

LA MER ROUGE ET L'EXPÉDITION DE BONAPARTE EN ÉGYPTÉ

Lorsque Bonaparte confia ses vues au Directoire en août 1797 sur la possibilité de ruiner la puissance anglaise en occupant l'Égypte, il reprenait un projet déjà ancien qui avait été évoqué à plusieurs reprises par Louis XIV et ses successeurs.

Il semble que la première idée d'une telle expédition revienne à Leibniz qui l'avait suggérée à Louis XIV à la veille de la guerre de Hollande. Plus tard Choiseul, en 1769, envisageait d'acquérir l'Égypte du Sultan de Constantinople. Volnay, dans son ouvrage « Voyage en Égypte et en Syrie », avait souligné l'importance de l'Égypte et voyait dans sa conquête la seule façon pour la France de réparer la perte de ses colonies, en rétablissant la vieille route du commerce de l'Inde par Suez et en ruinant la route du Cap tombée sous la domination anglaise. On revenait ainsi trois siècles en arrière à l'époque où la route des Indes passait par Suez et la Mer Rouge et avant que les Portugais, par leur foudroyante pénétration dans l'Océan Indien à partir du Cap de Bonne-Espérance, aient réussi à arracher à la République de Venise le commerce des épices.

Sous le Directoire nos forces navales insuffisantes et surtout massées dans les parages de la Manche et de Toulon, pour défendre le territoire contre la Grande-Bretagne, ne pouvaient forcer la décision et ouvrir au commerce français la longue route maritime de l'Océan Indien par Le Cap. Cette faiblesse de notre marine obligeait Bonaparte à se porter vers les Indes par la voie de la Méditerranée et à atteindre à travers l'Égypte, par la route d'Alexandre le Grand, l'Empire des Indes qui était déjà l'un des éléments importants du commerce britannique.

En outre, Bonaparte avait un plan précis d'invasion de l'Angleterre qui ne pouvait être mis en œuvre que si une partie des forces navales anglaises concentrées autour des Îles Britanniques étaient attirées ailleurs, si possible en Méditerranée ou dans l'Océan Indien, par une menace précise dirigée contre les possessions britanniques de l'Inde et la route de Suez. Ce plan est exposé dans une lettre de Bonaparte, datée du 13 avril 1798, adressée au Directoire. Dans ce document Bonaparte trace sa stratégie maritime avec une maîtrise et une sûreté de jugement qui ne manquent pas d'envergure.

Il estime que pendant tout l'été de 1798 un effort est à faire pour armer l'escadre de Brest sous les ordres de Morard de Galles, pour exercer les matelots dans la rade et achever les vaisseaux en construction à Rochefort, Lorient et Brest. « Si l'on met quelque activité dans les travaux », dit-il, « nous pouvons avoir au mois de septembre trente-cinq vaisseaux à Brest, y compris les quatre ou cinq vaisseaux que l'on peut construire à Lorient et à Rochefort ». Bonaparte précise ensuite « que l'on pourra avoir vers la fin avril deux cents chaloupes canonnières en place à Cherbourg, Boulogne, Dunkerque et Ostende et vingt-cinq vaisseaux de guerre à Brest ainsi que douze vaisseaux de guerre hollandais au Texel ». En Méditerranée, Bonaparte décompte « douze vaisseaux de construction française et neuf de construction vénitienne ». « L'expédition dans l'Orient », ajoute-t-il, « obligerait l'Angleterre à envoyer six vaisseaux de guerre de plus dans l'Inde et peut-être le double de frégates à l'embouchure de la Mer Rouge ; elle serait obligée d'avoir vingt-deux à vingt-cinq vaisseaux à l'embouchure de la Méditerranée. Il ne lui resterait plus alors que soixante vais-

aux devant Brest et douze devant le Texel. Cela formerait un total de cent trois vaisseaux de guerre sans compter ceux qu'elle a en Amérique et aux Indes et les dix à douze vaisseaux de 50 canons avec une vingtaine de frégates qu'elle serait obligée d'avoir en Manche pour opposer à l'invasion de Boulogne ».

