

LA MARINE FRANÇAISE À MALTE (1798-1800)

Jean Gaillard

Le 10 juin 1798, le corps expéditionnaire embarqué pour l'Égypte s'empare de Malte, mettant fin à la domination de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem sur l'archipel. Il y laisse une garnison, commandée par le Général VAUBOIS, et poursuit sa route vers le Nil.

Dès le mois de septembre, cette garnison doit se replier sur la Valette et ses faubourgs, par suite de la révolte des Maltais des campagnes. Bientôt une escadre ennemie d'abord portugaise, renforcée ensuite par une partie de l'escadre de Nelson, complète le blocus du côté de la mer. Le siège devait durer deux ans : Malte étant un archipel, il va de soi que le rôle de la marine fut essentiel pour sa conquête et pour tenter de la conserver.

L'épisode maltais s'est pourtant trouvé occulté par le caractère spectaculaire de la campagne d'Égypte et par les conséquences désastreuses, politiques, militaires et navales, qui en ont résulté.

Je me propose d'apporter ici quelques précisions sur les péripéties maritimes liées à cet événement et sortir de l'oubli certains participants, marins de métier ou marins de fortune, tantôt exceptionnels, tantôt médiocres, parfois favorisés par la chance, plus souvent défavorisés par la pauvreté des moyens d'une marine affaiblie par la Révolution, et par les hasards d'une navigation sur une mer dominée par l'adversaire.

1 - Origines de l'expédition de Malte

En cette fin du XVIII^{ème} siècle, l'Ordre de Malte règne souverainement sur l'archipel depuis que Charles Quint le lui a donné en 1530, mais sa situation est précaire. La révolution française l'a presque ruiné en confisquant ses biens en France. Il est aussi en pleine décadence. Beaucoup de ses membres, influencés par les idées nouvelles du siècle des Lumières, ne sont plus aussi motivés contre un empire Ottoman qui a perdu son agressivité. La marine de l'Ordre quant à elle n'a plus le rôle prestigieux qu'elle avait montré pendant les siècles précédents. Aux incursions chez le Turc, elle préfère les excursions de prestige dans les ports amis (Naples, Barcelone, etc.). Les chevaliers n'observent même plus les règles d'austérité de leur Ordre. Une telle situation ne peut que créer des convoitises sur l'archipel de la part de toutes les puissances à visées méditerranéennes. Au grand maître ROHAN a succédé un grand maître allemand Ferdinand de HOMPESCH, ce qui porte le soupçon sur l'Autriche,

dont l'acquisition de Venise par le traité de Campo Formio lui donne la possibilité de devenir une puissance maritime. Viennent ensuite le Royaume de Naples, suzerain de Malte, et qui va s'empresse de faire valoir ses droits dès la prise de Malte par les Français; la Russie, dont le Tsar Paul 1er, entiché de l'Ordre de Malte, s'est proposé d'en renflouer les finances en créant des commanderies russo-polonaises (un projet de traité russo-maltais fût intercepté à Ancône sur un messenger du Tsar que celui-ci envoyait au grand maître),- même l'Espagne est sur les rangs car le Prince de la Paix, GODOY, désirait pour son profit personnel transformer Malte en une principauté héréditaire. Bien sûr, on prête à l'Angleterre des intentions sur Malte, mais c'est plutôt par principe car elle est alors plus intéressée par Minorque ou la Corse qui sont plus proches de Toulon pour surveiller l'escadre de la Méditerranée. Quant à la France, l'idée de s'emparer de Malte revient à BONAPARTE et à lui seul.

Pendant son proconsulat italien, il s'était emparé des îles Ioniennes en vue de conquérir la Grèce, alors territoire Turc. Il estimait que l'occupation de Malte en était le complément pour s'assurer la domination de la Méditerranée, et y établir un relais portuaire en cas de partage de l'empire Ottoman. Si le projet d'une expédition contre l'Égypte était dans l'air, pour lequel la responsabilité de TALLEYRAND semble plus grande, celui contre Malte fut en apparence envisagé indépendamment de cette expédition. La confiscation des biens de l'ordre par BONAPARTE dans les Etats italiens conquis en est une preuve. En mai 1797, BONAPARTE proposa d'abord au Directoire que Malte fût occupée soit par l'Espagne qui était devenue notre alliée, soit par l'escadre de Toulon qui primitivement devait passer dans l'océan et rejoindre Brest pour soutenir une attaque directe projetée contre l'Angleterre. C'était là en effet, la grande idée stratégique du Directoire. DELACROIX, alors ministre des relations extérieures fit une réponse négative, du moins en ce qui concernait la France, en prétextant qu'il fallait respecter la neutralité de Malte. On sent ici l'influence des négociants de Marseille dont les intérêts à Malte facilitaient leurs relations internationales avec les échelles du Levant. BONAPARTE remit donc son projet à plus tard, quitte à le reprendre quand une occasion plus favorable se présenterait.

