Vice-amiral Jurien de la Gravière Jean Pierre Baptiste – Extrait de : Nos marins : vice amiraux, contre-amiraux, officiers généraux des troupes de la marine et des corps entretenus – Auteur : Trefeu Etienne, historien de la marine – Editeur Berger-Levrault (Paris) 1888 – contributeur : Lesseps, Ferdinand de (1805-1894) - Pages 23 à 52 - Sources : gallica.bnf.fr/Bnf –
Droits : domaine public – saisie 2022

LE VICE-AMIRAL
JURIEN DE LA GRAVIÈRE
(JEAN-PIERRE-BAPTISTE)
1812-1892

Né le 19 novembre 1812, à Brest (Finistère). Provenance : École navale ; Aspirant : 19 octobre 1828 ; Enseigne de vaisseau : 1er janvier 1833 ; Lieutenant de vaisseau : 10 avril 1837 ; Capitaine de frégate : 31 juillet 1841 ; Capitaine de vaisseau : 21 octobre 1850 ; Contre-amiral : 1er décembre 1855 ; Vice-amiral : 15 janvier 1862.

Légion d honneur. Chevalier : 6 novembre 1812 ; Officier : 13 mai 1849 ; Commandeur : 2 décembre 1854 ; Grand-officier : 23 décembre 1865 : Grand-croix : 4 janvier 1876.

Médaille militaire, le 12 mars 1870 ; Médaille de Crimée : 1856 ; Médaille d Italie : 1859 ; Médaille du Mexique : 1866 ; Grand-croix de l'Ordre de la Couronne de fer (Autriche) ; Grand-croix de l'Ordre du Lion de Zœhringen (Bade) ; Grand-croix de l'Ordre d'Adolphe (Nassau) ; Grand-croix de l'Ordre de Sainte-Anne (Russie) ; Grand-croix de l'Ordre de l'Aigle-Rouge (Prusse) ; Grand-croix de l'ordre de Stanislas (Russie) ; Grand-officier de l'Ordre du Mérite Militaire de Savoie (Italie) ; Grand-officier de l'Ordre des Saints-Maurice-et-Lazare (Italie) ; Chevalier-commandeur de l'Ordre du Bain (Angleterre) ; Commandeur de l'Ordre du Christ (Portugal) ; Commandeur de l'Ordre de l'Epée (Suède) ; Décoré de la 3e classe de l'Ordre du Medjidié (Turquie) ; Décoré de l'Ordre de Daniel 1er (Monténégro) ; Décoré de l'Ordre de Saint-Charles (Mexique).

Le vice-amiral **JURIEN de la GRAVIÈRE** est une des grandes figures maritimes de notre époque, et l'on peut affirmer, sans la moindre hésitation, qu'il fût devenu amiral de France si les idées du jour, quelque peu modifiées par les événements politiques, avaient permis que l'on continuât à conférer cette haute dignité aux officiers généraux de notre armée de mer ayant exercé avec distinction le commandement en chef devant l'ennemi.

L'habileté avec laquelle il dirigea, dès ses premières années de service, les bâtiments qui lui furent confiés, ainsi que les différentes fonctions qu'il remplit avec autant d'intelligence que de bonheur, le mirent bientôt hors pair, et un seul des faits les plus saillants de sa carrière, comme le voyage de la Bayonnaise, l'expédition de la mer Noire, ou la campagne du Mexique, suffirait à faire la réputation d'un marin.

Lorsqu'il sortit de l'École navale, son père, le contre-amiral **JURIEN**, qui devint plus tard pair de France, était préfet maritime à Rochefort ; c'était un homme de haute valeur, sévère pour lui comme pour les autres, et ambitieux pour son fils qu'il ne voulut point garder auprès de lui dans un port et qu'il fit immédiatement partir pour l'Afrique occidentale.

On embarqua le jeune aspirant sur la frégate *l'Aurore* qui se rendait au Sénégal pour y empêcher la traite des noirs, et qui poussa cette fois jusqu'au Brésil, au lieu de revenir en France comme elle avait l'habitude de le faire chaque année à la fin de la campagne d'été.

Le séjour des côtes américaines ne fut point favorable à **Edmond JURIEN,** car il ne tarda point à être atteint de la fièvre et dut, sans plus tarder, revenir en Europe. En conséquence, on le fit passer

sur la canonnière *la Champenoise* qui faisait voiles pour Rochefort et qu'on avait jugée trop peu importante pour la munir d'un chronomètre ; aussi, pendant la route, les officiers du bâtiment se virent-ils dans l'obligation de faire leur point d'après l'estime comme le faisait **Christophle COLOMB**, et comme l'avaient fait les Portugais qui avaient découvert le Brésil.

