LES VOYAGES DE JOSEPH NEDELEC

1789 – 1803 Les vaisseaux de la république

Là où nous vivons, il est rare de nos jours que la grande histoire influence visiblement notre destin sinon par des chemins détournés. C'était bien différent, il n'y a pas si longtemps, pendant le dernier conflit mondial et, en remontant encore un peu plus loin dans le temps, totalement différent à l'époque de la révolution et de l'empire.

Parmi ceux qui étaient le plus facilement rattrapés par l'histoire à cette époque, on trouvait en tête de liste tous ceux qui maîtrisaient l'art de la navigation. Même le plus simple pêcheur d'un simple village de Bretagne savait qu'il devrait un jour embarquer sur les vaisseaux du roi car son métier l'obligeait à figurer sur la liste des inscrits maritimes.

En septembre 1789 Joseph Nédélec embarque comme novice sur le vaisseau ***l'Orion***, inaugurant ainsi une longue carrière de marin dans les armées de la république puis de l'empire. Il n'a pas encore 18 ans et ne sait pas qu'il ne retournera définitivement chez lui que 25 ans plus tard en 1814.

La suite de l'histoire est extraordinaire selon nos critères modernes mais elle est assez commune pour les hommes de cette génération dont les corps ont parsemé les champs de bataille au long de cette période. Parmi ceux qui combattaient sur terre, très peu sont revenu....il y a eu comparativement beaucoup moins de morts dans la marine.

Celle-ci, par contre, était beaucoup moins à la fête; la glorieuse marine de Louis XVI avait fini de briller : l'incurie des moyens et une absence de volonté politique de construire une arme navale forte l'ont fait rapidement sombrer dans une déchéance fortement aggravée par l'incompétence des officiers après que les nobles de la flotte aient été chassés par la révolution.

En face, la meilleure marine du monde va lui infliger défaite sur défaite et finalement l'obliger à se terrer jusqu'à la fin de la guerre en évitant les batailles et en adoptant plutôt des tactiques de corsaire, paralysée par les souvenirs d'Aboukir ou de Trafalgar. L'angleterre finira par vaincre Napoléon en grande partie grâçe à cette erreur tactique de l'empereur qui négligera toujours la mer pour préférer les batailles terrestres.

Les pertes humaines et la durée de la guerre vont peser lourdement sur les gens de mer comme Joseph. Il est en effet de ceux qui sont capables de grimper dans les gréements vertigineux pour assurer les manoeuvres du navire et les hommes comme lui sont indispensable à sa bonne marche. Les vrais marinsdeviennent irremplacables car ils n'y en a plus assez pour la flotte; on va donc les garder au lieu de les renvoyer à terre à l'expiration de la durée normale de leur service comme il était d'usage auparavant.

Son séjour sur son premier vaisseau de guerre semble avoir été bref : un peu plus d'un mois. On ignore quels furent les activités de ce navire pendant cette période mais il est probable qu'il soit resté à Brest puisque Joseph a pu en descendre.... Il a eu quand même le temps de découvrir la vie à bord de cette impressionnant assemblage de bois et de métal.

L'Orion était un grand vaisseau de 74 canons répartis sur deux ponts; seuls les grands «trois-ponts» le surpassaient en taille, mais il y en avait peu. Le sommet de son grand mât (il y en avait trois) culminait à 70m au dessus de l'eau, le navire faisait 57m de long sur 15m de large et un équipage de 750 hommes devait tenir à bord ce qui impliquait une discipline militaire sévère. Sur le bateau, le travail ne s'arrête jamais. La moitié des hommes est au repos et l'autre sur le pont selon un système de division de la journée en 4 (les quarts).

Les novices comme Joseph sont au bas de l'échelle hiérachique juste avant les mousses; pas question d'évoquer la notion de confort, il est heureux de trouver un clou pour accrocher son hamac et encore plus de n'y trouver personne quand l'heure du repos arrive.

Les conditions sanitaires sont mauvaises car on ne connait pas encore les techniques de conservation des aliments permettant d'emporter des vivres pour longtemps sans qu'ils se gâtent. Un peu plus de 3000 calories par homme et par jour lorsque tout va bien; le repas se compose essentiellement de biscuits et de vin accompagné de protéines (viande salée), de céréales (riz, haricots secs) et parfois de fromage; la ration d'eau est d'un litre par jour.

Tout va beaucoup moins bien après quelques semaines de mer la ration se compose essentiellement de biscuit mangés par les charançons et de soupe de légumes secs alors que l'eau est croupie et dégage une odeur de pourriture. Le résultat de ce régime alimentaire c'est un manque de vitamine et les maladies qui en résultent comme le scorbut dont on constate l'apparition en sentant se déchausser ses dents ou la dysenterie ou les problèmes de developement osseux subis par les mousses qui arrêtent de grandir par manque de vitamine A.
Ces problèmes là, Joseph n'aura pas le temps de les connaître pour cette fois car c'est seulement le 22 juin 1792 qu'il est à nouveau à bord d'un vaisseau de guerre; c'est à nouveau un 74 canons.

Le vengeur appartient à une escadre commandée par l'amiral Truguet qui va opérer en Méditerranée, d'abord dans les environs de Gênes (le golfe de la Spezia).

L'escadre va devoir ensuite embarquer un corps expéditionnaire en Corse pour aller attaquer la Sardaigne et soutenir ce débarquement avec ses canons. L'épisode va être lamentable pour les armes françaises. D'abord les retards vont se succéder et les troupes ne seront embarquées que le 6 janvier 1792, puis l'opération elle-même va trainer en longueur et finalement se solder par un fiasco à cause de la mauvaise qualité des soldats, débarqués sur l'île, qui vont faire demi-tour à peine aperçu l'ennemi, et exiger qu'on les ramène chez eux !

Curieusement, Joseph a probablement évité la Sardaigne pour rester en Corse. ***Le vengeur*** a, en effet, été victime du mauvais temps en baie d'Ajaccio, avant le départ de l'escadre. Dans la nuit du 12 décembre, une tempête l'a fait chasser sur son ancre et il a été drossé sur les récifs. Echoué pour réparation, au nord de la rade, il sera déclaré perdu au printemps suivant et même incendié un peu plus tard. Joseph, est probablement resté en Corse après l'accident pour être ensuite embarqué sur un autre navire de retour de l'expédition de Sardaigne. La situation vient de changer, il n'est désormais plus question pour la flotte de circuler à sa guise en mer car un ennemi puissant la menace suite aux nouveaux développements de la révolution française.

L'exécution de Louis XVI au début 1793 va déclencher les hostilités avec l'Angleterre. La république craint énormement la flotte anglaise, numériquement plus forte et beaucoup mieux organisée avec des équipages aguerris et elle va veiller à ne pas exposer ses vaisseaux aux coups de l'ennemi;

Du 4 juin 1793 au 15 septembre suivant, Joseph est affecté sur la frégate ***l'Aréthuse***. Ce navire a sans doute récupéré une partie de l'équipage du ***vengeur*** en revenant de Sardaigne.
Ce type de navire est en dessous du vaisseau à deux ponts par sa taille et le nombre de ces canons; il est, par contre, meilleur manoeuvrier et plus rapide aussi, ce qui en fait un bon bâtiment de liaison entre l'amiral et le reste de sa flotte ou bien les autorités à terre.

On retrouve ce bâtiment à Toulon, grand port de guerre de cette époque, où s'est réfugiée la flotte, à l'abri, croit-on, des escadres anglaises. Malheureusement pour la flotte, la ville de Toulon va choisir le camp des royalistes et les autorités vont traiter avec l'amiral anglais du secteur pour lui livrer la ville et la flotte.... L'exemple désastreux de la répression républicaine à Marseille a fait craindre le pire aux toulonnais s'ils ouvraient la porte aux révolutionnaires.

Une partie des équipages (surtout les bretons) va tenter d'échapper à la capture par les anglais mais ce sera un échec et ceux-ci vont se rendre maître, à peu de frais, d'un grand nombre de vaisseaux de guerre français qui seront ensuite intégrés dans la flotte de sa majesté britanique. Ce sera le cas de la frégate ***l'Aréthuse*** qui deviendra le ***HMS Undaunted***. L'amiral anglais, convaincu qu'il ne pourra pas contrôler tous les équipages, décide de laisser partir quelques navires (qu'ont lui dit être en mauvais état) avec plusieurs milliers d'hommes à leur bord rendant ainsi des navires et des équipages à l'ennemi qui lui seront fort utiles.