II - Première Tentative : La "petite expédition"

Une conséquence importante de la campagne d'Italie avait été l'évacuation de la Méditerranée par la flotte anglaise. Après l'occupation de Venise, BONAPARTE qui allait se servir de la cité des Doges comme monnaie d'échange avec l'Autriche, pour obtenir en particulier la rive gauche du Rhin, avait fait occuper Corfou, Zante, Sainte-Maure, Céphalonie et Cerigo (Cythère). Disposant de faibles moyens navals en Adriatique, il avait demandé au Directoire des renforts en officiers de marine et en matelots. On fit mieux car on lui envoya l'escadre de Toulon commandée par l'amiral BRUEYS, dont l'objectif principal était d'amariner et de ramener les navires de la flotte de Venise capturés lors de la chute de cette république. L'escadre et ses prises

devaient ensuite se rendre à Brest pour participer à la "grande expédition" projetée contre l'Angleterre. Or, pendant le séjour de BRUEYS en Adriatique BONAPARTE reprit son projet sur Malte. Il était alors bien renseigné sur la situation de l'Ordre. Entre autres, un transfuge nommé BARBARA qui avait été expulsé de Malte pour avoir comploté contre l'ordre était venu le voir à Milan. Un peu plus tard d'autres renseignements lui furent apportés par un cousin de BARRAS qui était revenu de Malte en 1796 sur la frégate La Sensible, commandée alors par ESCOFFIER et qui utilisa probablement un memorandum rédigé par le maltais ZAMMIT (ce dernier a manifestement été trompé et exploité par le Directoire). En septembre 1797 BONAPARTE invita l'amiral BRUEYS à son quartier général de Passeriano. Tous deux conçurent ce qu'ils convinrent d'appeler "la petite expédition", qui consistait à s'emparer de Malte lors du retour de l'escadre pour France (comme on le disait alors). La correspondance de BONAPARTE avec TALLEYRAND pendant cette période révèle que le premier veut en fait obtenir l'accord du Directoire. Il réclame l'autorisation d'envoyer à Malte des observateurs. Un émissaire, POUSSIELGUE, conseiller d'ambassade, sera envoyé à Malte par BONAPARTE en janvier 98 et fera un rapport détaillé sur la situation de l'archipel. Finalement la réponse du Directoire sera favorable : le prétexte trouvé pour justifier la prise de Malte sera d'empêcher que d'autres nations ne le fassent.

De son côté, BRUEYS se préparait. Un bâtiment de commerce vénitien "Les gracieuses jumelles" avait été pris fin 1797 par un corsaire tunisien. L'équipage et les passagers étant corfiotes devenaient de ce fait des ressortissants français. BRUEYS envoya à Tunis deux frégates La Justice et L'Artémise, ayant à bord des prisonniers tunisiens provenant dudit corsaire car ils avaient formé l'équipage de prise du bâtiment vénitien. Ce dernier avait été repris par La Justice. Officiellement, la mission du capitaine Jean VILLENEUVE, qui commandait l'expédition était de faire l'échange de ces prisonniers musulmans contre les Corfiotes. Mais son ordre de mission comportait en plus "l'autorisation" de relâcher à Malte à l'aller et au retour pour s'assurer de la présence ou non de corsaires anglais qui étaient signalés dans les parages et aussi pour essayer de recruter des marins à Malte. En réalité, VILLENEUVE déposa secrètement à Malte trois espions et les reprit au retour. L'un était ce même BARBARA dont on a parlé ci-dessus; un autre s'appelait FRENDO et le troisième, CALANDRY; tous les trois avaient été nommés enseignes de vaisseau provisoires par BRUEYS. Jean VILLENEUVE (homonyme de l'amiral Pierre-Charles de VILLENEUVE mais sans parenté avec lui) né à Nantes en 1740, était un ancien capitaine au long cours qui s'était engagé volontaire dans la marine de la République. Il réussira toutes les missions qui lui seront confiées. A Tunis, il montrera les qualités d'un vrai diplomate lors de l'échange des prisonniers. Envoyé à nouveau, en février 98, dans les parages de Malte, il s'emparera de 2 des corsaires anglais cités ci-dessus. Quand l'escadre sera arrivée en France, BRUEYS réclamera pour lui le grade de chef de division, écrivant dans son rapport "qu'au cours de la campagne, Villeneuve,

malgré ses cheveux blancs, est le seul à avoir accompli quelque chose”.

