

Les riches, les puissants et les scandaleux

À la veille de la Révolution, le passage vers l'Angleterre n'est pas encore une affaire de routine. L'ouverture d'une ligne entre Dieppe et Brighton (alors appelé Brighthelmstone) est annoncée par les *Annonces, affiches et avis divers de Haute et Basse Normandie* du 9 septembre 1763¹, mais nous savons peu de choses de cette liaison. La *London Chronicle* du 9 juillet 1763 annonce que le packet *Charlotte* effectuera une traversée tous les mardi de Brighton vers Dieppe, et de Dieppe vers Brighton le vendredi, pour le prix d'une guinée. En 1768, un service est établi, assurant le transport des paquets et des lettres, et sans doute aussi de quelques passagers. avec deux départs par semaine de Dieppe et deux départs de Brighton. Il semblerait que les bateaux mentionnés soient le *Princess Carolina* et le *King George*. La réalité de ce service est confirmée par la plainte de l'intendant général des postes adressée au Ministre de la Marine ². L'intendant fait savoir au ministre que les capitaines des bateaux transmettent directement le courrier à leurs destinataires au lieu de le remettre au bureau de poste de Dieppe, échappant ainsi à la taxe. Pour le transport des passagers, l'essentiel est encore effectué à la demande. On loue les services d'un capitaine (presque toujours anglais), avec son bateau. C'est ce que fait Mirabeau en 1784.

À 35 ans, Gabriel Honoré Riqueti, comte de Mirabeau, a déjà eu une vie assez agitée. il a été marié, a séduit une femme mariée, a fait beaucoup de dettes, a été enfermé à plusieurs reprises par lettre de cachet à la demande de son propre père. Il ne s'est pas encore engagé en politique, mais vient de publier *Le libertin de qualité ou confidences d'un prisonnier au château de Vincennes*. Contraint pour de multiples raisons à s'exiler en Angleterre, il a préféré, comme tous ceux qui partent chercher asile Outre-Manche dans des circonstances délicates, la route qui lui faisait quitter la France le plus rapidement possible, c'est à dire la route qui passe par Dieppe. Mais ce n'est pas la route la plus facile. Dans une lettre écrite à Londres le 30 août 1784, il évoque une traversée Dieppe-Brighton particulièrement pénible et affirme que le bateau avait manqué de sombrer par deux fois, que sa maîtresse, la jeune hollandaise Henriette Van Haren, avait été malade au point d'être plongée dans l'inconscience, et que lui-même, d'ordinaire insensible au mal de mer, avait vomi le sang ! ³ Le bateau avait-il réellement failli couler comme il le prétend ? Au cours de la traversée, pris dans la tempête ? On peut en douter. On imagine que les passagers, peu familiers avec la mer, avaient été effrayés par une mer devenue grosse mais cependant navigable, sans quoi le capitaine ne serait sans doute pas parti. Il est également possible que le voilier loué par Mirabeau ait été plus petit et moins « sécurisant » qu'un packet conçu pour une cinquantaine de passagers et une ou deux voitures avec les chevaux . En revanche, Mirabeau nous dit qu'à l'entrée du port de Dieppe, une vague avait

1 Voir *Une mer pour deux royaumes* / René Morieux, Presses universitaires de Rennes 2008, chap. IX, La Manche comme route : voyages et voyageurs, p. 275-315.

2 Lettre citée dans *La représentation commerciale havraise au XVIIIe siècle* / Philippe Barrey.- Recueil des publications de la Société havraise d'études diverses , juillet 1910, p 227-228.

3 Cette lettre manuscrite ne semble pas avoir été transcrite et publiée en français. Elle figure dans un recueil édité en Angleterre (vol I, Lettre 1) , parue sous le titre de *Mirabeau's Letters during his residence in England now first translated from original manuscripts, London : Effingham Wilson, 1832.*

submergé le bateau qui avait heurté un cable. Il n'est pas invraisemblable qu' à ce moment en effet, il ait été près de chavirer. Cette lettre démontre à quel point la traversée vers l'Angleterre était une épreuve pour bon nombre de voyageurs et le témoignage de Mirabeau n'était pas fait pour rassurer. Dans une correspondance postérieure, Mirabeau évoque aussi le procès de son secrétaire, Jacques Philippe Hardy, qui lui aurait volé du linge, ainsi qu'à la demoiselle Van Haren. L'affaire semble bien filandreuse, mais l'interrogatoire de la demoiselle nous donne des précisions supplémentaires sur les liaisons maritimes avec l'Angleterre. Lorsque le juge lui demande si le comte et elle-même savaient, lorsqu'ils étaient à Paris, quand partait le paquebot, Amelia (Henriette, la jeune femme utilisant l'un ou l'autre prénom) répond qu'ils n'en étaient pas sûrs : les uns leur affirmaient qu'il partait à certaines heures et jours et d'autres indiquaient des horaires différents, si bien qu'ils avaient préféré aller voir sur place. C'est alors que le juge s'étonne : Mais n'en part-il pas toutes les heures de Calais ? Et lorsque la jeune femme répond qu'ils ont pris la route de Dieppe, le juge s'étonne encore une fois qu'il n'y ait pas de paquebot tous les jours et à toutes les heures. On comprend qu'en 1784, il est impossible de connaître les horaires des traversées sans se rendre sur place, et l'on voit que pour la plupart des Anglais et sans doute des Français, la route qui semble la plus évidente est déjà Calais-Douvres⁴