Le littoral français n'était point comme aujourd'hui couvert de balises et de phares, et l'on dut plus d'une fois mettre à la cape, pour attendre de cette façon le moment d'observer la hauteur méridienne du soleil ; l'apprentissage était dur, mais il était bon, et le jeune **JURIEN**, parti écolier deux ans auparavant, revenait marin presque accompli.

Enfin on atteignit le mouillage de l'île d'Aix, où l'on apprit le débarquement d'une armée française dans la baie de Sidi-Ferruch.

Le préfet maritime de Rochefort ne laissa point son fils se reposer. Il le fit envoyer dans la division du Levant, le confiant aux mains expérimentées du capitaine **LALANDE** qui commandait une frégate à laquelle le gouvernement de Juillet venait d'enlever son nom de *Fleur-de-Lys* pour lui donner celui de *Résolue*.

Edmond JURIEN prit passage sur le brick *la Surprise* qui le mena à Navarin, où il arriva dès les premiers jours d'août 1830 et où il trouva le bâtiment à bord duquel il devait monter.

Le capitaine **LALANDE**, sous les ordres duquel il allait être désormais pendant quelques années, était un homme fort énergique, excellent marin, mais qui poussait l'audace jusqu'à la témérité et l'amour du progrès jusqu'à l'infraction aux règlements. Deux exemples suffiront à le peindre.

La première nouvelle de la révolution de Juillet était parvenue, on ne sait comment, jusqu'à Nauplie, et le commandant de la station, l'amiral **de RIGNY,** tout en s'efforçant de tenir la chose secrète, voulut en faire part au général **SCHNEIDER** qui commandait le corps d'occupation laissé à Modon et à Navarin après le rappel de l'armée de Morée.

Ce fut *la Résolue* qu'il chargea de cette mission.

En doublant le cap Matapan, le capitaine **LALANDE** aperçut au large une escadre qui, changeant brusquement de route, parut manœuvrer pour lui barrer le chemin ; sans autre explication, **LALANDE** entra dans le canal des Sapiences, fit jeter l'ancre sous le château de Modon et ordonna le branle-bas. C'était l'escadre anglaise de l'amiral **MALCOLM**, qui, loin d'avoir les intentions qu'on lui supposait, voulait assurer le commandant français des dispositions favorables du gouvernement britannique.

Pourtant **LALANDE** ne fut guère satisfait de cette solution, et quoiqu'au fond il n'ait pas cru un instant à un conflit, il eût certainement préféré combattre pour montrer aux Anglais, comme il prétendait pouvoir le faire, qu'entre leurs douze vaisseaux et sa frégate, la partie était égale.

Cet excellent marin s'occupait tout particulièrement des exercices à feu, et déclarait ineptes les enseignements de l'école de Brest qui voulaient, en fait d'artillerie navale, qu'on se passât de la hausse, qu'on visât dans l'eau quand le but à atteindre était à moins de 600 mètres, et, lorsque la distance était plus considérable, qu'on dirigeât la ligne de mire vers l'extrémité des mâts de l'ennemi. Or **LALANDE** prétendait au contraire qu'il fallait viser le but même, et, un beau jour, pour prouver ce qu'il avait avancé, il fit visser sur chacune de ses pièces une hausse grossièrement forgée. Quel scandale lorsqu'à la fin de la campagne, les canons furent déposés à la direction de l'artillerie ! On parla de les lui faire payer comme les ayant mis hors de service, et on l'eût fait

certainement si le nouveau ministre, M. **de RIGNY,** n'avait pas pris en main la cause de l'audacieux innovateur.

Tel était l'homme sous les ordres duquel M. **JURIEN** allait, à diverses reprises, se trouver, pendant six années. *La Résolue* n'était certes pas le navire le plus régulier sous le rapport de la discipline, mais on y apprenait son métier d'une façon merveilleuse, et les leçons du commandant **LALANDE**, jointes plus tard, sur *l'Iéna*, aux savantes conversations du capitaine **LARRIEU**, apprirent au jeune élève à aimer son état avec passion.

Edmond JURIEN suivit **LALANDE** sur *la Calypso* lorsque ce bâtiment vint remplacer *la Résolue*, usée par trois années de station dans ces mers si tourmentées, et, en janvier 1832, il passa sur le brick *l'Actéon*, où il devait, pour la première fois, faire un service d'officier.