Nous ne savons pas si Jean-Joseph est revenu à bord de ces navires là où s'il a rejoint Brest d'une autre manière juste avant l'incorporation de sa frégate à la flotte anglaise. Les vaisseaux relachés par l'amiral anglais ont d'ailleurs été bien mal accueillis par les autorités françaises qui ont fait guillotiner les officiers comme traîtres à la nation; les équipages des vaisseaux capturés à Toulon ont aussi pu être relachés lors de la reprise de la ville par l'armée républicaine en septembre 1793 et c'est peut-être à cette occasion que Joseph a connu sa nouvelle affectation qui reste quelque peu mystérieuse pour nous.

Le 21 décembre 1793, en effet, Joseph est affecté sur un nouveau navire qui s'appelle peut-être ***la Bebeq***. Le registre qui mentionne ce nom est malheureusement difficile à lire et nous ne sommes pas certain qu'il soit le bon; les recherches sur ce nom n'ont rien données.

Toujours d'après le registre, il semble qu'il s'agissait d'une corvette, donc d'un petit navire; Peut-être ce dernier est-il resté dans les environs de Brest pour des missions locales, alors que le port était maintenu sous l'étroite surveillance d'une escadre anglaise chargée d'empêcher les navires de sortir de la rade. Joseph va rester 1 an ½ sur ce vaisseau qu'il quitte le 4 avril 1795.

Les registres restent silencieux sur la suite jusqu'en 1803, Jean-joseph a donc servi la France pendant 6 ans sans discontinuer et il est possible qu'il ait pu disposer d'une longue période de vie civile avant d'être rappellé au service pour un voyage qui va très mal finir pour lui.

1803 – 1806 Le dernier voyage

1803 - Mission de transport

Le 6 mars 1803, Jean-Joseph est à nouveau sur un navire de guerre.Cette fois la France est gouvernée par le premier consul Bonaparte qui va bientôt ceindre la couronne impériale. Ce jour là, l'amiral Linois quitte Brest à la tête d'une petite division composée d'un vaisseau de 74, ***le Marengo***, 2 frégates de 40 canons, ***L'Atalante*** et ***la Belle-Poule***, et une frégate de 36 canons, ***la Sémillante***).
« *Sa mission est de voguer vers l'océan Indien, de récupérer les cinq comptoirs de l'Inde et d'y débarquer, avec quelques troupes, le nouveau gouverneur des "Etablissements français de l'Inde", le général de division Decaen.»* Rien que ça !
La route est à peu près sûre puisque la France est en paix avec l'Angleterre depuis la signature de la paix d'Amiens.

Joseph est à bord de la frégate ***la belle poule*** d'abord comme marin à 30 Francs mensuels puis comme quartier-maître à 42 francs.Le capitaine de ce navire se nomme Bruillac. Il se trouve également à bord de ***la belle poule*** un jeune officier qui va raconter, bien plus tard, toutes les péripéties de ce voyage et nous permettre du même coup de connaître avec précision ce qu'il advint à Jean-Joseph sur ce navire. La campagne est prévue pour durer 3 ans.

Alors que le général Decaen a pris place sur ***le Marengo***, le préfet colonial de Pondichéry est à bord de ***la belle poule***; à la hauteur de Madère, il demande à profiter de la meilleure vitesse de la frégate pour devancer l'escadre et préparer l'arrivée de Decaen à Pondichéry. Voguant au meilleur de sa marche, la frégate double les canaries puis les îles du cap Vert et franchit l'équateur dix jours après son départ de Brest. 32 jours plus tard, le cap de Bonne-Espérance est en vue mais il est impossible de relacher dans les parages à cause de vents contraires assez violents. Le vaisseau est même repoussé au large alors qu'il ne restait plus qu'un mile à couvrir pour s'abriter dans la False bay, au port de Simon's Town.
Dans ces parages, la frégate croise trois vaisseaux anglais de la compagnie des Indes qui s'éloignent rapidement après une prise de contact réduite au minimum; c'est que les anglais savent que la guerre a repris entre la France et l'Angleterre alors que le capitaine de ***la belle poule*** ne le sait pas encore !

Ce sont donc trois prises superbes et faciles qui échappent ainsi aux français alors qu'ils auraient pu tous toucher une substancielle part sur les bénéfices comme il était d'usage alors. Cette part étant proportionelle à la valeur des prises, les marins pouvaient voir leur fortune assurée dans des situations de ce genre; c'est pourquoi ils espéraient tous ardemment de telles occasions.

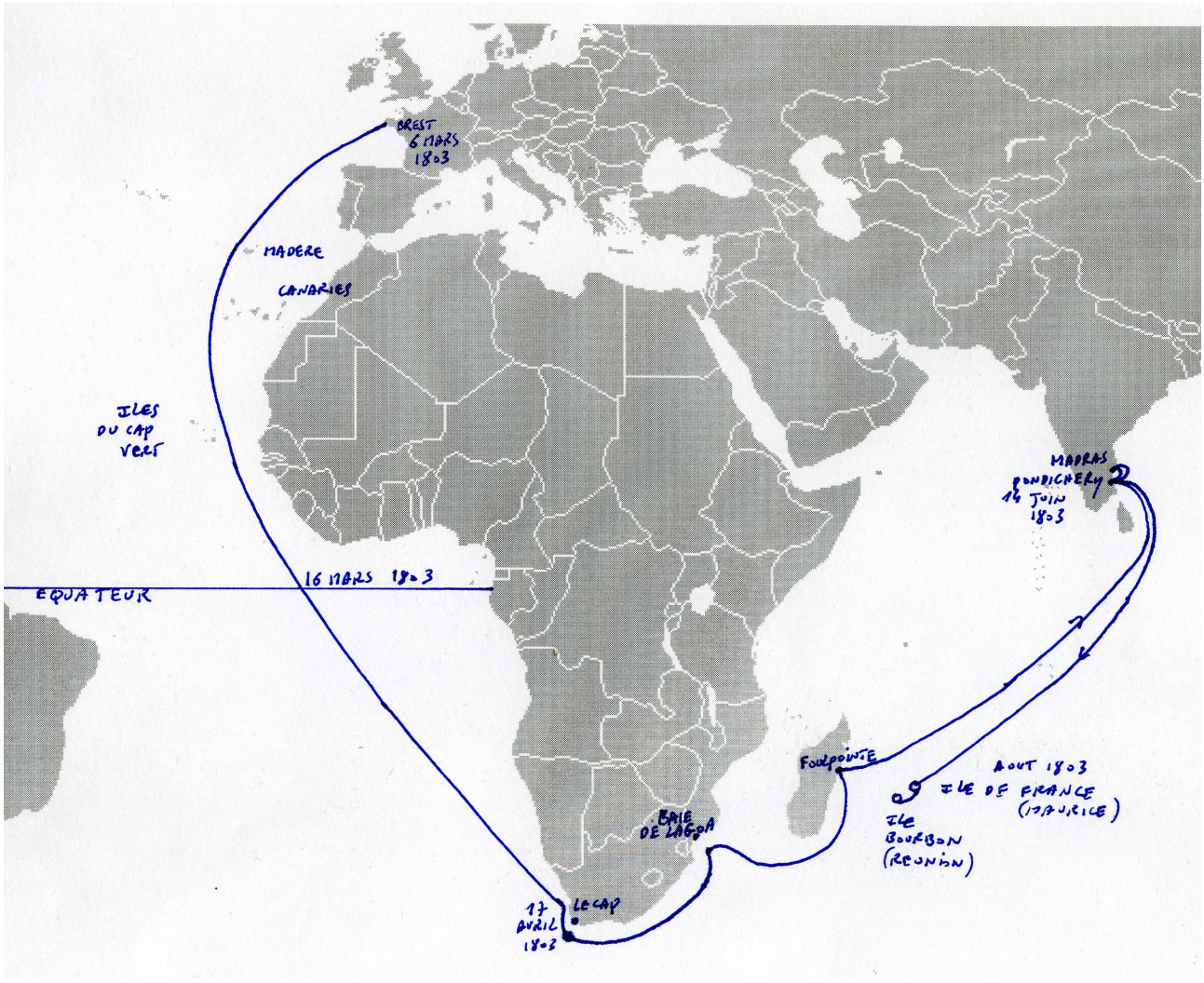
La frégate ne parvient pas non plus à toucher terre sur la côte du Mozambique car un coup de vent brutal l'éloigne de la baie de Lagoa. Le commandant décide alors de refaire les vivres et l'eau à Madagascar, dans le port de Foulpointe, où la frégate va relâcher 10 jours pour permettre à ses malades de récupérer. Le jeune de Bonnefoux (auteur des mémoires) se conduit assez stupidement avec les indigènes pour frôler la guerre avec le petit roi local : il prend en otage des autochtones pour les obliger à fournir un douzième boeuf qu'ils avaient promis mais pas livré. La colère des indigènes va ensuite compromettre les bonnes relations avec les français locaux....

