

Vivre, produire et échanger : reflets méditerranéens

Mélanges offerts à Bernard Liou

Textes rassemblés par Lucien Rivet et Martine Sciallano



éditions monique mergoil
montagnac
2002

Tous droits réservés
© 2002



Diffusion, vente par correspondance :

Editions Monique Mergoil
12 rue des Moulins
F - 34530 Montagnac

Tél/fax : 04 67 24 14 39 - portable : 06 73 87 13 91
e-mail : emmergoil@aol.com

ISBN : 2-907303-68-6
ISSN : 1285-6371

Aucune partie de cet ouvrage ne peut être reproduite
sous quelque forme que ce soit (photocopie, scanner ou autre)
sans l'autorisation expresse des Editions Monique Mergoil.

Texte : auteurs
Saisie, illustrations : *idem*
Rédaction, mise en page : Sylvie Saulnier et Lucien Rivet
Maquette : Editions Monique Mergoil
Couverture : Editions Monique Mergoil
Impression numérique : Maury SA
21 rue du Pont-de-Fer, BP 235
F - 12102 Millau cedex

L'épave du *Patriote* à Alexandrie (Égypte)

Max Guérout*

À l'initiative d'Electricité de France (EDF), le Groupe de recherche en archéologie navale se vit confier en 1986 la mission d'effectuer la recherche et la fouille archéologique de l'épave du *Patriote*, un bâtiment marchand affrété par le Directoire pour prendre part en 1798 à l'expédition d'Égypte. L'intérêt d'EDF pour ce navire tenait à la nature de son chargement composé d'une unité de fabrication d'hydrogène destinée à la compagnie d'aéroliers et des instruments scientifiques destinés aux "savants" de la Commission des Sciences qui accompagnaient Bonaparte.

Peu après avoir abandonné le plan d'invasion de l'Angleterre, les 11 et 12 ventôse an VI (1^{er} et 2 mars 1798) le Directoire décide d'envoyer une expédition en Égypte pour faire peser une menace sur les communications de la Grande-Bretagne avec les Indes¹. L'idée de cette expédition est soutenue par Bonaparte qui espère y voir grandir son étoile, mais n'est pas non plus considérée d'un mauvais œil par le Directoire qui y voit quant à lui l'occasion d'éloigner de France le trop encombrant général Bonaparte. Il est décidé d'adjoindre à l'expédition militaire, une "Commission des sciences et des arts"² qui sera composée de quelques 197 civils³, placés sous l'autorité de Gaspard Monge pour la gestion interne de la Commission et sous celle du Général Caffarelli pour son soutien administratif et matériel.

Le 5 mars 1798, le Directoire prend huit arrêtés, confiant en particulier le commandement en chef de l'expédition à Bonaparte avec autorité, comme il le souhaitait, non seulement sur l'Armée et la Flotte engagées mais sur les Ministères concernés : « Les ministres de la guerre, de la marine et des finances sont prévenus de se conformer aux instructions que vous leur transmettez ... ».

Les armements se feront à Nice, Gênes, Antibes, Toulon, Marseille, Civita Vecchia, Ajaccio, de manière à embarquer 8 000 hommes de troupes et leur matériel provenant de Cisalpine et de Corse. La somme de 1 million de francs allouée à l'opération sera versée par le Ministère des finances à la Commission des côtes de Méditerranée créée pour l'occasion avec mission d'organiser les affrètements et la levée des marins nécessaires. La Marine fournira la flotte présente à Toulon renforcée de six tartanes et six chaloupes canonnières, pourvue de trois mois de vivres, prête à appareiller le 12 avril sous le commandement de l'Amiral Brueys.

Auprès du contre-amiral Vence, commandant d'armes et représentant du Ministre de la Marine à Toulon, un personnage joue un rôle central dans cette organisation, c'est Najac, l'ordonnateur de la Marine à Toulon, sur lequel reposera la tâche écrasante d'organiser et de coordonner les armements et les embarquements. Le volume des troupes augmentant, et les besoins financiers avec lui, le 4 mai la Commission d'armement reçoit 3 millions de francs supplémentaires provenant du trésor de Berne.

Le 12 avril, le Directoire prend à nouveau huit arrêtés, l'un d'eux précise la mission de Bonaparte : « Le général en chef de l'Armée d'Orient dirigera sur l'Égypte les forces de terre et de mer dont le commandement lui est confié, et il s'emparera de ce pays. Il chassera les anglais de toutes les possessions de l'Orient où il pourra arriver..., il fera couper l'isthme de Suez, et il prendra toutes les mesures nécessaires pour assurer la libre et exclusive possession de la Mer rouge à la République française... ». Un autre arrêté précise : « Le général en chef de l'armée d'Orient est chargé de s'emparer de l'île de Malte », le

* Groupe de Recherche en Archéologie Navale — 72 avenue Ledru Rollin 75012 Paris.

1 L'expédition d'Égypte a fait l'objet d'une grande quantité de publications, en particulier nombre de journaux personnels ont été publiés en même temps qu'une masse considérable de correspondances et de rapports officiels. L'analyse de ces sources documentaires a fait l'objet de plusieurs ouvrages (Guémard 1936 ; Munier 1943 ; Goby 1952).

2 Arrêté du Directoire du 26 ventose an VI (16 mars 1798).

3 La liste sera établie le 15 avril 1798, 22 ne pourront embarquer, mais ils seront remplacés par d'autres personnalités qui viendront plus tard. Ce seront finalement 182 "savants" qui travailleront en Égypte, dont 28 ne revinrent pas, victimes des combats, de la peste et pour trois d'entre eux d'un assassinat à l'occasion de la révolte du Caire.

suisant précise : « L'ordre donné ... de s'emparer de l'île de Malte, ne sera exécuté qu'autant qu'il le jugera possible sans compromettre le succès des autres opérations dont il est chargé ».

Le 19 mai, soit environ cinq semaines après la date prévue initialement, mais seulement un peu plus de deux mois après la prise de décision, ce sont 295 navires affrétés représentant 47900 tonneaux, transportant finalement 36500 hommes de troupe et leur matériel qui appareillent accompagnés de la flotte composée de 13 vaisseaux, 6 frégates, 9 bâtiments armés en flûte, portant 14822 marins. Ce sont donc au total près de 51000 hommes qui accompagnent Bonaparte en Egypte.

La concentration des convois s'effectue correctement. Quelques jours plus tard, la flotte se présente devant Malte. Affaibli par la révolution l'ordre de Malte est dirigé depuis peu par Hompesch, un Grand Maître d'origine rhénane, mou, timide, sans envergure. On compte alors 362 chevaliers présents sur l'île dont 260 sont français. Une grande confusion, les hésitations des chevaliers français déchirés entre deux devoirs, aboutissent à la capitulation de l'île et le 10 juin au débarquement des troupes. Le trésor de Malte convoité se révèle moins important que prévu, on fait cependant main basse sur tout ce qui peut alimenter les caisses de l'armée. Lorsque le 17 juin l'expédition quitte l'île et fait route vers Alexandrie, pas moins de 53 chevaliers ont décidé de suivre le général Bonaparte.

Lorsque l'expédition arrive à Alexandrie le 13 messidor (1^{er} juillet), elle vient de croiser sans la voir l'escadre de Nelson. La nouvelle du passage de ce dernier, deux jours avant devant Alexandrie, puis Aboukir, précipite les opérations. Le corps expéditionnaire est débarqué sans attendre, avec les difficultés qu'on imagine, car les troupes d'une même unité sont le plus souvent réparties sur plusieurs bâtiments. L'escadre et les transports les plus gros, dont fait partie le *Patriote*, restent au large faute de connaître les passes du port ouest. Dans le souci obsessionnel de garder secret le but de l'expédition, aucune reconnaissance discrète, aucun envoi d'espion n'avaient permis de connaître l'hydrographie de la zone.

Le *Patriote*

L'étude des matricules et des rôles d'armement se trouvant aux archives du Service historique de la Marine à Toulon a permis de trouver quelques informations concernant le *Patriote*, un bâtiment qui avait navigué à ses débuts sous le nom de *Saint-Augustin*.

Le *Saint-Augustin*, construit à Bayonne en 1783, est un navire à trois ponts, jaugeant 560 tonneaux, ayant un tirant d'eau léger de 11 pieds (3,67 m) et en charge de 17 pieds (5,53 m)⁴, percé pour deux canons. On ne connaît rien de ses cinq premières années d'existence.

Il est immatriculé pour la première fois à Marseille le 2 décembre 1788, sous le nom de *Patriote* par Jean-Louis Bretoux son nouveau propriétaire⁵. Vendu à Rabaud et Compagnie, il est immatriculé une nouvelle fois à Marseille, le 8 mars 1791 et déclaré le même jour à l'Amirauté.

Avant sa participation à l'expédition d'Egypte, trois armements successifs sont connus :

- Il est armé le 16 janvier 1789 à Marseille (armement n°15), avec le sieur Demore comme capitaine. Son armement se compose de 2 canons, 2 fusils et 3 sabres. Il appareille à destination de Saint-Louis (Caye) et de retour à Marseille est désarmé le 20 octobre 1789 (désarmement n° 480). Il s'agit d'un voyage à Saint-Domingue qui, compte tenu de sa durée, est très probablement effectué en droiture, avec sans doute un chargement de sucre et d'autres produits coloniaux au retour.

- L'armement suivant, le premier pour Rabaud et Compagnie, a lieu le 19 avril 1791 (armement n° 206), il appareille pour les Indes avec le citoyen Bérard comme capitaine. Il désarme à Marseille le 23 octobre 1792 (désarmement n° 556). Il s'agit très probablement d'un voyage de traite. En effet un autre navire qui appartient à Rabaud et Cie en 1798⁶, la *Constance Pauline* effectuée en 1788 un voyage de traite au Mozambique, dans des conditions qui sont très semblables⁷.

- Le *Patriote* est ensuite « armé en transport par la République sous le commandement du citoyen François Garcin, enseigne non entretenu », le 26 février 1794. Nous ne connaissons pas la fin de cet armement.

Un grand nombre de pièces de correspondances rendent compte de l'armement du navire pour l'expédition d'Egypte. L'ensemble des opérations d'armement de l'expédition n'a fait l'objet d'aucune planification de détail, aussi se heurte-t-elle, dans l'urgence, à d'innombrables difficultés qui tiennent à l'indisponibilité des navires, à leur inadéquation au besoin, mais surtout à deux autres facteurs bien plus contraignants :

- le manque d'argent qui retarde les négociations avec les armateurs, le paiement des fournisseurs, le versement des avances au personnel ;

- les changements constants dans les effectifs et le matériel nécessaire à l'expédition et les conséquences de ces

4 Cette information confirme les dires de l'EV1 de Lachadenède sur ce point.

5 Archives du service historique de la Marine (Toulon), 13 P 6/3, Rôle n° 548, f°137.

6 Archives du service historique de la Marine (Toulon), 1 A2 192, « Note des bâtiments bons pour être armés en corvettes ».

7 La date d'appareillage avec Comte comme capitaine, n'est pas connue, elle touche l'île de France le 23 août 1788, touche le Mozambique et quitte l'île de France le 26 juillet 1789. Arrive aux Cayes (St-Domingue) avec 231 esclaves (Mettas 1984, tome II, p. 644).

changements sur les approvisionnement en vivres, en eau et en moyens de couchage pour les hommes et en fourrage et en litière pour les chevaux. C'est ainsi que l'effectif de 8000 hommes de troupe prévu au début, finira par atteindre 36545 au moment du départ.