Après le débarquement de l'armée française en Égypte, Bonaparte estime que l'on pourrait faire passer de la Méditerranée à Brest douze à quatorze vaisseaux français, laissant dans cette mer les neuf vaisseaux de construction vénitienne, ce qui permettrait d'avoir à Brest cinquante vaisseaux et presque autant de frégates pour participer à l'invasion de l'Angleterre. A son avis on pourrait ainsi dans les mois de novembre et décembre 1798 débarquer quarante mille hommes en Angleterre et dix mille hommes en Écosse. Les forces navales britanniques écartelées entre l'Angleterre, la Méditerranée, la Mer Rouge et les Indes ne seraient plus aussi menaçantes pour la flottille d'invasion.

Le Directoire avait été séduit par les propositions d'août 1797 que lui avait adressées Bonaparte, et Talleyrand, alors Ministre des Affaires étrangères, les avait appuyées très favorablement. Il venait de passer trente mois aux États-Unis d'Amérique et était persuadé que cette nouvelle nation revendiquerait bientôt toutes les terres d'Amérique. Dans ces conditions il pensait qu'il valait mieux porter ses vues sur l'Ancien Monde et essayer de l'emporter sur l'Angleterre en Méditerranée. Aussi dans la réponse du Directoire du 3 juillet 1797, rédigée par le clairvoyant Ministre, les idées de Bonaparte étaient-elles approuvées. L'occupation de Malte, des Iles Ioniennes et de l'Égypte avaient reçu l'agrément du Directoire. Talleyrand prédisait d'ailleurs que l'Égypte pourrait nous fournir les produits des Antilles et expédier en France des denrées telles que le riz, le coton et le sucre. Sa possession nous donnait le commerce de l'Inde, en nous permettant d'y faire cinq voyages par an contre trois par la route du Cap. L'occupation de l'Égypte indemnise-

rait la France de la perte de ses colonies d'Amérique et porterait un coup mortel au commerce anglais dans l'Inde.

L'unanimité était donc faite et le Directoire, qui n'était pas fâché de se débarrasser de l'ennemi général, lui donnait ses instructions fin avril 1798 :

« Chasser les Anglais de toutes les possessions de l'Orient où il pourrait arriver, détruire leurs comptoirs de la Mer Rouge, faire couper l'isthme de Suez, assurer la libre et exclusive possession de la Mer Rouge à la République, améliorer par tous les moyens qui seraient en son pouvoir le sort des naturels de l'Égypte et maintenir une bonne intelligence avec le Grand Seigneur de Constantinople. »

On voit que la tâche ne manquait pas à l'ambitieux Bonaparte. Malgré le secret qui entourait les préparatifs de l'expédition d'Égypte, l'Amirauté britannique, renseignée par ses espions de Toulon, se doutait de quelque chose et avait détaché en Méditerranée trois vaisseaux et cinq frégates sous les ordres de l'Amiral Nelson. Celui-ci était apparu au large de Toulon le 17 mai 1798 mais, éprouvé par un fort coup de mistral qui avait causé de nombreuses avaries à ses vaisseaux, il avait dû chercher refuge à San Pietro, sur la côte Ouest de Sardaigne, d'où il pouvait surveiller par ses frégates les mouvements de la flotte française.

Celle-ci, sous les ordres du Vice-Amiral Bruëys et composée de quinze vaisseaux de ligne, quatorze frégates et un nombre important de bâtiments de guerre de tous types, soixante-douze en tout, escortant quatre cents navires de commerce et transportant dix mille hommes d'équipage et trente-six mille hommes de troupe, profita du mistral et appareilla de Toulon le 19 mai. Passant entre la Corse et l'Italie elle fit route au large de la Sicile et ensuite vers Malte qu'elle captura le 12 juin.

Lorsque Nelson retourna au large de Toulon le 31 mai, après avoir réparé ses avaries, la flotte française était partie. Renforcé par de nombreux bâtiments venus d'Angleterre et qui portaient sa puissance à quatorze vaisseaux et cinq frégates, Nelson se mit à sa recherche. Les instructions de l'Amirauté lui précisait qu'il devait la poursuivre dans toute la Méditerranée, en Adriatique et même en Mer Noire.

Le 19 juin Bonaparte quittait Malte et débarquait le 1^{er} juillet à Alexandrie pour remporter le 21 la bataille des Pyramides. L'Egypte était conquise mais le désastre d'Aboukir, le 2 août, où notre flotte, surprise au mouillage par l'escadre de Nelson, perdit la plupart de ses vaisseaux, rendit cette conquête précaire. Les Anglais connaissaient maintenant les projets de Bonaparte et savaient qu'en cas de succès en Egypte et en Syrie il avait l'intention d'aller attaquer par voie de terre les possessions britanniques de l'Inde.

