

L'histoire des Belles Poules

Le texte que nous vous proposons pour illustrer l'histoire des Belles Poules est inspiré d'une conférence donnée au Rotary-club de Cherbourg le 18 février 1992 par monsieur Jean Leboucher.

Jean-Charles Arnault, conservateur du musée Chantereyne nous en a confié le texte

L'origine du nom « Belle Poule » semble remonter au seizième siècle. En 1533, le roi François Premier visite le sud-ouest du royaume et fait escale à Toulouse . Il est reçu par le comte de Toulouse, celui-ci est marié à madame Paule de Vignier, baronne de Fonterville. On dit que cette dame était belle. En la voyant le roi s'exclama : « ah ! la belle Paule ! » Voilà donc le début supposé de l'histoire de ce nom étrange.

Cette appellation semble être demeurée dans l'histoire et on raconte que deux siècles encore après le passage de François Premier, le comte de Toulouse surnommait familièrement ses quatre filles « mes chères poules ». L'une d'elles fréquentait un corsaire bordelais du nom de Kearney. Celui-ci se vit alors affubler du surnom de « belle poule ». Or, c'est à lui qu'il fut décidé de confier un poste d'officier supérieur d'une frégate en cours de construction à Bordeaux. Un moment avant le lancement du navire, en 1768, le ministre de la Marine aurait proposé au roi Louis XV de nommer le bateau du sobriquet de cet officier. Il faut croire que le roi en accepta l'idée.

La première Belle Poule est une frégate de quarante trois mètres, vingt-six canons, doté d'un équipage de deux cent cinquante hommes dont l'architecte naval, Groignard, membre de l'académie des sciences dessina les plans.

La Belle Poule fait sa première campagne aux Antilles et elle est affectée à l'escadre de Suffren dans l'océan indien. Elle passe les tropiques à vingt six reprises. On la retrouve à Brest en 1778 mais le capitaine n'est plus le même ; il s'agit du corsaire normand De Marigny. Celui-ci a reçu comme mission de ramener en Amérique l'ambassadeur de ce pays en France, Benjamin Franklin, également inventeur de paratonnerre. La marine française est en guerre contre l'Angleterre et protège les côtes du nouveau monde.

La Belle Poule quitte Le Havre avec Benjamin Franklin à son bord. Elle gagne Brest en huit jours en raison de très forts vents contraires. En arrivant à destination elle est avariée et doit entrer en réparation. De Marigny change alors de « monture » et achemine Benjamin Franklin à bon port avec la Sensible.

A Cherbourg, on se souvient du capitaine De Marigny. En 1786 ; lorsque Louis XVI est venu à Cherbourg inspecter les travaux du port, on avait oublié de prévoir une échelle sur le canot royal. Sa majesté ne pouvait descendre de l'embarcation sans se mouiller jusqu'à mi-mollet. C'est Marigny qui prit le roi dans ses bras pour lui éviter un bain de pieds. Est-ce par contre cette circonstance qui lui valut quelques années plus tard d'être inquiété par le tribunal du peuple ? En tout cas, il sauva sa vie de justesse car au moment de monter sur l'échafaud, un marin qui avait navigué avec lui, le reconnut et s'adressa aux jurés : « Celui-là je le connais, c'est le capitaine de la Belle Poule, il n'a jamais comploté contre la révolution » et De Marigny fut acquitté.

La Belle Poule n'ayant donc pas gagné les côtes américaines, reprend du service à Brest et elle est chargée de surveiller l'entrée de la Manche. Au cours d'une

patrouille au nord ouest de Roscoff, un combat s'engage avec les Anglais. La Belle Poule fait fuir au moins trois navires ennemis dont l'Aréthusa. On déplore beaucoup de victimes mais depuis bien longtemps aucun bateau français n'avait réussi une action aussi brave et efficace. On fête dignement cette victoire à la cour et les dames couronnées surmontent leurs chapeaux de frégates et c'est ainsi qu'est née la coiffure à la Belle Poule très à la mode pendant plusieurs années.

Toujours en mission à l'entrée de la Manche, la Belle Poule rencontre le 16 juillet 1780 un puissant vaisseau anglais, le Non-Such, (le sans pareil) armé de soixante quatre canons. Le Non Such est au vent et pousse la Belle Poule vers la terre, en direction de l'estuaire de la Loire. Pendant plusieurs heures, la Belle Poule se bat mais, manquant de puissance et de feu, elle est capturée par l'ennemi puis coulée.

La seconde Belle Poule est construite à Nantes entre juin 1801 et mai 1802 dans le cadre du programme de construction navale du ministre Bruix, ancien amiral sauvé de l'échafaud par le Premier consul Bonaparte qui avait besoin d'hommes de mer.