La suite se passe sans histoire jusqu'à Pondichery que la frégate atteint 100 jours après son départ de Brest. Les passagers y sont débarqués comme prévu mais les anglais ne rendent pas la place ! Une frégate anglaise vient même croiser trop près du mouillage de ***la belle poule*** et son commandant va se croire obligé de la menacer pour s'en défaire.
La tension monte... mais les hostilités ne sont pas encore patentes ! La frégate reste au mouillage à Pondichery mais l'équipage est désormais consigné à bord alors qu'il pouvait depuis 15 jours accéder à terre et profiter de la ville.

Nul doute que Jean-Joseph a pu profiter de cet agréable relâche dans une ville dont la population s'empresse autour des français pour leur offrir ses services pour une modique rétribution.

26 jours après l'arrivée de ***la belle poule***, le reste de l'escadre entre à son tour dans Pondichery. L'amiral envoie de suite ***la belle poule*** à Madras pour essayer d'obtenir des autorités supérieures anglaises le déblocage de la situation.
La réponse obtenue est fort peu concluante et le retour vers Pondichery se déroule sous l'inquiétante surveillance d'une frégate anglaise alors qu'une seconde fait aussi route vers Pondichery sur une route plus discrète.

Les marins de ***la belle poule*** se méfient avec raison en revenant à Pondichery et ils examinent attentivement les vaisseaux ancrés au port avant de s'y avancer. Quelques détails dans les gréements leur font soupconner un piège qui s'avère lorsque ***la belle poule*** fait demi-tour car plusieurs bâtiments anglais mettent aussitôt à la voile pour les rattraper pendant que les deux frégates de Madras tentent de les intercepter. Heureusement, ***la belle poule*** est fine marcheuse et la frégate parvient à prendre ses ennemis de vitesse; le soir, elle les a distancé.



Le navire prend alors la route de l'ile de France en espérant y retrouver le reste de l'escadre mais ce dernier trajet est des plus pénibles car les vivres commencent à manquer; Jean-Joseph va connaître les graves inconvénients du régime carencé des navires trop longtemps restés à la mer sans ravitailler. Les provisions étaient, en effet, déjà au plus bas, lors du premier départ de Pondichery.

L'ile de France est vide des vaisseaux espérés losqu'ils arrivent mais ceux-ci finissent par les rejoindrent le 21 août 1803. Le 25 septembre, l'escadre est augmenté d'un brick qui vient de la rejoindre avec un message des autorités françaises prévenant l'amiral de la reprise des hostilités. Ah bon ?

Le jour où ***la belle poule*** partait pour Madras, le messager arrivait à Pondichery sans que les anglais ne soupçonnent rien, le croyant joint à l'escadre depuis le départ.

L'amiral Linois, informé de la nouvelle situation, pris la décision de lever l'ancre dans la nuit en considérant ***la belle poule*** comme perdue; on peut supposer après cela que la confiance de l'équipage dans son chef n'était pas au plus haut.

L'amiral sut tout de même utiliser une ruse de guerre pour cacher son départ aux anglais en invitant l'amiral ennemi pour diner à son bord (13 juillet 1803). Il paraît que l'anglais n'anticipa pas un tel manque de savoir vivre de la part du français qui lui fit faux bond juste avant l'apéritif !

1804 – 1806 La guerre de course

La nouvelle donne impliquait de nouvelles instructions qui ne tardent pas à arriver. Le général Decaen est débarqué à l'ile de France avec son corps expéditionnaire et les vaisseaux de l'escadre se préparent dans l'optique d'effectuer des coups de main contre les intérêts anglais en Inde.

Le 8 octobre 1803, la division Linois commence par se rendre à l'île Bourbon (la Réunion) pour y débarquer les troupes et les autorités prévues pour cette île; chaque batîment conserve cependant des troupes d'infanterie à son bord afin de pouvoir lancer des opérations à terre le cas échéant.

On fait route ensuite vers Sumatra sur le comptoir anglais de Bencoolen. Sur ce chemin quelqu'un à bord de ***la belle poule*** voit l'eau frétiller et donne l'alerte; ***la belle poule*** fait demi-tour et prévient le reste de l'escadre qui la suit. L'homme pouvait-il être Joseph ? En tout cas un marin suffisamment habitué à reconnaître les signes annonciateurs des hauts-fonds a sauvé, ce jour là, la division d'un échouage très dangereux.

Un peu plus tard, c'est la première prise ! L'escadre capture le plus gros batîment de la compagnie des Indes anglaise avec sa riche cargaison : ***la comtesse de Sutherland***.

Les navires coupent et recoupent l'équateur en tirant des bords, durant une longue période de calme plat qui les retardent considérablement dans leur marche. Mais ils sont récompensé par l'attaque surprise sur Bencoolen qui leur permet de prendre deux vaisseaux marchands ennemis : ***l'Elisa-Anne*** et ***le Menage***. Sous la menace, les anglais n'ont que le temps d'incendier les magazins de la compagnie des Indes qui se trouvent hors les murs de la ville en même temps que 5 navires. Le comptoir, bien défendu, n'est pas attaqué.

L'escadre reprend sa course vers le détroit de la Sonde entre Sumatra et Java pour atteindre Batavia «*opulente capitale*» de cette île. «*Coupée par mille canaux, contenant des édifices splendides et entourées d'un vaste demi-cercle appuyé sur la mer et formant une grande route bordée de maisons de campagne, ravissantes de végétation, de richesses et de magnificences*».

La ville est hollandaise, donc alliée, et la division y fait une halte réconfortante dans un lieu où se cotoient trois villes accolées : une européenne, une malaise et une chinoise. L'équipage y découvre la saveur du mangoustan et la beauté chatoyante du cacatois. Un brick de guerre hollandais, l'aventurier, se joint à l'escadre; nous sommes déjà au début de 1804, c'est à dire à 9 mois du départ de Brest.

Enhardi par ses succès précédents, l'amiral Linois veut tenter d'intercepter l'énorme convoi annuel qui partait chaque année à cette époque de la ville de Canton en Chine à destination de l'Angleterre.

L'entreprise est d'embuscade, il faut ratisser constamment les lieux où le convoi est censé passé et l'intercepter. Les conditions de mer sont extrêmement difficiles; c'est la saison des ouragans en mer de Chine et il faut impérativement garder des navires à la mer dans toutes les conditions sous peine de rater la proie espérée.

Les navires sont constamment en danger dans une mer inconnue, semée d'îles et hauts-fonds qui sont autant de pièges à déjouer quelque que soient les conditions de mer.
Ce genre de navigation est extrèmement pénibles pour les hommes qui ont souvent du mal à trouver du repos. Comment dormir dans un navire en pleine tempête au moment où l'on n'est pas de quart et comment trouver la force de manoeuvrer ce géant de bois et de toile quand on doit, à son tour, y travailler ? Et puisque l'on va à la rencontre d'un convoi qui profite de vents et de courants favorables, on est obligé d'affronter ces mêmes vents et ces mêmes courants dans un sens contraire. Le résultat c'est que les navires n'avancent pas, ou très peu, ce qui n'a rien d'encourageant pour le moral des équipages qui peinent à voir quand le calvaire finira.

Dans une zone périlleuse, parsemée de centaines d'îlots et de récifs, entre les îles de Bangka et Billiton, l'escadre reçoit un premier acompte sur ces peines en capturant deux vaisseaux de commerce anglais : ***l'amiral Raynier*** et ***la Henriette***. C'est une véritable aubaine puisqu'ils viennent de Canton ! L'amiral Linois apprend ainsi que le convoi si désiré s'apprêtait à quitter Canton lorsque les deux prises en sont parti.

Mais, en mer, le drame et la joie se succèdent d'aussi près que deux vagues sur la grève; un canot envoyé par ***le Marengo*** vers ***la Henriette*** se perd au retour, dans l'obscurité, et ne peut rejoindre le navire amiral. Sans attendre le jour, ***la Henriette*** repart logiquement vers l'ile de France où l'on envoit les prises de guerre; beaucoup moins logiquement, ***le Marengo*** prend également la route en pensant, semble t-il, que les hommes du canot sont resté sur l'autre navire à cause du mauvais temps. Quand le jour se lève, les marins se retrouvent seuls sur la mer....Ils vont errer d'îles en îles pendant quarante jours, décimés par la faim, la soif, les maladies et les indigènes avant de réussir à rallier Batavia où s'éteindra peu de jours après le lieutenant qui les commandait.

Joseph n'était pas dans ce canot mais un autre semblable, envoyé par ***la belle poule*** vers ***l'Henriette*** avait quitté son bord juste un quart d'heure avant le grain fatal au canot du ***Marengo***; ce canot là aurait pu subir aussi subir ce sort là et Joseph y était même peut-être.

Après une halte dans l'île d'Aor (sud-ouest du groupe des Anambas) près de laquelle un convoi venant de Canton est obligé de passer, ils apprennent des malais locaux que les vaisseaux attendus ne sont pas encore passé et ils font provision de vivres frais.