Le départ de l'escadre pour son retour en France fut décidé le 24 février. Des détachements de la 6ème demi-brigade d'infanterie de ligne, stationnés à Corfou et commandés par LOCHEY furent embarqués. Le plan de débarquement à Malte et une proclamation au peuple maltais pour la circonstance ont été conservés. En mars 98, l'escadre se présenta devant La Valette, mais constatant les préparatifs de défense et après l'avis défavorable des espions maltais embarqués sur La Badine, BRUEYS n'attaqua pas. Seul, un des vaisseaux ex-vénitien, Le Frontin, qui faisait eau, put pénétrer dans le port pour se faire réparer, mais son équipage fut consigné à bord. Le récit de BRUEYS de cette escale, est un modèle d'hypocrisie diplomatique. L'escadre, ayant beaucoup souffert de sa campagne en Adriatique, se dirigea ensuite sur Toulon et non sur Brest. Elle devait dès lors se préparer activement, théoriquement pour la grande expédition” contre l'Angleterre. BRUEYS mettait son pavillon sur l'Orient pour commander la marine de cette expédition, apparemment sans savoir encore qu'elle était destinée pour l'Egypte.

III - La marine française lors de la prise de Malte juin 1798.

L'expédition partit de Toulon le 19 mai 1798 pour se joindre aux convois rassemblés à Marseille, Gênes, Civita Vecchia et Ajaccio.

Son départ échappa à la vigilance d'une escadre anglaise d'observation, composée de 3 vaisseaux, de 2 frégates et d'un sloop, commandée par NELSON. Celui-ci avait été envoyé par JERVIS pour surveiller les préparatifs en cours à Toulon et pour essayer d'en percer le secret. Un gros temps démata en partie son vaisseau amiral (le Vanguard) ce qui l'obligea à se retirer aux îles Saint-Pierre pour réparer. Il manqua ainsi le départ de BRUEYS.

Après un mois de navigation, sans avoir été inquiétée par NELSON, l'immense flotte des transports (plus de 300) et des bâtiments de l'escadre (13 vaisseaux, 6 frégates et près de 30 petits bâtiments) apparaît le 9 juin 1798 devant Malte et se déploie tout le long de la côte nord-est de l'archipel depuis Gozo au Nord jusqu'à Marsa Sirocco au sud, offrant un spectacle grandiose et menaçant, heureusement rapporté par le crayon de Vivant DENON.

Malte se trouvait sur le trajet de l'expédition. Son occupation était nécessaire pour assurer le relais des communications futures entre la Provence et l'Egypte. Cette fois sa conquête avait été soigneusement préparée comme on peut le constater dans le déroulement des opérations de débarquement.

Le rôle principal de la marine a été d'assurer la protection rapprochée des troupes qui ont débarqué en des points soigneusement choisis grâce aux divers rapports des espions Maltais dont nous avons précédemment parlé.

1. REYNIER (convoi de Marseille et Toulon) débarque à Gozo; sa protection est assurée par la frégate L'Alceste, assistée des bombardes la Pluvieuse et l'Etoile.
2. BARAGUAY D'HILLIERS (convoi de Gênes) débarque à la cale de Saint-Paul protégé par la frégate La Sérieuse.
3. VAUBOIS (convoi de Corse) est à la cale Saint-Julien (avec LANNES et MARMONT), avec la frégate La Diane (DECRÉS).
4. DESAIX (convoi de Civita Vecchia) débarque à Marsa Sirocco; sous la protection du Franklin et de 3 autres vaisseaux; le débarquement est dirigé par le capitaine de vaisseau MARTINET et par BARBARA. La frégate La Courageuse assure le soutien près de la côte.

En fait le gros de la flotte n'eut pas à intervenir à l'exception de la deuxième escadre (Amiral DU CHAYLA), détachée sur Marsa Sirocco.

Après la capitulation signée à bord de l'Orient où se trouvait BONAPARTE, les vaisseaux des trois escadres pénétrèrent dans le grand port de La Valette où ils mouillèrent poupe à quai tandis que les frégates s'employaient à diriger les convois vers les baies de Saint-Paul et de Marsa Sirocco et sur Gozo. (La frégate La Justice, envoyée en éclaireur pendant la traversée de l'expédition ne participa pas à la prise de Malte).

IV La marine à Malte

Pendant son court séjour à Malte, BONAPARTE mit en place une nouvelle administration tant civile que militaire. L'organisation de la marine devait être calquée sur celle des ports militaires de France. Sa hiérarchie comprenait un civil : l'ordonnateur MENARD; un capitaine de vaisseau, commandant des armes, ESCOFFIER. Une centaine d'officiers de marine étaient employés à terre ou sur les bâtiments de l'Ordre capturés, à savoir, deux vaisseaux : le San Zaccharia, rebaptisé Le Dego, et le San Giovanni appelé désormais l'Athénien; deux frégates - la Sainte Elisabeth qui devint La Carthaginoise, la Santa Maria inutilisable; quatre galères (l'Aventurière, la Victoire, l'Annibal, ex Saint-Louis, la Justice ex Magistrale); plusieurs chaloupes canonnières et divers petits bâtiments auxquels il faut ajouter quelques avisés de la marine française, détachés provisoirement par l'armée navale. En fait la marine et les arsenaux de l'Ordre étaient en piteux état. Le rapport de MENARD exposant ses projets d'organisation de la marine à Malte, daté du 29 Prairial an VI (17 juin 1798) fut intercepté, probablement sur la frégate La Sensible (capitaine BOURDE), partie de Malte le 18 juin et capturée par la frégate anglaise Sea Horse (captain FOOTE) le

26 juin. On a prétendu que les dépêches furent jetées à la mer ainsi que le butin capturé à Malte. Seuls les papiers secrets (signaux etc.) et une partie du butin le furent effectivement. Un rapport du Consul de France à Cadix signale en effet que les Anglais lui rendirent 4.000 lettres décachetées pour la plupart et ARNAULT dans ses souvenirs raconte qu'il lisait ces lettres pendant ses loisirs à bord.