Après la bataille d'Aboukir, Nelson décida d'envoyer un officier à Bombay pour apporter aux autorités les dernières nouvelles de la situation et les mettre sur leurs gardes. Ce fut le Lieutenant Thomas Duval, du vaisseau « Zealous », qui accomplit cette mission. Débarqué sur la côte de Syrie, déguisé en Arabe et accompagné de deux gardes turcs, il atteignit Alep le 18 août. Traversant le désert avec une caravane d'une vingtaine de chameaux il s'arrêta le 4 septembre à Juba, sur l'Euphrate, à Bagdad le 7, et s'embarqua à Bassorah, sur le Golfe Persique, le 9 octobre, à bord d'un navire anglais pour atteindre Bombay le 21 octobre 1798.

Que se passait-il pendant ce temps dans l'Océan Indien et en Mer Rouge ?

Depuis 1796, le Commandant des forces navales françaises dans l'Océan Indien était le Contre-Amiral de Sercey dont les bâtiments étaient basés sur l'Ile de France (Ile Maurice). Ils disposaient de sept frégates : la « Forte »,

la « Seine », la « Cybèle », la « Vertu », la « Régénérée », la « Prudente » et la « Preneuse ». En octobre de cette année l'escadre française était à Batavia où l'Amiral français était allé négocier avec la Régence de l'île un traité pour approvisionner l'Ile de France en riz. Sur le chemin du retour, le 28 janvier 1797, après avoir franchi le détroit de Bali, les bâtiments français laissèrent malheureusement échapper un important convoi britannique de la Compagnie des Indes et, au début du mois de mars, ils étaient de nouveau à l'Ile de France.

Sur les instructions reçues de France et qui lui prescrivaient, sous le couvert d'un secours à apporter aux Hollandais, de débarquer des troupes à Batavia et de s'installer dans le pays pour soulever les indigènes contre la Hollande et favoriser, grâce aux idées révolutionnaires, une implantation de notre influence, l'Amiral de Sercey appareilla de nouveau pour Batavia à la fin de l'été de 1797. Il débarqua environ mille hommes de troupe accompagnés de deux Commissaires du Peuple chargés de répandre les idées nouvelles, et retourna peu après à l'Ile de France. A son arrivée l'Amiral de Sercey trouva deux ambassadeurs de Tippou-Saib, roi de Mysore dans l'Inde et qui, fidèle allié de la France, continuait la lutte contre les Anglais malgré nos revers et la capitulation de Lally-Tollendal à Pondichéry en 1761.

Tippo-Saib voulait lancer une nouvelle offensive contre les Anglais et demandait à la France de l'aider en débarquant des troupes aux Indes. L'Amiral de Sercey, prudent et un peu timoré, décida d'envoyer en France les dépêches de Tippou-Saib pour provoquer les ordres du Directoire. Il n'avait d'ailleurs plus beaucoup de troupes, la plupart d'entre elles étaient à Batavia. Les frégates « Vertu » et « Régénérée » furent désignées pour cette mission et quittèrent l'Ile de France le 23 janvier 1798 pour la métropole.

Les deux ambassadeurs de Tippou-Saib et 150 volontaires de l'Ile de France furent recon-

duits à Mangalore par la « Preneuse ». Après avoir capturé deux navires de commerce britanniques, la frégate française, commandée par le Capitaine L'Hermite, envoya ses prises à l'Île de France et atteignit Batavia à la fin du mois de juin 1798 où elle trouva l'Amiral de Sercey qui était arrivé avec une corvette, le « Brûle-Gueule » dans l'intention d'installer son quartier général dans l'île hollandaise. Ses forces navales étaient réduites à trois frégates ; la « Vertu » et la « Régénérée » étaient parties pour la France, rejointes à partir du 24 avril par la « Seine » qui reconduisait en France un certain nombre de réfractaires aux nouvelles idées républicaines et par la « Cybèle » renvoyée à Lorient pour réparations. La « Seine » fut d'ailleurs capturée par les Anglais au large de Brest le 29 juin.