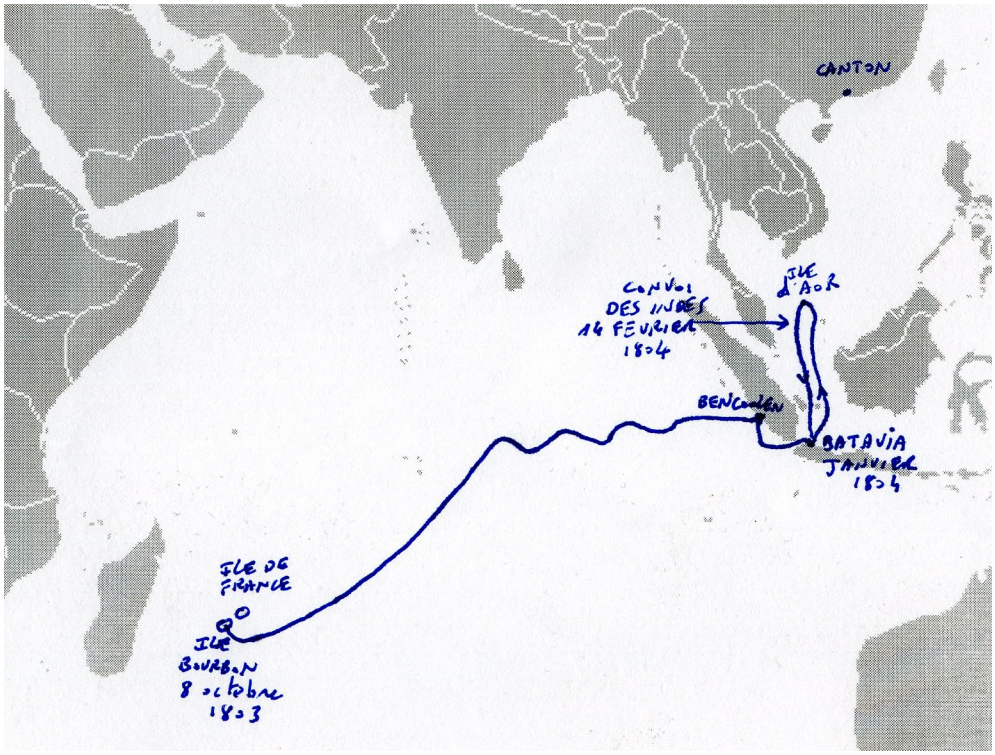
Peu après être reparti en chasse, le contact est enfin trouvé avec le convoi attendu, le 14 février 1804. 25 vaisseaux marchands chargés de 80 millions de biens apparaissent à l'horizon. Ils prennent la fuite aussitôt....

L'escadre française est pourtant plus rapide et ne tarde pas à se placer en position favorable pour l'attaque. Le temps est beau et le combat promet d'être facile, mais l'amiral Linois regimbe à donner l'ordre du combat et décide d'attendre le lendemain à la consternation de tous y compris des simples matelots. Pendant la nuit, les anglais s'organise et rassemble leur artillerie sur les 8 navires les plus forts qu'ils renforcent également en hommes, dégarnisant les vaisseaux les plus faibles.

Le lendemain, le temps est toujours beau et l'attaque est finalement lancée. Malgré leur efforts, les anglais ne peuvent espérer tenir jusqu'au bout contre des vaisseaux de guerre; leurs équipements et leurs équipages ont été prévus en temps de paix lors de leur départ pour Canton et ils n'ont pu être renforcés en Chine; malgré tout, ils se défendent vaillamment. Peut-être ont-ils eu l'intuition d'une faiblesse de leur adversaire à la vue des atermoiements de la veille ? Toujours est-il qu'ils obtiennent gain de cause après 45 minutes de combat contre les français. L'amiral Linois, arrivé plus tard, fait rompre le combat au ***Marengo***; il prend la fuite aux premiers boulets échangés et fait signe à l'escadre d'en faire autant. Les anglais se paient même l'audace de poursuivre les navires français pendant 2 heures ! Ceux-ci sont tellement peu abimés par les boulets ennemis qu'ils s'échappent sans problème ayant conservé toutes leurs qualités de marche. D'après les journaux anglais qui conteront l'évènement plus tard, la dernière bordée d'artillerie était faite de sucre candy !

Le chef de l'escadre anglaise reçut un million de récompense et l'on dit au propos de ce fait d'arme «qu'*une armée de cerf commandé par un lion vaut mieux qu'une armée de lions commandés par un cerf*.»...

La réputation de Linois est faite pour toujours et en particulier dans l'esprit de ses équipages qui viennent de perdre une fortune pour eux-même y compris Joseph qui pouvait s'attendre à rentrer au pays les poches pleines après une pareille capture. C'est pourtant Linois qui va décider de leur sort pour très longtemps encore.



L'escadre rallie Batavia bien qu'il on y trouve une fièvre semblable au choléra, puis repart à la saison des pluies vers le détroit de la Sonde où le trop plein d'eau a crée des courants si violents qu'il est impossible aux navires de lancer une ancre sans qu'elle se brise. Une terreur panique s'empare de l'équipage de ***la belle poule*** dans cette situation où le navire semble devoir être emporté sur les hauts-fonds, mais le capitaine apparaît sur le pont et impose le silence aux propos affolés qui commençaient à fuser. L'escadre entiere se sort de ce mauvais pas après avoir frolé la catastrophe à plusieurs reprises et notamment lorsque les courants la jette sur une île; celle-ci est heureusement assez escarpée pour que les batîments soient repoussés vers le large avant de heurter les falaises à cause des tourbillons causés par le relief.

La belle poule est balloté comme un bouchon et tourbillonne sûr elle-même avant d'atteindre des eaux plus calmes, sans autres dommages que l'inquiétude qui a rongé les sangs d'un équipage ne devant plus beaucoup croire à sa chance et à celle de ses officiers.

A quoi pensait Joseph si loin du Guilvinec, et dans un monde aussi hostile , alors qu'il ne pouvait même pas prendre de décisions lui-même pour assurer sa sécurité ?

L'amiral ne fait rien d'ailleurs pour le moral des hommes de ***la belle poule*** car, à peine sorti de ce mauvais pas, il abandonne ***la belle poule*** et ***l'Atalante*** pour aller réparer son navire à l'île de France en compagnie de ***la sémillante*** et du ***berceau.*** Les deux frégates recoivent pour mission de croiser à l'entrée du golfe de l'Inde puis de rejoindre l'île de France en longeant les côtes occidentales de la nouvelle Hollande.

L'absence de Linois, semble rendre sa chance à ***la belle poule*** qui fait une prise considérable en se saisissant d'un navire anglais transportant pour 6 millions d'indigo. ***L'Althéa*** se laisse prendre sans difficultés et les hommes de ***la belle poule*** découvrent avec stupeur que le propriétaire du navire est présent sur le pont avec sa femme; cette jeune et ravissante personne, entourée de domestiques chamarrées est presque morte de peur et n'en croit pas ses yeux en constatant qu'on ne la tue pas.

Un équipage de prise s'installe à bord pour ramener le navire à l'île de France qui sera vendu sur place. Logiquement, l'équipage a du se voir attribuer une part sur cette prise ce qui a du le réconforter grandement de ses malheurs récents; pourtant, nous ne savons pas si Joseph a pu profiter de cet argent en sortant de cette aventure. Ce qui est certain, c'est que l'amiral Linois décréta au sujet de cette prise qu'elle devait être partagée entre tous les navires de l'escadre au mépris des usages en vigueur qui voulaient que les navires impliqués profitent seuls des retombées. Une fois de plus il avait réussi à soulever l'indignation des marins !
Pour ce faire une idée de la valeur de cette prise il suffit de préciser qu'il était possible de construire avec cet argent 4 vaisseaux de ligne de 74 canons.

Ce navire est accompagné jusqu'à l'île de France par ***la belle poule,*** et la prisonnière de 20 ans, enceinte, fait l'objet de toutes les attentions. Elle accouchera finalement dans la possesion française et rentrera chez elle sur un navire américain.

Cette fois c'est ***la belle poule*** qui reste au radoub pendant que le reste de l'escadre prend la mer en lui donnant rendez-vous dans les environs de Ceylan (20 juin 1804). Un moment de repos surement savouré par Joseph....

Sur la route de Ceylan, ***la belle poule*** s'adonne à l'ivresse de la chasse aux dépens d'une corvette anglaise qui ne s'aperçoit que tard de l'identité du navire qui l'approche grâçe aux précautions prises par l'équipage. La corvette est un navire rapide et la course entre le chasseur et la proie va être digne d'un épisode de Hornblower. L'anglais est toutes voiles dehors y compris dans les bourrasques les plus fortes où il gagne du terrain mais ***la belle poule*** regagne du terrain dès que le temps se calme et ne cargue à nouveau ses voiles que lorsqu'il n'est plus possible de toutes les maintenir sans briser les pièces de la mâture (qui présentent quelques faiblesses). A force de ténacité, en jettant à la mer quantité de choses non vitales pour s'alléger, ***le Victor*** réussit à s'échapper à la faveur de la nuit.