Le *Patriote* se trouve à Marseille, lorsque la Commission chargée de l'armement des côtes de la Méditerranée décide de l'affréter. Les propriétaires des navires affrétés doivent prendre en charge l'armement de leur navire à titre d'avance remboursable sur le Trésor. Ils sont bien entendu pris entre la défense de leurs intérêts et le soucis de ne pas se mettre à dos les représentant de la République. Pour fixer le taux d'affrètement des navires, les propriétaires sont convoqués en assemblée à Marseille, le 6 germinal (26 mars) par la Commission chargée de l'armement. Les propriétaires proposent : « 18 livres le tonneau par mois de fret des bâtiments au dessous de 100 tonneaux et 16 livres le tonneau pour celui des bâtiments au dessus de 100 tonneaux ». Ils réclament en outre le règlement de deux mois de fret d'avance, cet argent étant nécessaire au radoub et au gréement des navires retenus⁸. Ces propositions jugées modérées sont finalement acceptées.

Rabaud et Cie, les propriétaires du *Patriote*, ont déjà fourni l'*Aimable Marguerite*, 161 tonneaux. Lorsque l'ordonnateur parle d'affréter trois autres bâtiments leur appartenant : la *Constance Pauline*, 250 tx, la *Philippine*, 775 tx et la *Liberté*, 400 tx, ils refusent de laisser partir ces derniers. Ils élèvent une véhémence mais prudente protestation. Arguant des dépenses importantes qu'ils ont déjà consenties, qu'ils estiment à 15000 livres, et craignant de ne pouvoir rentrer dans leurs fonds, ils acceptent bien de mettre leurs bâtiments à la disposition de l'expédition sous réserve que le coût de l'armement soit pris en charge par la République⁹. Cette proposition fera reculer la

Commission qui n'a pas les ressources financières nécessaires.

- Le 17 germinal (6 avril), le *Patriote* est choisi par la Commission¹⁰.

- Le 27 germinal (16 avril), Marseille rassure Toulon qui réclame la venue du navire, puisqu'il a été attribué au Commissaire des Guerres et doit faire partie du convoi partant de ce port¹¹. Mais le citoyen Leroy qui dirige la Commission de l'Armement à Marseille peine à trouver un équipage. En même temps le général de division Reynier¹², commandant la division de près de 4900 hommes qu'il doit embarquer sur le convoi de Marseille, n'a pas trouvé suffisamment de place pour loger son état-major et essaye de freiner le départ du *Patriote* tant qu'un autre navire ne sera pas venu de Toulon¹³. C'est finalement la frégate l'*Alceste*¹⁴ qui viendra à Marseille pour embarquer son état-major, elle appareille de Toulon le 7 floréal (26 avril) et arrive à Marseille le 9. Il faut alors embarquer 400 futailles dont Toulon à besoin, puis le vent vient à manquer¹⁵.

- Le 16 floréal (5 mai), le *Patriote* appareille enfin de Marseille¹⁶. Le même jour le général de division Reynier qui semble ignorer le départ du bâtiment, tente une dernière fois de fléchir la commission d'armement¹⁷.

- Le 20 floréal (9 mai), le *Patriote* arrive à Toulon.

- Le 21 floréal (10 mai), on débarque les futailles, mais une partie de son équipage lui est enlevé. L'ordre est donné d'embarquer 400 hommes et 20 officiers, ainsi que les vivres nécessaires pour deux mois de campagne¹⁸.

- Le 22 floréal (11 mai), c'est le contre-ordre : l'embarquement des hommes et des vivres est annulé, et on donne l'ordre d'embarquer 200 quintaux de bois qui doivent être arrimés.

8 SHM Toulon, 1 A2 192, Lettre du Commissaire en chef de Marine à Marseille au citoyen Najac, ordonnateur de la Marine à Toulon, datée du 6 germinal (26 mars).

9 SHM Toulon, 1 A2 192, Lettre des citoyens Rabaud et Cie de Marseille au citoyen Pomme, commissaire en chef de la Marine à Marseille datée du 18 germinal (7 avril).

10 SHM Toulon, 1 A2 211, Lettre du citoyen Leroy, Commissaire principal de Marine, Ordonnateur des côtes de la Méditerranée au citoyen Najac, ordonnateur de la Marine à Toulon datée du 17 germinal (6 avril).

11 SHM Toulon, 1 A2 192, Lettre du Commissaire en chef de Marine à Marseille au citoyen Najac, ordonnateur de la Marine à Toulon datée du 27 germinal (16 avril) : « ...il sera prêt à mettre à la voile dans trois jours ».

12 Le général de division Reynier, est commandant du convoi de Marseille, il commande sa division à la prise de Malte, au débarquement d'Alexandrie et à la bataille des Pyramides. Il sera ensuite gouverneur de la province de Charquiéh (Chef-lieu Belbeir). (SHA B6 105, Registre V, p. 1).

13 « Les bâtiments que vous avez désignés pour le transport de la division que je commande n'offrent pas assez d'espace et de commodité pour loger convenablement les troupes et les officiers non plus que les chevaux... Je voulais réunir sur la frégate l'*Alceste* tout l'Etat-major de la division avec la 9ème brigade, mais d'après le rapport du capitaine, il est impossible de les loger et je n'ai aucun bâtiment qu'ils puissent monter. Le *Patriote* qu'on arme en corvette et qui est prêt à partir pour Toulon pourrait suppléer à ce qui me manque pour loger les officiers et les hommes qui sont trop pressés dans d'autres bâtiments de transport » (SHA B6 105, Registre V, p. 4).

14 L'*Alceste*, commandée par le Capitaine de frégate Barré, escortera le convoi, tout en transportant 199 hommes et 12 officiers de Chasseurs, et les généraux de brigade Davoust, Fugière et Manscourt, l'adjudant général Jullien, 11 officiers d'Etat-Major, le zoologiste Geoffroy de Saint-Hilaire, 7 secrétaires et employés et 15 domestiques (Tranier, Annexe VIII, p. 3).

15 SHM Toulon, 1 A2 211, Lettre du Commissaire de Marine, Chargé de l'embarquement des troupes et effets militaires pour l'Expédition particulière, au citoyen Gasquet, contrôleur de la Marine à Marseille. Datée à Toulon du 9 floréal (28 avril).

16 SHM Toulon, 1 A2 211, Lettre du citoyen Leroy, Commissaire principal de Marine, Ordonnateur des côtes de la Méditerranée au citoyen Najac, ordonnateur de la Marine à Toulon datée du 16 floréal (5 mai).

17 SHA B6 105, Registre V, p. 3. Lettre à la Commission de l'Armement, en date du 12 floréal (1^{er} mai).

18 SHM Toulon, 1 A2 211, Lettre de l'ordonnateur de la Marine à la Commission chargée des détails de l'expédition, datée de Toulon le 21 floréal (10 mai).

- Le 23 floréal (12 mai) arrive un nouveau contre-ordre, le *Patriote* doit embarquer 400 hommes dont 180 ouvriers, puis on lui envoie 200 hommes supplémentaires¹⁹. Dans une lettre datée du même jour François Bernoyer qui prendra par la suite passage sur le *Patriote* écrit à sa femme (Tortel 1976, p. 13) : « Bonaparte ... me demande de faire partie de l'Expédition avec le même emploi que j'avais dans l'Armée d'Italie... il m'engagea à amener avec moi une certaine quantité d'ouvriers tailleurs, bourreliers, selliers, incorporés dans le génie sous les ordres du Général Songis ».

- Le 25 floréal (14 mai), dix soldats des équipages de l'artillerie de l'Armée d'Italie reçoivent l'ordre d'embarquer sur le *Patriote* : Démorin, Chef de division ; Duplat, Brigadier ; Philippe Louis Roubraud, Brigadier ; Joseph Prenoma ; Joseph Cottin, Pierre Begou ; Jacques Berthier ; hauts le pied ; Joseph Pradal ; Daniel Tolon ; Antoine Reynaud, bourreliers²⁰.

- Le 26 floréal (15 mai), le *Patriote* qui a reçu le même jour l'ordre de se rendre sur rade, complète son plein d'eau, mais les "Vivres" ne peuvent pas lui fournir son vin avant deux jours et son équipage n'a toujours pas été complété. Le bâtiment doit en effet transporter les vins et spiritueux de l'expédition²¹.

- Le 28 floréal (17 mai), plusieurs employés aux vivres reçoivent l'ordre d'embarquer pour faire partie de l'expédition, ce sont les citoyens : Raymond, Julien, L'Huilier, Parote, Poil Roux, Salavi et Barthe²².

- Le 29 floréal (18 mai), le *Patriote* est en rade, il a reçu des vivres pour 600 hommes et pour deux mois de campagne. Bernoyer poursuit sa lettre (Tortel 1976, p. 14) : « Hier 17 mai... j'allai chez l'ordonnateur en chef qui me remit le titre de chef de l'Atelier de l'Armée... avec l'ordre d'enlever tout ce que nous jugerions nécessaire d'employer dans nos ateliers, spécialement pour le service de nos équipages d'artillerie et du génie... nous avons pu enlever une grande partie de leur magasin. Cette occupation nous occupe deux jours entiers... nous avons décidé de verser chacun 50 F à un cuisinier... j'ai obtenu pour Lallemand un grade dans la compagnie des ouvriers : cela lui procure une double paye. Comme je suis content de lui, je l'ai attaché à mon service... A midi j'ai fait transporter mes effets à bord du *Patriote* : c'est le plus beau et le plus grand vaisseau de transport du convoi.

Presque tous les chefs de l'administration s'y trouvent ». Sans préciser ses sources, C. de la Jonquière (La Jonquière 1899, t. II), précise que les ouvriers font partie de la Compagnie de la Réjouissance venant de Rouen.

- L'appareillage a lieu le lendemain 30 floréal (19 mai) par un fort vent d'ouest nord ouest et une mer grosse. Parmi les 71 bâtiments qui composent le convoi de Toulon, le *Patriote* a reçu le n° 65 et vogue vers son destin.

Si les correspondances évoquées ci-dessus nous fournissent quelques éléments sur les personnes qui ont pris passage sur le bâtiment, nous avons peu d'informations sur la nature du matériel embarqué à bord du *Patriote* sauf pour ce qui concerne le bois, les vins et spiritueux et l'outillage tiré des magasins de la Marine. Il faudra sa perte devant Alexandrie pour avoir quelques données complémentaires.

Une première lettre de Jacques Nicolas Conté, le célèbre dessinateur et aquarelliste, chef de la Compagnie d'aérostiers, adressée à sa femme, datée d'Alexandrie, le 21 messidor (9 juillet), commence à nous éclairer : « Toute la compagnie des aérostiers, depuis moi jusqu'au tambour, n'a pas éprouvé le moindre accident. Nous n'avons pas été aussi heureux du côté des objets destinés au service. Une partie était sur un petit vaisseau qui a échoué au port d'Alexandrie, le fil de fer a été mouillé, par conséquent rouillé. Nous sommes depuis trois jours à la poursuite de ces objets » (Cornu-Thénard 1955, p. 49).

Le 13 Thermidor (31 juillet), il écrit : « Le vaisseau le *Patriote* qui portait toutes les machines nécessaires à l'aérostation a échoué à la côte sous nos yeux. Nous avons retiré de la mer une partie des objets, mais il nous manque beaucoup de choses. Je regrette surtout la boîte d'outils, mes couleurs et les éponges. Je suis obligé de faire de nouvelles couleurs, mais je n'ai pas ce qu'il me faudrait »²³.

Geoffroy Saint-Hilaire qui a fait la traversée à bord de l'*Alceste*, se plaint des pertes qu'il a subies et confirme la présence à bord du matériel des aérostiers : « P.S. Les botanistes sont ici fort malheureux sous le rapport de la sciences. L'Egypte leur a fourni à peine 20 espèces différentes. De plus ils ont perdu tout le papier qu'ils avaient embarqué. Mon esprit de vin et ma poudre à giboyer ont également été perdus. Ces effets étaient sur le transport *Le Patriote* échoué dans les passes d'Alexandrie ; sur le même bâtiment étaient les effets des aérostiers »²⁴ (Saint-Hilaire 1901).

