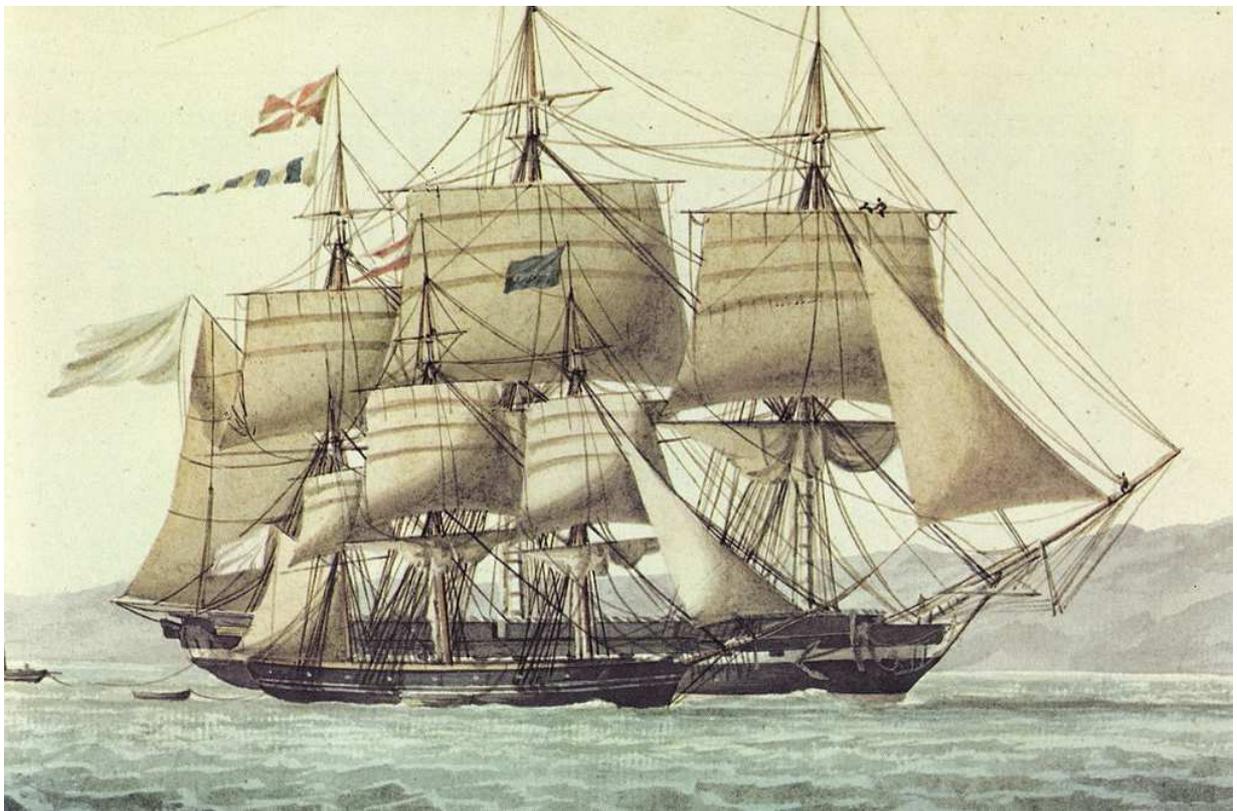


LES VOYAGES D' ALPHONSE

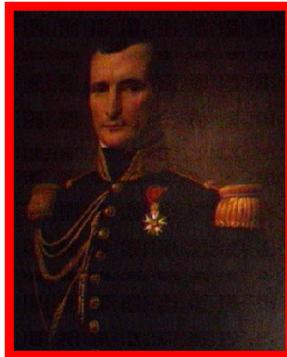


ITINERAIRE DU GRAYLOIS ALPHONSE
PELLION SUR LES MERS DU GLOBE

C.JANNIOT NOV-DEC 2020

1) DEBUT DANS LA MARINE

Marie Charles ALPHONSE Pellion est né le 30 septembre 1796 à Gray, il est le fils d'Odet Pellion négociant en produit en fer de tout genre au port de Gray. Sa mère, native de Gray se nomme Anne Claude d'Orbignies. La famille se compose de deux filles et deux autres fils dont Jean-Pierre dit Léon*, qui terminera sa carrière de cavalier comme général de division et président du Conseil Général de Haute Loire. * La vie de ce dernier a fait l'objet du feuilleton: LES TABLEAUX DE LEON que nous vous avons présenté en août dernier.



Alphonse PELLION en capitaine de vaisseau

Après le décès prématuré du père, la petite famille prendra la direction de Lyon, ville d'origine des Pellion, c'est là qu'Alphonse fera ses études. C'est en accompagnant son oncle à Marseille, pour les voyages d'affaires de la famille qu'il ressent l'appel du large, très vite il émet le souhait d'imiter son frère en embrassant une carrière militaire, mais pour lui l'arme de son choix, sera la marine. Le dernier garçon des Pellion sera admis le 10 février 1812 à l'Ecole Spéciale de la Marine de Toulon ; il en sortira le 9 février 1815 avec le grade d'aspirant de 1^o classe. Il sera muté comme sous-lieutenant du régiment de marins chargé de la défense terrestre de Toulon pendant les Cent-Jours.

Après quelques mois passé à terre après sa formation, le jeune ODET Pellion (IL n'a pas pu faire retirer le prénom de son père de ses papiers militaires) est impatient de prendre la mer. Le 16 mars 1816, la bonne nouvelle tombe, il est affecté sur la chevrette, qui part sillonner les côtes méditerranéennes pour une mission hydrographique.

C'est donc avec un hurlement de joie qu'Alphonse accueille début mars l'annonce de sa désignation pour effectuer sur la gabarre la *Chevrette* une mission hydrographique en Méditerranée. Certes le bateau n'est pas prestigieux, mais il doit permettre à notre ami de quitter les quais de Toulon qu'il commence à trop connaître. Le navire commandé par le capitaine de frégate Gautier, « membre de la Légion d'honneur », est chargé d'aller relever les points remarquables des côtes du nord de l'Afrique à l'est d'Alger, pour améliorer les cartes nautiques de la région.

Partie du port de Toulon le 14 avril, la gabarre de mer sur laquelle notre graylois d'origine est embarqué, entame un périple de sept mois d'Alger, à Messine via Bône, Tunis, Malte, Tripoli, Benghazi, Cyrène, la Crête, les côtes du Péloponnèse, Corfou, l'Albanie... Si de nos jours, la plupart de ces destinations figurent aujourd'hui au catalogue des croisiéristes, à l'époque ce n'est évidemment point un voyage d'agrément. A plusieurs reprises le navire français essuie de nombreux coups de canons notamment devant Tripoli. Les membres d'équipage descendus à terre dans le cadre de leur mission, ne seront pas toujours les bienvenus, Alphonse en fera la triste expérience en Lybie à Benghazi.

Bientôt à l'horizon, une barre de relief apparaît : le haut plateau de Cyrénaïque. Une côte basse le borde à l'ouest sur laquelle est bâti « Bengasi » (que nous écrivons Benghazi). Nos marins découvrent d'abord sa citadelle, édifice imposant flanqué de quatre tours, ses maisons basses ensuite qui leurs paraissent mal entretenues et très « rembrunies ». Le seul officier de la *Chevrette* qui aura une vue plus rapprochée de la ville est Alphonse auquel le commandant a demandé d'aborder la plage au pied des remparts, pour mesurer avec un micromètre la distance entre le navire et la ville, afin de caler ses observations. Notre héros, sa mission accomplie, ne s'attarde d'ailleurs pas davantage pour se livrer à des activités touristiques ; son débarquement n'est pas passé inaperçu et un détachement de janissaires se prépare, près de la porte la plus proche du rempart, à venir le cueillir. Heureusement, les marins qui accompagnent Alphonse sont vigoureux et, en poussant sur les rames, mettent rapidement la yole qui les porte hors de portée de tir des soldats du bey de Tripoli.

2) 1817-1820 NAVIGATION A BORD DE L'URANIE

De Toulon à Rio

Après sa première expérience sur la chevrette, et quelques temps passés à terre Alphonse sera affecté sur la corvette Uranie. Durant trois années sous les ordres de Louis Desaulses de Freycinet, il participera à une expédition << pour le perfectionnement de l'astronomie physique et maritime >>. Cette mission de longue haleine avait été préparée minutieusement par l'astronome François Arago, qui restera à terre car à l'époque seuls les membres de la royale étaient admis à embarquer.

Il est proposé de confier la responsabilité de cette expédition à Louis de Freycinet, qui disposera de l'*Uranie*, une corvette de 20 canons, d'un état-major constitué « d'un très petit nombre d'officiers et d'élèves mais choisis parmi les plus instruits dans le métier de la mer et dans les sciences exactes, dont ils auront à faire l'application », enfin d'un équipage provençal d'élite.

Alphonse Odet-Pellion, à qui le capitaine Gautier lors de la campagne hydrographique a reconnu des qualités certaines d'observation, est choisi à ce titre pour faire partie de l'équipe de l'*Uranie* et, dès le début mai 1817, il va participer aux préparatifs de l'expédition.

Après avoir été bénie et vouée à la Sainte Vierge la veille, l'*Uranie* quitte le port de Toulon le 17/09/1817, afin de rallier l'océan atlantique, avec une escale prévue à Gibraltar. Viennent ensuite les Iles Canaries puis le passage de l'équateur. Alphonse et quelques autres novices qui franchissent cette ligne symbolique pour la première fois, subiront dans les faits, la bien curieuse tradition de << baptême >> qui déclenchera l'hilarité de la jeune Rose Freycinet, que son mari avait fait embarqué clandestinement...

Le 20 novembre l'équateur est franchi à 31° de longitude occidentale du méridien de Paris. L'équipage se livre, selon l'usage ancien chez les gens de mer aux folies qui se pratiquent au passage de la ligne et l'état-major ne dédaigne pas de prendre part aux réjouissances. Rose échappe au baptême en donnant quelques pièces de monnaie aux diabolins, couverts de plumes de coq fixées à la glu, chargés par le Père la Ligne de manoeuvrer la chaise mobile qui plonge les impétrants dans une cuve pleine d'eau; elle rit aux éclats quand Alphonse par contre ne peut échapper à la formalité et disparaît bicorne sur la tête dans le bain de tradition.

Le 6 décembre 1817, l'équipage de l'Uranie aperçoit le Pain de Sucre de la baie de Rio de Janeiro. L'escale durera jusqu'au 29 janvier. Durant ce séjour fort agréable chez les cariocas, notre graylois d'origine participera tout de même à quelques expériences et notamment à celle attachée à mesurer la hauteur du Corcovado.

Deux baromètres sont étalonnés à 6 heures du matin au pied de la montagne. Une nouvelle mesure est effectuée à midi par l'appareil « voyageur » hissé à 20 pieds du sommet par monsieur Laborde et par l'appareil « sédentaire », opéré par le commandant aidé de deux de ses officiers messieurs Labiche et Pellion. Après avoir fait, avec beaucoup de minutie, toutes les corrections qu'ils jugeaient nécessaires, nos « savants » concluent à une altitude de 746 m³⁵⁷ au-dessus du niveau de la mer. On parle aujourd'hui de 710 m : serait-ce un effet de l'érosion?...

3) ESCALE A L' ISLE DE FRANCE

Durant le mois de février 1818, l'Uranie entame une longue traversée vers le sud en direction du continent africain. Le 8 mars une ancre est mouillée au large du cap de Bonne Espérance ou l'équipage pourra refaire le plein de victuailles. Quatorze jours plus tard Freycinet met le cap sur l'Isle de France (Iles Maurice que les anglais ont annexé en 1810). Après avoir montré la patte blanche, l'Uranie accoste à Port Maurice le 5 mai pour une longue période nécessaire à sa réparation avant de pouvoir poursuivre sa circumnavigation.