Laissant à Malte VAUBOIS et 4.000 hommes, l'escadre et les convois de l'expédition partirent le 18 juin 1798, se dirigeant vers l'Est.

Ils échappèrent par miracle à l'escadre de Nelson qui avait été renforcée par 11 vaisseaux commandés par TROUBRIDGE. La mission de Nelson était cette fois de poursuivre, de combattre et de détruire (seek, strike and sunk) l'escadre et les transports. Nelson échoua dans la poursuite pour plusieurs raisons. Le Cabinet et l'Amirauté britanniques avaient fait des suppositions erronées sur la destination de l'expédition de Bonaparte. Il en était résulté des ordres contradictoires sur les priorités que Nelson devait observer. Avant tout il fallait empêcher le passage de BRUEYS dans l'Atlantique au cas où l'expédition serait destinée à une invasion du Portugal et surtout de l'Irlande. Le royaume de Naples et des deux Siciles semblait aussi être menacé et même une action dans l'Archipel ou les Dardanelles était à envisager. Quand il apprit la prise de Malte par les Français, Nelson comprit que la destination réelle de l'expédition était l'Egypte, mais il commit des erreurs d'appréciation sur sa direction et sa marche. Privé de ses frégates qui s'étaient séparées de lui lors de la tempête de mai, il ne put l'intercepter et la dépassa. Ne la trouvant pas en Egypte, il explora en vain le Levant et la Méditerranée orientale et il fut obligé de revenir en Sicile pour se ravitailler. Pendant ce temps, Bonaparte débarquait près d'Alexandrie et commençait la conquête de l'Egypte.

Un mois et demi, après son départ de Malte l'escadre de BRUEYS fut presque totalement détruite à Aboukir (1er août) par NELSON, revenu sur les côtes d'Egypte. Les répercussions de ce désastre, qui donnait à l'Angleterre la suprématie navale en Méditerranée devait aussi peser sur le sort de Malte, en la neutralisant comme relais pour l'Egypte et en condamnant sa garnison à un siège qui devait durer deux ans.

Le 28 août, soit presque un mois plus tard et après une croisière insolite en Méditerranée orientale, trois navires rescapés de la bataille entrèrent dans le port de La Valette. Il s'agissait du Guillaume Tell, vaisseau de 80 canons, ayant à son bord l'amiral VILLENEUVE et de deux frégates, La Diane (40) (avec le Contre Amiral. DECRES) et La Justice (40) commandée par Jean VILLENEUVE. L'arrivée de ces bâtiments pratiquement intacts, annonçant la nouvelle du désastre d'Aboukir, devait agir comme un détonateur sur une population maltaise mécontente des exactions et des mesures intempestives de la nouvelle administration et de l'intolérance religieuse manifestée par le commissaire du gouvernement REGNAUD DE SAINT-JEAN-

D'ANGELY. La révolte éclata et la garnison de l'ancienne capitale Mdina fut massacrée. VAUBOIS replia sagement ses troupes dans La Valette et ses faubourgs (Burmola, Senglea, Vittoriosa, la Floriane) et dans les forts (Ricasoli, Manoel, San Angelo, Saint Elme). Les vaisseaux qui venaient d'arriver ne participèrent guère au contrôle de l'insurrection car ils étaient en quarantaine, mesure prise d'autant plus au sérieux qu'ils arrivaient d'Egypte où la peste régnait d'une manière endémique.

Seul le Dégo (ex-Maltais) fut en action du côté de Burmola. Par contre, les équipages et les garnisons des trois bâtiments apportèrent bientôt un renfort substantiel à VAUBOIS dont les troupes n'étaient pas assez nombreuses pour occuper tous les forts et fortifications.

Ainsi débuta le siège de La Valette. Il fut assuré sur terre par les Maltais des campagnes (ceux-ci seront d'abord armés de quelques fusils fournis par l'amiral anglais SAUMARES et provenant des prises faites à Aboukir). Les Maltais furent renforcés plus tard par des troupes napolitaines et anglaises. Mais du côté de la mer s'installa rapidement un blocus, assuré au début par une escadre portugaise commandée par le Marquis de NIZA puis par l'escadre anglaise de NELSON. Ce dernier participait lui-même rarement au blocus, car il préférait les délices de la cour de Naples et l'amour de Lady HAMILTON. Il déléguera le plus souvent ses pouvoirs au Commodore BALL qui acquerra un grand prestige auprès des Maltais révoltés. En fait, ce dernier eut un rôle important dans le rattachement de Malte à la couronne britannique.