19 SHM Toulon, 1 A2 211, Lettre de l'ordonnateur de la Marine à la Commission chargée des détails de l'expédition, datée de Toulon le 23 floréal (12 mai). Parmi les ouvriers se trouve François Bernoyer, Chef de l'atelier d'habillement de l'Armée d'Orient.

20 SHM Toulon, 1 A2 211, Lettre des Administrateurs des équipages d'artillerie, au citoyen Sucy, Commissaire Ordonnateur en Chef, daté de Toulon, le 25 floréal (14 mai).

21 Outre cette mention deux lettres mentionnent le transport de vin : 1 – Service historique des Armées, B6 105 Registre V, Correspondances du Général de Division Reynier, p. 5 : « Ce bâtiment n'est attendu à Toulon que pour charger la réserve de liquide » ; 2 – Ms 286 (gisement inconnu), Livre de bord manuscrit d'un ingénieur embarqué à bord du vaisseau le *Généreux*, p. 23, en date du 16 Messidor (4 juillet 1798) : « Le bâtiment le *Patriote*, le plus gros des transports, chargé de vin et d'eau de vie, a échoué à la côte. On a sauvé l'équipage et la cargaison ».

22 SHM Toulon, 1 A2 211, Lettre du général Berthier, chef de l'Etat-major Général de l'Armée au citoyen Ordonnateur de marine, datée de Toulon du 28 floréal (17 mai).

23 *Décade philosophique, littéraire et politique*, n°4 - 1^{er} trimestre An VII, vendémiaire – frimaire, p. 240.

24 Lettre de Geoffroy Saint-Hilaire, au citoyen Jussieu, Directeur du Muséum d'histoire naturelle, datée du Caire, le 25 thermidor an VI (dimanche 12 août 1798).

Quelles étaient ces machines nécessaires à l'aérostation²⁵ ? L'enveloppe du ballon avait été embarquée à bord de l'*Orient*, mais sur le *Patriote* se trouvait le matériel nécessaire à la construction de deux unités de fabrication d'hydrogène. Ce matériel se composait essentiellement de briques réfractaires nécessaires à la fabrication des fours et des tubes de fer destinés à recevoir les copeaux de fer. Comme l'indique Conté dans sa lettre, le reste de l'outillage se trouvait aussi à bord et fut perdu. On retrouve trace d'une partie²⁶ de cet outillage et de la fameuse boîte de couleur dans un documents daté 23 floréal an VI (12 mai) resté longtemps introuvable, qui s'intitule : « Toisé des dépenses faites par le citoyen Caffarelli Général de Brigade du Génie, d'après les ordres du Général en chef Buonaparte sur fonds accordés par le Ministre de la Guerre, pour l'expédition de la Méditerranée ». Ce document cité par Bourrienne (Fauvelet de Bourrienne 1829-1831, t. II, p. 49), ne fut retrouvé ni lors de l'édition des Correspondances de Napoléon, ni par de la Jonquière (La Jonquière 1899-1901). Nous le cherchions sans succès lorsque sa présence dans un carton d'archives (improbable) du Service Historique de l'Armée de Terre à Vincennes nous fut signalée par M. Michel Dewachter. On retrouve aussi dans le "Toisé" parmi les « Instruments et autres objets relatifs à l'histoire naturelle » les « 4 poires à poudre de chasse pour la somme de 9 livres », qui firent défaut à Geoffroy Saint-Hilaire. Il est donc hautement probable que les instruments et les fournitures destinés à la Commission des sciences et des arts, répertoriés dans ce document furent embarqués à bord du *Patriote*, à l'exception toutefois de la bibliothèque portative dont la liste figure également dans le même document, qui fut embarquée à bord du *Franklin*.

Les différents chapitres du "Toisé" sont les suivants :

- Instruments d'astronomie pour 5534 livres. On y trouve en particulier une horloge astronomique de Lamy pour 1200 livres, la montre marine n° 34 de Berthoud pour 2000 livres, une lunette astronomique de Fréminville pour 700 livres, etc...
- Équipage topographique pour 9508 livres comportant en particulier six boussoles et six déclinatoires ; une alidade à lunette avec déclinatoire de Lamy ; deux graphomètres ; une boussole d'inclinaison ; un cercle de réflexion et un

quart de cercle azimutal de Lenoir pour respectivement, 200, 350 et 1000 livres ; etc ...

- Instruments de physique pour 3245 livres dont une machine pneumatique de Dumotier pour 324 livres ; un miroir concave de Rochette pour 250 livres ; une machine électrique avec son plateau de 24 pouces ; une bouteille de Leyde surmontée d'un électromètre à coulisse ; deux thermomètres à mercure ; un eudiomètre de Volta pour 105 livres ; un pyromètre de Wedgwood pour 120 livres, deux fléaux de balances construites par Gaudette pour 380 livres, etc ...
- Instruments de chimie pour 2179 livres.
- Instruments relatifs aux aérostats pour 1581 livres. On trouve dans les comptes, la façon d'un d'aérostat pour 241 livres, de son manteau pour 108 livres et de la toile nécessaire soit 195 aunes pour 449 livres, on y trouve aussi l'achat de 15 aunes de serge de trois couleurs et la façon d'un télégraphe avec flammes et drapeaux pour 92 livres. Les frais de transport d'un manteau et d'un filet depuis Strasbourg indiquent que ces éléments sont embarqués en double exemplaires.
- Instruments et autres objets relatifs à l'histoire naturelle pour 1277 livres, dont quatre fusils de chasse à canons doubles provenant de la manufacture de Versailles pour 200 livres l'un.
- Effets et instruments relatifs à la chirurgie pour 2804 livres, dont une boîte d'instruments propres à l'opération du trépan pour 150 livres ; mais aussi pour les opérations de la cataracte pour 100 livres, de la fistule lacrymale pour 100 livres, du bec de lièvre pour 30 livres, des dents pour 100 livres, des hernies et autres parties de l'abdomen pour 100 livres, etc...
- Effets et instruments relatifs à la pharmacie pour 1233 livres.
- Différentes machines et outils pour 1450 livres.
- Effets relatifs à l'imprimerie pour 10161 livres, dont, pour diverses fontes d'imprimerie la somme de 5179 livres, une fonte de petits caractères romains et italiques pour 304 livres, une fonte arabe pour 1534 livres, deux casses arabes pour 60 livres, etc...
- Achats de livres pour la formations d'un bibliothèque portative²⁷ d'environ 550 ouvrages, de 21 cartes de géo-

25 C'est en 1783 que Lavoisier, réalise la première expérience de fabrication d'hydrogène par le procédé de décomposition de l'eau par le fer dont le principe est le suivant : on fait circuler de l'eau ou de la vapeur d'eau sur des copeaux de fer placés dans un tube de fonte chauffé au rouge. L'oxygène s'unit au fer (phénomène d'oxydation) et libère l'hydrogène de l'eau qui est recueilli à l'extrémité du tube. Dix ans plus tard, la France attaquée de tous côtés, Lazare Carnot propose au Comité de Salut Public, d'employer des ballons captifs comme moyens d'observation. Après une nouvelle expérience menée au Jardin des Tuileries par Coutelle, qui s'installe par la suite à Meudon, une compagnie d'aéroliers militaires fut créée et lui fut confiée. Elle rejoignit l'armée de Sambre et Meuse commandée par le général Jourdan. Le 2 juin 1794, le ballon captif *Entreprenant* effectua à Maubeuge ses premières observations. Cette ascension fut suivie d'un grand nombre d'autres dont les plus célèbres sont celles qui eurent lieu à l'occasion de la bataille de Fleurus. Le succès de ces premières ascensions décida le Comité de salut public à créer le 23 juin 1794, une seconde compagnie placée sous les ordres de Conté. Le premier ballon ayant été capturé à Wurtzbourg, c'est la deuxième compagnie à laquelle fut adjoint Coutelle qui fut désignée pour participer à l'expédition d'Egypte.

26 Le Général Caffarelli indique les fournitures qu'il a faites lui même acheter pour la somme de 1581 livres, mais une somme de 2400 livres avait été remise directement à Conté, dont nous ne connaissons pas l'utilisation exacte. (Lettre de Caffarelli au citoyen Scherer, Ministre de la guerre, datée de Toulon, le 24 floréal an VI (13 mai 1798).

27 Cette bibliothèque fut semble-t-il en grande partie achetée par Jean-Baptiste Say à la demande du Général Caffarelli : « Je vous remercie, au nom du Général Bonaparte, de la complaisance que vous avez de vous charger de l'achat de quelques livres destinés à composer la bibliothèque portative et de son emménagement », Lettre de Caffarelli à J. B. Say datée de Paris, le 8 germinal an VI (28 mars) cité par La Jonquière, Annexe III du tome I.

graphie en 7 exemplaires et 5 cartes en 3 exemplaires, pour 25329 livres.

Il est très probable qu'une partie de ce matériel fut cependant sauvé après le naufrage comme l'indique l'ingénieur embarqué à bord du *Franklin* et comme semble en témoigner un notable cairote, nommé Abel al Rhaman al Jabartî²⁸.

Dès l'arrivée de l'expédition, craignant un retour de l'escadre anglaise de Nelson, l'amiral Brueys cherche à savoir s'il est possible de faire entrer son escadre et les transports les plus gros dans le port ouest d'Alexandrie. Un premier sondage effectué rapidement conclut à l'existence probable d'une passe permettant l'accès aux navires calant moins de 4 brasses et demies. La perte du *Patriote* se produit au moment même où sont réalisés ces relevés hydrographiques confiés par l'Amiral Brueys au capitaine de frégate Barré, commandant de la frégate *Alceste* et au lieutenant de frégate Vidal embarqué sur le *Conquérant*. Pour sa part Douin (G. Douin 1922, p. 10) remarque : « L'accident arrivé sur ces entrefaites au *Patriote*, qui s'échoua le 4 juillet vers midi en manœuvrant pour se rendre de la Tour du Marabout au Port-Vieux, aviva les craintes de l'amiral. L'accident était banal en somme, et la carte qui fut dressée par la suite des passes d'Alexandrie montre que ce navire s'échoua sur un banc de rochers situé à l'ouest de la passe du centre. Mais dans l'incertitude où l'on était alors de l'emplacement exact des chenaux d'accès, on interpréta différemment l'accident ».

On voit donc que l'accident survenu au *Patriote* revêt une importance particulière dans la mesure où il se situe au moment où l'amiral Brueys doit prendre une difficile décision concernant la destination à donner à son escadre. Il n'est donc pas inutile de reprendre par le détail les échanges de correspondances et les actions entreprises de ce point de vue tout de suite après l'arrivée de l'expédition devant Alexandrie et le débarquement des troupes.

Dès l'arrivée Brueys fait entreprendre des sondages et le 3 juillet il indique les premiers résultats obtenus, dans une lettre qu'il adresse au Général en Chef²⁹ : « Depuis mon arrivée dans cette rade, je n'ai pas perdu un instant pour sonder les différentes passes qui pouvaient nous

assurer le mouillage dans le Port-Vieux. Tous les comptes qui m'ont été rendus jusqu'à présent ne sont pas satisfaisants, et l'interrogatoire que je viens de faire subir aux pilotes pratiques que vous m'avez envoyés ne dit rien de mieux, puisque, selon eux, il faut passer sur des fonds où il n'y a que 4 brasses et demie, ce qui fait 22 pieds 6 pouces. Or nos plus petits vaisseaux de 74 tirent cette quantité d'eau et ne peuvent par conséquent entrer. Ce soir j'aurai des renseignements plus certains, mais tout annonce que l'entrée des deux ports est impraticable pour nos vaisseaux de guerre ». Le même jour Bonaparte envoie ses ordres³⁰ et précise : « Art. 7 – L'Amiral fera, dans la journée de demain, connaître au Général en Chef, par un rapport, si l'escadre peut entrer dans le port d'Alexandrie, ou si elle peut se défendre embossée dans la rade d'Aboukir, contre une escadre ennemie supérieure, et dans le cas où ni l'un ni l'autre ne pourraient s'exécuter, il devra partir pour Corfou, l'artillerie débarquée, laissant à Alexandrie le *Dubois* et le *Causse*, les effets nécessaires pour les armer en guerre, la *Diane*, la *Junon*, l'*Alceste*, l'*Artemise*, toute la flottille légère et toutes les frégates armées en flûtes, avec ce qui est nécessaire pour l'armement ».