Il avait le cœur bien gros en se séparant d'un chef qu'il aimait comme un second père, mais il avait de quoi se consoler, car il allait désormais posséder sa chambre et commander son quart : puis il lui était nécessaire de passer sous une discipline plus rigoureuse que celle qui régnait à bord de *la Calypso*. Le service de *l'Actéon* était fort actif et M. **JURIEN** y prit des habitudes d'application et de régularité que le poste du bâtiment qu'il venait de quitter ne lui aurait jamais données.

Pendant plusieurs mois, le brick battit *l'Archipel* en tout sens pour donner la chasse aux pirates, et il n'y a pas de navigation qui puisse mieux former un jeune officier.

Quand on est obligé de louvoyer de jour et de nuit dans des canaux étroits, on apprend à ne pas craindre le voisinage de la terre, et à manœuvrer avec peu de monde ; il faut en effet que les hommes de l'équipage se reposent, et, à moins de circonstances exceptionnelles, on doit virer de bord ou prendre des ris avec une seule bordée.

Mais bientôt les événements d'Égypte nécessitèrent la présence de *l'Actéon* sur les côtes de Syrie et de Caramanie, pour y surveiller les escadres ottomanes et égyptiennes qui ne cherchaient qu'une occasion d'en venir aux mains ; puis le navire se rendit à Nauplie de Romanie, où le roi **OTHON** venait de faire son entrée triomphale aux acclamations des Grecs, et regagna Toulon, après avoir opéré, à quelques lieues du cap Sunium, le sauvetage de la corvette *la Truite*.

Une bonne nouvelle attendait le jeune marin ; il n'y avait pas une heure qu'il avait quitté *la Calypso* qu'on lui apportait son brevet d'enseigne daté du 1er janvier 1833.

Après un congé de deux mois, il reprit la mer sur un vaisseau de 74, *la Ville-de-Marseille*, destiné à la station du Levant et commandé par le capitaine **LALANDE**.

Nos forces navales dans les mers de l'Archipel, réunies, à cette époque, sous les ordres de l'amiral **HUGON**, avaient à surveiller les Russes qui menaçaient d'une protection suspecte l'empire Ottoman dont l'armée venait d'être battue à Konieh par les Égyptiens **d'IBRAHIM**. Mais leur rôle fut insignifiant ; elles n'eurent qu'à apaiser la colère des habitants de l'île de Samos, exaspérés de se voir de nouveau sous le joug des Turcs, puis se rendirent pour hiverner dans les ports de relâche ordinaires, c'est-à-dire à Ourlac et à Smyrne.

Après trois années de campagne dans le Levant, *la Ville-de-Marseille* revint à Toulon, et, le commandant **LALANDE**, en faisant ses adieux à son jeune protégé, qui allait presque aussitôt reprendre la mer, lui recommanda d'embarquer de nouveau sur un vaisseau de ligne plutôt que de rechercher un commandement quel qu'il fût. Malheureusement, il y avait dans un coin du port un

petit cutter, *le Furet*, qui avait été, quelque temps auparavant, envoyé comme stationnaire dans le Bosphore, et dont l'amiral **ROUSSIN**, notre ambassadeur, n'avait voulu à aucun prix.

Or M. **JURIEN de la GRAVIÈRE** ne rêvait qu'une chose : obtenir le commandement de ce petit navire. *Le Furet* était vieux et laid ; on pouvait le rajeunir, et il n'était pas impossible de l'embellir. Quand on a vingt-quatre ans, un bâtiment quelconque, si pourri et si démodé qu'il soit, est toujours beau à commander.

Les vœux du jeune enseigne furent exaucés ; le cutter sortit du bassin où l'on avait cru un instant qu'il devait finir ses jours et fut refait presque entièrement. On le dota d'une poupe neuve dont l'arcasse[1] était fort longue, d'un beaupré qui se rentrait à volonté d'un ou de plusieurs crans, suivant l'état de la mer et, ainsi réparé, on l'envoya à Cadix pour y porter des dépêches au commandant de la station.

La mer était mauvaise, et *le Furet*, au moment d'arriver au port, donna sur la pointe où s'élève le phare Saint-Sébastien ; il faillit y rester, et perdit sa fausse quille et son gouvernail. « Bah! dit le capitaine *de l'Algésiras à* M. **JURIEN** qui lui contait sa mésaventure, vous en verrez bien d'autres. Rappelez-vous seulement ce proverbe breton : Qui veut vivre vieux marin doit saluer les grains et arrondir les pointes. Vous n'avez pas à vous plaindre; un autre ne s'en fût point tiré. »

Après avoir réparé ses avaries à l'arsenal de la Caraque, *le Furet* reprit la mer, repassa le détroit de Gibraltar et vint mouiller à Barcelone, où il trouva l'ordre de s'arrêter durant quelques semaines, pendant lesquelles il eut l'occasion de porter secours à un brick anglais qui s'était échoué à Villanova, en voulant virer de bord.