Le séjour à l'Isle de France est mis surtout à profit pour remettre l'Uranie en état de faire le plus difficile du périple. L'établissement Piston apporte son aide à l'équipage; 30 de ses calfats travaillent à bord munis de 135 livres d'étoupe et d'un baril de brai-gras. Mais la principale opération commence le 26 mai, avec la mise en place contre les flancs du navire d'un ponton sur lequel est déchargée une grande partie des équipements: les voiles, grelins, haussières et caronades de tribord avec leurs affûts. Le 2 juin, la batterie et le faux pont étant complètement dégagés, un mât de hune, sur le bout duquel est frappé un fort palan, est fixé en travers du grand mât, pour servir de redresse. Le lendemain on commence à virer pour faire basculer le navire et radouber son flanc.

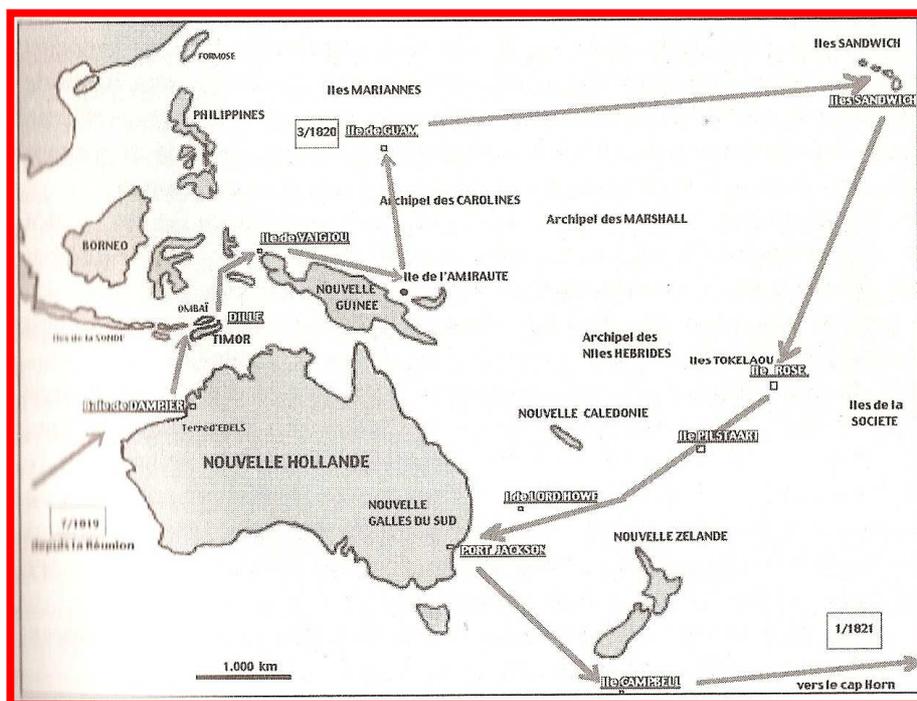


Installation d'un camp de l'Uranie dessinée par Alphonse Pellion

Comme souvent dans les escales certains membres d'équipage profitent exagérément des plaisirs de la vie sur le plancher des vaches. Toutefois à l'heure d'un nouveau grand départ tout le monde est prêt à appareiller.

L'*Uranie* récupère alors ses enfants turbulents : le capitaine d'armes de Port Maurice vient reconduire le novice Doumet qui s'est mal comporté en ville : il est aussitôt mis aux fers dans la « fosse aux lions », au plus profond de la cale ! Le 15 juillet, le ponton est évité, après qu'il ait été halé hors du « Trou Fanfaron » qui avec la « Tour des Blagueurs » délimite la zone d'apponement ; l'*Uranie* est de nouveau libre et prête pour une nouvelle étape. Le lendemain le commandant qui, avec sa chère épouse, a mené une joyeuse vie mondaine pendant l'escale rejoint son bord à midi et fait larguer les amarres à 5 heures.

Après 24 heures de navigation, Alphonse et tout l'équipage atteignent Saint-Denis de la Réunion pour parfaire le ravitaillement. Coincée au port quelques jours à cause du gros temps, l'*Uranie* attendra le 28 juillet pour reprendre son périple qui la conduira dans un premier temps vers la Nouvelle Hollande (De nos jours l'Australie).



4) NOUVELLE HOLLANDE ET TIMOR

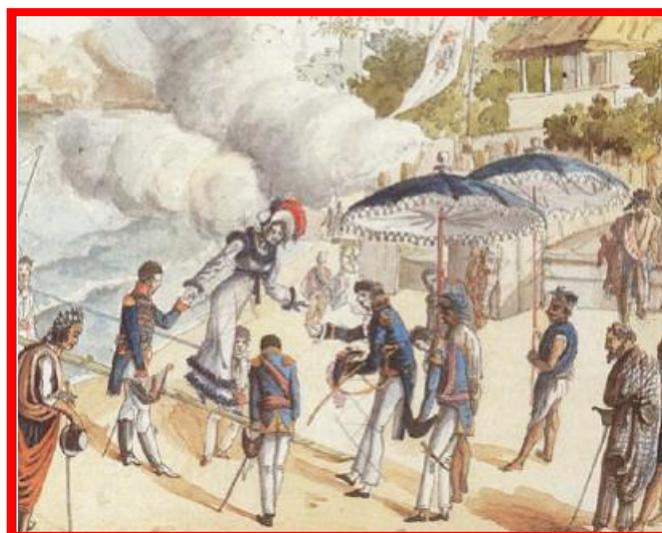
Au sortir de l'île de la Réunion, après quarante cinq jours passés en haute mer, la vigie aperçoit enfin la terre presque vierge de la Nouvelle Hollande. Mouillant dans la baie des chiens marins, Freycinet envoie le 14 septembre au matin une équipe de reconnaissance pour établir son laboratoire de mesures. La responsabilité de la tâche est confiée à Mrs Latour et Pellion. Une fois le labo installé, Latour regagne le navire, laissant le commandement du petit groupe à notre ami Alphonse.

Sa tâche accomplie, il décide de regagner l'*Uranie*, laissant le commandement de la petite équipe à Alphonse. Après le repas de midi, notre héros se décide à faire une sieste bien méritée pour récupérer des efforts de la nuit. À peine a-t-il sombré dans un sommeil réparateur, qu'il est vigoureusement secoué par le marin posté en sentinelle : sur la crête de la falaise qui les domine, une troupe de « sauvages » est apparue. Ne pouvant imputer *a priori* à ces hommes absolument nus, armés de sagaies et de casse-tête que des sentiments cruels et agressifs, Alphonse, son habit enfilé et son bicorné enfoncé à la hâte sur la tête, se met en état de les repousser, envisageant même de faire ouvrir le feu sur eux s'ils devenaient agressifs.

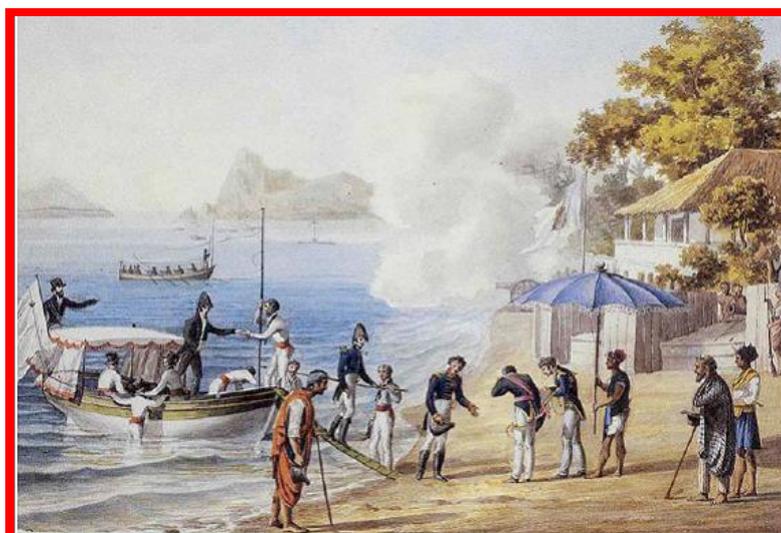
Le petit groupe, vociférant des « *iou cana* » peu compréhensibles, est bientôt au contact des Français qui cherchent, sans grand succès, à faire comprendre par tous les moyens leurs intentions pacifiques. Alphonse a alors un éclair de génie : il incite ses compagnons à danser en rond, les uns derrière les autres, en agitant des mouchoirs blancs. L'effet est immédiat, tandis que deux des « sauvages » viennent participer à la danse, les autres éclatent d'un rire, qui est donc bien le propre de l'homme quel que soit son degré de civilisation ! La glace étant rompue, Alphonse peut donner à ses nouveaux amis quelques présents, un morceau de fer blanc dont l'éclat est très apprécié, du lard dont ils s'enduisent aussitôt et un foulard de couleur vive, qui peut être échangé contre une sagaie !

Fort de cette première rencontre réussie, le bref séjour de la baie des chiens marins, se passera sans encombre, sous les regards curieux, étonnés et amusés des autochtones.

Le 26 septembre 1818 l'Uranie met le cap sur l'île de Timor. Le 9 octobre en vue de la baie de Coupang, les officiers rendent visite aux autorités locales du comptoir Hollandais installé ici. Contournant une partie de l'île, nos héros abordent Dillé un important établissement portugais. Alphonse qui possède un joli coup de crayon et de pinceau, ne se privera pas de restituer l'accueil charmant du gouverneur local.

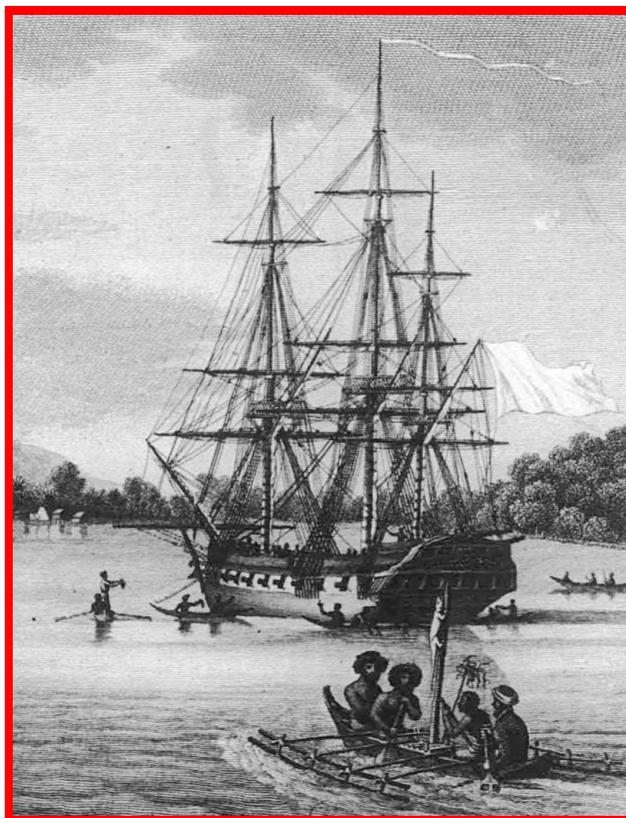


La version officielle de cette rencontre peinte après coup, occultera la présence de Rose Freycinet (il fallait sauver l'honneur de la Royale...)



5) RAWAK - GUAM ET ILES SANDWICH

Continuant son périple, l'Uranie met le cap sur les îles Sandwich, plus connues de nos jours sous le nom d'Hawaï. En chemin Alphonse et ses compagnons d'équipage feront escale sur l'île de Rawak fin décembre 1818 au 6 janvier 1819. Plus loin encore du 17 mars au 4 juin ce sera un << séjour >> sur l'île de Guam et enfin le 5 Aout arrivée dans l'île principale de l'archipel : Owyhié (HAWAÏ).