Le 16 messidor (4 juillet) le *Patriote* s'échoue. De Lachanedède note : « Ces faits, et les rapports des pilotes ayant convaincu l'amiral qu'il était inutile de chercher plus longtemps un passage, il descendit à terre pour prendre les ordres du Général en Chef ». Au cours de cette rencontre la décision est prise d'envoyer l'escadre prendre le mouillage des Béquiers en baie d'Aboukir. Bonaparte, semble-t-il, penche lui aussi pour cette solution car il ne souhaite pas se passer du soutien de la flotte tant que le succès des opérations terrestres n'est pas assuré. En effet si l'armée s'est rendue facilement maîtresse d'Alexandrie, elle n'occupe ni Damahour ni Rosette et n'a pas encore pénétré dans le delta du Nil encore aux mains des Mameluks. Ganteaume, dans une lettre³¹ qu'il adresse plus tard à Bonaparte explique la décision de l'amiral Brueys : « ...l'amiral était convaincu qu'un vaisseau de 74 pouvait à la rigueur entrer dans le Port-Vieux d'Alexandrie ; mais le doute où il était pour ceux de 80, pour celui de 120 canons, la crainte, en faisant entrer par-

28 Abel al Rhaman al Jabartî, un notable arabe du Caire décrit en décembre 1798, les appareils scientifiques qui se trouvent dans la maison d'un astronome (sans doute Nouet) au Caire : « Chez Tût l'astronome, et ses disciples, se trouvaient dans un local approprié, des instruments astronomiques extraordinaires et fort bien fabriqués, des instruments de mesure d'agencement merveilleux et de grand prix et recouverts de laiton brillant. Les pièces s'assemblaient avec des vis à la perfection. Chaque instrument se composait de nombreuses parties qui s'ajustaient avec des vis très fines ou des attaches ; une fois déployés, ces instruments occupaient une grande place, comme les lunettes d'observation qui décuplent la puissance de la vue, mais qui une fois repliées, tiennent dans un petit volume. Ainsi en est-il pour les lunettes astronomiques pour observer les astres, déterminer leur distance et leur volume, préciser leur conjonction et leur opposition. Il y avait aussi diverses sortes de sabliers et d'horloges indiquant les secondes, d'une grande perfection et de haute valeur ». Il décrit ensuite la machine électrostatique : « Telle était cette sphère, dans laquelle tournait un verre et qui, par son mouvement, produisait des étincelles à l'approche d'une masse et émettait des crépitations. Si quelqu'un touchait la courroie – même avec un fil très fin – et touchait de l'autre main le verre qui tournait ou ce qui était voisin, son corps en recevait une secousse qui faisait trembler et claquer les os de son épaule et de son bras d'un coup sec ».

29 Archives Nationales BB 4 124, Lettre de Brueys publiée pour la première fois par Panckoucke (Panckoucke, 1919) où elle porte la date du 14 messidor (2 juillet), mais semble plutôt datée du 15.

30 Panckoucke 1819, tome V.

31 Lettre de Ganteaume à Bonaparte datée du 7 novembre 1798, publiée par Douin (Douin 1822, tome III, p.70, note 1).

tie des vaisseaux de 74, d'être surpris par l'ennemi avec un faible reste de son armée, le décidèrent à ne rien hasarder jusqu'à ce que, par une sonde exacte et générale, on fût certain de la sûreté ou non-sûreté du passage de l'armée entière ».

Le 17 messidor (5 juillet) les ordres sont donnés pour l'appareillage de l'escadre dès le lendemain vers la Baie d'Aboukir. Le capitaine de frégate Barré reçoit, quant à lui, les ordres suivants (Douin, t. III, p.78) : « Il est ordonné au citoyen Barré, capitaine de frégate, de rester au mouillage pour continuer les sondes dans les différentes passes qui conduisent au Port-Vieux d'Alexandrie, et aussitôt qu'il aura trouvé un passage qui puisse assurer l'entrée des vaisseaux dans ce port, il en rendra compte au Général en Chef, et il expédiera au Beckier un aviso à l'amiral, pour lui annoncer cette intéressante découverte. Le citoyen Barré doit être assuré des récompenses qui lui seront accordées pour le zèle et les soins qu'il aura mis dans ce travail important. » Un ordre semblable est adressé au lieutenant de vaisseau Vidal, lui demandant en outre de passer provisoirement sur la frégate l'*Alceste* (Douin, t. III, p. 79, note 2). Le lendemain Brueys rend compte des ordres donnés au Général en Chef (Douin, t. III, p. 80) : « Je n'ai rien négligé pour trouver un passage qui pût permettre aux vaisseaux de ligne l'entrée dans le Port-Vieux. C'est un travail qui demande beaucoup de temps et de soin. La perte d'un vaisseau est trop considérable pour donner quelque chose au hasard, et jusqu'à présent il paraît qu'on ne peut entreprendre cette manœuvre sans courir les plus grands dangers. C'est l'avis de tous les officiers expérimentés que j'ai envoyé pour sonder. Le contre-amiral Villeneuve et le chef de division Casabianca regardent la chose comme impraticable, ou du moins bien dangereuse. Le capitaine de frégate Barré, commandant l'*Alceste*, et le lieutenant de vaisseau Vidal sont ceux qui m'ont jusqu'à présent donné le plus d'espérance. Je vous envoie copie de l'ordre que je leur ai délivré... ».

Le 19 messidor (7 juillet) l'*Alceste* entre dans le Port-Vieux et commence ses travaux d'hydrographie qui dureront jusqu'au 24 messidor (12 juillet), il utilise, nous le verrons, l'épave du *Patriote* qui émerge encore comme un point fixe de son canevas topographique. Dès le 21 messidor (9 juillet), Kleber écrit à Bonaparte : « D'après les résultats des sondes faites par le capitaine Barré, il paraît que l'escadre pourra entrer dans le port. C'est une des meilleures nouvelles, je pense, que je puisse vous annoncer. On va s'occuper du balisage et de l'établissement des signaux ».

Le même jour Bonaparte écrit au Ministre de la Marine, mais sa lettre comme beaucoup d'autres sera interceptée. Sa traduction en anglais se trouve annexée à la carte manuscrite des sondes du Port-Vieux qui sera sai-

sie en 1799 sur le lieutenant de frégate Vidal et dont il sera question un peu plus loin : « It is a vexation that there is not a Port where a Fleet can enter, but the Old-Port of which we have heard so much, is shut up by a reef of rocks some under and some above water, forming a number of narrow channels where the depth is only from 28 to 25 and 30 feet, the sea is commonly very high, thus you see that one of our seventy fours would be in no small danger there, especially as she would inevitably go to pieces in a few minutes after touching the ground. To gratify the wishes of the commander in chief, I have offer a reward of ten thousand livres to any pilot of the country who will undertake to carry the squadron in, but none of them will venture to take of the single vessel that draws more than 20 feet. I hope however that we shall succeed in finding a Channel by which our seventy four may enter, but this can only be the result of many laborious and painfull experiment. I have already engage two intelligent officers in the business, Captain Barré commanding at present the *Alceste* and the citizen Vidal first lieutenant. If they find a Channel they will bring it for us and then we may enter without danger. The depth within the reefs increases to fifteen fathoms but the getting out of the harbour will in all cases be very difficult and very odious ».

Le 25 messidor (13 juillet) Barré fait son rapport à l'amiral Brueys³² : « Les trois passes d'Alexandrie sont susceptibles, Général, d'obtenir de la profondeur, en faisant briser quelques roches qui se trouvent dans le milieu et sur les côtés ; ce qui pourrait se faire aisément, ces roches étant très friables ; d'ailleurs il n'existe dans la grande passe qu'un seul endroit où il serait nécessaire d'employer ce moyen, le rocher se trouvant dans le milieu de la passe, quoiqu'il y ait un passage de six brasses tribord et bâbord et assez large pour passer les vaisseaux de ligne de premier rang. La passe du Marabout est large de trois cents toises et longue de cinq cents, et est très difficile à raison de l'inégalité des fonds, qui ne donnent que quatre brasses, quatre brasses et demie. Mais celle du milieu, qui est la meilleure et celle où il y a le plus d'eau, a deux cents toises de large dans l'endroit le plus étroit, sur six cents soixante de long, et donne dans toute son étendue six et sept brasses, excepté à l'entrée, où il n'y en a que cinq, et dans le milieu que cinq et demie ; et je dois observer qu'il y a un passage de chaque côté de ces hauts fonds, et qu'alors il n'y a plus que le milieu qui n'offre que cinq brasses et demie à basse mer, les marées donnant tous les jours deux pieds et demi, et davantage dans les pleines lunes, surtout dans le débordement du Nil. Il y a un louvoyage dans les deux passes en portant la bordée dans la passe du Marabout et dans l'ouest du banc où s'est perdu le *Patriote* ; et, comme l'on rencontre alors la grande passe, on se trouve au large de tout danger, et l'on doit prendre pour remarque à terre, lorsqu'on sort, le château

32 Rapport du capitaine Barré à l'Amiral Brueys : Alexandrie, le 25 messidor an VI (13 juillet). Commentaire de Napoléon I^{er}, tome II, Paris, 1867, p. 336.

par la pointe de l'île du Phare bien effacé : lors on est en dehors de tout, la sonde rapportant dix à douze brasses. Ces passes m'étant connues, j'ai mouillé des barriques goudronnées et bien étalaguées dans les deux principales passes, sur lesquelles barriques j'ai mis des pavillons rouges à tribord en entrant et des jaunes à bâbord. Il est essentiel, comme il y a plus d'eau sur tribord, de ranger la première bouée rouge, le fond donnant dix brasses, et de continuer à gouverner à l'aire du vent indiquée sur le plan, conservant toujours le milieu des bouées, et alors venir en arrondissant pour éviter le banc qui est au sud-ouest des récifs. D'ailleurs on peut approcher à terre d'Alexandrie, le fond étant, jusque par le travers des Figuiers, de neuf et dix brasses. La troisième passe, à l'est de la pointe des Figuiers, peut recevoir des bâtiments de commerce, ayant trois et quatre brasses dans toute la longueur de cette passe, et même, dans un cas pressé, de fortes corvettes ou de petites frégates. Le port est sain partout, ainsi qu'il est aisé de le vérifier dans le plan que je vous adresse, et, s'il était nettoyé, il pourrait recevoir des bâtiments encore plus forts ; cependant toutes les sondes rapportent neuf, dix et onze brasses. Je pense aussi qu'on pourrait pratiquer une passe du Port-Vieux au Port-Neuf, ce qui faciliterait beaucoup l'entrée et la sortie de ces deux ports ; mais elle ne peut encore avoir lieu ; ainsi il n'y faut plus penser. Je dois encore faire observer qu'il serait essentiel que vous donnassiez l'ordre qu'on fabriquât des plateaux en fer pour établir les balises que rien ne puisse déranger, les bouées ayant l'inconvénient de chasser lorsqu'il y a beaucoup de mer. Je désire, Général, avoir rempli vos intentions, ainsi que celles du général en chef, et mon avis, en dernière analyse, est que les vaisseaux peuvent passer avec les précautions d'usage, que vous connaissez mieux que moi ».