En rentrant à Toulon, au mois d'avril 1837, M. **de la GRAVIÈRE** y trouva sa nomination de lieutenant de vaisseau ; il fit réparer *le Furet* en toute hâte, et reprit la mer, sept semaines après, pour aller cette fois jusqu'à Lisbonne où on l'envoyait renforcer la station.

Sa mission ne fut pas longue, car le cutter revint en France au mois de septembre suivant, et, pendant la route, M. **Edmond JURIEN** fut informé de la situation qui lui était réservée à son retour. Le commandant **LALANDE**, qui venait d'être promu au grade de contre-amiral, avait arboré son pavillon sur l'Iéna[2] et demandé pour aide de camp le capitaine du *Furet*. Mais celui-ci, malgré tout l'empressement qu'il mit à ramener son bâtiment à Toulon, n'y trouva plus l'amiral qui faisait voile pour Tunis ; il dut l'attendre jusqu'au mois de mars suivant, et prit alors sur *l'léna* la place qui lui avait été réservée.

On s'en fut à Cadix pour porter secours au vaisseau *le Suffren* qui avait été jeté à la côte, puis on revint à Toulon, où, dans les premiers jours du mois de janvier 1839, arriva l'ordre de partir en toute hâte pour le Levant. C'est à Smyrne que l'amiral prit le commandement de l'escadre qu'il allait rendre fameuse, et qui, depuis cette époque, n'a plus disparu de la mer, changeant de bâtiments et même de types de navires, mais portant toujours le nom d'escadre de la Méditerranée.

Quand M. **JURIEN de la GRAVIÈRE** eut servi quelques mois sur *l'Iéna*, le ministre lui donna à commander l'un de ces bricks-avisos, qui étaient le rêve des jeunes officiers et dont les plans nous avaient été apportés d'Amérique.

---

1 Partie de la poupe qui se projette en arrière du gouvernail en surplombant les flots.

2 L'Iéna était alors commandé par le capitaine de vaisseau Bourdais, père de l'architecte auquel on doit le palais du Trocadéro.

Ce petit bâtiment s'appelait *la Comète* ; il portait huit caronades de 18, deux canons de 12, et servait de mouche à l'escadre.

Il navigua jusqu'à la fin de l'année dans les mers de l'Archipel, alla à Toulon changer son mât de misaine et vint, en mai 1840, dans le Bosphore où il resta à la disposition de l'amiral **ROUSSIN**, ambassadeur de France ; mais il ne tarda pas à être rappelé et reprit sa place dans l'escadre, qui venait de passer des mains de l'amiral **LALANDE** dans celles du baron **HUGON**.

Le nouveau commandant en chef qui appréciait fort le capitaine de *la Comète*, s'empressa de le charger d'une mission, celle de porter quelques rechanges aux bâtiments stationnés à Barcelone et de revenir aussitôt. Les ordres de l'amiral ayant été exécutés, M. **JURIEN de la GRAVIÈRE** se disposait, le 22 janvier 1841, à sortir du port pour reprendre la mer, lorsque le commandant du *Méléagre* le fit prévenir qu'il devait y avoir une tempête dans le golfe du Lion et qu'il était dangereux de se mettre en route. Le capitaine de *la Comète* dédaigna follement ces pronostics et partit. La journée fut magnifique ; le navire suivait la côte, poussé par une petite brise d'ouest et de sud-ouest, puis la nuit vint et le ciel resta pur. Le jeune commandant se coucha donc sans la moindre préoccupation, sans s'inquiéter même de cette petite houle peu profonde, mais sèche et dure, qui venait sans cesse heurter la joue du bâtiment. Le lendemain matin, tout allait à merveille ; cependant quand il monta sur le pont, il s'aperçut qu'un voile de vapeur, à peine perceptible à l'horizon, s'était subitement déployé et avait en quelques minutes envahi tout le ciel. La journée se passa bien, mais le vent commençait à souffler et augmentait d'intensité à tout moment ; à neuf heures du soir, *la Comète* n'avait plus que le grand hunier et, à dix heures, que le petit foc. M. **JURIEN**, brisé de fatigue, s'étendit sur les coussins de sa dunette et s'endormit.