V - La marine et le siège de Malte

Le siège prolongé d'une place s'accompagne en général de combats, de famine et de maladies.

Les combats terrestres ne furent pas très importants à Malte, consistant surtout en quelques assauts mal conduits de la part des insurgés et en quelques sorties peu efficaces de la part des troupes françaises. Par contre les bombardements de la ville se firent de plus en plus fréquents au fur et à mesure que les batteries ennemies se multipliaient. La marine dont les grosses unités étaient désarmées et "blindées", selon la formule de l'époque, avec des balles de coton et des madriers, ne devait monter que de petites opérations effectuées par des chaloupes canonnières et dont l'équipage était le plus souvent maltais. Ces bâtiments commandés par des enseignes (BASTE, VILLON) réussirent à récupérer la garnison du fort Chambray lors de la prise de Gozo en octobre 1798 par les Anglais et dont la plus grande partie des forces de la petite île commandées par LOCHEY fut faite prisonnière. Ils profitèrent aussi des courtes interruptions du blocus maritime pour capturer quelques barques ravitaillant les insurgés.

de BRUEYS) avait renoncé à ce coup de main, d'autant que les silos à grains souterrains de Malte étaient bien pourvus en blé. L'insurrection des campagnes entraîna le repli des forces françaises dans l'enceinte fortifiée de La Valette et ses faubourgs. VAUBOIS n'avait donc plus à nourrir la population de tout l'archipel mais seulement celle de La Valette et des trois cités dont il n'hésita pas d'ailleurs à expulser plusieurs fois une certaine partie de la population pour réduire la consommation des vivres.

Par un arrêté du 5 brumaire an VII (28 octobre 1798) le Directoire chargeait le ministre de la marine et lui seul, de l'approvisionnement des forces de terre et de mer employées à la défense de l'île de Malte.

Théoriquement il y avait plusieurs possibilités de ravitailler Malte, mais leur réalisation allait dépendre des fluctuations de la situation politique et militaire résultant de la conquête de l'Égypte. Celle-ci entraîna la formation de la seconde coalition contre la France, comprenant l'Angleterre, Naples, l'Autriche, le Portugal et une inhabituelle alliance entre la Russie et la Turquie. La Russie envoya l'escadre de la mer Noire en Méditerranée pour reconquérir avec la flotte turque les îles ioniennes et Corfou. Dès l'annonce de la prise de Malte par les Français le vice-roi des Deux Siciles avait interdit toute communication avec la garnison de Malte. Seules les campagnes révoltées furent ravitaillées, fort mal d'ailleurs. Avant que la coalition ne soit effective, les États barbaresques envoyèrent quelques bâtiments, chargés, en particulier de "boeufs en vie" grâce à l'action du consul à Tunis et d'un émissaire à Tripoli (un brick fut offert par VAUBOIS au Pacha). Mais bientôt, comme elles étaient vassales de la PORTE, les Régences nous déclarèrent la guerre. D'autres émissaires furent expédiés en Sardaigne sans beaucoup de résultat. L'efficace consul de France à Gênes BELLEVILLE réussit mieux. Il envoya à Malte un certain capitaine CAVAZZA qui fit deux voyages sur sa polacre La Galathée (Janvier-février 1799). Les chargements consistaient en viande salée, riz, vins, eau de vie, médicaments, bois, souliers etc. Une des difficultés, et non des moindres, pour organiser ces expéditions était le constant manque de fonds pour intéresser ou dédommager armateurs et négociants tant français qu'italiens. De nombreux contrats furent sans lendemain, comme celui passé avec un négociant tunisien Sidi OSMAN dont on peut se demander s'il n'a pas quelque peu trompé le Directoire. Quoiqu'il en soit il fut arrêté dès son arrivée à Tunis. En deux occasions des navires neutres qui avaient dû relâcher dans le port de Malte par suite du mauvais temps, virent leur cargaison réquisitionnée par VAUBOIS.