Le 2 thermidor (20 juillet) Brueys envoie sa réponse³³ : « J'ai reçu, Citoyen ; votre lettre du 30 messidor, et je ne peux que donner des éloges aux soins et aux peines que vous vous êtes donnés pour trouver une passe au milieu des récifs qui forment l'entrée du Port-Vieux, et qui puisse permettre aux vaisseaux de guerre d'y aller mouiller sans courir aucun danger ? Ce que vous me dites ne me paraît pas encore assez satisfaisant, puisqu'on est obligé de passer par des fonds de vingt-cinq pieds, et que nos vaisseaux de 74 en tirent au moins vingt-deux ; qu'il faudrait par conséquent un vent fait exprès et une mer calme pour hasarder d'y passer sans courir les plus grands risques d'y perdre un vaisseau, d'autant que le passage est étroit et que l'effet du gouvernail est moins prompt lorsqu'il y a peu d'eau sous la quille. Peut-être vos recherches vous feront-elles trouver quelque chose de plus avantageux, et je vous engage à ne les abandonner qu'après vous

êtes assuré que l'espace compris entre le tour du Marabout et la côte de l'est n'offre rien de mieux que l'endroit que vous avez fait baliser. Soyez persuadé que je ne négligerai pas de faire valoir la nouvelle preuve de zèle que vous aurez donnée dans cette occasion ; ce qui, ajouté aux services distingués que vous avez déjà rendus, doit vous être un sûr garant des éloges et des récompenses que vous recevrez du gouvernement. Lorsque votre travail sera fini, il sera nécessaire que vous en fassiez part au général en chef, et, en lui envoyant un plan exact de vos sondes, vous lui ferez part de votre façon de penser sur la qualité des vaisseaux qu'on peut se permettre de faire entrer dans le Port-Vieux avec la certitude de ne pas les risquer ».

Barré adresse alors à Bonaparte, comme l'amiral Brueys le lui avait recommandé, la lettre suivante³⁴ : « J'ai été chargé, de votre part et de celle de Brueys, de lever le plan et les sondes du Port-Vieux. Je suis entré le 19 messidor (7 juillet) dans la rade de ce port, et j'ai commencé mes opérations, qui ont duré jusqu'au 24 dudit mois (12 juillet), où j'adressai le rapport du résultat de mon ouvrage au général Brueys et au commandant de division Dumanoir, qui, en approuvant les dispositions que j'avais prises pour faire entrer l'escadre, en fit part officiellement à l'amiral, lequel me répondit le 2 thermidor (20 juillet). Je joins copie de sa lettre en réponse à mon rapport ».

La perte du *Patriote* ne passa donc pas inaperçue, plusieurs documents fournissent des précisions sur les circonstances et le lieu présumé du naufrage. Le plus intéressant est une lettre en date du 12 messidor an VI (30 juin 1798) adressée à sa femme par François Bernoyer, chef de l'atelier d'habillement de l'Armée d'Orient, embarqué à bord du *Patriote*³⁵ (C. Tortel 1976, p. 39). Nous avons là le récit d'un témoin direct. Lorsque le *Patriote* reçoit l'ordre d'entrer dans le port, arguant du danger, son capitaine : « tête comme un mulet du Piémont, au lieu d'exécuter l'ordre et conduire lui-même son navire refuse d'obtempérer et passe le commandement à son lieutenant tandis que lui, par dépit, alla se coucher ». Suivant la frégate *Montenotte* qui le guide, le navire met à la voile et se dirige vers le port. « Un petit vent frais nous servait à merveille quand, tout à coup, un rocher, défiant le pilote, heurta le bâtiment qui fit un mouvement terrible avec un bruit sourd, juste assez pour nous faire croire qu'il s'était brisé et que nous allions tous périr : ce fut la perte du gouvernail. Le capitaine mesurant le danger, fit descendre les voiles et couper la mâture afin d'alléger le vaisseau. Chacun travaillait avec courage lorsqu'une deuxième secousse, plus forte que la première, nous renversa presque tous : une partie de l'arrière du navire s'était brisé et l'eau entra de toute part... par un heureux hasard,

33 Lettre de l'amiral Brueys au citoyen Barré, commandant l'*Alceste* : Aboukir, le 2 thermidor an VI (20 juillet). Commentaire de Napoléon I^{er}, tome II, Paris, 1867, p. 338.

34 Lettre du capitaine de frégate Barré au général Bonaparte : Alexandrie, non datée. Commentaire de Napoléon I^{er}, tome II, Paris, 1867, p. 335.

35 La lettre a donc été commencée avant le naufrage du *Patriote* qui a eu lieu le 16 messidor (4 juillet).

notre vaisseau se coucha doucement sur un côté pour s'appuyer sur un rocher où il se colla ».

L'enseigne de vaisseau de Lachadenède, adresse le 29 janvier 1799, un rapport à M. Forfait, Ministre de la Marine³⁶. C'est une analyse critique des opérations navales conduites sous le commandement de l'amiral Brueys au cours de l'expédition d'Égypte. Concernant notre affaire il précise : «Le *Patriote* qui calait 17 pieds d'eau, donnant dans une passe longtemps sondée et balisée, se perdit sur une pointe de rochers qui avait échappé aux recherches des sondeurs ».

Pour tenter de retrouver l'épave du *Patriote*, il nous fallait rassembler les données concernant d'une part les caractéristiques du bâtiment lui-même mais aussi celle concernant la cartographie et l'hydrographie du port d'Alexandrie.

Les caractéristiques du *Patriote* dont nous disposions étaient très succinctes, car ce n'est que par la suite que nous avons trouvé le document des archives du Service historique de la Marine et en particulier la matricule du bâtiment cités ci-dessus. La lettre adressée par le citoyen Najac, ordonnateur du Port de Toulon, aux autorités portuaires de Marseille³⁷ indique que le bâtiment jauge 580 tonneaux et que sa coque est doublée de cuivre. L'enseigne de vaisseau de Lachadenède indique quant à lui, nous l'avons vu, que son tirant d'eau est de 17 pieds soit 5,53 m.

Pour connaître l'histoire de la cartographie du port d'Alexandrie, il faut se reporter à l'Atlas de Jondet (Jondet 1921), et à l'ouvrage de Douin (Douin 1922) qui rassemblent la somme des connaissances en matière de cartographie historique du port d'Alexandrie.

A la lecture de ces deux documents, on constate l'absence d'hydrographie des passes du port d'Alexandrie antérieure à l'expédition de Bonaparte. La première carte de la ville et du port comportant l'hydrographie du port ouest, sera publiée par Le Père, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en 1799 et présentée à l'Institut d'Égypte le 21 vendémiaire an VII³⁸. Nous allons voir quels sont les levées hydrographiques qui sont à l'origine de cette carte (fig. 1 à 4).

Trois cartes semblent cependant avoir échappé aux recherches de Jondet :

- La carte manuscrite originale des sondages effectués en juillet 1798 sur l'ordre de l'amiral Brueys, que nous avons retrouvée au Service historique de l'Armée de terre, intitulée : « Plan figuré des rades, passes et ports d'Alexandrie par le CF Barré commandant la frégate l'*Alceste* et le lieutenant de frégate Vidal, au mois de Messidor an VI »³⁹.

- Une carte manuscrite anglaise⁴⁰, copie d'un croquis exécuté par le lieutenant de frégate Vidal à partir du levé original, saisie sur celui-ci le 18 juin 1799 lors de la capture de la frégate *La Courageuse*⁴¹ par le HMS *Centaur*⁴². Vidal qui était embarqué sur le *Conquérant*⁴³, mais avait été transféré sur l'*Alceste* lorsque son vaisseau fut pris par les anglais à la bataille d'Aboukir, regagnait la France. Probablement avait-t-il sur lui une copie des sondages destinée au Ministre de la Marine. Le détail de ces événements figure dans le coin supérieur gauche du document : « This chart is an exact copy of one taken from Lieut Vidal who was captured in la *Courageuse* French fregate by the *Centaur*. Lieut Vidal was employed with Captain Barré of the *Alceste* fregate by the late admiral Brueys to survey the old Port of Alexandria ».

36 Archives Nationales BB 4 124, p.118, « Récit détaillé du combat des Béquiers et observations sur les causes de notre défaite ».

37 Service Historique de la Marine, Toulon, 1 A2 211.

38 Cette présentation a été publiée dans *La Décade Égyptienne*, tome 2 (1799), p.169-174 : « Le besoin de bien connaître les différentes passes de la rade et des ports d'Alexandrie était trop senti à l'époque du débarquement pour différer les opérations propres à en constater l'existence et la sûreté. Ces passes ont été relevées et balisées dans les premiers jours de thermidor an 6. Il restait à en fixer les directions par des amers sur la côte et à déterminer leurs sites respectifs par un plan exact et détaillé qu'on ne peut obtenir que d'un travail long et pénible, vu la saison et les localités. Dans le vaste et magnifique port de l'Ouest, ou vieux port, les bâtiments de guerre et de commerce ne trouvaient aucun de ces établissements qu'exigent les armements, les constructions, les radoubes et les mouvements que commandent l'ordre et les besoins du commerce. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées, ayant dû présenter leurs vues d'amélioration et d'agrandissements à cet égard, manquaient des données nécessaires à une rédaction aussi prompte qu'on le désirait, mais ils n'ont rien négligé pour se les procurer. Ces données consistent dans un plan des deux ports, de la rade et des passes, depuis le Marabout jusqu'au cap des Figuiers ; dans un relevé exact des sondes tant dans les deux ports que dans les passes et sur les bancs qui couvrent la rade ; dans la connaissance des vents, des courants, de la marche des alluvions, des hauts et bas fonds, des marées, pour savoir à quelle époque et quel degré elles sont sensibles, et enfin de tout ce qui tient à faire connaître ou apprécier les effets constants et variables de la mer par rapport aux travaux et à la navigation. Pour obtenir la première de ces données, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont réclamé le concours des officiers du Génie et des ingénieurs hydrographes. Les premiers avaient d'ailleurs pour les rapports militaires le même besoin d'un plan de la côte et de l'enceinte des deux villes. Dans le partage des travaux, les officiers du génie sont chargés de l'enceinte des Arabes, les ingénieurs géographes de l'intérieur de la ville ancienne et de toute la ville moderne ; ils restait aux ingénieurs des Ponts et Chaussées la côte et tout le front de mer en ce qui concerne les deux ports, l'île et le château du Phare : plus nombreux sur ce point ils ont dû embrasser un plus grand ensemble et ils ont pu se charger encore du rapprochement et de la réduction de toutes les parties de ce grand travail ».

39 Service historique de l'Armée de terre, Article 14, Alexandrie, carton 1, 1688-1839, Annexe 1.

40 Maritime Museum de Greenwich, A 8585.

41 Frégate de 32 canons construite à Rochefort par Chevillard aîné et mise à l'eau en 1778.

42 Le HMS *Centaur*, un vaisseau de 74 canons de la classe Mars, avait été lancé à Woolwich le 14 mars 1797, il faisait partie de la flottille commandée par le capitaine de vaisseau John Markham qui captura au cours de la même action plusieurs bâtiments, dont la frégate de 36 *Alceste* et la frégate de 38 *Junon* (Von Pivka 1980, p. 230. B ; Lavery 1983, p. 184).

43 Le *Conquérant*, un vaisseau de 74 canons, construit par Joseph Ollivier et mis à l'eau 1765 à Brest, dont la batterie basse normalement armée de pièces de 36 avait été remplacée par des pièces de 18, était commandé par le capitaine de vaisseau Dalbouade. C'était le deuxième bâtiment de la ligne, au mouillage d'Aboukir, derrière le *Guerrier* (Tranier 1926), il sera pris par les HMS *Goliath* et *Theseus*.