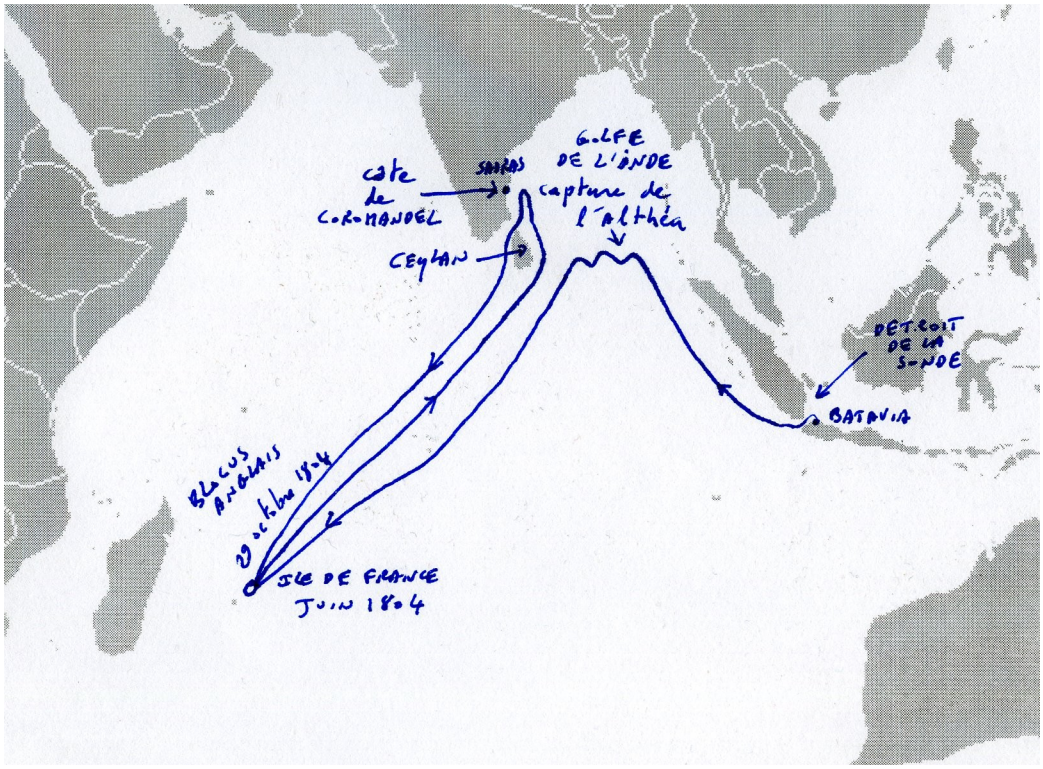
C'est dans ces moments que les gabiers sont les plus rudement sollicités; la manoeuvre est permanente, il faut ajuster les réglages au plus près pour ne pas perdre le contact. La mort rôde également à chaque instant : une seconde d'inattention, un geste manqué, et c'est la chute mortelle de plusieurs dizaines de mètres sur le pont du navire ou dans la mer. Tous les hommes sont sur le pont même ceux qui ne sont pas de quart, Joseph y était donc forcément, soit dans la mâture, soit à diriger son équipe de gabier en tant que quartier-maître de manoeuvre, s'il l'était déjà. Beaucoup de marins de cette époque était tués dans les combats ou mutilés mais pour les gabiers s'ajoutait ce risque supplémentaire de la chute et nombreux étaient ceux qui rentraient chez eux estropiés.

La belle poule arrive trop tard à Ceylan et elle y attend l'escadre pendant 30 jours en pure perte car elle est déjà passé et l'a cherchée en vain. C'est une erreur de position qui est cause du retard; la montre de marine du commandant s'est détraquée et c'est le seul instrument permettant de déterminer la position du navire en longitude avec précision.

Les officiers tuent le temps en s'exerçant à faire des relevés de la position du navire et à instruire les hommes de l'équipage sur la façon de les faire. Peut-être Joseph a t-il ainsi appris à utiliser les instruments et à faire les calculs nécessaires auprès des aspirants de marine du navire ?

En l'absence de l'escadre, ***la belle poule*** explore la côte de Coromandel et s'empare d'une nouvelle prise, l***a perle***, dans les environs de Sadras (non loin de Madras). Les prisonniers de ***la perle*** apprennent aux français qu'un blocus a été mis en place par les anglais autour de l'île de France et le capitaine de ***la belle poule*** décide de tenter le passage par le grand port, au sud est de l'île où il espère ne trouver que deux frégates en embuscade. L'opération réussit de justesse, ***la belle poule*** surprend la vigilance des anglais et se met à l'abri au port alors que la chasse s'organisait derrière elle.

Deux jours plus tard,le 31 octobre 1804, le reste de l'escadre rejoint ***la belle poule*** avec les prises qu'elle avait fait en route et une victoire en combat naval contre un navire de ligne anglais. Voyant leurs efforts inutiles, les anglais quittent les parages et la flotte s'empresse de rejoindre son port ordinaire de l'autre côté de l'île. Le vaisseau amiral va en profiter pour couler....dans une cale du port (à cause d'un rocher aperçu trop tard...) ! L'amiral a décidément une chance exceptionelle et on ne peut douter qu'elle alimente les conversations des matelots à l'avant des navires.



Pendant que commençaient les longues opérations de réparation du ***Marengo, l'Atalante*** et ***la belle poule*** reprennent la mer au début de l'année 1805; les nouvelles de France ont appris aux marins la création de l'empire et les nouveaux projets de débarquement en Angleterre de Napoléon. La croisière va durer 75 jours par une météo le plus souvent calme donc contraire à la bonne marche des navires. On se dirige vers le golfe du Bengale. Cette fois c'est le capitaine de ***la belle poule*** qui commande le groupe et il fit aussi bien que son amiral en laissant s'échapper trois marchands anglais, près de Colombo, qu'il s'obstina à prendre pour des navires de guerre.

Les officiers français de cette époque semblaient vivre dans un monde où les navires de ligne anglais fuyaient devant eux pour éviter le combat, pendant que les navires marchands se montraient trop redoutables pour les attaquent sérieusement ! Une bonne façon de rentrer à la maison avec tout son monde et la suite montrera qu'il aurait mieux valu s'y tenir....

Les frégates croisent à l'embouchure du Gange près de Chandernagor et de Calcutta mais les navires échappés ont alerté leurs congénères qui se tiennent tranquilles au port et les caboteurs locaux relaient l'information, profitant des hauts-fonds pour se mettre à l'abri là où les frégates ne peuvent les atteindre.

Les navires français finissent par changer de zone de chasse et choisissent la côte du Pegu où ils prennent deux navires : ***la fortune*** et ***l'héroïne***. Ce dernier navire connut une péripétie qui fit la célébrité de l'aspirant chargé de reconduire le navire à l'île de France: sur sa route il croise un 74 canons anglais qui lui fait signe de s'arrêter pour être inspecté. L'aspirant feint d'obéir et s'approche tranquillement du mastodonte qui met en panne et met ses canots à la mer. Au dernier moment, l'héroïne envoi toute la toile et prend le large au nez des canons ennemis qui ne peuvent que l'égratigner au passage !

Le temps de ramener les canots et d'envoyer les voiles, l'anglais a pris un retard qu'il ne rattrapera pas bien qu'il vaille 4 heures de poursuite avant de s'en débarasser. L'équipage du navire est constitué de marins de ***la belle poule*** et il est donc possible que Joseph ait vécu ses heures là.

Un repos plus long que d'habitude attend les équipages à l'île de France car la dissension règne entre le général Decaen et l'amiral Linois; Les marins de la division sont déjà des habitués des lieux et ils peuvent profiter de ces sortes de vacances pour resserrer les liens déjà établis avec les locaux aux précédents arrêts. Quel genre de «touriste» était Joseph ?

L'amiral prend la décision d'entreprendre un long voyage et de changer sa base d'opération en s'appuyant dorénavant sur le cap de Bonne-Espérance (colonie hollandaise). Le choix n'est pas mauvais d'abandonner l'île de France car les anglais commencent à se dire que c'est une base d'opération bien gênante pour leur commerce et ils se préparent à conquérir l'île qu'ils appelleront ensuite l'île Maurice.