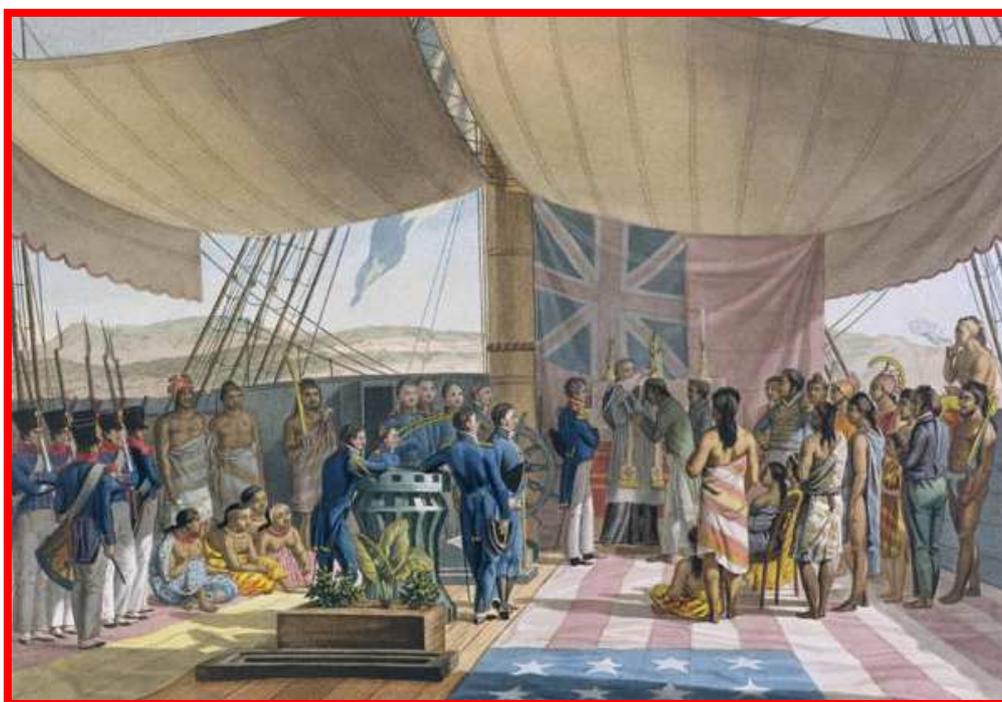


L'Uranie au mouillage devant l'île de Rawak

A la lecture du carnet de bord, il apparaît que l'accueil réservé à nos marins par les populations féminines était plus que cordial... à tel point que Freycinet par mesure de prévention sanitaire consignera un moment à bord l'équipage afin d'éviter les rapprochements.

Si dans ce voyage à vocation scientifique nos marins représentaient la France et le roi, ils n'en oubliaient pas moins le côté spirituel. C'est ainsi que ce séjour Hawaïen fût marqué par un événement religieux. Le 14 août l'abbé de Quelen, curé de l'Uranie baptisa sur le navire, Kraïmokou le premier ministre et souverain de l'île d'Abow.

Un autre événement d'importance a lieu le 14 août à bord de l'*Uranie* : le baptême de Kraïmokou, Premier ministre et souverain de l'île d'Abow. Le grand canot et la baleinière du navire vont chercher à terre le roi Riorio, pieds nus mais vêtu d'une magnifique veste bleue de hussard, et les notables de sa cour qui ont tous tenu à assister à la cérémonie; les gardes et les pages suivent dans des pirogues. Un autel a été dressé contre le gaillard d'arrière, décoré de pavillons des diverses nations que le navire doit visiter; l'abbé de Quelen pourra officier solennellement; il doit pour cela s'efforcer de ne pas se laisser distraire par la vue charmante des dames de la cour, peu vêtues, rassemblées à ses pieds. La « garnison », les cinq fantassins de l'équipage, ont revêtu, comme l'état-major, la grande tenue pour l'occasion et rendent les honneurs, ponctués de roulements de tambour, en particulier au moment de l'aspersion sainte. Des rafraîchissements sont servis à l'issue de la cérémonie sous le grand taud tendu à l'arrière au-dessus du pont.



Le baptême de Kraïmokou par Jacques Arago

6) PORT JACKSON (Sydney)

Le 30 août 1819 tout est paré pour l'appareillage en direction de la nouvelle Hollande, mais cette fois ci de l'autre côté, sur les rives de la nouvelle Galles du Sud. Durant cette traversée, en octobre, l'*Uranie* croisera une île jusqu'ici inconnue. Ce bout de terre sera baptisé << Ile Rose >> par le chef de l'expédition, en hommage à son épouse. Aujourd'hui encore, cette île inhabitée, possession des Samoa américaines porte le nom de Rose Island. Une quarantaine de jours après cette découverte l'équipage est en vue de Port Jackson.

Le 2 décembre, à la tombée de la nuit, Freycinet retrouve avec une certaine émotion le site de Port Jackson qu'il a visité quinze ans auparavant, lors de son voyage avec le commandant Baudin ; il constate avec étonnement qu'une ville européenne, Sydney, a été construite depuis dans cette contrée jadis sauvage. Les Anglais, en effet, en déportant massivement leurs *convicts* dans cette zone pénitentiaire, et en les incitant à rester sur place après la fin de leur peine, ont créé de toutes pièces une colonie de 25.000 personnes dont 24.000, 4.000 femmes comprises, sont venues ici contre leur gré. Tout ce beau monde, sous la houlette du gouverneur Macquarie, qui croit fermement à la vertu rédemptrice de ce lointain exil, a pu créer sur cette terre vierge une activité économique importante dont l'élevage du mouton mérinos est le fleuron. Certes, tout n'est pas rose dans la colonie ; Sydney comporte 83 cabarets, où se consomment 77 litres de rhum par tête d'habitant et par an, ainsi que 67 lieux de plaisir ! Il n'y a pas, par contre, de prêtre catholique, aussi, dès le premier dimanche de l'escale, l'*Uranie* est-elle envahie par une foule d'Irlandais qui viennent y suivre, avec beaucoup de dévotion, le service divin célébré par son aumônier, ravi d'avoir gagné cette nouvelle clientèle.

L'escale se prolongera près de trois semaines, pendant lesquelles le couple Freycinet et les officiers supérieurs s'attacheront à parfaire les relations diplomatiques entre la France et l'empire britannique. Pendant cette même période, notre ami Alphonse, continuera ses missions d'explorations à l'intérieur des terres.

Pendant que durent ces festivités, une mission est envoyée par Freycinet dans l'intérieur pour recueillir des données d'histoire naturelle. Elle comprend outre monsieur Quoy, le chirurgien, et le botaniste, monsieur Gaudichaud, Alphonse, qui est chargé de dessiner les moments importants de l'excursion. L'objectif est de traverser la région des montagnes Bleues, zone qui a été depuis peu de temps incorporée à la colonie par la réalisation d'une route stratégique la reliant à Port Jackson. Cet ouvrage, par une rampe spectaculaire, passe à proximité du sommet du mont York à 1.000 m et franchit ainsi la barrière rocheuse.

De cette excursion vers les montagnes bleues, la France pourra découvrir au retour, de magnifiques croquis d'Alphonse, comme celui ci dessous.



7) RETOUR EN FRANCE PAR LE CAP HORN

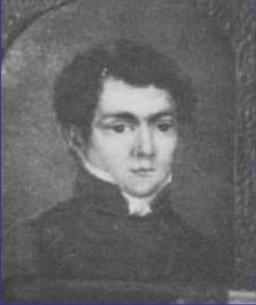
Le jour de Noël après le service divin, l'*Uranie* entame le long parcours du retour au pays. La tâche ne sera pas simple, il va falloir aborder les quarantièmes rugissants et le terrible Cap Horn. Les premiers ennuis commencent dans les derniers jours de l'année.

Le 30 décembre, première alerte : une venue d'eau est constatée, il faut tamponner la « bouteille de bâbord avant » soupçonnée d'en être la cause et pomper pour « franchir » l'eau qui a déjà été faite. Il vaut mieux avoir bien et rapidement réglé ce problème car, ce premier janvier 1821, un « bon frais » fait oublier que, ce jour-là, le commandant est censé recevoir en principe les vœux de l'équipage rassemblé. Des bourrasques de grêle balaient le pont le 7 janvier quand apparaissent les montagnes désolées de l'île Campbell au sud de la Nouvelle-Zélande. Le temps ne fait d'ailleurs que s'aggraver pendant tout le mois de janvier, alors que l'*Uranie* descend de plus en plus au sud pour passer le cap Horn. Le 21, il neige abondamment, quand la vigie parvient à voir une « île de glace », qui laisse apparaître une centaine de pieds au-dessus de la surface de la mer ; on l'évite largement, mais deux « glaçons » de moindre importance passent le long du bord et l'on peut observer un manchot et un plongeon

Au fur et à mesure de l'avancée vers le terrible cap, les choses iront de mal en pis. Ballotés par de nombreuses tempêtes, Freycinet réussit malgré tout à se frayer un chemin par la terre de feu. Les 14 et 15 février 1820 l'*Uranie* heurte un iceberg au milieu des îles Malouines. L'*Uranie* a tellement souffert qu'elle sera inutilisable. Le retour vers la France, se fera sur un bateau américain acheté 18 000 piastres, navire que Freycinet rebaptisera la *Physicienne*. La traversée de l'Atlantique se passera sans incident et le 20 novembre 1820 Alphonse et ses compagnons atteindront le port du Havre.

A l'issue de ces trois longues années de navigation et d'exploration, le jeune Alphonse obtiendra près d'un an après son galon d'enseigne de vaisseau. Les retombées scientifiques de l'expédition de l'Uranie furent nombreuses et seront présentées à l'académie des sciences le 24 avril 1821.



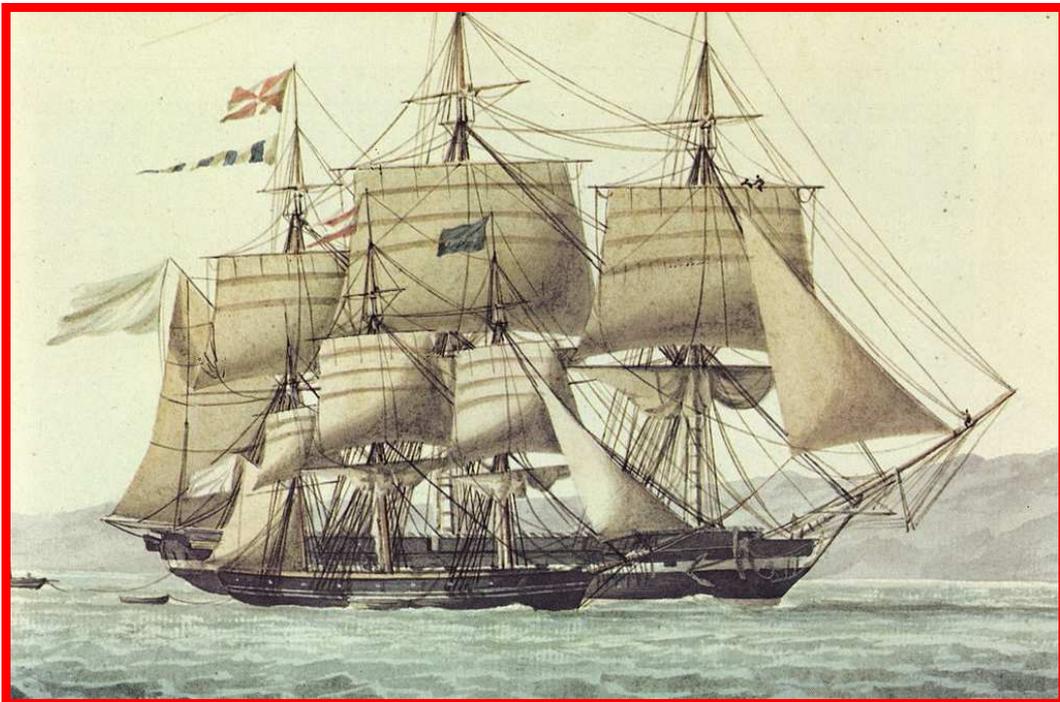
1  2  3 
4  5  6  7 

QUELQUES PARTICIPANTS A L'EXPEDITION DE L'URANIE 1817-1820
1) ROSE FREYGINET – 2) LOUIS CLAUDE DE SAULCES DE FREYGINET CAPITAINE DE FREGATE
CHEF DE L'EXPEDITION- 3) LOUIS ISIDORE DUPERREY SECOND ENSEIGNE DE VAISSEAU- 4)
JACQUES ARAGO ECRIVAIN ILLUSTRATEUR- 5) JEAN RENE CONSTANT QUOY MEDECIN
NATURALISTE- 6) JOSEPH PAUL GAIMARD MEDECIN NATURALISTE- 7) CHARLES GAUDICHAUD
BEAUPRE PHARMACIEN BOTANISTE

8) 1823 EXPEDITION MILITAIRE EN ESPAGNE

En 1823 un traité secret signé lors du congrès de Vérone autorise la France à envahir l'Espagne pour rétablir la monarchie absolue de Ferdinand VII. Dans cette quête contre les libéraux, 100 000 hommes sont engagés, et bien évidemment la Royale prendra sa part du conflit. Alphonse participera au blocus de la Catalogne à bord de la frégate Junon et connaîtra son baptême du feu en combat naval.