Vers deux heures du matin, il fut éveillé en sursaut ; le brick était sur le flanc, la dunette pleine d'eau, et un des maîtres lui cria : « Nous sommes engagés. - La barre est-elle au vent ? répondit le capitaine ; défoncez les sabords. » Un gabier de beaupré se saisit d'un anspect et fit voler en éclats le sabord de l'arrière. *La Comète* se redressa, laissant échapper l'eau qui chargeait sa muraille par la brèche qui venait de lui être ouverte, et partit comme un trait. M. **JURIEN** sauta sur sa carte ; il fallait savoir où l'on allait ; mais le vent était franc nord, et tout ce qu'on pouvait faire était de fuir vent arrière. Le brick marchait à une vitesse de douze nœuds à l'heure environ et passait à travers une couche d'écume : tout flottait sur le pont, échelles, cages à poules, coffres à signaux ; les matelots, l'œil morne, s'étaient réfugiés sur l'arrière, et quelques-uns seulement s'efforçaient d'épuiser l'eau ou de parer aux avaries qui se déclaraient à tout instant.

Vers six heures du matin, la brise sembla mollir, mais, comme on approchait de terre, une lame énorme vint déferler sur l'arrière du navire. Il y eut un moment où chacun put croire que tout était fini ; mais la submersion ne dura que quelques secondes, au bout desquelles M. **JURIEN** entendit prononcer ces sinistres paroles : « La barre est cassée. » Heureusement il n'en était rien ; deux rayons de la roue du gouvernail s'étaient seulement brisés entre les doigts des gabiers qui en étaient chargés. A huit heures, enfin, on aperçut Minorque à l'horizon, et, à midi, on mouillait en rade, à l'abri du danger.

Telle fut, pour *la Comète*, la tempête du 24 janvier 1841. Sur les côtes de France, l'escadre de l'amiral **HUGON** fut entièrement dispersée. Seul, *le Généreux* put atteindre les îles d'Hyères ; *la Marne* alla se perdre dans la baie de Stora, en Afrique ; *le Météore* gagna Malte, et les autres bâtiments, gravement avariés, se réfugièrent en Sardaigne , *l'Océan* et *la Médée* dans le golfe de Palmas, *le Triton, le Neptune* et *l'Iéna* dans celui de Cagliari.

Nos marins connaissaient admirablement toutes les mers du Levant, mais ils ne connaissaient la Méditerranée que d'une manière incomplète, et plusieurs points, la Sardaigne entre autres, avaient été jusqu'ici entièrement négligés par eux ; aussi furent-ils étonnés de découvrir si près de nos côtes des mouillages si sûrs. Le ministre sentit la nécessité de remédier à cette lacune et obtint de la cour de Turin l'autorisation de faire lever le plan des ports par un de nos bâtiments. Ce fut *la Comète* qui fut chargée de cette mission ; elle partit au mois de mai 1841, et rentra quinze mois plus tard, en août 1842, rapportant des cartes d'une exactitude rigoureuse.

Après avoir séjourné quelque temps au ministère, où il remplit, auprès de l'amiral **ROUSSIN**, les fonctions d'aide de camp, M. **JURIEN**, qui avait été promu capitaine de corvette au cours de sa campagne en Sardaigne, fut nommé à un nouveau commandement, celui du brick *le Palinure.*

Le Palinure allait en Catalogne. Il se présenta d'abord à Alicante, qu'il trouva aux mains d'une bande d'insurgés assiégée par le lieutenant général **RONCALI** ; puis, après avoir touché à Valence, il reçut l'ordre de rentrer à Toulon.

Dans ce port, il apprit que son bâtiment avait pour mission de transporter à Barcelone le consul général de France en cette ville, M. **FERDINAND de LESSEPS,** ainsi que les personnes de sa famille, et qu'il devait ensuite se rendre aux Alfaques, où venait d'être commise une attaque contre un navire de commerce français ; il devait également toucher aux Baléares, rester à Barcelone pendant tout le temps que la reine d'Espagne y séjournerait, et revenir ensuite à Toulon.

C'est à son retour en ce port qu'il apprit qu'on lui avait réservé encore un commandement, celui de la corvette *la Bayonnaise,* qui était alors mouillée à Cherbourg.

Le 24 avril 1847, *la Bayonnaise* levait l'ancre et partait pour les mers de Chine, emportant à son bord le personnel du nouveau poste diplomatique qu'on venait de créer à Canton.