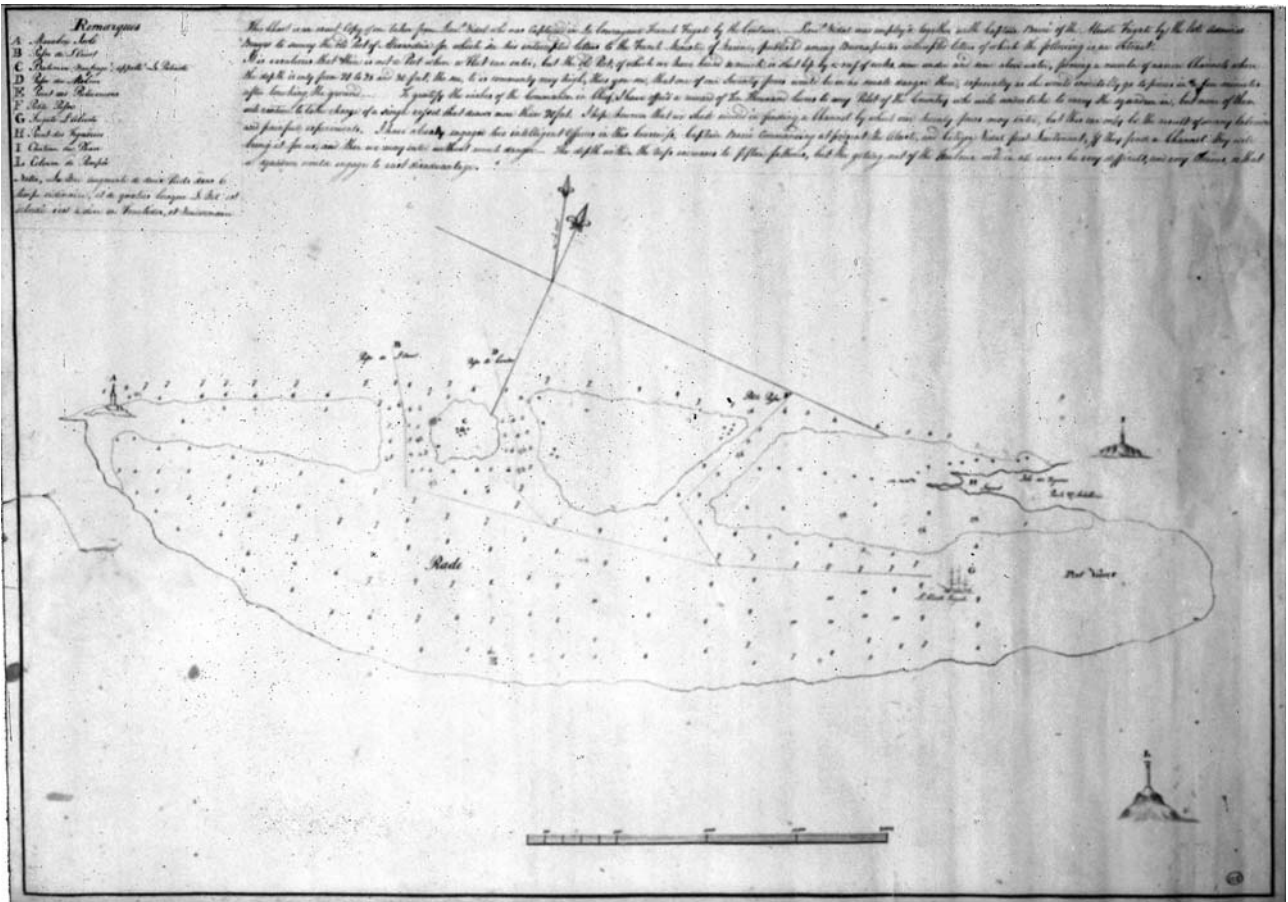


Figure 1 — Carte manuscrite datée de 1799 (Maritime Museum de Greenwich, A 8585).

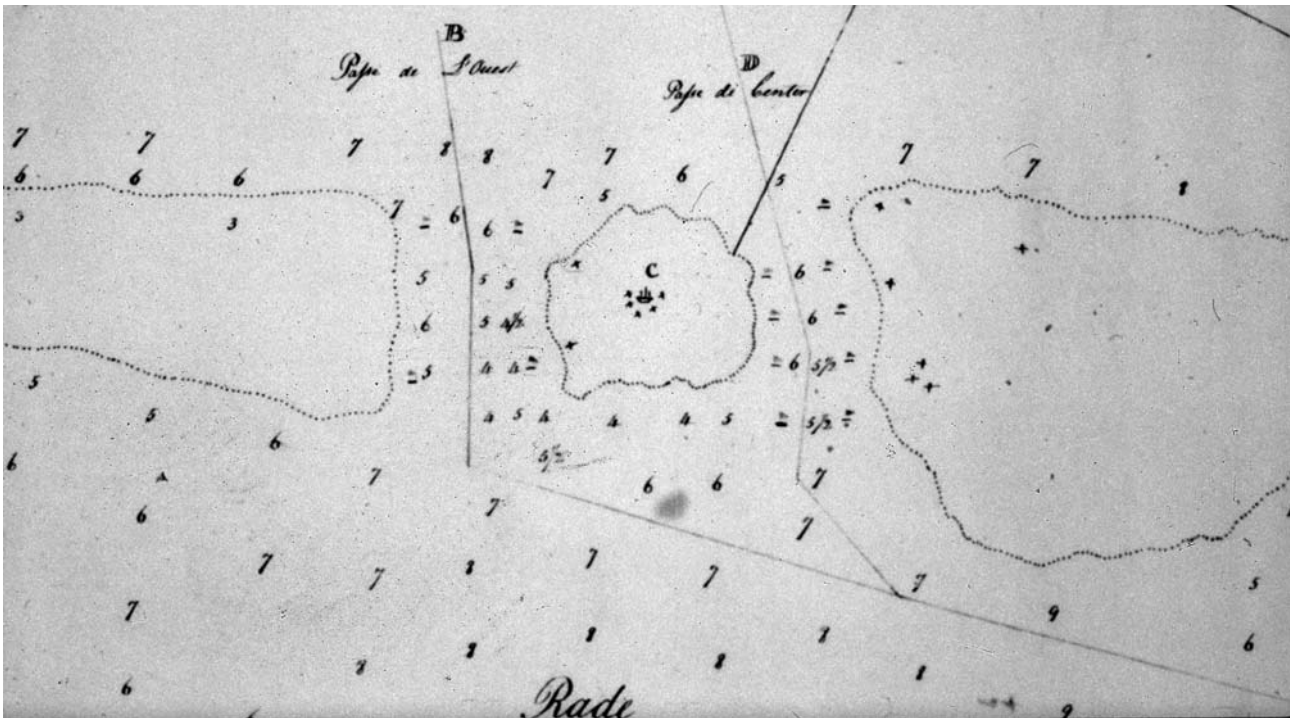


Figure 2 — Détail de la carte manuscrite datée de 1799 montrant les passes du Port-Vieux et au centre du récif l'épave du *Patriote* (Maritime Museum de Greenwich, A 8585).

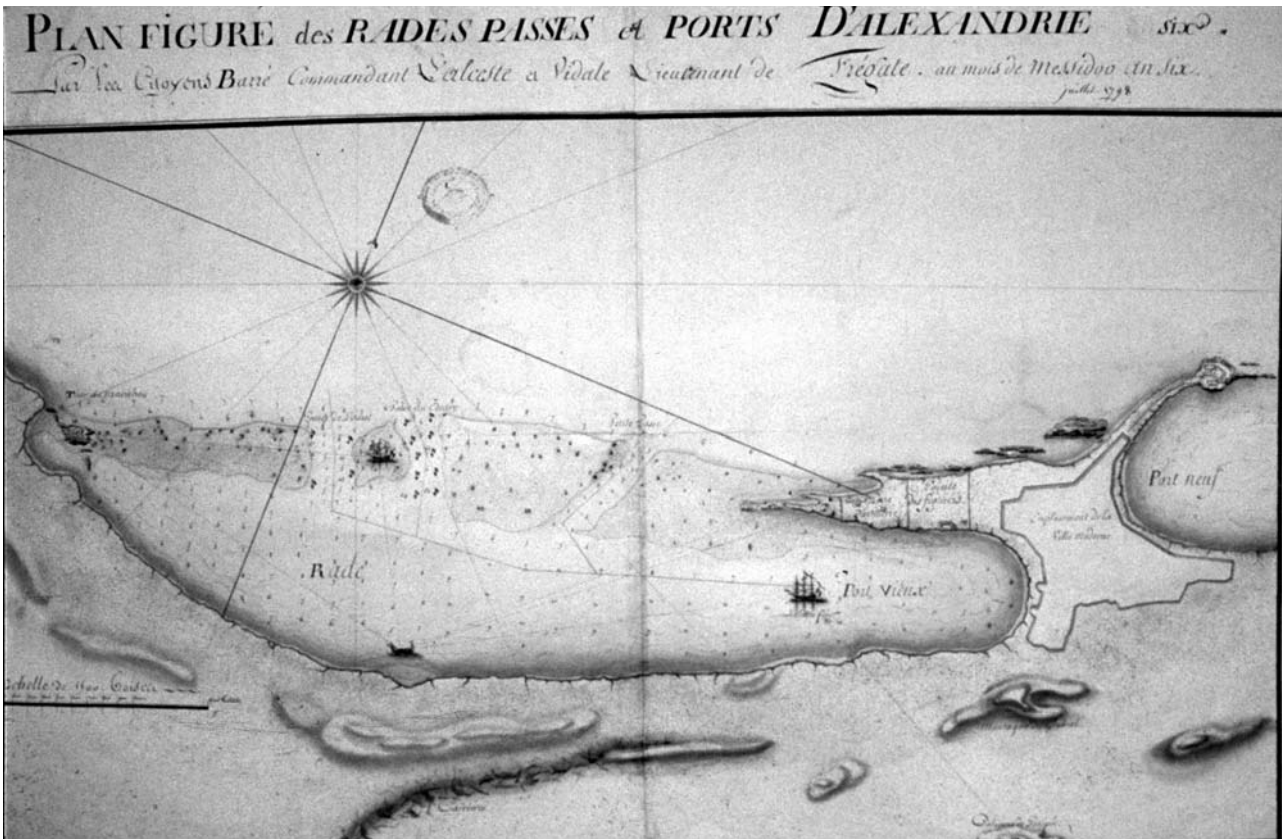


Figure 3 — « plan figuré des rades, passes et ports d'Alexandrie par le CF Barré commandant la frégate l'Alceste et le lieutenant de frégate Vidal, au mois de Messidor an VI »
(Service historique de l'Armée de terre, Article 14, Alexandrie, carton 1, 1688-1839, Annexe 1).