La marine militaire, malgré la pauvreté de ses moyens faisait flèche de tout bois. Le 4 février 1799, apportant des nouvelles, des vivres et des munitions, la frégate La Boudeuse (capitaine CALAMAND), vieille de trente ans, rendue fameuse par le voyage de BOUGAINVILLE entra dans le Grand Port. Elle termina sa carrière à Malte, dépecée pour alimenter les fours à pain. Il en fut de même de la Carthaginoise,

La grande affaire pour la marine était de résoudre le double problème d'assurer les communications de Malte avec l'extérieur et de pourvoir au ravitaillement de la garnison. Avant la mise en place du blocus, les avisos de la République et les speronares maltaises assurèrent plus ou moins facilement les liaisons entre Malte et les différents ports français (Toulon, Marseille, Bastia) ou amis (Gênes, Cagliari, Ancône). La Valette servait éventuellement de relâche pour les courriers venant d'Égypte ou s'y rendant. Il n'en fut plus de même lorsque des vaisseaux ou frégates ennemies croisèrent en permanence devant le port. Sortir ou entrer dans Malte devenait une entreprise hasardeuse. MECHIN, le commissaire du gouvernement nommé par le Directoire ne put rejoindre son poste et dut rester en Italie; la marine refusa toujours de prendre la responsabilité de son transport. Nombreux furent les bâtiments capturés. L'histoire de l'avisos L'Assaillante est exemplaire. Parti de Toulon avec l'expédition d'Égypte, il se trouve à Malte après la prise de l'île. Le 10 juillet il en part pour porter des dépêches à Alexandrie, mais il est arraisonné le 13 par la frégate anglaise La Terpsycore, qui le renvoie à Malte avec son équipage, mais retient prisonnier son capitaine (J.F.FOURNIER). Le 30 août l'amiral VILLENEUVE charge son nouveau capitaine (RAPON) de porter à Toulon la nouvelle du désastre d'Aboukir. Arrivé à destination le 7 septembre, il repart pour Malte où il pénètre, échappant aux "croiseurs" anglais. Le 29 décembre VAUBOIS le fait partir à nouveau pour Toulon, avec à bord un émissaire chargé d'exposer au Directoire les besoins et la situation précaire de la garnison. RAPON se rapproche imprudemment de Tunis et se fait prendre dans la rade de la Goulette. Avec son équipage et ses passagers, il est réduit en esclavage par le bey de Tunis, qui vient de nous déclarer la guerre. Détail intéressant, l'émissaire en question est BARBARA. L'historien anglais HARDMAN a écrit que l'on perd sa trace au bain de Tunis. C'est inexact, car il existe aux archives de Vincennes une lettre du même BARBARA datée de mai 1802 dans laquelle il raconte ses aventures et réclame l'arriéré de sa solde d'enseigne.

On pourrait multiplier les exemples de cette "guerre des enseignes". Ces derniers étaient le plus souvent détachés des navires rescapés d'Aboukir. On retrouve ou on ne retrouve pas leurs dossiers dans les archives (GHIRARDY, FOUQUES, COLOMB, RAPON, SAIZIEU etc.). Certains eurent ensuite une belle carrière. L'enseigne BASTE réussit le double exploit de devenir plus tard à la fois amiral et général. Les bâtiments qu'ils commandaient ont si peu d'importance, qu'ils ne sont que très rarement cités dans les livres d'histoire de notre marine (L'Assaillante, Les Deux Frères, La Cybèle, La Messagère, La Dorade, La Subtile, Le Général Joubert etc.).

Au début de l'occupation, BOSREDON RANSIJAT, président de la commission de gouvernement avait suggéré à VAUBOIS de monter une opération avec les bâtiments capturés de l'Ordre, contre le port de Girgenti en Sicile pour se procurer des denrées, mais le général instruit de la présence de frégates anglaises dans les parages (ces mêmes frégates qui alors manquaient à NELSON en train de poursuivre l'escadre

bâtiment ex-maltais.

Des opérations de plus grande envergure furent cependant tentées. Toutes échouèrent.

En décembre 1798, on fit partir d'Ancône des bâtiments ex-vénitiens pour ravitailler Corfou et Malte. L'un de ces vaisseaux le La Harpe avec 1.500 hommes de renfort était destiné à Malte. Les navires étaient en très mauvais état, prenaient l'eau et étaient mal commandés. Ils furent pris dans une tempête qui les força à rentrer au port, après un mois de navigation inutile.

En janvier 1799, les armées de la République occupèrent Naples, après l'échec d'une offensive des Napolitains, mal conseillés par NELSON, sur les Etats pontificaux. Elles établirent l'éphémère République parthénopéenne. On envoya le vieil amiral PLEVILLE le PELLEY pour tenter de ravitailler Malte à partir du sud de l'Italie. Le projet ne put être réalisé par manque de moyens car la flotte napolitaine avait été "sabordée" lors de la fuite de la famille royale de Naples à Palerme, et par le soulèvement de la Calabre.

Une opération beaucoup plus importante fut la croisière de BRUIX (avril-août 1799). Il s'agissait d'envoyer l'escadre de Brest en Méditerranée, de la réunir aux escadres espagnoles, et de porter des secours à Malte et à Corfou et même de ramener d'Egypte BONAPARTE et son armée. L'évolution de la situation militaire dans le nord de l'Italie détourna l'expédition sur le golfe de Gênes. Finalement, la flotte de BRUIX qui pendant tout son périple méditerranéen fut poursuivie par l'escadre de Lord KEITH retourna à Brest. Il n'en reste pas moins que cette expédition sema la panique dans l'Amirauté britannique, l'obligeant à lever provisoirement le blocus de Malte, pour redistribuer ses escadres de la Méditerranée afin de barrer la route à BRUIX. La marine à Malte, en profita pour arraisonner quelques rares barques destinées au ravitaillement des insurgés. L'amiral VILLENEUVE trouva son compte dans ces prises dont le chargement était cependant dérisoire et insuffisant pour tenir la place.