Mais le départ est retardé par un début de mutinerie à bord de ***la belle poule*** ! 50 marins déclarent qu'ils ne partiront pas sans leurs part des 50 prises effectués par l'escadre depuis son départ de France car ils craignent de ne plus jamais les revoir si elles restent à l'île de France. Là encore, impossible de savoir si Joseph faisait partie des 50 mais sa position de quartier-maître (donc proche du commandement du navire) laisse penser que ce n'était plutôt pas le cas.

Nous avions déjà vu réagir le capitaine réagir avec autorité et se faire obéir; ce fut encore le cas cette fois puisqu'il fonça sur les mutins sabre au clair en jurant de passer par dessus bord plutôt que de faire droit aux revendications de l'équipage.

Au moins à cette époque courait-on le risque d'être jeté à la mer si on refusait d'entendre la voix du peuple.... La mutinerie n'alla pas plus loin, les meneurs furent traduits en conseil de guerre mais le capitaine atténua les peines et il n'y eut plus de révolte par la suite.

Une fois réglé ce problème, ***la belle poule*** put mettre la voile vers les Seychelles en compagnie du ***Marengo*** le 21 mai 1805.

Ils atteignent la principale île de cette archipel qui porte le nom de Mahé de la Bourdonnais. On fait dans la petite île sainte-Anne provision de chauve-souris qui sont, parait-il, exquises mais l'approvisionnement n'est pas aussi facile qu'au supermarché.
L'équipage d'un canot passe une partie de la nuit en équilibre sur un banc de sable sous la menace d'un requin «chagrin» avant d'être libéré, à l'aube, par les hommes restés à bord de la frégate. A peine débarqué sur l'île l'équipage dérange une colonie de caïmans qu'ils évitent quand même de justesse. C'est en faisant la liste des périls auxquels ont échappés nos ancêtres que l'on mesure la chance que l'on a eu d'être venu au monde !

La croisière continue par la visite des Comorres dont l'île d'Anjouan; la liste des destinations de la frégate depuis son départ de Brest ressemblerait à une excursion idyllique si elle était organisée par une de nos agences de voyage mais gageons que peu d'entre nous aurait supporté le voyage.

On enchaine ensuite vers l'entrée de la mer Rouge, le cap Guardifui, l'île de Socotora, la côte de Malabar à hauteur de Bombay, les environs de Surate (ville de l'Inde la plus peuplée de cette époque) sans faire aucune rencontre intéressante tant les navires anglais ont appris à se méfier et à voyager sous bonne escorte. La route se poursuit donc par les Laquedives, les Maldives, l'île de Malique et enfin les abords du port de trinquemalé à Ceylan où les deux navires font enfin la rencontre intéressante de deux navires anglais de la compagnie des Indes. Au lieu de couper la route de la terre aux ennemis, l'amiral donne l'ordre de courir droit dessus en courant le risque de les voir s'échapper (il y a donc de la témérité en cet homme là ?). L'un d'eux regagne la côte sans dommage mais le commandant de ***la belle poule*** réussit à prendre l'autre en désobéissant aux signaux de l'amiral et grâçe à la qualité de ces canonniers qui touchent ***le Brunswick*** à une distance invraisemblable; les 5 boulets reçus l'intimidant assez pour qu'il s'arrête.

Ce vaisseau est alors muni d'un équipage de prise et prend la direction de Madagascar; Joseph peut très bien avoir fait partie de cette équipage et ne plus être concerné par la suite de l'épisode.

La croisière continue par la mer de l'Inde, les parages de Sumatra, Andaman et Java puis le cap est mis sur la nouvelle Hollande. Sur ce chemin, près du tropique, les deux vaisseaux rencontrent une flotte anglaise de 11 navires qu'ils attaquent au canon en s'approchant assez pour recevoir la fusillade des hommes de troupe embarqué sur les marchands. Malheureusement pour l'amiral qui avait pris, pour cette fois, la décision de combattre, apparaît au milieu des marchands un 74 canons anglais qu'il n'avait pas aperçu dans la masse.

La belle poule se comporte très bien en engageant le combat contre ce puissant adversaire; au point de le canonner pendant une demi-heure sans que l'autre ne puisse l'atteindre mais l'amiral Linois, s'apercevant alors de son erreur, donne l'ordre de rompre le combat et prend une nouvelle fois la fuite sans tirer lui-même un seul boulet. Il y avait pourtant matière à nuire gravement à l'ennemi puisqu'il s'agissait en réalité d'un convoi transportant des troupes pour les colonies anglaises (d'où le tir nourri de mousqueterie). ***Le Blenheim***, vaisseau de ligne anglais, y perd tout de même 40 hommes suite au feu de ***la belle poule***.

Cette dernière, jointe au Marengo, ne retrouve pas le Brunswick au rendez-vous de fort Dauphin à Madagascar et on décide de traverser le canal du Mozambique. Vient le temps du renversement des vents dans cette zone du monde et la navigation est assez mouvementée dans de brusque sautes de vents qui laissent peu de place au repos de l'équipage.

Les navires rallient alors False-bay, près de la ville du Cap où ils voient bientôt paraître le Brunswick (souvenons-nous que Joseph était peut-être à bord); celui-ci essuie un coup de vent qui l'emporte vers la côte après avoir rompu ses amarres. Le navire fait naufrage et plusieurs hommes y périssent avec une partie de la cargaison.

Cet événement pousse les navires à tenter un autre mouillage dans une baie mieux orientée au vent, mais le sens du vent n'est pas encore établi à ce moment de l'année et il change à nouveau de direction avec violence. Cette fois, trois navires américains sont rompus à la côte et ***la belle poule***, rompant ses câbles, est envoyé contre ***l'Atalante*** qui ne tient pas non plus. On s'occupe déjà de viser un point du rivage où les dégâts seront moindres lorsqu'un lieutenant avise le capitaine qu'il reste une ancre à bord. Celle-ci est lancée avec bonheur et la frégate s'asseoit sur l'eau au grand soulagement de l'équipage pendant que ***l'Atalante*** fait naufrage mais sans se perdre définitivement toutefois.

Une nouvelle fois les nerfs des hommes sont mis à rude épreuve et on peut penser que Joseph aspirait alors au retour après tout ce temps sur la mer. Songeons en effet qu'il avait quitté Brest pour une mission de temps de paix et que la guerre avait changé du tout au tout les prévisions qu'il avait pu faire à propos de ce voyage.

L'amiral Linois continuait cependant de rechercher des navires marchands anglais assez compréhensifs pour se laisser prendre courtoisement et pour cela il fallait parcourir du chemin. Il trace une route qui parcoure la côte occidentale de l'Afrique : St Paul de Loanda, St Philippe de Benguela (toutes deux en Angola), Cabinde (comptoir portugais au nord du Zaïre), Doni, l'embouchure du Zaïre (le Congo) et Loango (port du sud du Congo). L'objectif est de rafler des navires négriers.

La ressource et ***le Rolla*** sont effectivement capturés; le dernier, à l'abordage, avec un canot de ***la belle poule*** qui s'empare de ce navire négrier de 8 canons et 26 hommes d'équipage. L'affaire se déroule dans la nuit du 7 décembre 1805. ***La belle poule*** va payer cher ce petit succès en allant donner sur un banc de sable pendant l'opération d'amarinage de sa prise. La frégate va passer à travers le haut fond, ballotée par le vent et la houle et secouée de deux chocs si violents que personne ne tient debout sur le pont (et que dire d'un gabier qui se serait trouvé dans la mâture).

S'en en fini des qualités de marche de ***la belle poule*** qui a désormais du mal à tenir le rythme du ***Marengo***. Hors, la qualité tactique première d'une frégate est sa vitesse de manoeuvre et sa faculté d'échapper à l'ennemi en cas de besoin; il eut été sage alors d'arrêter là l'excursion du navire, touché dans ses capacités de défense et d'attaque sans parler de l'atteinte produite au moral de l'équipage.

Elle poursuit pourtant sa route pour approvisionner à l'île du prince (en face du Congo) et continuer vers Sainte-Hélène où la chasse promettait d'être meilleure. Impossible toutefois de s'y diriger tout droit (à cause des vents); il fallut donc tirer un bord jusqu'au tropique du Capricorne.

Les deux navires se placent en embuscade hors de vue de la vigie anglaise de sainte-Hélène de manière à intercepter les navires en partance pour l'Angleterre ou les Antilles. Un navire neutre de passage leur apprend la prise du Cap par les anglais; ***La ressource*** et ***le Rolla*** avaient été repris dans la baie et ***l'Atalante***, frégate de la division, avait été incendiée plutôt que d'être prise.

Ici se comprend mieux l'inutilité de tant d'efforts pour combattre un ennemi mieux organisé et surtout bien mieux soutenu par son gouvernement. Après les désastres subis par elle, Napoléon a détourné ses regards de la flotte et complètement négligé de l'entretenir; il l'a réduite à un rôle de corsaire, espérant atteindre l'Angleterre dans son commerce, mais en réalité elle ne pouvait faire grand mal avec si peu de moyens.