Le 25 août au petit matin, la *Junon* s'approche si près de Barcelone, sous Mont Jouy, le point fort de la défense de la ville aujourd'hui connu sous le nom de Montjuich, que ses matelots peuvent « entendre aboyer les chiens » mais elle se retrouve alors en face d'une flottille ennemie de quatre canonnières. Rosamel donne l'ordre de gouverner dessus bien que son navire soit déjà sous le feu des batteries de la place. Un vif échange d'artillerie oblige les canonnières insurgées à rentrer dans le port. La *Junon* se tire de ce coup d'audace de son commandant sans avarie majeure. Les jeunes marins de l'équipage reçoivent à cette occasion le baptême du feu - Alphonse est du nombre - en entendant, pour la première fois, le sifflement des boulets au travers du gréement.



La Frégate Junon par Antoine ROUX

La Junon n'étant pas jugée assez performante pour Rosamel, le pouvoir royal accèdera à sa demande de changement de navire. C'est ainsi qu'en pleine mer, tout l'équipage sera transbordé à bord de la Marie-Thérèse. Ce nouveau bateau plus maniable participera à la victoire finale et c'est à son bord qu'Alphonse et ses camarades fêtèrent l'avancement de leur chef.

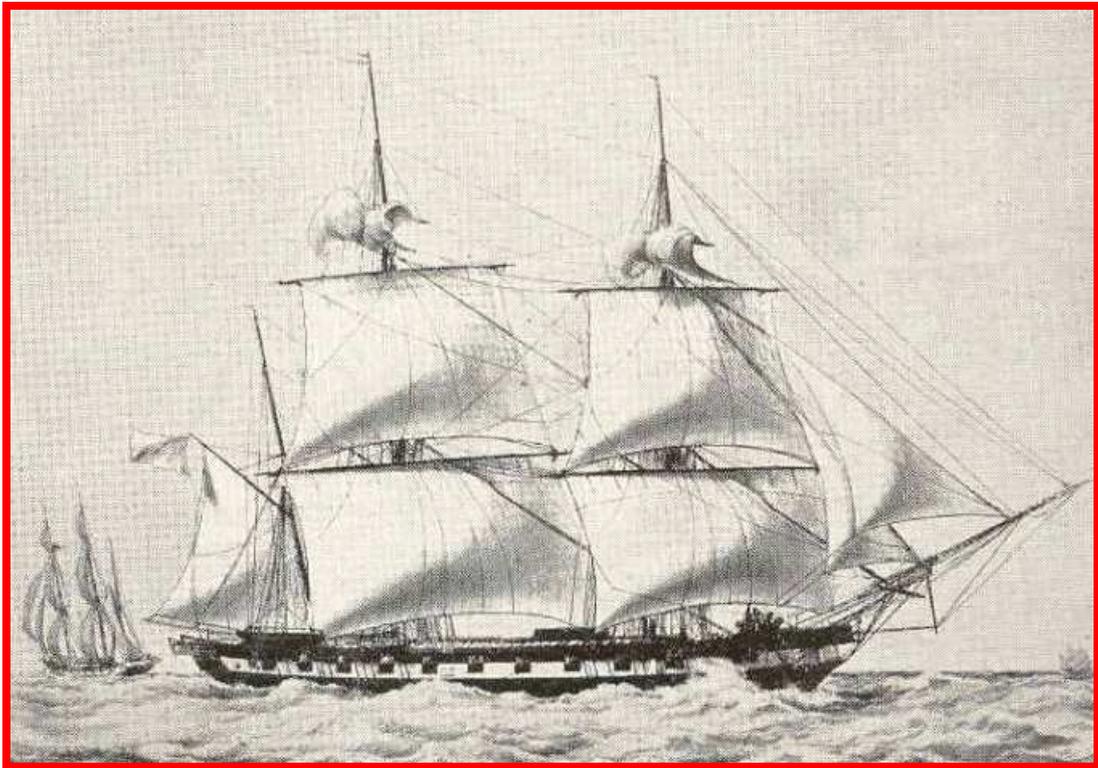
À bord de la *Marie-Thérèse*, Rosamel a salué, comme il se doit, le rétablissement des droits du roi d'Espagne d'une salve de 21 coups de canon. Son escadre reste encore quelque temps au large de Barcelone dont la garnison s'est rendue le 2 septembre. Début octobre le temps devient cependant exécrable ; c'est tout juste si, le 15, nos vaillants marins, mal rétablis des effets du grand frais qu'ils viennent de subir, trouvent le coeur de célébrer la fête de leur marraine, la duchesse d'Angoulême. Alphonse ne peut pas s'empêcher d'évoquer, pour reconforter ses jeunes camarades, les durables souvenirs que lui ont laissés le passage du cap Horn. Le 9 novembre, par contre, le temps s'est remis au beau et c'est dans l'allégresse que l'équipage salue la promotion par le généralissime, le duc d'Angoulême, de leur commandant au rang de contre-amiral.



La MARIE-THERESE peinte quelques années après au mouillage de Montevideo

9) 1824-1826 MERS DU SUD

Le 20 février 1824, une escadre composée de la frégate amiral Marie-Thérèse, de la corvette la Diligente et du brick Le Lancier, met le cap sur les côtes ouest de l'Amérique du sud. La flotte du vice-amiral Rosamel a pour mission d'affirmer la présence de la France et de sécuriser les intérêts de notre flotte marchande, dans cette partie du continent, fort agitée par les guerres d'indépendances contre l'empire espagnol.



La corvette La Diligente par Antoine Roux.

A bord de la frégate amiral, Alphonse et l'équipage entame un périple qui les conduira notamment à Rio, Buenos-Aires, Montevideo, Valparaiso, Santiago etc.

Pendant près de deux ans, Rosamel use de diplomatie pour faire valoir les droits de nos navires marchands arraisonnés par l'un ou l'autre des belligérants.

Plusieurs navires français, qui ont tenté de faire du commerce dans la région durant les derniers mois, ont été l'objet, de la part de toutes les parties en conflit sans exception, de mesures qui, sous couvert des rudes nécessités de la guerre, ressemblent beaucoup à du brigandage. Ainsi, la *Péruvienne*, armateur monsieur Lorvis, a perdu les marchandises de sa cargaison à Lima, où elles ont été saisies en douane par le général loyaliste espagnol Cantenac lorsqu'il s'est emparé de la ville en juin 1823. En septembre de la même année, l'*Amérique*, confiée au commandant Asselin par ses armateurs, messieurs Moisant et Gouin de Rouen, a été arraisonnée à Arica par l'amiral péruvien, responsable local, sous prétexte qu'elle transportait des objets non déclarés à la douane et n'est relâchée qu'après versement d'une rançon de 15.000 piastres. En janvier 1824, le *Vigie*, commandant Guihem, Changeur et Cie armateurs à Bordeaux, venant de Huanchaco avec une cargaison de riz, est arrêté dans les parages de Callao par un bateau espagnol,

Après la bataille d'Ayacucho, (9/12/1824) qui scellera définitivement l'indépendance du Pérou et par là même, la fin de la domination espagnole sur tout le continent, Rosamel sera reçu par Simon Bolivar. Ci dessous quelques lignes du compte-rendu de cette entrevue.

« ...(cette entrevue), il la désirait autant que moi. La vérité et la bonne foi l'ont emporté... l'opinion des peuples américains s'est fortement prononcée pour cette indépendance : chercher aujourd'hui à la détruire serait pour l'Espagne une entreprise inexécutable, ses soldats y trouveraient leur tombeau...il (Bolivar) est militaire et n'ignore pas qu'en France nous n'avons rien de plus cher que l'honneur. »

L'entrevue dure plus d'une heure; Bolivar s'exprime en français avec facilité

« ... Il a habité quelque temps à Paris en 1803 ; il se rappelle la France avec plaisir et il aime nos moeurs et nos usages. Il se plaint cependant amèrement de quelques-uns de nos journaux qui font une guerre d'opinion contre le mouvement indépendantiste et font redouter une intervention armée en faveur de l'Espagne suscitée par la Sainte-Alliance... Avant mon arrivée, il connaissait les instructions données à de Moges et de la Susse et avait reçu leur signalement. Il a en France des agents qui reçoivent certainement des confidences, que l'on pourrait croire n'être jamais sorties du secret des cabinets (!) »

10) 1827 1830 ALGER-MOREE-ALGER

Le 12 mai 1827, une flotte française de sept navires envoyée par le roi Charles X, arrive devant Alger et débute un bras de fer avec Hussein Dey le représentant de l'autorité Turque qui règne en maître sur le pays. Le blocus de l'actuelle capitale algérienne durera trois années. Alphonse, qui vient d'être muté, rejoint sur place la frégate Galathée le 22 juillet. Bien vite le dey ordonne à sa flotte de tenter une sortie afin de briser le blocus.

le dey décide même, le 4 octobre au matin, de briser spectaculairement le blocus, en faisant sortir de la rade l'essentiel de sa flotte, soit onze navires de guerre. Sur la *Galathée* comme sur l'*Amphitrite* qui porte la marque du commandant de l'escadre, l'alerte est vivement donnée et, comme à l'exercice, les voiles sont hissées en un tour de main pour prendre l'ennemi en chasse. Surpris par la rapidité de la riposte, arrivés au large du cap Caxine les navires barbaresques rebroussement chemin et rentrent au port sous la protection de l'artillerie des forts. Alphonse, comme ses camarades, enrage de constater que la force et la direction du vent ont empêché les frégates françaises de couper la route à l'adversaire, avant qu'il ait pu retrouver son abri. Quelle belle prise aurait-on pu faire, peut-être garantie d'un meilleur avancement !

Une année plus tard en septembre 1828, Alphonse revenu sur Toulon passe sur le *Trident* un vaisseau de 74 canons qui part pour la Morée (Péloponnèse). Sur place peu de temps après avoir été promu lieutenant de vaisseau, il aura la chance de retrouver son frère Léon, lors de la prise d'armes du départ du général Maison.

Le trident revient à Toulon en avril 1830 et repart très vite pour Alger ou se prépare une opération d'envergure. L'expédition contre Alger fut confiée au général comte de Bourmont qui bénéficia de gros moyens : 37.612 soldats, une flotte de 103 navires de guerre (1.872 canons) et de 347 navires de transport.