Une dernière opération d'envergure fut tentée en février 1800 à partir de Toulon, commandée par l'amiral PERRÉE et comprenant le vaisseau Le Généreux, (qui s'était échappé d'Aboukir avec VILLENEUVE, mais s'en était séparé pour aller à Corfou), un transport, La Ville de Marseille, deux frégates, la Badine et la Fauvette et une corvette, La Sans Pareille, L'expédition était mal préparée par suite de moyens matériels et humains insuffisants. Elle était connue de l'adversaire et fut interceptée près de Malte. NELSON et KEITH étaient tous deux à l'affût. Le Généreux, attaqué par quatre bâtiments ennemis fut pris, PERRÉE fut tué et enterré à Syracuse avec les honneurs de la guerre.

Après son retour en France (octobre 1799) et après le 18 Brumaire, BONAPARTE ne s'était pas désintéressé du sort de Malte. S'inspirant sans doute d'un rapport de LACHEVERDÈRE, consul à Palerme, il préconisa d'envoyer à Malte tous les dix jours, de petits bâtiments de 100 ou 200 tonneaux partant de Toulon ou de Marseille (Gênes était assiégée), mais dès la fin de 1799 l'ordonnateur de Toulon, BERTIN, n'avait plus grand chose à offrir. Certains bâtiments firent naufrage, d'autres furent pris au cours de la traversée ou en vue de Malte. Rares furent ceux qui réussirent à pénétrer dans le port.

Le succès de la 2ème campagne d'Italie arriva trop tard pour changer le sort de Malte. Les conditions de vie de la garnison avaient empiré au fur et à mesure que le blocus s'éternisait et que les principales denrées s'épuisaient. Les maladies caractéristiques des villes assiégées dues aux privations et à la malnutrition apparurent. Après la prise de Malte la Marine y avait laissé quelques médecins. L'un d'eux Aimé DELACQUIS, affecté à l'Athénien, puis à l'hôpital, a laissé un rapport fort intéressant sur les maladies qui ont sévi pendant le siège. Quand VILLENEUVE arriva avec ses bâtiments, les médecins furent débarqués. PEYRON, chirurgien en chef du Guillaume Tell eut même la responsabilité de l'un des trois services principaux de l'hôpital militaire installé dans les bâtiments de l'ancienne Infirmerie de l'Ordre de Malte.

Les principales affections qui ont sévi à Malte pendant le siège furent l'héméralopie, le scorbut, la dysenterie, des fièvres pour lesquelles les théories médicales de l'époque n'avaient pas les connaissances nécessaires pour en comprendre les causes réelles. Une formidable épidémie d'ascaridiose due à la transformation des douves et fortifications en jardins potagers, toucha civils et militaires. Environ 150 marins devaient périr de maladie.

VI - La fin

L'échec de l'expédition PERRÉE scellait le sort de Malte. Les Anglais s'étant finalement opposé à l'évacuation des civils, VAUBOIS décida, d'accord avec VILLENEUVE, de renvoyer le Guillaume Tell avec les malades et les bouches inutiles (PEYRON était à bord). Le vaisseau fut réarmé, son commandement confié à l'amiral DECRÉS. Il appareilla le 30 mars 1800 mais fut intercepté par le Pénélope, le Lion et le Foudroyant. Après un combat acharné et honorable, il fut capturé. Les Anglais le rebaptisèrent Malta. Enfin le 24 août ce fut le tour des deux frégates La Diane et La Justice. La première fut capturée (rebaptisée Niobé par les Anglais), la seconde rallia Toulon en 8 jours, mais il suffit de lire le rapport de croisière du capitaine Jean VILLENEUVE pour constater qu'une fois de plus il s'était montré un bon marin.

La capitulation fut signée le 5 octobre 1800. Les Anglais allaient rester à Malte

pendant deux cents ans. Que devenaient notre marine et nos marins encore dans la place ? Les derniers bâtiments de l'Ordre (Le Deigo et l'Athénien) furent incorporés à la marine britannique qui les utilisèrent peu. Les marins français restés à Malte après le départ du Guillaume Tell et des frégates furent embarqués, ironie du sort, sur le Généreux, rafistolé par les Anglais, et sur des transports qui les conduisirent d'abord à Mahon avant d'être rapatriés sur Toulon et Marseille.