Au XIX^e siècle, lorsque les compagnies de chemin de fer deviennent armateurs, la voie maritime Dieppe-Newhaven devient très fréquentée, et réputée pour ses tarifs économiques. Mais cette ligne populaire n'en est pas pour autant négligée par les riches et les puissants : « après un séjour de quelques semaines à Saint Cloud, le Duc de Connaught, fils de la Reine d'Angleterre, la duchesse de Connaught et leurs deux filles, accompagnés des personnes de leur suite, sont partis hier matin à dix heures de la gare Saint Lazare pour l'Angleterre, via Dieppe-Newhaven », peut-on lire dans *Le Temps* du 27 octobre 1895. C'est aussi par Dieppe-Newhaven que Winston Churchill, alors ministre des finances, se rend à l'invitation du duc de Westminster, qui a organisé une chasse en son honneur en forêt d'Eu⁵. Dieppe se souvient des 500 militaires débarqués du Brighton, des Grenadier Guards, des Irish Guards, des Welsh Guards, des Scotts Guards, le 12 juillet 1939 pour participer au défilé du 14 juillet⁶. Et c'est du Versailles que débarque à Dieppe le 29 juillet 1931 le Cardinal Bourne, archevêque de Westminster⁷, ambassadeur extraordinaire du Saint siège auprès de la République française, légat du pape, venu présider les fêtes religieuses de Jeanne d'Arc à Rouen. En cette date anniversaire, Francis Bourne allait en quelque sorte faire acte de repentance, déclarant être venu réparer ce qu'un autre cardinal anglais avait fait 500 ans auparavant⁸.

Début décembre 1936, le roi Édouard VIII n'a pas encore abdiqué, mais sa décision est imminente. Pendant les quelques jours qui précèdent la signature de l'acte (le 10

4 Ibid. p. 339-340.

5 *Le Journal*, 10 janvier 1928

6 *Ouest Éclair*, 13 juillet 1939

7 *Journal du Loiret*, 31 mai 1931, p. 2.

8 *Le Figaro*, 30 mai 1931, p. 1

décembre), la situation est extrêmement tendue. Pour échapper au scandale, Wallis Simpson cherche refuge en France . Le 4 décembre, elle arrive avec sa voiture à Newhaven par le SS Newhaven⁹, après avoir laissé croire qu'elle prendrait l'avion de façon à égarer journalistes et photographes. Elle utilise sa Cadillac 16 cylindres, cadeau de celui qui est encore le roi d'Angleterre. Ce présent est lourd de signification. Édouard VIII aurait pu lui offrir une Daimler ou une Rolls-Royce, comme en utilise la famille royale depuis la naissance de l'automobile. Le choix de cet énorme engin américain de près de 3 tonnes, vraisemblablement dicté par Mrs Simpson, apparaît comme l'affirmation d'une volonté de rupture avec les traditions de la famille royale britannique, voire une provocation. La Cadillac est une automobile assez rare en Europe et son embarquement n'est certainement pas passé inaperçu. L'époque des car-ferries n'est pas encore venue et les automobiles sont chargées à la grue, et même si l'opération a lieu dans l'obscurité, elle est nécessairement remarquée. La voiture est conduite par le chauffeur du roi, George Ladbroke, accompagné du détective Evans de Scotland Yard, et de Lord Peregrine Brownlow, un ami proche du Duc. Wallis Simpson embarque sous le nom de Mrs Harrison, et seul les officiers et le commissaire du Newhaven sont au courant de son identité mais le personnel de la douane la démasque immédiatement, car la voiture est enregistrée à son vrai nom ! *Ouest-Eclair* précise même le numéro d'immatriculation de la Cadillac : CUL 548¹⁰ tandis que *Le Petit Parisien* a lu CVL 547 (qui dit vrai?) . La presse française, qui l'attendait au Bourget, est rapidement avertie. C'est alors un jeu du chat et de la souris qui va se poursuivre jusqu'à Cannes.

On connaît la suite de l'histoire. Le duc et la duchesse de Windsor, puisque tel est le titre des époux exilés, seront bannis d'Angleterre. Mais le 7 janvier 1946, le duc viendra en Angleterre pour discuter avec son frère, le roi George VI, de son avenir et de sa future résidence, et c'est par Dieppe Newhaven, à bord du *Worthing* qu'il franchira la Manche : le temps de la jet-set n'est pas encore venu. Il se rend à Marlborough House, la résidence de la Reine Mary, dîne chez les Churchill, et se rend à Buckingham voir le roi. Comme il vient de démissionner de son poste de gouverneur des Bahamas, il désire être nommé ambassadeur en charge des relations avec les États-unis, et bien évidemment, cette charge lui est refusée. Depuis ce jour, il ne semble pas que l'on ait jamais revu le duc et la duchesse de Windsor sur la ligne Dieppe-Newhaven.

9 Elle quitte Dieppe à 2h50, et va terminer la nuit à l'hôtel de la poste à Rouen. Dans ses mémoires, Lord Brownlow note qu'ils se sont faits enregistrer sous le nom de Mr et Mrs Harrison, et que la facture est de 364 francs...

10 Les incroyables pourront vérifier sur Gallica, *Ouest Éclair*, 5 décembre 1936, p.1