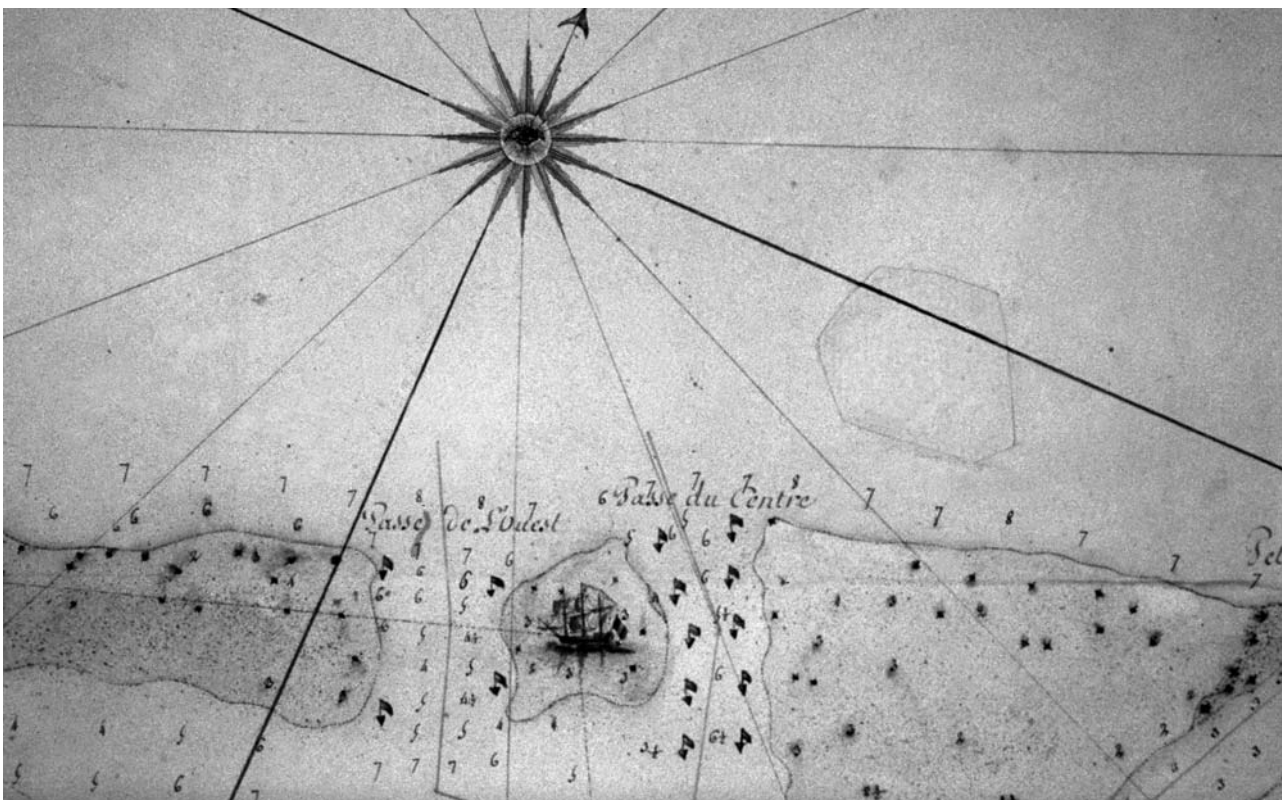


Figure 4 — Détail de la carte ci-dessus représentant les passes du Port-Vieux d'Alexandrie et un navire arborant le pavillon tricolore
(Service historique de l'Armée de terre, Article 14, Alexandrie, carton 1, 1688-1839, Annexe 1).

- Une carte anglaise, publiée en 1801, dessinée à partir de la carte manuscrite saisie sur le lieutenant de frégate Vidal⁴⁴.

Une information capitale nous est fournie par la carte manuscrite anglaise. Au centre du récif qui ferme le port ouest d'Alexandrie le dessin d'un trois mâts est repéré par la lettre C, et le cartouche indique : « C . Batimen naufragé : appelé Le *Patriote* ». Bien que le plan de Barré représente au même endroit, un trois-mâts sous voile arborant le pavillon tricolore, que l'on retrouvera aussi plus tard sur la carte de Le Père, l'information fournie par la carte manuscrite anglaise n'y figure pas.

La localisation de l'épave du *Patriote* pouvait dès lors sembler résolue, mais nos tentatives pour reporter la position indiquée sur une carte moderne se heurtèrent à une difficulté de taille : le trait de côte et les distances indiquées (la carte de Barré porte une échelle de 1500 toises) ne correspondent pas à la réalité.

L'originalité de la carte de Barré est d'indiquer ce que nous appellerons un canevas topographique : une représentation de la base de triangulation ayant servi à la topographie du port ouest d'Alexandrie.

Sans doute en raison de la brièveté des sondages, nous ne sommes pas en présence d'un véritable réseau de triangulation. Mais d'un réseau succinct adapté aux circonstances, qui se compose :

- d'un triangle formé par l'île du Marabout (plus précisément le marabout lui-même se trouvant sur l'île), l'épave du *Patriote*, et une chaloupe mouillée pour l'occasion près de la côte au sud du *Patriote*,
- de deux segments joignant la chaloupe d'une part à la frégate l'*Alceste*, mouillée elle aussi pour l'occasion dans l'est de la baie, et d'autre part au phare d'Alexandrie,
- d'un segment joignant la frégate l'*Alceste* à la colonne de Pompée.

Malheureusement pour nous, il ne restait de ce réseau que trois points encore repérables, le phare d'Alexandrie, la colonne de Pompée et l'île du Marabout (encore le marabout lui-même avait-il disparu). La carte est complétée par une indication du Nord géographique et du Nord magnétique. Seule la carte anglaise indique la valeur de la déclinaison soit 14° qui correspondent à un demi degré près à la déclinaison déduite de la carte de 1867. Cette dernière indique une déclinaison de 6° 30' avec une variation annuelle de 6', soit en 1798 une déclinaison de 13° 30'.

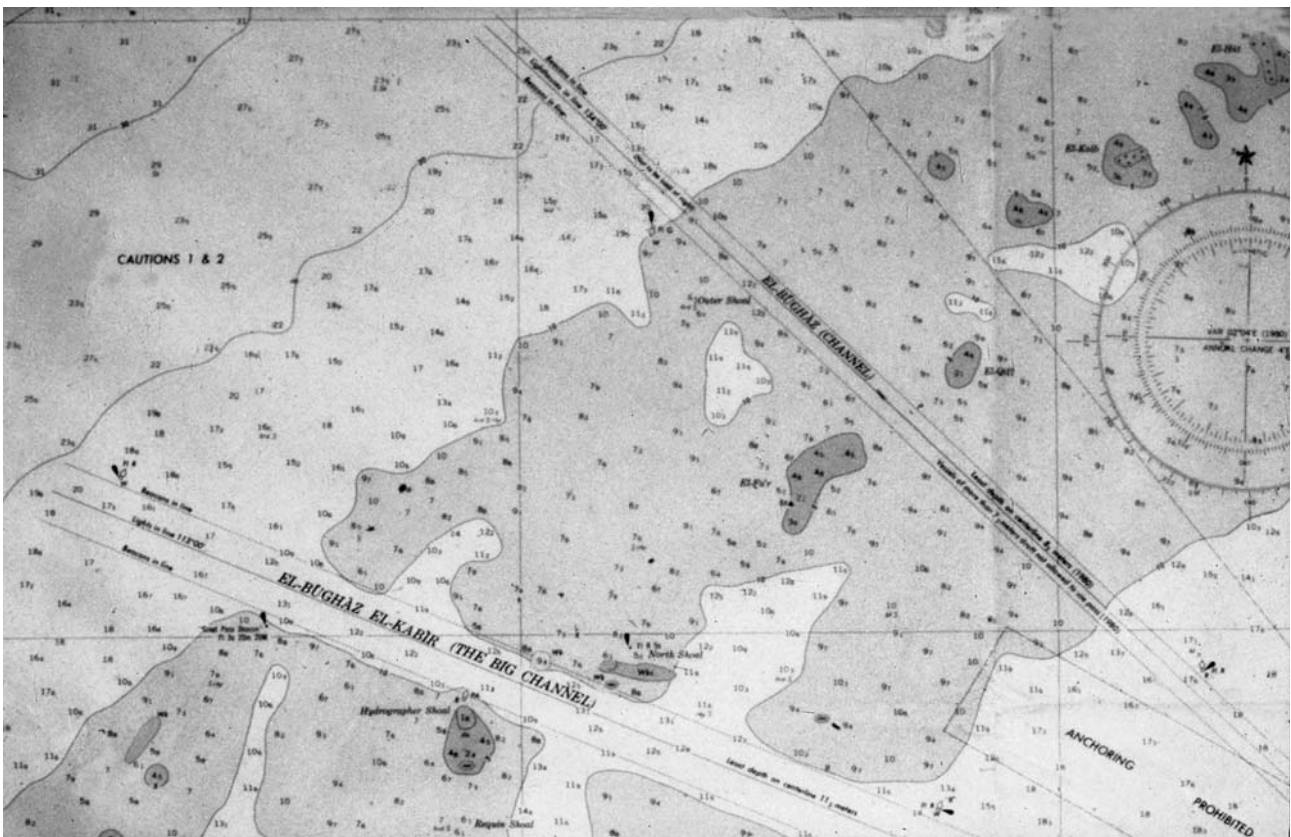


Figure 5 — Carte marine moderne montrant les passes du Port Ouest d'Alexandrie (carte US n° 56103 levée en 1984).

⁴⁴ On mesure l'intérêt du travail de Barré, puisque le très sérieux « Hydrographic Office » n'hésite pas à éditer une carte officielle reposant, pour ce qui est des passes du Port-Vieux, sur une copie manuscrite de seconde main.

Segments	Carte de Barré	Carte SHM n° 2513	Différence
marabout – phare	12 930 m	11 514 m	1416 m
marabout – colonne de Pompée	14 467 m	11 134 m	3333 m
colonne de Pompée – phare	6 448 m	3 692 m	2756 m

La principale difficulté du plan de Barré est que les distances entre les points encore identifiables sont erronées. Nous avons reportées dans le tableau ci-dessus les distances (exprimées en mètres) mesurées sur le plan de Barré et sur la carte actuelle.

Après plusieurs tentatives d'interprétation infructueuses, nous avons finalement pris comme hypothèse que seul le triangle et le segment : chaloupe – *Alceste*, étaient probablement exacts en distance et en orientation. Et que les segments : chaloupe – phare et *Alceste* – colonne de Pompée, représentaient uniquement des relèvements.

Utilisant l'échelle en toise (1 toise = 1,94904 m), le canevas topographique de Barré fut agrandi à l'échelle de la carte SH 2513 soit 1/18 700. Un calque établi fut superposé à la carte moderne. Ne disposant que d'un seul point

du triangle de base du levé de Barré et Vidal : l'île du Marabout, la seule solution dont nous disposions était de faire pivoter le canevas autour de ce point. Grande fut notre satisfaction de trouver une orientation où nos deux relèvements passaient respectivement par le phare d'Alexandrie et par la colonne de Pompée, déterminant du même coup une position où devait se trouver l'épave du *Patriote*. L'orientation du canevas topographique ainsi obtenu se trouvait également confirmée par la coïncidence du Nord vrai des deux documents (canevas et carte).

La position de l'épave ainsi obtenue était entachée d'une erreur due à l'incertitude concernant la position exacte du marabout, situé sur l'île du même nom, nous l'avons estimée à plus ou moins 100 m. Par ailleurs d'autres erreurs avaient pu être introduites au cours des diverses opérations que nous avons effectuées : mesures, conversions, rotation du canevas. Au total nous avons estimé que l'épave devait se trouver avec une grande probabilité dans un cercle de 400 m de rayon centré sur le point déterminé.

L'examen des cartes modernes et en particulier de la carte française SH 2513, dont l'hydrographie paraît plus exacte, permet de constater la présence à l'intérieur du cercle d'incertitude de trois hauts fonds susceptibles d'avoir entraîné le naufrage du *Patriote*. A la lecture des divers témoignages cités ci-dessus, nous avons classé ces trois points par ordre de probabilité :

- une roche isolée (Point E),
- le banc El Fara (Point F),
- le banc du nord.

Le 16 mai 1986, le chasseur de mines *Vinh Long* appareilla après avoir embarqué un pilote égyptien et mouilla à 800 m au nord de la zone.