Aussi l'Amiral de Sercey préférait-il se rapprocher de ses troupes de Batavia pour les appuyer et leur porter secours. Ses trois frégates la « Prudente », la « Forte » et la « Preneuse » croisaient au début de 1799 dans l'Océan Indien, mais ne s'aventuraient pas dans le Golfe d'Aden et la Mer Rouge où des forces navales britanniques bloquaient Bab-el-Mandeb pour éviter que les troupes françaises d'Égypte puissent être acheminées vers les Indes par voie de mer.

Après avoir effectué de nombreuses prises, ces trois frégates, pourchassées dans tout l'Océan Indien par les forces britanniques, connurent une fin tragique. La « Prudente » fut capturée par la « Daedalus » le 9 février 1799, la « Forte » par la « Sybille » dans le Golfe de Bengale le 28 février et la « Preneuse » fut détruite par une division britannique composée du « Jupiter », du « Tremendous » et de l'« Adamant » le 12 décembre 1799 devant Port-Louis, capitale de l'Île de France. Les Anglais avaient le champ libre dans l'Océan Indien. Prévenus par le Lieutenant Thomas Duval de la situation précaire des troupes françaises d'Égypte, ils avaient décidé de pénétrer en Mer Rouge pour porter la guerre dans le Golfe de Suez et reconnaître la possibilité de prendre les Français à revers

par des opérations effectuées contre les garnisons de la côte égyptienne de la Mer Rouge.

Dès le début de novembre 1798 ils avaient basé sur Moka, au Yémen, le vaisseau « Centurion » de 50 canons et le sloop « Albatros ». Le 27 avril 1799 ces deux navires pénétrèrent dans la rade de Suez mais, gênés par une hydrographie insuffisante et l'étroitesse de la baie, ils se contentèrent de croiser dans les environs du port jusqu'à la fin du mois de juin. Ils rallièrent ensuite Moka où ils trouvèrent de nouvelles forces navales venues en renfort : le « Leopard », de 50 canons, trois frégates et plusieurs sloops. L'Amiral John Blankett, commandant l'escadre britannique, résolut de faire effectuer un coup de main sur Kosseir, port égyptien de la Mer Rouge et qui était occupé par un détachement français.

Le 14 août 1799 les frégates « Daedalus » et « Fox » entrèrent dans la baie de Kosseir et se préparèrent à attaquer la ville défendue par une centaine de soldats français du 21^e régiment de la brigade du Général Donzelot. La garnison occupait un petit fort armé de cinq canons et sur lequel flottait le drapeau républicain. Au début de l'après-midi les frégates, après avoir mouillé à un quart de mille du rivage, commencèrent à bombarder le fort et la ville et poursuivirent leur feu sans relâche tout l'après-midi, toute la nuit et jusqu'au milieu de la journée du lendemain. Les canons du fort, de petit calibre, ne portaient pas jusqu'aux frégates et le commandant français, craignant un débarquement, ne tenait pas à gaspiller ses munitions. Vers quatre heures de l'après-midi, le 15 août, le Commandant supérieur britannique, le Captain Henry Lidgbird Ball, qui commandait la frégate « Daedalus », résolut de donner l'assaut au fort. Armant leurs canots avec une caronade de 18, les marins et les soldats anglais, au nombre d'une centaine, et entraînés par le Captain Henry Stuart, commandant la frégate « Fox », débarquèrent au sud-ouest de la ville. Accueillis par un feu violent de mousqueterie, ils ne purent progresser et durent se rembarquer. Devant

cette résistance les frégates ouvrirent à nouveau le feu sur le fort jusqu'à la nuit et le lendemain matin, à l'aurore, un nouveau débarquement plus important que celui de la veille fut entrepris, renforcé par de nouveaux canons transportés par les chaloupes.

Les troupes britanniques furent soumises, dès leur mise à terre, au tir d'un canon camouflé dans les brèches du fort et à un très violent feu de mousqueterie provenant des ruines des maisons entourant la plage. Après quelques pertes et ne pouvant venir à bout de la résistance opiniâtre des Français, les compagnies de débarquement britanniques refluèrent vers la plage et se rembarquèrent une seconde fois après avoir abandonné quelques armes et un canon de 6. Dans l'après-midi le Commandant supérieur britannique, jugeant qu'il ne pouvait venir à bout du détachement français sans de lourdes pertes et une dépense considérable de munitions, préféra lever le siège et les frégates quittèrent Kosseir héroïquement défendu par les soldats de Bonaparte. Les navires britanniques avaient d'ailleurs tiré près de 5.000 coups de canon et le vide de leurs soutes leur donnait de sérieuses inquiétudes.