M. JURIEN de la GRAVIÈRE a publié dans la Revue des *Deux-Mondes* une série d'articles d'un intérêt toujours nouveau, où il initie le lecteur aux difficultés d'une campagne de quarante-quatre mois dans ces parages successivement tourmentés par les vents alizés et les typhons.

Avant l'arrivée de *la Bayonnaise* en rade de Macao, la division dont elle devait faire partie avait cessé d'exister, car les deux bâtiments dont elle se composait, *la Gloire* et *la Victorieuse* venaient de faire naufrage sur les côtes de Corée.

Cette situation imposait au commandant de la corvette une activité incessante, et sur les treize cents jours que dura cette campagne, plus de sept cents se passèrent sous voiles. Sous la direction de M. **JURIEN**, l'hydrographie de toutes ces régions fut rectifiée ou refaite entièrement ; et il put même explorer certaines contrées à peine connues.

Le grade de capitaine de vaisseau lui fut donné, comme il revenait en France. Le jour même où le décret paraissait au *Moniteur,* il mouillait en rade de Rio-Janeiro, et ce n'est qu'à Cherbourg qu'il eut connaissance de sa nomination.

On le laissa se reposer un peu ; puis, au mois d'octobre 1852, on lui confia la frégate *l'Uranie* qui servait d'école aux canonniers de la marine. C'est à bord de ce navire qu'il reçut, l'année suivante, une lettre du vice-amiral **BRUAT**, auquel venait d'être confié le commandement en chef des forces navales qui se rassemblaient à Brest sous le nom d'escadre de l'Océan.

L'amiral proposait au commandant **JURIEN** d'être son chef d'état-major : « Nous continuerons ensemble, lui disait-il, les traditions de votre digne père et celles de l'amiral Lalande. » M. **JURIEN** accepta et rejoignit son chef au port d'embarquement.

Chacun croyait que l'escadre était destinée à opérer dans la Baltique ; elle reçut l'ordre d'entrer dans la Méditerranée, et, quelques mois plus tard, celui de franchir les Dardanelles pour pénétrer dans la mer Noire.

Auprès de l'amiral **HAMELIN**, l'amiral **BRUAT** se trouva d'abord en sous-ordre et ce ne fut qu'à la fin de l'année 1854 qu'il se vit investir du commandement en chef des forces navales françaises en Orient.

L'expédition de Kertch, au succès de laquelle le commandant **JURIEN de la GRAVIÈRE** avait puissamment contribué, et celle de Kinburn, pendant l'hiver de 1855, firent élever M. **BRUAT** à la dignité d'amiral de France.

Mais il ne jouit pas longtemps de la satisfaction d'avoir terminé heureusement une campagne maritime des plus pénibles et des plus longues. Le choléra qui l'avait épargné à Varna, au mois de septembre 1854, l'atteignit en sortant des mers de l'Archipel, et, le 19 novembre 1855, comme le *Montebello*, sur lequel flottait son pavillon, venait de doubler le cap Matapan, l'amiral rendit le dernier soupir.

Le triste honneur de reconduire à Toulon l'escadre de la mer Noire, veuve de son illustre chef, échut alors au chef d'état-major, le commandant **JURIEN**, qui trouvait, en débarquant en France, son brevet de contre-amiral. Juste récompense des services qu'il n'avait cessé de rendre, surtout depuis son départ de Brest, en octobre 1853 !

Pour utiliser les services du nouvel officier général, on l'envoya à Paris, où, durant une année environ, il fit partie de différentes commissions.

Il reprit la mer en 1857, avec le commandement en sous-ordre de l'escadre de la Méditerranée, à la tête de laquelle furent successivement appelés, cette année-là, les vice-amiraux **ROMAIN-DESFOSSÉS** et **TRÉHOUART**.

Bientôt les événements d'Italie obligèrent le Gouvernement français à détacher de l'escadre et à envoyer devant Venise, sous le commandement de M. **JURIEN**, des forces navales qui formèrent bientôt un groupe distinct sous le nom de division de l'Adriatique.

Le rôle de cette division fut tout à fait secondaire ; elle dut se contenter du blocus de la capitale de la Vénétie et de la prise de quelques navires de commerce autrichiens, car la paix fut bientôt signée.

