquérir la célébrité en assurant le passage du roi puisqu'il allait être affecté deux mois plus tard à la ligne Jersey-Weymouth-Saint-Malo. Le bateau termina sa carrière en se brisant contre les rochers de Corbière aux abords de Jersey le 20 septembre 1859 : Le capitaine, un remplaçant, avait voulu prendre un raccourci alors qu'il avait une connaissance approximative des lieux. À l'exception de deux personnes qui pris de panique s'étaient jetées à l'eau, tous les occupants, passagers et équipages furent sauvés, y compris les trois chevaux de course, mais l'*Express* fut définitivement perdu.