Elle est plus grande de trois mètres que la précédente mais elle est surtout plus rapide grâce à une plus grande surface de voilure. Elle est armée de quarante canons pour un équipage de trois cents hommes. Elle appartient à l'escadre commandée par l'amiral Linois composée de cinq navires, un vaisseau et quatre frégates basés dans l'océan indien. La Belle poule reçoit comme mission d'aller conduire le préfet Léger à Pondichéry, nouveau comptoir des Indes. En arrivant à destination, la Belle Poule aperçoit en rade une escadre de douze navires anglais. Elle file alors sur Madras et rejoint l'escadre française à l'île de France. L'escadre repart en campagne à Sumatra pour des missions scientifiques, cartographies, sondages puis Linois décide de rentrer en France. Sur la route du retour, arrêt à Sainte-Hélène. L'escadre étant regroupée, l'amiral met cap sur la France via les Açores et décide d'attaquer un convoi de façon à ne pas rentrer bredouille au pays. Le combat est inévitable mais l'escorte britannique est plus puissante que prévu. Le Ramillies portant quatre vingt deux canons, commandée par l'amiral anglais sir Warren lance un appel à la Belle Poule : « braves Français, tous mes canons sont chargés, toute résistance est inutile. Au nom de l'humanité, je vous en conjure, rendez vous ». Les Anglais rendent hommage au commandant Bruillac qui est fait prisonnier. Le pavillon est cloué sur un bout de mât. La Belle Poule est remorquée par les Anglais mais elle a subi tant d'avaries qu'ils ne s'en serviront jamais.

La troisième Belle Poule est demeurée la plus célèbre dans l'histoire de France puisqu'elle a reçu la mission de ramener en France les cendres de l'empereur Napoléon Premier. Nous donnons quelques détails sur cet épisode dans le Reflets numéro 67 et dans un autre article consacré au retour des cendres. C'est dans une monographie de l'association des amis du musée de la Marine que nous trouvons des informations relatives à cette fameuse frégate :

« La troisième Belle Poule présentait le maximum de puissance offensive et de maniabilité qui, depuis la fin du dix-huitième siècle, ont fait de la frégate française un des chefs-d'œuvre du travail et de la pensée. Aussi forte que les frégates des Etats-Unis contemporaines des deux dernières Belle Poule, elle avait sur elles l'avantage de la vitesse, d'une similitude des formes et de gréement permettant de constituer des divisions homogènes et d'avoir une marche comparable à celle des vaisseaux de ligne, avantage que ne possédaient pas les bâtiments américains, anglais et hollandais qui n'étaient pas construits selon des méthodes scientifiques. La troisième Belle Poule était une reproduction agrandie de la frégate de 44. Les plans en furent dressés en 1828 par l'ingénieur Daviel sur les plans de l'inspecteur général Boucher et la mise sur cale eut lieu aussitôt à Cherbourg. Suivant la nouvelle méthode, le navire était construit sous cale couverte, ce qui permettait

de ne le lancer et de ne le gréer que suivant les besoins de la politique et les possibilités budgétaires ; la mise à l'eau n'eut lieu qu'en 1834.

Longue de 54 mètres, 10 de plus que la précédente, large de près de quinze, déplaçant 1500 tonneaux, c'était un grand croiseur dont la manœuvre demandait, avec l'armement de guerre, plus de 500 hommes d'équipage. Bruillac n'en avait que 300. Son artillerie comportait 60 bouches à feu de 30 livres, canons et obusiers.

Si l'aspect général de la frégate semblait avoir peu changé, un œil de marin eût discerné bien des différences entre les deux bâtiments conçus, cependant, à moins d'un quart de siècle de distance. Comme l'artilleur, il eût remarqué une augmentation de volume et de puissance, des formes plus nettes et géométriques, une beauté d'épure accentuée par une froide harmonie de noir, de blanc et de vert anglais, remplaçant les tons chauds d'autrefois, la batterie couleur chamois les sabords doublés de vermillon. La frégate du Consulat- la deuxième- avait une tonture accentuée, un beaupré relevé, l'étrave était reliée à la muraille par des herpes sinueuses et surbaissées, laissant bien dégagés les sabords de chasse encadrant l'importante figure de proue. La frégate de Louis -Philippe était une longue machine de guerre aux murailles de faible rentrée, barrée par deux lignes de batteries blanches et droites, effaçant la courbe de la tonture, barrant les sculptures des bouteilles et se perdant dans les pavois de poulaine. Les formes de l'avant de la Belle Poule se rapprochaient de celles des clipppers et des derniers voiliers.