Devant Alger, la mission de la Marine, qui a réussi brillamment le débarquement de l'armée, n'est pas terminée pour autant : le 1^{er} juillet, alors que les forces terrestres s'appêtent à investir « fort l'Empereur », principal point fortifié de la ville d'Alger, la flotte de combat, en ligne de file, fait diversion en bombardant les forts défendant le port. Elle commence, dès 4 heures du matin, par le fort « des Anglais », puis s'en prend successivement au fort « des 24 heures » et au fort Neuf. Alphonse, à la dunette du *Trident* peut voir enfin à l'oeil nu et de très près cette fois, après l'avoir aperçue souvent de loin pendant les mois du blocus dans l'oculaire de sa lunette, l'impressionnante cascade de maisons aux couleurs claires de la Casbah. Cette première démonstration de force de la flotte française, terminée sans avaries graves pour elle, est considérée comme une répétition. Elle est jouée à nouveau le 4 juillet, mais le bombardement des forts est interrompu ce jour-là par l'amiral de la flotte barbaresque en personne qui demande un cessez-le-feu puis se rend avec toute son escadre. « Fort l'Empereur » saute à ce moment, en toile de fond. Le dey n'a plus qu'à capituler et Alger devient, le 5 juillet, possession française pour 130 ans.

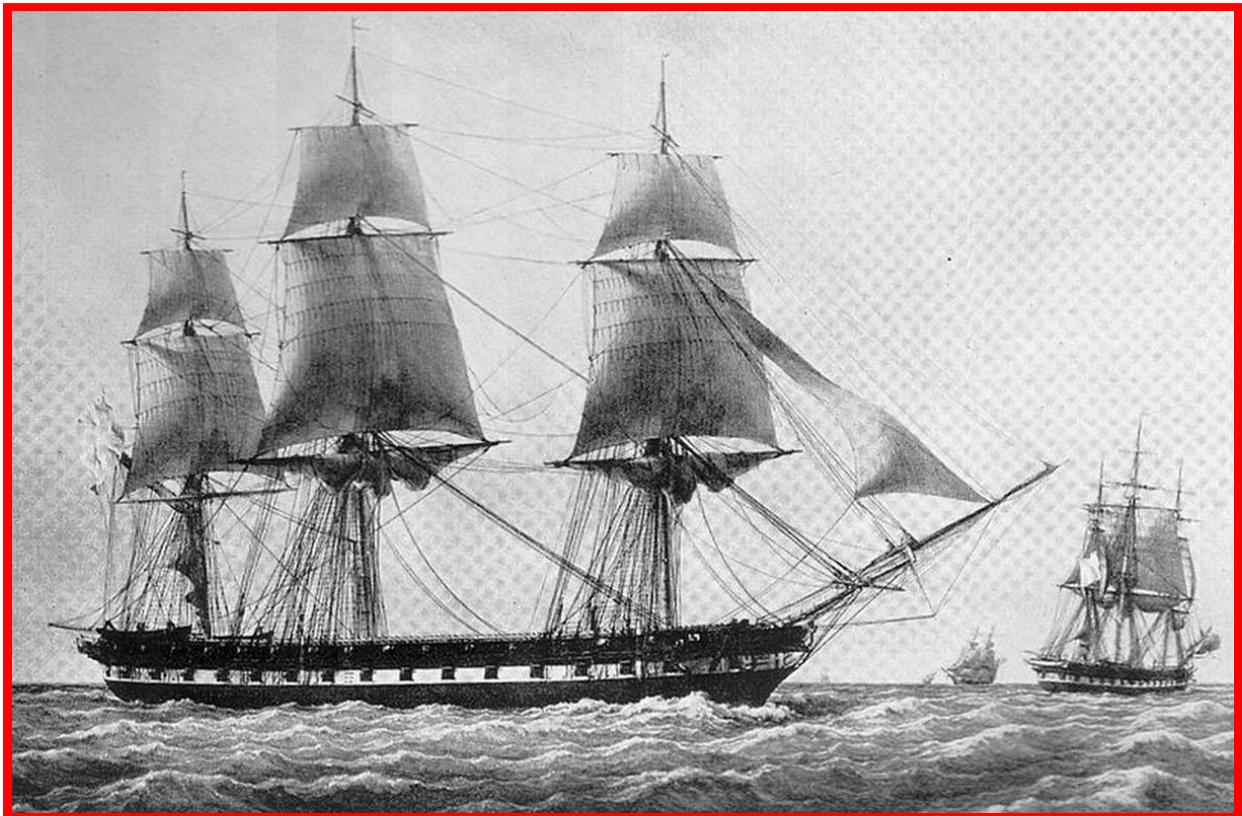


Prise d'Alger 1830

11) 1831 LE TAGE

Le Portugal refusant de reconnaître la Monarchie de juillet, le contre-amiral Albin Roussin, à la tête d'une forte escadre, reçoit l'ordre d'exercer une pression sur le gouvernement de Dom Miguel afin de l'amener à revoir sa position. Miguel restant sourd aux injonctions, notre marine installée à l'embouchure du Tage attend les vents favorables pour remonter le fleuve jusqu'à Lisbonne.

A l'embouchure du Tage, se trouve maintenant réunie une escadre imposante comprenant quatre vaisseaux en plus du *Suffren*, l'*Algésiras*, le *Ville de Marseille*, le *Trident* et le *Marengo* (qu'Alphonse commandera, bien des années plus tard). Trois frégates de 60 complètent le dispositif, la *Melpomène*, première arrivée, la *Pallas* et la *Didon*. C'est sur cette dernière que, le 17 avril, le lieutenant de vaisseau Odet-Pellion s'est embarqué à Toulon, comme commandant en second sous les ordres du capitaine Chateauville.



La frégate La Didon Alphonse Pellion en était le commandant en second en 1831

Le 11 juillet, la flotte appareille et commence la remontée du fleuve. Un duel d'artillerie s'engage entre la flotte française et les forts implantés sur les rives, ils sont rapidement réduits au silence, l'un après l'autre.

Alphonse est chargé par Chateauville de vérifier que les canonnières sont prêts à faire tonner leurs pièces au moment précis où la *Didon* passera à la hauteur de la tour de Bugio. Descendu dans la batterie, il peut voir, par un sabord de tribord, l'effet du déchaînement de l'artillerie des vaisseaux, près de 200 canons crachant à la fois leur mitraille sur le fort San Juliano ; celui-ci disparaît aussitôt dans le nuage de poussière levé par les impacts. Quelques secondes après, c'est à lui, en commandant le feu aux pièces de tribord, de déclencher la même avalanche de fer sur la batterie portugaise de Bugio. Elle a elle-même tiré presque au même moment, mais son tir sur une cible mobile n'a eu aucun effet sur les frégates françaises. Les canonnières ne chôment pas pendant les minutes qui suivent, car il faut réserver le même traitement aux autres batteries du rivage; toujours poussés par le vent favorable, les navires français les voient rapidement défilier, à quelques centaines de mètres, sans d'ailleurs que l'artillerie de ces batteries leur fasse grand mal. La vitesse des bâtiments est telle, qu'elle laisse tout juste le temps nécessaire aux canonnières d'Alphonse pour recharger leurs pièces entre deux salves contre les positions portugaises.

Avec audace, l'amiral Roussin poursuit sa course, dépasse Belém et se présente devant Lisbonne. Les bâtiments portugais qui protègent la capitale doivent se rendre, dépassés par l'artillerie française et Dom Miguel cède aux exigences françaises.



La flotte française dépassant la tour de Belém juillet 1831

12) 1831-1834 TOULON ET PREMIER COMMANDEMENT

Au retour de la campagne du Tage, Pellion voit son nom s'ajouter à la liste grandissante des graylois de naissance devenu chevalier de légion d'honneur, il reçoit le fameux ruban le 26 août.

En avril 1832, il quitte la Didon pour occuper des postes administratifs à Toulon. Alphonse qui approche les trente six ans, profite de cette période plus calme pour épouser la jeune Fortunée Langevin en septembre 1832.

Le lieutenant de vaisseau Pellion restera à terre jusqu'en mars 1833, occupant, pour la première fois, des postes administratifs sur la base navale, à la direction des équipages et à la direction du port, emplois qui ne le passionnent guère, mais qu'il a recherchés pour rester quelque temps sur le « plancher des vaches ». C'est que les quelques mois d'absence pour l'affaire portugaise lui ont enfin ouvert les yeux : la jeune Fortunée, Aimée, Désirée Langevin est bien la femme de sa vie ; elle est certainement aimée et désirée par Alphonse, puisque celui-ci se décide, début août, à demander sa main au bon monsieur Roux et à l'épouser dès le 26 septembre 1832 ! Les futurs époux ont eu besoin, pour ce mariage, de deux autorisations. Celle qu'Alphonse sollicite du ministre de la Marine le 14 août, lui est accordée, après que le préfet maritime de Toulon ait garanti que ce mariage « réunissait toutes les convenances » et qu'il avait eu connaissance d'un acte notarié promettant une dot de 30.000 francs à la donzelle ! Fortunée, quant à elle, a eu besoin, en tant que mineure, de l'accord de son conseil de famille, qui se réunit au Mans, pays d'origine de son père, le 29 août et ne peut qu'approuver un si glorieux prétendant.

Mais pour accomplir son destin le marin se doit de prendre la mer. Alphonse se voit proposer une affectation sur le brick aviso La Flèche en qualité de commandant du navire, il ne peut évidemment pas refuser cette opportunité de carrière.

Le 18 mars 1833, le sifflet du maître d'équipage salue l'arrivée à la passerelle du nouveau commandant de la *Flèche*. Le bâtiment que prend en main Alphonse, est apprécié pour ses qualités nautiques et sert à l'amirauté pour établir des liaisons rapides avec les différentes stations navales en Méditerranée. Il sillonne donc en tous sens les routes marines reliant Toulon avec Alger, Nauplie ou Smyrne.

La *Flèche* ne chôme pas en cette année 1834, car la période est riche en gestions diplomatiques et militaires dans ce Levant agité par les affaires grecques. L'amiral baron Roussin est chargé d'une représentation à Constantinople, pour préparer le retrait du corps expéditionnaire de Morée, dont le capitaine de vaisseau Lalande, commandant par intérim de la station maritime du Levant, prépare les moyens logistiques. Les deux responsables français de la région ne manquent pas d'utiliser le navire d'Alphonse pour garder le contact. La *Flèche*, en sillonnant en tous sens la mer Égée, rencontre les flottes imposantes des autres protagonistes. L'amiral anglais Rowley, avec 6 vaisseaux et 4 frégates, rôde du côté de Salamine, tandis que la flotte russe de l'amiral Lazareff pointe son nez du côté des Dardanelles avec 13 vaisseaux et 10 frégates.

En octobre 1834, Alphonse reprend un poste à la direction du port de Toulon pour seize mois. Profitant pleinement de la vie familiale, le couple Pellion accueille au foyer leur première fille Honorine, le 26 aout 1835.

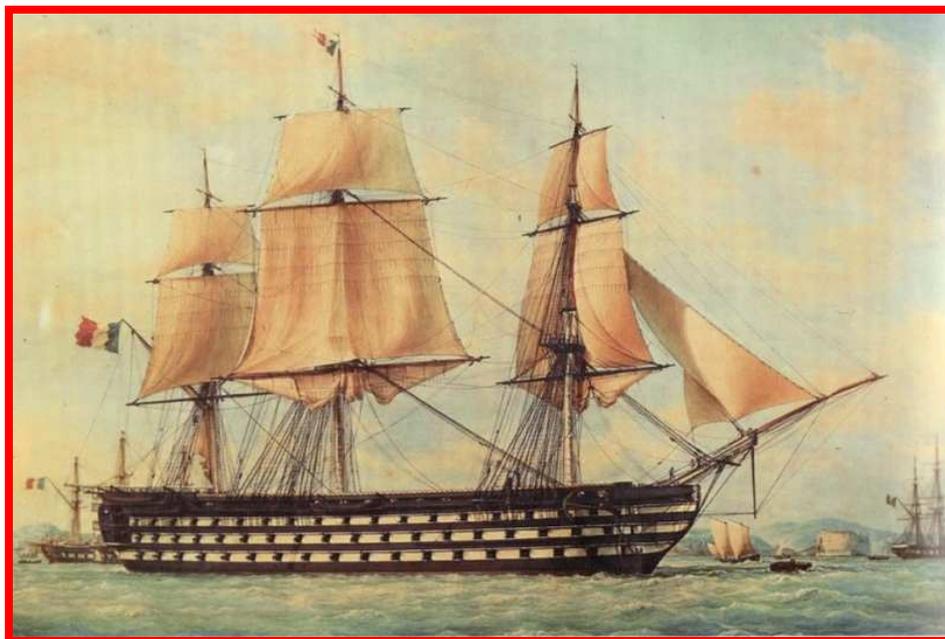
Début 1836, notre héros commence à penser que sa carrière de marin passe par un nouvel embarquement, son souhait se concrétisera le premier mars, lorsqu'il sera affecté à bord du vaisseau de premier rang le Montebello. Débute alors pour lui, une période de trois années à sillonner les mers du levant. Années toutefois entrecoupées de retour à Toulon.