Les hésitations de l'amiral Linois peuvent être mieux comprises ainsi car il devait avoir une conscience aïgu de la difficulté à appliquer les ordres sans soutien financier et humain et sans bases d'opérations bien défendues par des troupes nombreuses pour s'y réfugier en cas de besoin. Comment risquer un véritable combat dans ces conditions, sachant que l'on sera livré à soi-même en cas d'avaries importantes ?

Linois et quelque autres devaient savoir que de chasseurs ils pouvaient vite devenir proies mais ils ne pouvait pas en informer l'équipage.... Joseph a t-il vécu dans cette illusion d'être du côté des vainqueur et a t-il rêvé d'exploits maritimes avant de rentrer chez lui profiter de sa part des dépouilles ? On ne sait pas....mais il s'est forcément fait une idée plus juste au fil du voyage et l'on penser qu'à ce stade, bien peu d'hommes à bord croyaient encore se sortir glorieusement de cette équipée autour du monde.

Aucune prise ne vint se jetter dans les filets français car un aviso anglais avait été envoyé du Cap vers Sainte-Hélène pour prévenir les autorités de l'île de la présence des français dans les parages.

La situation des vivres ne permettant pas de retourner à l'île de France, Linois décide de partir pour Rio de Janeiro, seul destination qui semble laisser une chance de ne pas trouver l'ennemi en arrivant....puis, soudainement, change de décision et décide de rentrer en France !

La joie est indescriptible et générale des officiers aux novices et le soulagement est immense après 3 ans de mer. Les implications de ce choix étaient pourtant pénibles car il supposait un régime de demi-ration redoutable (souvenons-nous des biscuits avariés et de l'eau croupie). Les deux vaisseaux perdent près d'un mois à louvoyer à hauteur de l'équateur par manque de vents puis ils affrontent des vents contraires qui les rejettent vers l'ouest. La bonne brise se lève enfin et le cap est mis sur Brest, mais l'amiral n'a pas fini d'hésiter et il infléchit la route de sorte que les navires se trouve bientôt sur le chemin qui va des Antilles à l'Europe;

Linois a bien envie de rentrer en France mais il veut paraître avec une belle victoire à son actif et il cherche encore une proie avant son retour. Il sait que l'empereur a vertement critiqué l'affaire du convoi de Chine et espère encore forcer la chance. Il a pourtant un tableau de chasse assez flatteur puisqu'il a déjà 25 marchands capturés ou détruits et un vaisseau de ligne gravement endommagé à son actif alors qu'il n'a perdu que 2 frégates.

Le 13 mars 1806 Linois va à nouveau s'aveugler lui-même et porter la poisse à ces marins. Vers 2H du matin, on aperçoit 9 voiles que l'amiral veut identifier comme un convoi marchand malgré l'avis du capitaine de ***la belle poule***. Après une minutieuse observation à la lunette, ce dernier aperçoit 3 rangées de canons sur l'un des navires et prévient l'amiral de la présence d'un navire à 3 ponts dans l'escadre (le plus puissant des navires de ligne de l'époque). Autre indice troublant : la route suivie par ces navires n'est pas celle d'un convoi de commerce....

Linois décide d'attaquer à l'aube le vaisseau qu'il pense être une escorte des autres. Bien sur, il s'agit de 9 navires de ligne anglais; ils ont d'ailleurs vu les voiles mais pensent d'abord qu'il s'agit d'américains car ils n'attendent pas d'ennemis dans cette direction.

Au point du jour, ***le Marengo*** attaque le 3 ponts assisté de ***la belle poule*** et, à eux deux, lui cause beaucoup de dommages. En trois années de navigation c'est le premier combat de cette intensité pour Joseph qui a pour obligation de se trouver sur le pont pour la manoeuvre de la frégate. Inutile de préciser que c'est l'endroit le plus exposé ! Il arrive même parfois, dans ce genre de combat, qu'on ne trouve plus un seul survivant sur le pont après quelques bordées....

Les autres navires sont plus loin et ne peuvent participer à ce combat; l'effet de surprise est pour les français. Ils vont payer cher leur témérité inutile....

L'usage de l'époque, chez les français, est de tirer à démater sur l'ennemi; c'est malheureusement une stratégie dépassée et les anglais ont adopté une autre méthode qui vient de leurs permettre de triompher à Trafalgar. Les boulets anglais visent la coque du navire et les ponts inférieurs; les canons ennemis sont touchés, les hommes meurent et les superstructures du navire finissent par céder pendant que les français envoient une partie de leur boulet par dessus le navire ennemi. A la fin, le pont anglais est dévasté, mais les dégâts sont réparables; le bateau français, lui, coule....

La puissance de feu du 3 ponts est formidable, l'enfer se déchaine sur les navires qu'il vise... ***le Marengo*** a bientôt perdu une centaine d'homme et l'amiral a le mollet arraché. On vient lui dire que les 8 autres vaisseaux ennemis arrivent et il donne, trop tard, l'ordre de la retraite. ***Le Marengo*** s'arrache au 3 ponts sous son feu, resté efficace, bien qu'il ne puisse le poursuivre à cause des dégâts dans sa mature. Mais les dégats sont trop importants pour espérer échapper aux autres navires; ***le Marengo*** est attaqué. Il se défend jusqu'à 9H puis il doit se rendre. La peur de l'empereur a été plus forte que l'instinct de survie et ceux qui ont suivi cet amiral paye le prix fort à sa place.

La belle poule est toujours en état, elle a probablement manoeuvré pour éviter de prendre de plein fouet le feu de l'anglais. Elle se dégage et prend la fuite. Malheureusement les avaries causées lors de la capture du négrier anglais l'empêchent de donner sa pleine vitesse et il y a une frégate anglaise, ***l'Amazone***, qui peut la rattraper vers 10H. Une demi-heure plus tard, elle est hors de combat et ***la belle poule*** est victorieuse ! Quel est l'état de Joseph ? Il est vivant et probablement en assez bonne condition comme le montrera la suite mais il est difficile de sortir indemne de deux combats successifs...

L'amazone hors de combat, a cependant assez ralenti ***la belle poule*** pour permettre à deux autres adversaires de s'aligner contre elle, un de chaque côté; il était temps de se rendre bien sur ! Mais non, on continue à tirer, toujours en espérant démater l'ennemi...
Les deux navires anglais ouvrent le feu sur la frégate; la cale prend l'eau, la mature est déchiquetée et le pont est rouge de sang.
Le capitaine donne l'ordre de cesser le feu et d'amener le pavillon. C'est la fin du voyage pour Jean-Joseph.

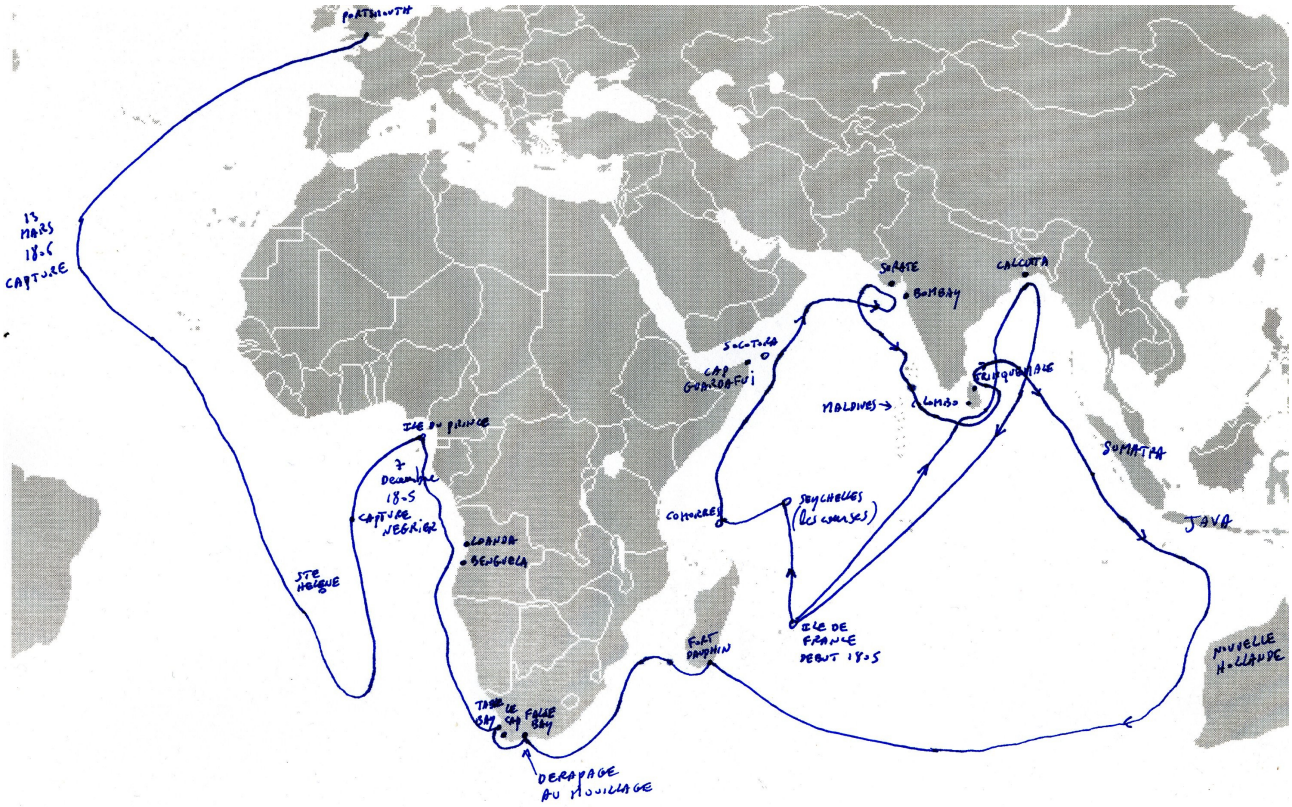
L'équipage se voit déjà prisonnier des anglais; les pontons de Porsmouth ont une réputation horrible de mouroirs aux conditions de vie pire que l'enfer. Il est impossible de le croire, mais les marins protestent unanimement contre la reddition et veulent encore combattre jusqu'à ce que le bateau coule ! On sait aussi que les anglais ne rendent plus de prisonniers pour ne pas regarnir les troupes ennemis et qu'on restera donc enfermé jusqu'à la fin de la guerre.
Et on continue à tirer.