Si aucun fait de guerre important ne signala cette expédition maritime, le contre-amiral **JURIEN de la GRAVIÈRE** n'eut pas lieu, par la suite, de s'en attrister beaucoup ; il fut. unanimement reconnu par les membres du Gouvernement français qu'il avait montré toutes les qualités nécessaires à un commandant en chef, et peut-être l'idée de lui confier une escadre à la première occasion qui se présenterait, germa-t-elle dès ce moment dans le cerveau de **Napoléon III !**

Cette occasion ne se fit guère attendre. Un an plus tard, la première expédition du Mexique, celle où nous devions combattre aux côtés des soldats anglais et espagnols, venait d'être décidée, et le contre-amiral **JURIEN**, qui siégeait à cette époque au Conseil d'amirauté, fut nommé commandant en chef des forces françaises de terre et de mer.

Dans le principe, notre petit corps expéditionnaire ne devait être composé que de troupes de marine : deux bataillons d'infanterie, une batterie d'artillerie et des compagnies de débarquement; mais on lui adjoignit ensuite un bataillon de zouaves et un peloton de chasseurs d'Afrique.

Quant à l'escadre, elle comprenait quatorze bâtiments à vapeur : un vaisseau, *le Masséna*, cinq frégates, trois avisos, deux canonnières et trois transports.

Le 9 janvier 1862, les troupes françaises débarquèrent à la Vera-Cruz.

Nous n'avons point l'intention de refaire ici l'histoire des commencements de la campagne du Mexique ; nous rappellerons seulement qu'on s'empara de deux villages situés à quelques kilomètres du lieu de débarquement et que les commissaires français, espagnols et anglais ne tardèrent pas à être en désaccord.

L'amiral **JURIEN**, pressentant le moment où nos alliés nous abandonneraient et se rendant un compte exact des dépenses d'hommes et d'argent qu'il nous faudrait faire pour continuer seuls une expédition dont le profit était au moins douteux, souscrivit à un projet de traité, œuvre du général **PRIM**, plénipotentiaire espagnol. Ce traité est demeuré célèbre sous le nom de convention de la Soledad (19 février).

D'après cette convention, la France reconnaissait, il est vrai, le gouvernement de Juarez, mais en même temps on lui laissait entrevoir la possibilité d'obtenir de ce gouvernement le paiement d'indemnités considérables, la punition exemplaire de divers attentats commis sur des Français, et l'occupation de Tehuacan, ville de l'intérieur plus salubre que la Vera-Cruz et Tampico.

Ainsi, du même coup, la guerre était terminée et la France se tirait honorablement d'un mauvais pas ; par malheur, le cabinet des Tuileries ne voulut point reconnaître ce traité.

M. **JURIEN de la GRAVIÈRE**, tout nouvellement nommé vice-amiral, fut désavoué, rappelé en France, et le général **de LORENCEZ,** envoyé au Mexique avec de nouvelles troupes, fut nommé commandant en chef du corps expéditionnaire.

L'empereur trouva cependant un peu dure la façon dont avait été traité l'amiral. Aussi s'empressa-t-il d'accéder à la demande de celui-ci, qui offrait de retourner au Mexique pour y diriger les opérations maritimes, auxquelles devait donner lieu la reprise de l'offensive !

M. **JURIEN**, rentré en France au mois de juin 1862 pour y rendre compte de sa mission, repartit donc dès le mois d'août suivant pour la Vera-Cruz, où il prit le commandement des forces navales françaises, composées alors de vingt navires de guerre et d'une quantité de bâtiments de toutes classes, employés aux transports de personnel et de matériel.

A son arrivée au Mexique, après avoir dirigé la mise à terre des troupes de renfort, l'amiral songea à assurer le service des convois de notre armée en s'emparant de Tampico, où il savait trouver un nombre considérable de mules ; dans la nuit du 22 au 23 novembre 1862, il prit le commandement d'un petit corps de débarquement, composé du 81^{e} de ligne et de la plupart des compagnies de fusiliers de l'escadre, et dirigea en personne l'attaque de la ville.

La prise de Tampico fut suivie de celles d'Alvarado et de Tlacotalpan, auxquelles contribuèrent un certain nombre de nos bâtiments.

Rappelé de nouveau en France au mois de février 1863, par suite de la réduction de nos forces navales dans le golfe du Mexique, M. **JURIEN de la GRAVIÈRE** reçut, à son retour à Paris, les

félicitations du Gouvernement ; en même temps, l'empereur **Napoléon III** l'attachait à sa personne en qualité d'aide de camp et le chargeait, un peu plus tard, d'accompagner, durant leur séjour à Paris, les futurs souverains du Mexique, l'archiduc **MAXIMILIEN** et l'archiduchesse **CHARLOTTE**.