13) 1836-1869 LA DIVISION DU LEVANT

En cette période la méditerranée est secouée par les luttes sans cesse renaissantes entre le pacha d'Egypte Méhémet Ali et le sultan ottoman Mahmud II. Le sultan ayant des vues sur Tunis, la France choisira son camp. Le soutien du régime de Louis Philippe au Bey de Tunis lui sera confirmé dans une entrevue par le capitaine de La Susse, Alphonse, sera présent à cet entretien.

le 6 juin, le *Montebello* double, dans un rituel qu'il connaît si bien, le cap Sepet pour se diriger sur Tunis ; il y arrive le 14 du même mois. Le capitaine de la Susse demande aussitôt à être reçu par le bey, pour l'assurer de la sollicitude et de l'appui de la France, sans que l'intéressé fasse d'ailleurs montre d'une grande inquiétude. Alphonse, qui accompagne son chef lors de cette entrevue, trouve même que le bey bat quelque peu froid à ses zélés protecteurs.

Le 10 avril 1837 Pellion est nommé capitaine de Corvette ce qui lui vaut d'occuper le poste de second sur ce vaisseau à trois ponts de 120 Canons, comptant à son bord, 26 officiers, 31 maîtres d'équipages et 968 marins.



Le Montebello

Toutes les armées sont sujettes à réorganisation, la marine n'échappe pas à cette règle. La réorganisation voulue par l'amiral Gallois impose la relève de l'état major du vaisseau le Triton à qui sera dévolu la mission de surveillance de la flotte turque. Le nouveau commandant du Triton sera le capitaine de vaisseau Hamelin, qui se charge de recruter ses cadres. Alphonse est donc affecté sur ce vaisseau comme officier chargé du détail. Pendant presque deux années notre ami s'acquitte vaillamment de sa tâche. Le deux janvier 1839, le patron de Pellion est pleinement satisfait du travail effectué, au point de réclamer pour lui un commandement.

« Cet officier supérieur est chargé du détail depuis quinze mois; il sert avec zèle et est très capable: il est très subordonné. Il a un excellent caractère. Il sait bien faire le service et sait le rendre agréable. Il est bon marin. J'ai demandé un commandement pour lui. »



Maquette de l'Achille, vaisseau jumeau du Triton (Musée de la Marine à Paris)

14) 1840-1846 DU RIO DE LA PLATA AU MINISTERE

Depuis deux ans la France a engagé un bras de fer avec le gouverneur de Buenos Aires, Rosas, qui refuse le passage du Rio de la Plata aux navires de commerces français et anglais. En 1840 le roi Louis Philippe, fort contrarié, déploie une grosse escadre pour remédier à cette situation.

Louis-Philippe, pendant le même temps, a décidé d'en finir avec le problème argentin. Les craintes d'une guerre en Europe, qui ont déjà conduit le roi à entourer Paris d'une ceinture de forts, l'incitent à avoir les mains libres dans cette région lointaine. Il donne, en conséquence, au vice-amiral baron de Mackau les pleins pouvoirs pour opérer au forceps un désengagement de la région ; il le nomme pour cela à la fois ministre plénipotentiaire et commandant des forces françaises engagées dans La Plata. Mackau dispose pour sa mission de 42 navires et d'un corps d'intervention composé de 3 bataillons d'infanterie de marine et un demi-bataillon du génie. L'amiral appareille de Cherbourg, le 30 juillet 1840, à bord de la *Gloire*, une frégate de 52 canons. Nous savons déjà que le *Cygne*, commandé par le capitaine de corvette Odet-Pellion, a devancé le départ du gros de la flotte, en quittant Toulon un mois auparavant.

Devant un tel déploiement de force, après quelques coups de canons, Rosas est contraint à négocier. La France devient prioritaire pour le commerce sur tout le territoire argentin. En contrepartie nos troupes s'engagent à se retirer de l'île de Martin Garcia. L'évacuation de ce bout de terre au milieu du Rio est confiée à Alphonse.

L'accord conclu avec Rosas stipule donc, dans son article II que l'île de Martin Garcia doit être évacuée avant le 8 novembre au soir ; le vice-amiral de Mackau charge le capitaine de corvette Odet-Pellion de diriger l'embarquement et le transport vers Montevideo de l'important contingent de fantassins et de marins

Le mauvais temps retarde les premières évacuations finalement tout se fera en une journée

Le 8 au matin, le calme est revenu et les chaloupes peuvent commencer à effectuer, dans un ordre parfait, les navettes prévues. En milieu de journée, Alphonse s'inquiète cependant de voir les pièces d'artillerie, que les Français avaient mises en place dans la redoute, se planter jusqu'aux essieux dans le sable de la plage avant de parvenir à la plate qui doit les évacuer. Il faut les efforts conjugués des marins et des canonnières pour parvenir enfin à leur faire franchir les derniers mètres nécessaires. Malgré toutes ces difficultés successives, à 4 heures de l'après-midi, le dernier homme est embarqué. Le capitaine de corvette Odet-Pellion peut remettre alors symboliquement à l'officier uruguayen venu prendre possession de l'île, les clés de la redoute dans les délais impartis. Montevideo ne gardera d'ailleurs cette position stratégique que quelques heures, l'accord prévoyant qu'elle soit récupérée par Rosas aussitôt après.

L'évacuation de l'île réussie et les engagements de Rosas étant tenu Mackau rentre en France, en laissant une subdivision navale sur place, Pellion en sera le chef.

Satisfait que le traité qu'il vient de signer puisse rapidement entrer en application, la première condition, l'évacuation de Martin Garcia, remplie, le vice-amiral de Mackau estime qu'il peut regagner la France. Avant même de toucher Brest, à bord de la frégate *Gloire*, l'amiral tient, en rédigeant son rapport au ministre de la Marine, à signaler la conduite du capitaine de corvette Odet-Pellion pendant l'épisode critique de la campagne ; il demande pour lui la croix d'officier de la Légion d'honneur. Par ailleurs, avant son départ, Mackau a nommé Alphonse commandant de la subdivision navale qui doit demeurer devant Buenos Aires pour surveiller la mise en application du traité par les Argentins, subdivision rattachée à la station de Rio de Janeiro, qui reste sous la responsabilité de l'amiral Dupotet. Alphonse dispose pour sa mission sur les eaux de La Plata de trois brigs, le *Cygne*, le *Cuirassier* de 16 canons et l'*Alcyone* de 10 canons et une goélette la *Joséphine*.

En juillet 1842, Alphonse rentre en France pour occuper durant une année un poste au ministère à Paris. En juin 1843, le vice amiral Mackau s'attache les services de notre graylois en qualité de chef. IL suivra le baron au gré de ses nominations jusqu'en 1846.

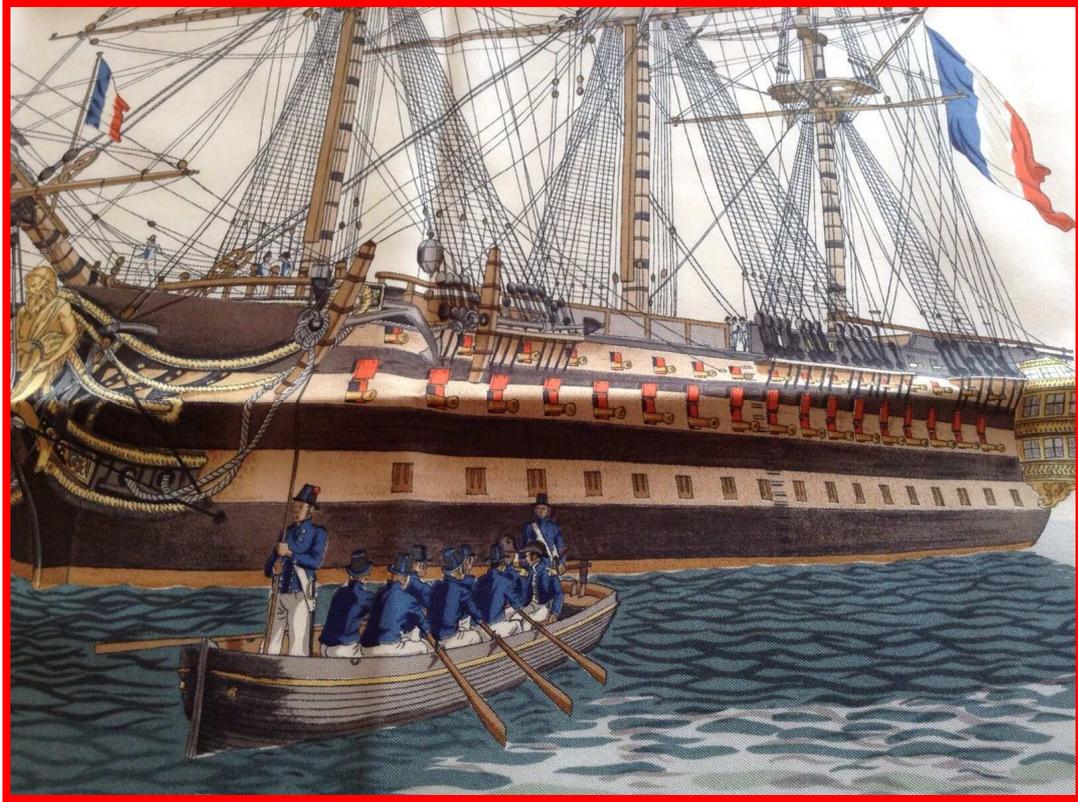
Début juin 1843, le vice-amiral baron de Mackau, qui vient d'être nommé commandant de l'escadre de la Méditerranée demande, comme chef d'état-major, le capitaine de corvette Odet-Pellion; ce choix est approuvé par le ministre et le roi. Alphonse rejoint donc avec une certaine satisfaction l'*Océan*, un des plus prestigieux vaisseaux de la Marine. Il aura d'ailleurs à peine le temps de s'installer à bord, car le baron de Mackau vient d'être cette fois nommé ministre de la Marine. Le nouveau ministre ne voit pas de raison de modifier son équipe, aussi Alphonse reçoit-il, le 1^{er} août, une dépêche lui enjoignant de se rendre d'urgence à Paris. Promu enfin capitaine de vaisseau, le 1^{er} novembre 1843, Alphonse devient aide de camp du ministre et le servira fidèlement à ce poste, jusqu'au 16 janvier 1846.

15) 1846-1847 ESCADRE D EVOLUTION

Mars 1846 le roi Louis Philippe appelle un de ses fils François d'Orléans Prince de Joinville à commander l'escadre dite d'évolution, qui doit affirmer la présence française en méditerranée orientale. Pour débiter cette mission Alphonse prend le commandement d'un des sept vaisseaux de cette flotte, le Marengo avec ses 82 canons. Le prince en personne confie à Pellion la mission d'élaborer le plan d'attaque et de défense de Palma.