L'Amiral VILLENEUVE bénéficia d'une frégate anglaise la Santa Theresa, prise aux Espagnols et revint en France. L'on connaît la suite : Trafalgar et plus tard sa fin tragique. L'amiral DECRÉS, qui avait été fait prisonnier sur le Guillaume Tell devint l'inamovible ministre de la Marine de l'Empire. Il eut aussi une fin tragique. Quant à Jean VILLENEUVE, il repartit bientôt pour l'Égypte, retenu contre son gré par MENOUE pour commander la flotille d'Alexandrie qui fut inutilement capturée (la belle frégate la Justice étant donnée aux Turcs), il termina sa carrière à la direction des ports de la Martinique où il mourut en 1803.

Enfin, le chirurgien PEYRON qui avait été débarqué à Syracuse avec les blessés du Guillaume Tell, revint en France, reprit son service dans la marine. Il devait être à nouveau fait prisonnier à Trafalgar sur le Scipion.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

BLONDY A. : Malte et l'Ordre de Malte à l'épreuve des idées nouvelles (1740-1820). Thèse Paris-Sorbonne 1993.

Cette remarquable thèse comporte une bibliographie quasi-complète concernant l'Ordre de Malte pour la période qui nous intéresse, à l'exclusion des archives militaires et navales.

BOSREDON-RANSIJAT : Journal du siège et blocus de Malte. Valade, Paris an IX.

Ce commandeur était le Président de la Commission du Gouvernement instituée à Malte par Bonaparte.

BRUN V. : Guerres Maritimes de la France, Port de Toulon, Vol.II, Paris.

Un des ouvrages généraux particulièrement utile pour comprendre les problèmes posés par les communications avec Malte et son ravitaillement.

DELACQUIS A. : Très intéressant rapport sur les maladies qui ont régné à Malte pendant le siège. (Service historique de l'Hôpital de la marine à Toulon).

DOUING : La campagne de Bruix en Méditerranée. Mars-Août 1799. Edit. Maritimes et coloniales, Paris 1923.

DUPONT Amiral M. : L'amiral Décrés et Napoléon. Economica, Paris 1991.

Très intéressant. Utilise le journal de Décrés sur La Diane et pendant son séjour à Malte.

HARDMAN W. : A history of Malta during the period of the French and British occupation 1798-1815. Longmans & Co, London 1909; ouvrage très rare réimprimé en 1994.

Fondamental, quoique trop favorable à l'Angleterre, mais reproduit de nombreuses lettres de Villeneuve, Ménéard, et en appendice une grande partie du journal de Vaubois.

HUGUES Q. : Britain in the Mediterranean and the defence of her naval stations. Penpaed books 1981. Intéressant dans ses chapitres concernant la prise et le siège de Malte.

LA JONQUIERE C. de : L'expédition d'Égypte T. I et II, Charles Lavauzelle, Paris. Fondamental pour les préliminaires et la prise de Malte. Très succinct sur le siège.

L'ouvrage est rare mais peut être consulté facilement à la salle de lecture de l'armée de terre où il se trouve en permanence sur les étagères.

PIERREDON M. de : Histoire politique de l'Ordre souverain de Saint-Jean de Jérusalem (Ordre de Malte) de 1789 à 1955). Paris 1956.

Le tome I raconte les préliminaires et la prise de Malte, complète La Jonquière. Les deux ouvrages citent les correspondances de Napoléon et de Talleyrand, essentielles pour comprendre l'origine de la conquête de Malte par le Français.

TESTA N. : L'ouvrage écrit en langue maltaise est en cours de traduction en anglais. Fondamental pour cette période.

TONNELE J. : L'Angleterre en Méditerranée. Charles Lavauzelle, Paris 1952. Excellent.

A signaler plusieurs monographies de l'école de guerre navale sur l'Adriatique, l'expédition d'Égypte, Malte etc. (Baudry de Lacantinerée, Broussignac, Levacher, Madelin, Mornu, Tannenber, Tranier et de nombreux articles dans diverses revues qu'il est impossible de citer ici, et bien entendu les archives de la Marine (série BB3, BB4 BB5 et les fiches individuelles CC7), de l'Armée de terre (B6 1 et 2) et nationales AF III 73 (Journal de Vaubois). Il est impossible de résumer les carrières de nombreux fonctionnaires et d'officiers de la marine qui ont été à Malte pendant le Siège.

Les ouvrages classiques, tant français qu'anglais, d'histoire de la marine sont utiles à consulter, mais leur liste serait trop longue à citer ici (Chevalier, James, Jurien de la Gravière, Mahan, Tramonel, Troceda, etc.). Cependant pour comprendre l'état de la marine française à l'époque étudiée nous citons les trois ouvrages suivants :

ACERRA M., & MEYER J. : Marines et Révolution. Ed. Ouest France 1988.

MARTRAY J. : La destruction de la marine française pendant la Révolution. Ed. France Empire 1988.

TAILLEMITE E. : L'histoire ignorée de la marine française. Perrin 1988.