L'amiral **JURIEN**, qui siégeait en outre au Conseil d'amirauté depuis son retour en France, fut appelé, au mois d'avril 1868, au commandement de l'escadre d'évolutions. Pendant deux années, il y fit merveille et ce ne fut pas seulement des équipages instruits, mais des équipages modèles qu'il légua à son successeur, le vice-amiral **FOURICHON**.

La médaille militaire vint le récompenser de ces services, que le Gouvernement appréciait alors d'une telle façon que, l'année précédente (1869), lorsqu'à la mort de l'amiral **CHARNER**, on présenta à l'Empereur les noms de trois vice-amiraux pouvant être élevés à la dignité devenue vacante, le nom de M. **JURIEN de la GRAVIÈRE** y figura à côté de ceux du vice-amiral **TRÉHOUART** et du vice-amiral **de la GRANDIÈRE.**

Quand la guerre éclata avec l'Allemagne, l'amiral fut envoyé à Toulon, où se formait une troisième escadre destinée à opérer dans le Levant. Cette escadre lui fut confiée ; mais elle fut retenue par le cours des événements sur les côtes de France. Malgré cela, M. **JURIEN**, qui commandait en chef devant l'ennemi pour la troisième fois depuis dix ans, put rendre de précieux services à son pays ; car il contribua puissamment à la répression des troubles dont Nice fut alors le théâtre, et ce fut à son active surveillance, à son énergique concours que l'on dut, en grande partie, l'insuccès des menées séparatistes qui se manifestèrent ouvertement dans le pays vers la fin de la guerre.

Il rendit son commandement au mois de mai 1871, et prit alors la direction du Dépôt général des cartes et plans qu'il conserva jusqu'en novembre 1877.

C'est à cette époque qu'il atteignit l'âge de soixante-cinq ans ; mais, au lieu de passer dans le cadre de réserve, il fut maintenu en activité hors cadres, sans limite d'âge, comme ayant trois fois commandé en chef devant l'ennemi.

Depuis huit ou neuf années, l'amiral **JURIEN** est président de la commission permanente des bibliothèques des divisions des équipages de la flotte et des corps de troupes de la marine.

Les travaux de l'Académie des sciences dont il a été nommé membre en 1866, à la place du géographe **DUPERREY**, absorbent, avec cette commission, une partie de son temps.

Quant à l'autre partie, voici quel en est l'emploi.

Lorsqu'à la fin de 1871, l'amiral eut échangé son commandement à la mer contre un poste plus sédentaire, il pensa qu'il pourrait employer utilement les quelques moments de loisir que lui laissaient chaque jour l'Institut et le Dépôt des cartes en écrivant, à l'usage des officiers de vaisseau et des personnes qui aiment à s'instruire, une sorte *d'Histoire universelle de la Marine* depuis les temps les plus reculés, œuvre de longue haleine, dont chaque chapitre, au lieu de se suivre sans autre interruption que l'espace d'une page, ferait l'objet d'une publication distincte.

La plupart de ces ouvrages ont été successivement publiés par la *Revue des Deux-Mondes,* puis réunis en volumes. Le *Voyage de la Bayonnaise dans les mers de Chine, la Marine des Anciens, la Marine des Ptolémées,* les *Guerres maritimes sous la République ou l'Empire, les Marins du XVe et du XVIe siècle,* la *Station du Levant*, la *Marine d'autrefois,* les *Souvenirs d'un amiral la Marine,* la *Marine d'Aujourd'hui*, la *Marine à rames,* les *Conquêtes d'Alexandre, Doria* et *Barberousse*, les

Corsaires barbaresques, sont de remarquables œuvres, qui se complètent l'une par l'autre, et qui finiront, avant qu'il soit longtemps, par mener leur auteur au sein de l'Académie française.

L'amiral, qui avait, au mois de janvier 1838, épousé une de ses cousines, Mlle **Alphonsine SIOUVILLE**, a eu de ce mariage six enfants : trois garçons, morts en bas âge, et trois filles. L'aînée de ces dernières a épousé un capitaine de vaisseau, M. **MASSIAS**, qui serait aujourd'hui l'un des plus brillants officiers de la marine française. Celui-ci, qui avait obtenu, il y a quelques années, l'autorisation de joindre à son nom celui de son glorieux beau-père, a succombé, en 1884, aux fièvres qu'il avait rapportées de Cochinchine.

Les deux autres filles de l'amiral **JURIEN** sont également mariées ; l'une est la comtesse **LEJÉAS**, l'autre a épousé M. **POINSINET de SIVRY.**

Ancestramil