. Pour mener à bien rapidement sa tâche, Alphonse distribue à ses officiers des travaux préparatoires à l'étude: tandis que l'élève de 1^{ère} classe Villère va, en civil pour ne pas éveiller la suspicion des Espagnols, relever au pas et à la boussole, le tracé des fortifications, les enseignes de vaisseau Tricault et Bochet positionnent sur un panorama les principaux ouvrages de défense avec une consciencieuse exactitude, spécialement le fort Pi et le château Belver. Reste au chef l'élaboration de la stratégie d'attaque : Alphonse envisage que cinq vaisseaux puissent, en s'approchant des remparts, battre de leur artillerie les bastions de défense assez efficacement pour permettre le débarquement des contingents d'infanterie ; ceux-ci seraient embarqués sur 5 navires à vapeur et mis à terre par les chaloupes de ces bâtiments. Le point faible du dispositif défensif paraît à Alphonse être la porte neuve proche du Palazzo et de la cathédrale ; cette porte une fois prise, il deviendrait possible de contrôler rapidement le centre de la cité.

Après quelques missions à Tunis, Tripoli, Malte, la Sicile, l'escadre rentre en France pour prendre ses quartiers d'hiver. Pour sa part l'équipage du Marengo passera la mauvaise saison à Toulon après avoir sacrifier au rituel de la quarantaine. Le Marengo étant appelé à être désarmé, notre héros sera nommé en novembre commandant de l'Océan et de ses 1087 hommes d'équipage.



Détail d'un foulard d'une marque de luxe représentant le vaisseau L'Océan

Le printemps 1847 venu, l'escadre d'évolution reprendra la mer avec une mission semblable à celle de l'année précédente. Palma, Alger, Tunis, Naples, seront autant d'occasions pour Alphonse de prouver sa valeur au Prince de Joinville.

A Paris, Joinville n'oublie pas les devoirs de sa charge et, à la demande du ministère, prépare la feuille d'appréciation annuelle de ses proches collaborateurs. C'est ainsi qu'il rédige le 25 août, au château de Saint-Cloud, un avis très favorable concernant Alphonse :

« Un type de bon et loyal serviteur, zélé, consciencieux. Excellent marin, brillant manoeuvrier. Homme d'ordre, de méthode. Énergique et dévoué. Quand il sera officier général, il sera précieux comme préfet maritime, comme commandant en second ou chef d'état-major d'une armée navale. »

C'est là une prévision qui se révélera particulièrement exacte !

16) 1851-1853 COTES OCCIDENTALES D AMERIQUE

Alphonse restera aux commandes de l'Océan jusqu'en mars 1849, moment où il réclamera un poste à terre, le temps de régler les affaires d'héritage de son épouse. Malgré quelques réticences de sa part, il sera affecté au poste de directeur du port de Toulon. IL quittera ce poste avec satisfaction en 1851: La république lui confie alors une autre mission

Début 1851, Alphonse reçoit une nouvelle qui le remplit d'aise : sa corvée, la direction des mouvements du port de Toulon, est terminée et il vient d'être nommé par décret du prince-président, commandant de la station des côtes occidentales d'Amérique. C'est dire qu'il devra maintenir la présence de la France du 57^{ème} parallèle sud au 45^{ème} parallèle nord... à plus de 10.000 km de Paris. Il est censé en outre intervenir si nécessaire, en liaison avec le commandant de la station du Pacifique basé à Tahiti, en Nouvelle-Zélande comme aux îles Sandwich ! À ce poste, Alphonse prendra la relève du capitaine de vaisseau Fournichon qui, à bord de l'*Algérie*, sillonne ces mers depuis de longs mois. Quittant Toulon et sa famille le 9 février, le capitaine de vaisseau Odet-Pellion se rend d'abord à Paris pour prendre des consignes... qui, à sa grande déception, ne sont pas prêtes ; il rejoint le 23 février Rochefort où l'attend son bâtiment, la *Pénélope* sur laquelle il va passer plus de 31 mois.

Partie de Rochefort, la Pénélope subit quelques avaries avant de pouvoir gagner sa première escale de Rio.

Pendant ce temps, la *Pénélope* doit sur le chemin de l'Amérique du Sud lutter contre des coups de vent du SO pendant lesquels le jeu de voiles de secours dont nous avons eu déjà l'occasion de parler, rend définitivement l'âme ; dans ces conditions, le navire n'atteint Rio de Janeiro que le 26 mai, après 35 jours d'une traversée particulièrement difficile. Le tonnelier du bord a eu le temps de mourir en route d'une fièvre typhoïde. Alphonse trouve à Rio l'*Indienne*, un des navires de sa flottille qui l'y a devancé ; malheureusement, son équipage vient d'être décimé par la fièvre jaune, aussi Alphonse doit-il, bien à contrecœur, renvoyer le bâtiment en France, estimant d'ailleurs que l'état de sa coque ne lui aurait pas permis de franchir le cap Horn.

Alphonse ayant passé une nouvelle fois le terrible cap, dirige la Pénélope sur les côtes chiliennes à Valparaiso.

À Valparaiso, Alphonse constate que son ancienne connaissance, l'amiral Bianco maintenant intendant de la province, réprime avec énergie l'insurrection qui a éclaté dans la ville fin octobre. Au Chili, une sourde lutte d'influence oppose les hommes de l'Angleterre, comme par exemple Montt qui a promis de juteuses concessions de chemin de fer à des compagnies britanniques et ceux du parti *Yankee* qui veulent un changement radical des classes dirigeantes du pays, afin de pouvoir évincer les Européens de toutes les parties du Nouveau Monde où ils ont encore la prétention de vouloir établir leur influence.

Alphonse conclut sagement que l'intérêt politique et commercial de la France dans cette région doit être une stricte neutralité. Ce principe de non intervention, Pellion le respectera quand il aura vent, qu'une expédition de 1500 Mercenaires partira de San-Francisco pour imposer de force un protectorat américain aux Hawaïens.

Fin novembre 1858 La Pénélope intervient sur les côtes californiennes.

des incidents nouveaux l'appellent à San Francisco où l'équipage entier d'un navire français, le *Courrier des Indes*, vient de désertir. Après 42 jours de traversée la *Pénélope* vient mouiller le 30 novembre 1852, à San Salito, à 5 milles de la grande ville californienne. Les navires de guerre étrangers doivent relâcher dans cette rade à l'écart, leurs équipages se trouvant ainsi préservés, à l'avantage de leur commandant, des formidables tentations de la cité en pleine expansion. C'est à San Salito, que se trouve l'aiguade qui alimente avec ses « citernes à vapeur » aussi bien la ville que les navires de passage, et ce bien sûr, faute de concurrence, à des tarifs exorbitants. Alphonse prend contact aussitôt avec le consul de France, M. Dillon ; celui-ci, lors d'une réception donnée en l'honneur du commandant de la station navale, lui fait connaître les autorités de San Francisco, en particulier monsieur Butler, le *recorder*. Les Français sont déjà nombreux, aussi bien en ville que sur les placers exploités dans la région, dont la production au cours des deux dernières années s'est élevée à plus de 360 millions de francs.

17) 1855-1856 CRIMÉE SEBASTOPOL KINBOURN

Préfet maritime de Cherbourg depuis Mars 1854 le désormais contre amiral Pellion occupe cette fonction avec zèle, tout en rongant son frein de ne pas être sur le pont en Crimée dans la guerre que la France et la Grande Bretagne mène contre la Russie.

aussi accueille-t-il avec une grande joie, mi-juin 55, la nouvelle de sa mutation prochaine comme commandant en sous-ordre de l'escadre de la Méditerranée, en remplacement de monsieur Charner nommé vice-amiral. Le mouvement est prévu à Toulon, où le vaisseau à vapeur *Napoléon*, sur lequel l'amiral Pellion arborera son pavillon, viendra relâcher, afin qu'une importante réparation de sa machinerie puisse y être effectuée.

Le *Napoléon* est le premier vaisseau à hélice construit en France. Sa coque de bois est assez semblable à celle de ses précurseurs à voiles, mais il a été équipé d'emblée d'un moteur de 900 ch qui lui permet d'atteindre 13 noeuds et demi. Construit à Toulon, il a été lancé en mai 1850.

Les réparations du vaisseau *Napoléon* mettant plus de temps que prévu, Pellion prend le premier vapeur pour la Crimée et rejoint le 28 août Kamiesch, ville dans laquelle se prépare l'assaut final de Sébastopol. Une fois ce succès des troupes terrestres assuré, l'amiral Bruat et Alphonse son adjoint sont chargés d'établir un plan pour atteindre le fort de Kinbourn à l'embouchure du fleuve Dniepr.

Sans hésiter, nos deux compères, Bruat et Alphonse, envoient immédiatement leur proposition à Paris où l'amiral Hamelin, ministre de la Marine, n'a pas de peine à convaincre de l'intérêt de la manoeuvre l'empereur, pressé de pousser la Russie à la négociation. Dès le 26 septembre, le maréchal Pélissier reçoit donc l'ordre du ministre de la Guerre d'enlever et d'occuper le fort de Kinbourn pour menacer les arrières de l'armée russe et la forcer, peut-être, à évacuer la Crimée.

Le 17 octobre 1855 à neuf heures du matin, une partie des batteries de la flotte française pilonne le fort pendant que la flotte de Pellion tente de prendre le fort à revers.

Trois des frégates françaises, *Asmodée*, *Cacique* et *Sané* sous les ordres directs du contre-amiral Odet-Pellion, accompagnées de 6 frégates anglaises contournent la pointe de la presqu'île, franchissant la passe d'Ochakov pour prendre le fort à revers, côté lagune. Les généraux Bazaine et Spencer pensent que le moment est venu de faire approcher du fort, en tirailleurs, les éléments d'avant-garde de leurs troupes débarquées ; ils viennent prendre ainsi position à 400 m de la place. L'effet terrifiant produit par le front impressionnant des vaisseaux alliés, embossés beaupré sur poupe et tonnant de toutes leurs artilleries - ainsi que la manoeuvre hardie des bâtiments commandés par Alphonse interdisant tout secours - achèvent de démoraliser les défenseurs de Kinbourn. À 1 h 35, le fort devient muet.

Après le brillant succès de Kinbourn, Alphonse est nommé commandant supérieur de la flotte de la Mer Noire en remplacement de l'amiral Bruat qui rentre en France sans oublier de faire l'éloge de son successeur.

« ...Je remets, avec une entière confiance aux mains de l'amiral Pellion, le dépôt des traditions qui m'avaient été léguées par le brave amiral Hamelin... »

Alphonse ne peut donc que se réjouir, de ce que la transmission des coutumes se soit faite dans les meilleures conditions. Tant mieux, car il se trouve à la tête de 50 navires de guerre, dont 2 vaisseaux et 4 frégates à vapeur et de 300 bâtiments de transport ; outre la base importante de Kamiesch, il est responsable des forces navales stationnées à Kertch, Eupatoria, Batoum, Varna, Kinbourn et sur le Bosphore.



Photo du Port de Balaklava près de Sébastopol (1855)



Bataille de Fort Kinbourn par Gobaut

18) 1856 FIN DE LA GUERRE ET EVACUATION

Le nouveau commandant de la flotte passera l'hiver 55-56 dans la mer Noire sans rencontrer l'ennemi. A cette époque de l'année dans cette région la glace bloque les navires. Lorsque le dégel survient, le tsar a signé un armistice, Alphonse sera chargé d'évacuer le plus gros des troupes qui avaient été engagées.

C'est maintenant pour le contre-amiral Odet-Pellion le début d'une grande tâche, l'évacuation d'une armée de plus de cent mille hommes avec des moyens qui sont encore, pour l'essentiel, ceux de la marine à voiles. Il vient en effet d'être officiellement nommé responsable de cette grande opération. Le 1^{er} mars, il reçoit de Paris l'annonce de l'envoi de 5 vaisseaux et quelques frégates, une flotte capable de transporter 8.000 soldats qu'il doit accueillir et faire mouiller à Beïcos dans le Bosphore. Pour le moment, après concertation avec le maréchal Vaillant, le ministre de la Guerre, il se préoccupe de l'évacuation des malades et obtient de n'utiliser que les navires-hôpitaux pour cette tâche ; sa hantise est qu'au contact prolongé avec les victimes du typhus, ses équipages soient eux-mêmes décimés et les bâtiments paralysés, interdisant toute évacuation. La capacité d'accueil médical de Toulon risquant d'être vite débordée, il demande que soient prévus d'autres points de débarquement en France. À Kamiesch, il fait en sorte que les soldats embarqués prennent, avant d'être portés à bord, quelques jours de repos dans des baraques spécialement prévues à cette intention, afin qu'ils puissent mieux supporter la traversée.