L'échec de Kosseir eut pour résultat de ralentir considérablement les opérations britanniques en Mer Rouge d'où la plupart des forces navales britanniques furent retirées. La surveillance maritime fut confiée à quelques sloops et les bâtiments plus importants regagnèrent les Indes.

Les corsaires français restèrent encore très actifs dans l'Océan Indien pendant toute l'année 1799. Parcourant la mer en tous sens ils chassaient surtout les navires de la Compagnie des Indes et s'assuraient de nombreuses prises qui étaient dirigées sur l'Ile de France. L'un d'eux, l'« Iphigénie », commandé par le Capitaine Mabroux, connu dans le détroit de Bab-el-Mandeb une fin tragique et son épave est encore visible, à marée basse, près de Zeila, sur la côte de la Somalie.

Le 12 octobre 1799, au début de la matinée, l'un des sloops anglais laissés en surveillance dans la Mer Rouge, le « Trincomale », Capitaine John Rowe, armé de 16 canons, rencontra dans le détroit de Bab-el-Mandeb l'« Iphigénie » de 22 canons. Un vif engagement commença aussitôt et se poursuivit furieusement pendant deux heures jusqu'à ce que les combattants viennent bord à bord. Le Capitaine Mabroux, plaçant sa confiance dans son nombreux équipage, avait réussi à placer quelques grappins sur le « Trincomale » et se préparait à prendre le bâtiment anglais à l'abordage lorsque brusquement ce dernier sauta, probablement à la suite d'un incendie dans la Sainte-Barbe. Les deux navires se touchaient au moment de l'explosion et le choc se répercuta dans le flanc du corsaire français provoquant la chute du grand mât et du mât de misaine. En très peu de temps l'« Iphigénie » sombra, entraînant avec elle 115 officiers et hommes d'équipage. Les rescapés, au nombre de 35 environ, se sauvèrent en s'agrippant aux débris du navire. Recueillis par une prise de l'« Iphigénie », le « Pearl », de la Compagnie des Indes, qui s'était tenue à distance pendant l'engagement, ils regagnèrent l'Ile de France.

♦♦

Après avoir transmis ses pouvoirs à Kléber, Bonaparte quitta l'Égypte le 23 août 1799 sur la frégate « Muiron » accompagnée de la frégate « Carrère » et de deux navires ravitailleurs. Longeant la côte d'Afrique pour échapper aux croisières anglaises et après avoir doublé le Cap Bon, en Tunisie, les navires français atteignirent Ajaccio le 1^{er} octobre. Retardé par le mistral ils quittèrent la Corse le 7 et, après s'être glissé à travers le blocus anglais, débarquèrent Bonaparte à Fréjus le 9 octobre. L'assassinat de Kléber, le 14 juin 1800, mit fin à toute politique française en Égypte et, en 1801, nos troupes durent évacuer la vallée du Nil.

La faiblesse de nos forces navales dans l'Océan Indien et le malheureux siège de

Saint-Jean d'Acre en mars 1799 furent les causes déterminantes de l'échec de la campagne d'Egypte. Avec des forces navales suffisantes et qui existaient en partie à Brest, les troupes françaises d'Egypte auraient pu s'embarquer à Suez ou dans le Golfe Persique pour atteindre les Indes où les Anglais, inférieurs en nombre et déjà en butte aux attaques de Tippto-Saïb, n'auraient pu leur tenir tête.

C'est par la mer que Bonaparte aurait pu se saisir des Indes, évitant la longue route terrestre d'Alexandre pénible et dangereuse. Le

Directoire l'avait bien compris lorsqu'il prescrivait à l'ambitieux général « d'assurer la libre et exclusive possession de la Mer Rouge à la République ». Mais Bonaparte avait sur la Marine des idées assez limitées et la traitait avec méfiance. Le désastre d'Aboukir l'avait en outre beaucoup impressionné et il ne sut pas demander au Directoire les moyens navals pour poursuivre sa route vers les Indes. Le destin l'arrêta à Saint-Jean d'Acre.

H. LABROUSSE,
Capitaine de Vaisseau.