La crainte des coups d'enfilade n'avait cependant pas décidé le constructeur à doter la frégate d'une poupe ronde de nouvelle invention, offrant une demi-lune de même échantillon que les murailles babord et tribord. Ce qu'elle perdait en force, elle le gagnait en prestige. L'arrière de la Belle Poule, avec ses deux ponts décorés, l'un de festons, l'autre d'une balustrade en fer, percé de larges fenêtres, éclairait une vaste salle entourée de cabines et un appartement spacieux sous la dunette.

En 1839, la Belle Poule fut détachée de l'escadre de Toulon pour rejoindre les forces commandées par l'amiral Lalande. La frégate modèle allait rejoindre la plus homogène machine de guerre créée par des Français depuis longtemps. Le prince de Joinville a raconté dans « ses vieux souvenirs » les années passées à bord de la frégate qu'il commandait, avec le concours de son second, Charner, qui deviendra amiral et comte du second empire. Le prince commanda quatre ans la frégate et parcourut la méditerranée, traversa l'Atlantique sud pour aller à Sainte-Hélène. L'année suivante -1841- il faisait la campagne de Terre Neuve et d'Islande avec relâche au retour à Halifax et New York. En 1842, Joinville visitait les comptoirs de la côte d'Afrique et alla rendre visite, à Rio de Janeiro à l'empereur du Brésil dont il épousa la fille. Le prince avait fait sans enthousiasme le métier de croque-mort que lui avait imposé le romantisme de monsieur Thiers. C'est par devoir qu'il avait accepté de voir sa frégate badigeonnée de noir et ornée d'emménagements assez insolites à bord.

Depuis son premier armement la Belle Poule, comme ses devancières, s'était révélée bonne marcheuse. La méthode d'arrimage scientifique lui permet d'atteindre des vitesses moyennes de onze nœuds.

Armée en flûte pendant la guerre de Crimée, elle se révéla, aux dires des experts, apte à recevoir encore son armement de guerre. Mais la campagne de Crimée devait être le chant du cygne de la marine en bois.

Avec sa membrure, son bordé, ses ponts, sa mâture où les bois indigènes tenaient la plus grande place, les installations de l'état major, inspirées des modèles du

faubourg Saint Antoine, son artillerie, ses ancres, ses appareils, ses armes, ses instruments de navigation fondus, forgés, manufacturés et montés en France, la Belle Poule était bien, en fait comme en droit, une parcelle du territoire national. La perfection et le fini de la charpenterie, du gréement, de l'armement en faisaient une ambassade flottante qu'un ordre de branle-bas pouvait transformer en citadelle.

Mêlés aux reliques du retour des cendres et de Sainte-Hélène, des images, des peintures, des documents évoquant ce navire mémorable sont rassemblés dans la chapelle, à droite du chœur, à l'église des Invalides, à quelques pas du tombeau. »

Repères

Replaçons-nous cinq siècles en arrière ; nous avons des repères. En 1492, Christophe Colomb découvre l'Amérique ; la même année, un Normand découvre Terre-Neuve.

Les navires de cette époque sont très lents. Les moyens de navigation sont inexistant hormis le guide de pilotage de Pierre Garcie qui n'évoque que les côtes de l'Europe. Pour l'Amérique rien que des moyens ancestraux : la lune, le soleil, les étoiles...

En 1533, François Premier, finance pour Six mille livres, une expédition montée par Jacques Cartier. Il part de Saint-Malo et découvre le Canada en 1533.

Louis XV crée l'académie de Marine en 1752 et Louis XVI le corps des gardes marines en 1776

En 1772, l'escadre de Suffren est en relâche à l'île de France, aujourd'hui île Maurice. Un certain Kerguelen reçoit pour mission de mettre cap au sud avec deux corvettes, la Fortune et le Gros Ventre. Il découvre des îles qui portent aujourd'hui son nom.

La même année le capitaine Cook commence une série d'explorations et découvre l'Australie.

1791, décret d'abolition du grand corps de la Marine.

1793, déclaration de guerre à l'Angleterre.

1798, désastre de la flotte française à Aboukir, onze vaisseaux perdus et deux mille quatre cents marins disparus dans les combats.

1800, le premier sous-marin à hélice attaque la flotte britannique mouillée à Saint-Marcouf.

1811 Napoléon, à l'apogée de sa carrière visite Cherbourg. Il décide de transférer une partie des Mielles de Tourlaville à la ville de Cherbourg

1814, abdication de l'empereur

1815, retour des Bourbons au pouvoir, Napoléon exilé à l'île d'Elbe puis à Sainte-Hélène sous la surveillance des Anglais.

1821, mort de Napoléon

Un navigateur normand, Dumont d'Urville fait le tour du monde entre 1822 et 1825. C'est aussi Dumont d'Urville qui ramène en France la Vénus de Milo en 1821. Il découvre la Terre Adélie en 1840.

Le Sphinx est le premier bateau à vapeur construit en 1830.