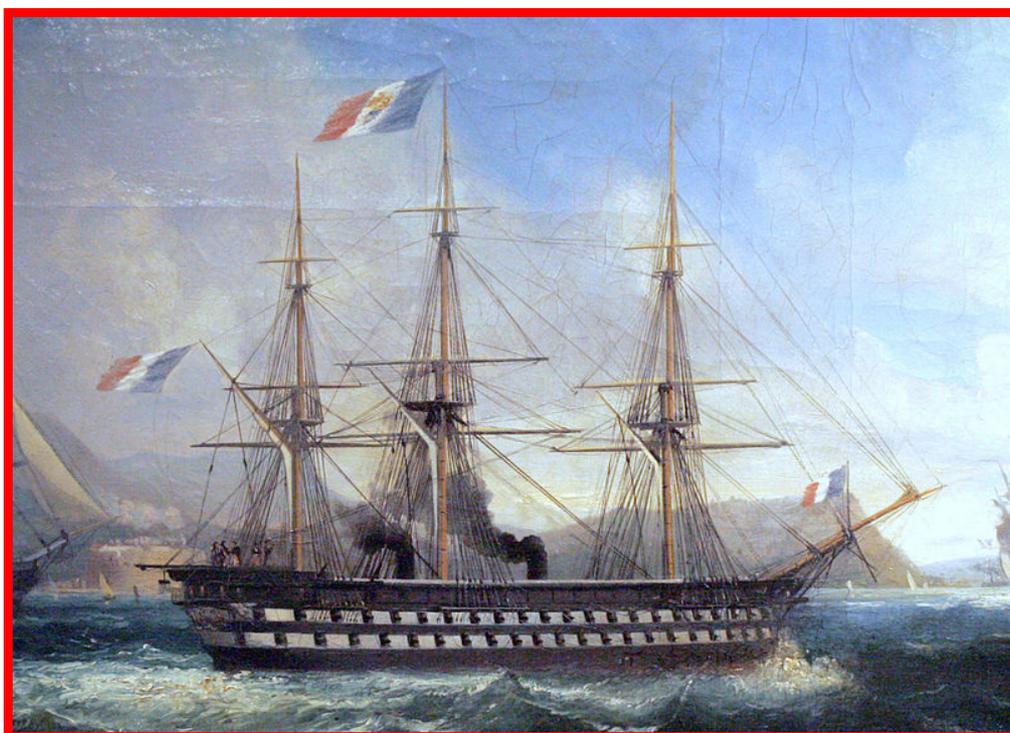
Le 7 avril Alphonse est affecté à Constantinople pour superviser l'évacuation, dans les meilleurs délais, de l'Armée d'Orient. IL perçoit se poste comme une mise au placard, mais en bon serviteur du pays il s'exécute vaillamment.

Dégagé de ces soucis domestiques, Alphonse prend à bras le corps les problèmes que pose l'évacuation, surtout celle des nombreux blessés. Pensant qu'il faut d'abord régler les problèmes d'organisation entre les armes, il confie au chirurgien de 1^{ère} classe Cheron la coordination des services de santé de l'armée de Terre à Beïcos et de la Marine à Therapia. Avec le général de Lespinasse, aide de camp de l'empereur que celui-ci a chargé d'organiser un service hospitalier exceptionnel tout au long du trajet, il faut d'abord définir les étapes les plus convenables pour le pénible retour des malades. Certaines étapes, comme Le Pirée, doivent être exclues en raison de la mauvaise volonté politique des Grecs, aussi Alphonse met-il à profit ses connaissances anciennes de la mer Égée pour trouver la meilleure solution : un hôpital de campagne est installé sur l'île de Milo, tandis que Porquerolles devient le centre d'accueil en France. Grâce aux rotations des frégates-hôpitaux, les centres sanitaires de la région de Constantinople finissent par se vider

En aout sa tache brillamment terminée Alphonse peut enfin rentrer à Toulon reprendre les rênes du Napoléon, ou son fils fortuné est engagé.

Mission accomplie dans un délai record, Alphonse peut faire, l'âme en paix, appareiller aussitôt son humble bâtiment-amiral. Le *Pandore*, après avoir fait une escale à Malte le 17 août et avoir croisé l'escadre de la Méditerranée, qui manoeuvre au large des îles d'Hyères, arrive le 28 à Toulon. Alphonse a la grande joie de pouvoir hisser de nouveau son pavillon, sur le *Napoléon*. Il prend en effet les fonctions bien méritées de commandant en second de la flotte de Méditerranée que dirige toujours le contre-amiral de Tréhouart. Fortuné qui, de son côté, a été nommé assistant de l'aide de camp du chef d'état-major, se trouve lui aussi sur le *Napoléon*.

Pour notre héros, Alphonse, s'achève une des plus complexes tâches de sa carrière. Il a été ainsi le dernier à quitter le théâtre d'opérations d'Orient, où les effectifs français ont atteint 130.000 hommes, mais où, malheureusement aussi, plus de 95.000 sont morts, 10.000 sur le champ de bataille, 10.000 des suites de leurs blessures ... et surtout 75.000 de maladie ! La France a certes retrouvé un rôle majeur sur la scène internationale - la conférence de la paix tenue à Paris en a été la consécration - mais le prix à payer, en vies humaines, en a été atrocement lourd.



Le Napoléon peint par Lauvergne

19) 1857-1861 FIN DE CARRIERE- FIN DE VIE

Mars 1857 Alphonse est adjoint à la flotte de Méditerranée. Son vaisseau, le Napoléon étant mis en réserve, Pellion change de bord et hisse son pavillon à bord de l'Ulm. La campagne de cette année 57 est des plus tranquilles, elle se compose essentiellement d'exercices au large des côtes d'Hyères, parfois entrecoupées par des visites diplomatiques à Tunis et Barcelone. Le 26 septembre 57 notre graylois de naissance pose sac à terre.

Son chef, le vice-amiral Tréhouart lui tire un dernier coup de chapeau en écrivant au ministre:

« J'ai eu plusieurs fois l'occasion de signaler à V. Ex. les services éminents que Monsieur le contre-amiral Pellion a rendus dans les diverses positions qu'il a occupées depuis deux ans ; en me séparant de lui, c'est un devoir pour moi de venir les lui rappeler une dernière fois.

Monsieur le C.A. Pellion laisse dans l'Escadre le souvenir d'un officier général plein de dévouement et de hautes qualités. V. E., qui connaît sa longue et laborieuse carrière, les a, comme moi appréciées depuis longtemps ; aussi c'est avec confiance que je viens en solliciter de nouveau la récompense et demander pour lui le grade de vice-amiral, à l'obtention duquel il a acquis des titres si nombreux et si éclatants. »

Le premier janvier 1858, Alphonse est muté à Paris, le 9 Aout il atteint l'apogée de sa carrière en devenant l'un des quatre vice-amiraux que compte le second Empire. Après cette nomination, Alphonse, devient Préfet Maritime de Brest, une fonction trop politique à son goût, qu'il quittera le 1 Octobre 1861, l'heure de la retraite ayant sonné.

L'énergique activité parcellaire à laquelle Alphonse se trouve ainsi condamné ne lui apporte pas le lot de satisfactions qui lui aurait permis d'oublier le soleil de la Méditerranée, aussi est-ce sans regret majeur qu'il se voit mettre en position de réserve, le 1^{er} octobre 1861, ses soixante cinq ans accomplis. Son palmarès est alors de 236 mois et 16 jours à la mer en paix et 105 mois et 4 jours à la mer en guerre. Le vice-amiral Odet-Pellion regagne donc sans retard et sans état d'âme son domicile toulonnais pour profiter d'un repos bien mérité.

Le vice-amiral Marie-Joseph-Alphonse Pellion, né à Gray le 30 septembre 1796 profitera de sa retraite dans son appartement du 19 place d'armes et de sa maison de campagne du quartier Sainte-Anne de Toulon.

Le 25 février 1863, son fils Fortuné, lieutenant de Vaisseau décèdera du choléra dans sa couchette à bord de l'Alarme au mouillage de Go-Công (Vietnam). Cette terrible nouvelle portera un coup sévère à son moral.

Alphonse s'éteindra le 24 janvier 1868, laissant à tous le souvenir d'un homme droit ayant servi la France avec brio et abnégation.



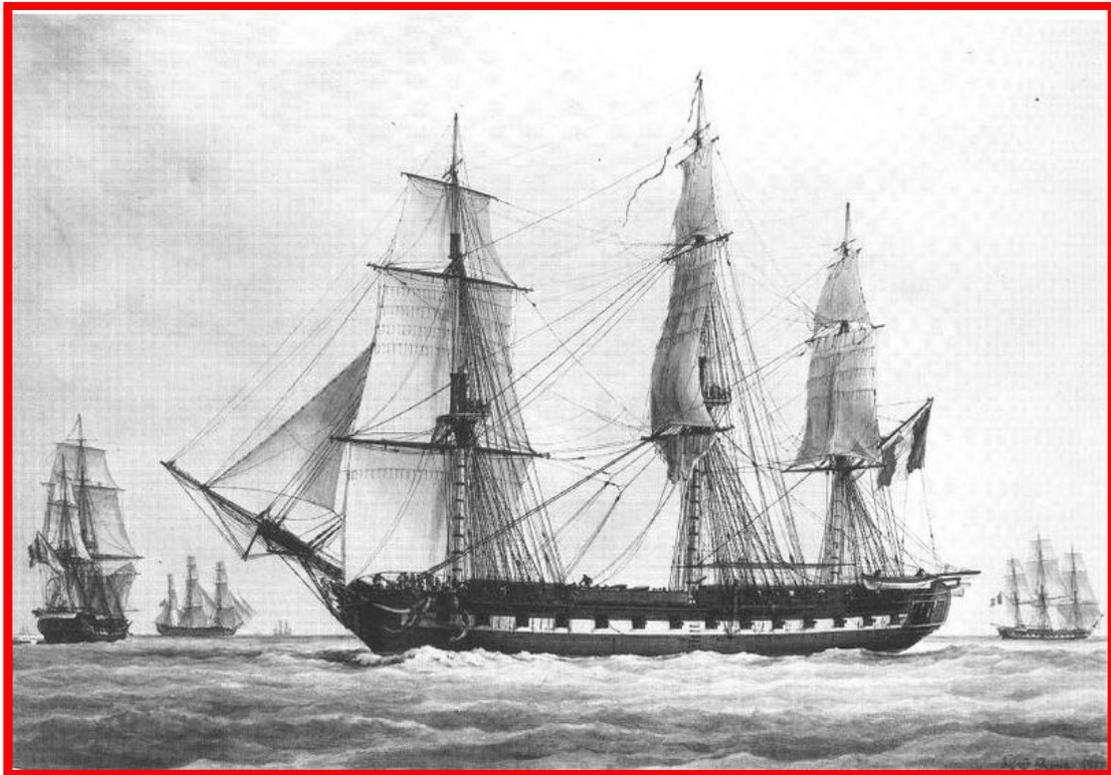
SOURCES

La plupart des textes encadrés de rouge sont extraits de l'excellent ouvrage de monsieur Jean Leduc intitulé D'UN EMPIRE A L'AUTRE paru aux éditions du Gerfaut.

Les maquettes, tableaux de vaisseaux, dessins, croquis sont extraits des ressources disponibles sur le net.

Texte additionnels et mise en page Claude JANNIOT

Novembre-Décembre 2020



La Pénélope Alphonse la commandera durant 36 mois à partir de février 1851