C'est le capitaine Pickmore, commandant ***le Ramilies***, qui va se montrer le plus humain; il cesse le feu et approche son navire à portée de voix de ***la belle poule*** en se présentant seul sur le pont. Impressionnés, les français cessent le feu et voici ce qu'ils entendent :
«Braves français, tous mes canons sont chargés à double charge; toute résistance est inutile; rendez-vous; je vous en conjure au nom de l'humanité». Ou, en tout cas, quelque chose comme ça...
Cette fois, on se rend.

L'escadre anglaise venait de prendre part à la bataille de Trafalgar qui avait anéanti la flotte française peu de temps avant. Suite à ce désastre, les routes de France étaient parfaitement dégagées pour ***la belle poule*** et ***le Marengo*** s'ils avaient décidé de rentrer directement....

William Parker, commandant de ***l'amazone***, monte à bord de ***la belle poule*** pour régler les détails de la reddition et l'équipage fut partagé entre les navires de l'escadre.

Après avoir croisé un moment encore dans les parages, l'escadre rencontre un autre vaisseau anglais qui lui apprend que l'escadre française des Antilles a été détruite et que, par conséquent, il n'est plus utile de croiser dans les parages. Sir Warren, l'amiral anglais, met donc le cap sur les îles du cap Vert, à Sao Thiago, pour ravitailler et rentrer ensuite en Angleterre. Au passage, les prisonniers auront la douleur de voir défiler les côtes de France et Joseph a peut-être reconnu les côtes du pays bigouden au passage.



1806 – 1814 La captivité

A Porsmouth, les prisonniers, sont déjà près de 80000 répartis dans les alentours. Les officiers sont envoyés dans des cautionnements. Des logements qu'ils peuvent occuper à condition de donner leur parole de ne pas s'éloigner de plus d'un mile et de se présenter chaque jour au contrôle.

Les soldats et les marins sont enfermés dans des prisons où sur des pontons aménagés en prison. Quelques exceptions ont du exister pour ceux qui n'étaient pas officiers et certains ont pu également être logé en cautionnement.

Il y avait des pontons partout où l'on pouvait en mettre et où on pouvait trouver des soldats pour les garder. Impossible de dire dans quelle prison est arrivé Joseph.

Le nom de ponton désignait un vieux vaisseau dont il ne restait plus grande mature à l'exception de morceau suffisant pour servir de palans. On l'entourait d'une galerie extérieure supportant des guérites d'où l'on pouvait tirer sur les évadés. Bien entendu, les sabords étaient grillagés. Le prisonnier était loin d'être pourvu du nécessaire mais il pouvait améliorer son ordinaire en achetant lui-même quelques marchandises aux canots qui accostaient aux pontons pour cela.

La correspondance était possible pour les officiers, elle devait l'être aussi pour les marins et Joseph a du avoir l'occasion d'informer sa famille et peut-être de lui demander du secours.

Comme dans une prison, on pouvait prendre l'air dans un espace réservé à cet effet sur l'un des ponts du navire. Le jour, tout était ouvert, l'humidité et l'air froid circulait abondamment dans la prison. La nuit, tout était clos et l'air devenait étouffant. Pas de lit, bien sûr, mais des hamacs (Joseph devait en avoir l'habitude) sauf dans l'infirmerie.

L'espace réservé aux prisonniers se réduisait à l'entrepont entre la cale et le premier pont (celui où se trouve normalement la batterie de canons la plus basse sur l'eau); ce dernier était toutefois réduit d'un tiers à cause de la place occupée par l'infirmerie. Les ponts supérieurs étaient réservés aux gardes et à leurs officiers. La hauteur de plafond étant très basse dans ces partis d'un vaisseau de guerre de l'époque, un prisonnier un peu plus grand que les autres n'avait pas de chance de pouvoir tenir debout. Vers l'avant du navire, l'espace était encore réduit par une cloison en planches percée de meurtrières permettant aux soldats de surveiller les prisonniers. Une partie de la place était réservée aux besoins naturels mais sans séparation. Dans cet espace insalubre on faisait tenir 700 à 800 hommes qui hébergeaient chacun toute une population de poux; il n'y avait évidemment pas de chauffage.

L'ordinaire se composait de pain noir, d'eau croupie, de poisson et de salaisons avec parfois de la viande bouillie.

La principale occupation à bord était d'effectuer les corvées; tout se passait comme au bagne, en beaucoup moins confortable. Le ponton était pourvu d'un black hole où mettre les évadés qui étaient repris; c'était un réduit infect, où il était à peine possible de respirer et où l'on voisinait avec ses excréments. On pouvait y passer quelque jours....

Une hiérarchie s'établissait parmi les habitants; les plus défavorisés se retrouvaient logés dans l'entrepont où la place manquait le plus; il fallait dormir absolument sur le côté pour que tout le monde puisse s'étendre sur le sol et il n'était pas question de se tourner avant d'avoir entendu, au milieu de la nuit, le signal pour que tout le fasse dans le même mouvement d'ensemble. Le pont se trouvait d'habitude occupé par les officiers qui avait refusé de donner leur parole où qui étaient punis de quelque faute commise au cautionnement et par les cadres des équipages de corsaires qui n'avaient pas droit aux mêmes égards que les militaires. Difficile de situer Joseph....

Il ne sera libéré qu'en 1814, lorsque la guerre sera terminée; on a du mal à croire qu'il a pu passer 8 ans dans ces pontons où l'on devait mourir facilement des privations imposées par ce style de vie. Peut-être a t-il pu profiter d'un cautionnement et se comporter assez sagement pour ne pas en être privé. Il a pu aussi être transféré dans une prison moins contraignante, construite en dur, à terre, car il semble que l'on y transférait les prisonniers les plus fragiles au bout d'un certain temps de confinement dans les pontons. Il est, en tout cas, extraordinaire, qu'il ait pu s'en sortir.

Joseph va donc revoir la France le 8 juillet 1814; il débarque à Calais. Depuis son embarquement sur ***la belle poule*** le 6 mars 1803, il s'est écoulé 11 ans et 4 mois.

Le quartier-maître de manoeuvre Joseph Nedelec va rentrer chez lui et reprendre sa vie d'avant. C'est à dire reprendre la mer !

Les registres mentionnent son activité de pêcheur jusqu'en mai 1822. Cet homme devait avoir une santé de fer après tout ce qu'il avait enduré pour retourner pêcher pendant encore 8 ans après son retour.

Il va se marier en 1815 avec Anne Riou qui n'était pas encore née quand il a embarqué sur son premier vaisseau. Son fils Nicolas (qui ne nait qu'en 1835 !), marin pêcheur à Lechiagat, sera le grand-père maternel d'Eugène Stephan.

Joseph n'aura sans doute pas le temps de raconter ses aventures à Nicolas car il meurt le 9 juillet 1840. Aucun souvenir oral n'a en tout cas été transmis dans la famille d'Eugène; mais l'histoire a t-elle seulement été racontée ? Joseph avait-il envie de retrouver ces souvenirs pénibles alors qu'il était enfin rentré chez lui ?

Nicolas Stephant
Nantes - 2011