Les directives données aux plongeurs étaient les suivantes : « La localisation du site est fondée sur l'étude de la carte manuscrite levée en juillet 1798 par le C. F. Barré, commandant la frégate l'*Alceste* et sa superposition après adaptation de l'échelle, à la carte française SH 2513. Cette comparaison permet de délimiter une zone d'incertitude comprise entre la passe d'entrée ouest du port d'Alexandrie et la passe du centre (ou passe du Boghaz) où se trouvent des fonds inférieurs à 5,6 m, tirant d'eau du *Patriote* au moment de son échouage. Cette zone comporte deux bancs balisés et une roche isolée répondant à cette définition :

- le banc de Nord, localisé au coin sud-est de la passe de l'ouest, couvert de 4,4 m d'eau et portant une tourelle avec feu isophase ;
- le banc El Fara, orienté SO/NE, d'une longueur d'environ 550 m, comportant une roche couverte de 2,8 m d'eau

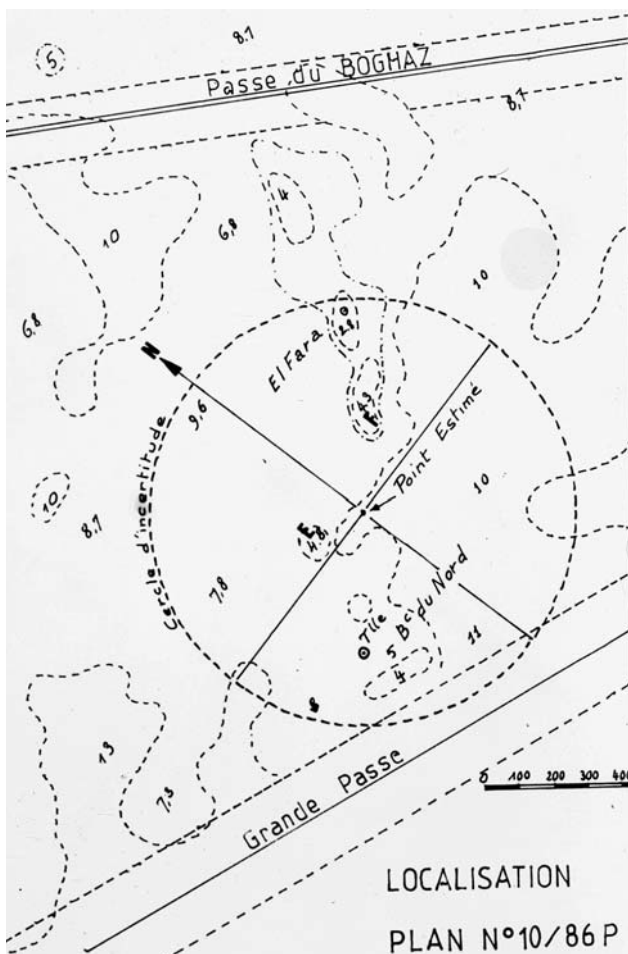


Figure 6 — Dessins des passes du Port Ouest d'Alexandrie et du cercle d'incertitude à l'intérieur duquel sont indiqués les trois hauts fonds pouvant être à l'origine du naufrage du *Patriote*.

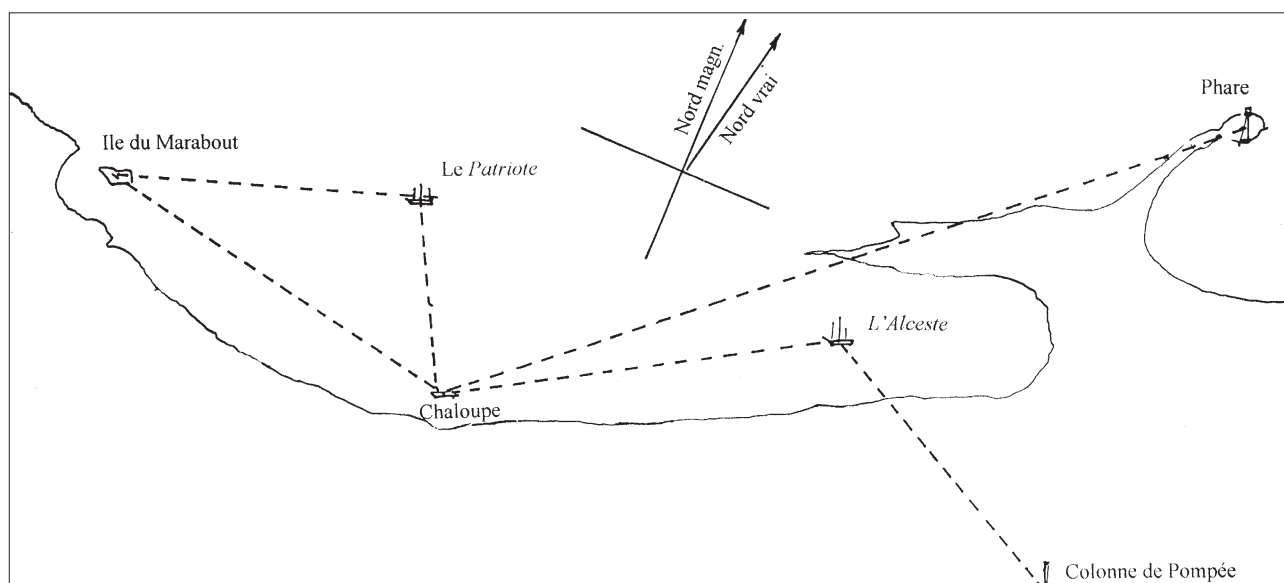


Figure 7 — Reconstitution du canevas topographique utilisé par le CF Barré pour faire l'hydrographie des passes du Port-Vieux d'Alexandrie.

et aux deux extrémités des hauts fonds d'environ 4 m. La roche de 2,8 m porte une balise métallique ;
 - une roche isolée située entre les deux bancs précédents et légèrement plus au NO, couverte de 4,8 m d'eau. cette roche est le point le plus probable d'échouage.

Le principe de la recherche sera une recherche visuelle et à l'aide d'un détecteur de métaux, par plongeurs. L'échouage s'étant produit au moment où le *Patriote* entrait dans le port d'Alexandrie, le versant nord-ouest des bancs sera inspecté en priorité.

La recherche sera effectuée par groupe de trois plongeurs dont l'un sera muni d'un détecteur de métaux. Ils opéreront par passes successives entre balises ou par recherches circulaires ».

La décision de baliser la zone à l'aide de 4 balises mouillées à l'aide d'un cercle hydrographique, se heurta de prime abord au fait que les amers que nous avions choisis à l'aide de la carte se révélèrent masqués ou non identifiables. En début d'après midi la recherche du haut fond isolé (2,8 m) fut également contrariée par la présence de fonds beaucoup plus irréguliers que ne l'indiquait la carte.

Une recherche circulaire fut effectuée par les plongeurs autour d'un point (ce point se révéla par la suite ne pas être celui que nous recherchions), elle nous permis cependant de faire deux constatations :

- la visibilité sur le fond est très satisfaisante (environ 10 m),
- le fond est constitué d'une roche tendre creusée de quantité de petites excavations, de sable grossier peu abondant et d'un tapis d'algues courtes (30 à 40 cm) peu dense.

Le 17 mai, de nouveaux amers visibles ayant été sélectionnés, la roche isolée fut positionnée à l'aide du cercle hydrographique et balisée. Une vérification au sondeur

confirma la présence d'un haut fond couvert de moins de 4 m d'eau à 10 m à l'ouest de la balise. Le point fut baptisé Echo (E). L'extrémité ouest du banc El Fara fut localisé de la même manière et balisée. Le sondeur indiquait un fond de 4 m. Ce point fut baptisé Fox (F).

Une première recherche circulaire fut effectuée par 4 plongeurs sur le point E. De nombreux débris d'amphores furent observés ainsi qu'une ancre à jas moderne.

C'est au cours de la deuxième recherche au point F que furent trouvés presque immédiatement quelques vestiges d'un naufrage qui se révélèrent par la suite être sans doute possible ceux du *Patriote*.

Ainsi au terme d'une recherche dont le cheminement nous a tenu en haleine pendant plusieurs mois, d'une analyse qui nous a permis de combler les lacunes de la documentation et de retrouver la méthode de relevé hydrographique mise en œuvre par le capitaine de frégate Barré et le lieutenant de frégate Vidal, nous avons eu la satisfaction et la joie de parvenir à retrouver l'épave du *Patriote*.

Au-delà de cette satisfaction, la recherche historique entreprise nous a permis de revivre la préparation et le déroulement de cette campagne extraordinaire en nous plaçant du point de vue de l'un des transports de l'expédition, un point de vue original car à notre connaissance personne n'a jamais pris la peine de conter l'histoire de ces 295 bâtiments marchands qui transportèrent hommes et matériels jusqu'en Egypte.

Enfin l'accent mis sur le naufrage du *Patriote* nous a permis d'éclairer un moment-clé de cette histoire, celui de la prise de décision de l'amiral Brueys concernant le mouillage de son escadre, une décision aux conséquences dramatiques dont le sort de milliers d'hommes dépendit.

Bibliographie

- Cornu-Thénard 1955** : CORNU-THÉNARD (F.), *Nicolas-Jacques Conté, curieux autodidacte du XVIIIe siècle*, Dijon, 1955.
- Douin 1922** : DOUIN (G.), *La flotte de Bonaparte sur les côtes d’Egypte – les prodromes d’Aboukir*, Le Caire, 1922.
- Fauvelet de Bourrienne 1829-1831** : FAUVELET de BOURRIENNE (L. A.), *Mémoires* (10 vol.), Paris, 1829-1831.
- Geoffroy Saint-Hilaire 1901** : GEOFFROY SAINT-HILAIRE (E.), *Lettres écrites d’Egypte*, Paris, 1901.
- Goby 1952** : GOBY (J.-E.), Contribution à l’inventaire des sources manuscrites et à l’étude bibliographique de l’histoire de l’expédition française en Egypte, dans *Bulletin de l’Institut d’Egypte*, t. XXXIII (Session 1950-1951), Le Caire, 1952.
- Guémard 1936** : GUÉMARD (G.), *Histoire et Bibliographie critique de la Commission des Sciences et Arts et de l’Institut d’Egypte*, Le Caire, 1936.
- Guérout 1991** : GUÉROUT (M.), Les armements au commerce effectués à Toulon et Marseille pour l’Expédition d’Egypte, dans *Guerre et Commerce en Méditerranée, IXe – XXe siècles*, Paris, 1991.
- Jondet 1921** : JONDET (G.), *Atlas historique de la ville et des ports d’Alexandrie*, Le Caire, 1921.
- La Jonquière 1899-1901** : LA JONQUIERE (C. de), *L’expédition d’Egypte 1798-1801* (5 vol.), Paris, 1899-1901.
- Lavery 1983** : LAVERY (B.), *The ship of the Line, vol. I : The development of the battlefleet, 1650-1850*, London, 1983.
- Mettas 1984** : METTAS (J.), *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle*, 2 tomes, Paris, 1984.
- Munier 1943** : MUNIER (H.), *Tables de la description d’Egypte, suivies d’une bibliographie sur l’Expédition française de Bonaparte*, Le Caire, 1943.
- Panckoucke 1819** : PANCKOUCKE (C. L. F.), *Correspondances officielles et confidentielles de Napoléon Bonaparte avec les Cours étrangères, les princes, les ministres et les généraux français et étrangers en Italie, en Allemagne et en Egypte*, Paris, 1819.
- Pivka 1980** : PIVKA (O. von), *Navies of the Napoleonic Era*, New-York, 1980.
- Tortel 1976** : TORTEL (Ch.), *Avec Bonaparte en Egypte et en Syrie, 1798-1800*, Abbeville, 1976.
- Tranier 1925** : TRANIER, *L’expédition des français en Egypte en 1798, opérations de transport et de débarquement*, Mémoire de l’Ecole de guerre navale, Paris, 1925.