



HAL
open science

L'épave du Sphinx

Max Guérout

► **To cite this version:**

Max Guérout. L'épave du Sphinx. [Rapport de recherche] Groupe de recherche en archéologie navale (GRAN) - Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritime FED 4124 (Sorbonne Université - Musée de la Marine - GRAN - Ecole Navale). 2019. hal-02366645

HAL Id: hal-02366645

<https://hal.science/hal-02366645>

Submitted on 16 Nov 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'épave du *Sphinx*

Max Guérout

Groupe de recherche en archéologie navale – Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritime FED 4124 (Sorbonne Université, Ecole navale, Musée de la Marine, GRAN))

La recherche du *Sphinx* a été effectuée lors d'un stage de formation aux techniques de l'archéologie sous-marine organisé par le Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN) dans le cadre du programme Euromed : « La navigation du savoir - réseau des arsenaux historiques de la Méditerranée ». Elle a été réalisée en coopération avec le Ministère de la Culture de la République algérienne, avec le concours des Forces navales algérienne.

Le *Sphinx*

Le *Sphinx* s'étant perdu en 1845 à l'est du Cap Matifou (Algérie), il nous paraissait particulièrement important d'essayer de localiser le site du naufrage et d'y mener une expertise. Ce navire occupe en effet une place éminente dans l'histoire de la marine française : premier navire à vapeur opérationnel de la Marine, il participe au débarquement de Sidi Ferruch en 1830, mais est surtout connu pour avoir, en 1833, remorqué d'Alexandrie jusqu'au Havre l'allège Luxor portant l'une des Aiguilles de Cléopâtre, futur obélisque de la place de la Concorde à Paris.

Construit à Rochefort sur plans de l'I.G.M. Hubert, il est lancé le 3 août 1829. Il s'agit d'un aviso à roue de 913 tonneaux, mesurant 46,2 m de longueur, 8 de largeur (14,2 m entre les tambours), son tirant d'eau est de 3,33 m. Il est doté d'une propulsion mixte : trois mâts goélette et machine « basse pression » de 160 CV construite par les ateliers Fawcett à Liverpool. Il est armé de 2 canons et 4 caronades de 24 livres.

Après onze tentatives infructueuses, le *Sphinx* fut le premier navire à vapeur de la marine française à avoir donné satisfaction.



Figure 1 - Maquette du *Sphinx* (Musée national de la Marine)

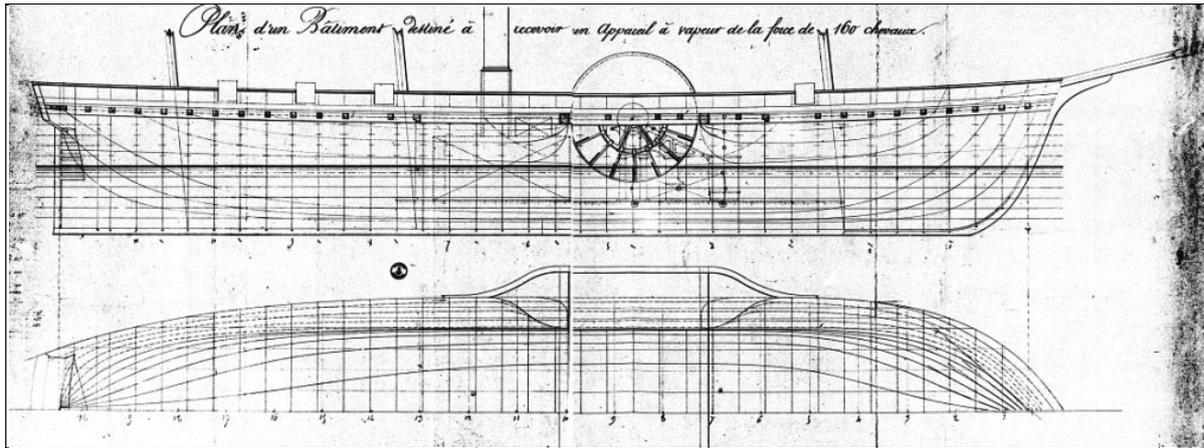


Figure 2 - Plan du *Sphinx* (Atlas du Génie Maritime)

Données historiques concernant le naufrage.

Les documents du Conseil de guerre qui fut réuni à Toulon à la suite de la perte du bâtiment se trouvent aux archives du Service historique de la Défense (Marine) à Toulon¹, ils nous ont permis de connaître à la fois les circonstances et la position approximative du naufrage.

Le *Sphinx* effectuait le service du courrier et du ramassage des permissionnaires le long de la côte algérienne. Le 6 juillet 1845 vers midi, venant de l'Est, après une escale rapide à Dellys, il se dirigeait vers Alger, terme de son voyage. Peu après son départ une brume épaisse fit perdre la terre de vue et réduisit la visibilité à moins d'une centaine de mètres. Le Lieutenant de vaisseau Muterse, son commandant, donna l'ordre d'infléchir la route vers le Nord de manière à parer le cap Matifou, mais son ordre fut mal compris par son officier de quart qui fit gouverner 8 degrés plus au Sud qu'il en avait reçu l'ordre.

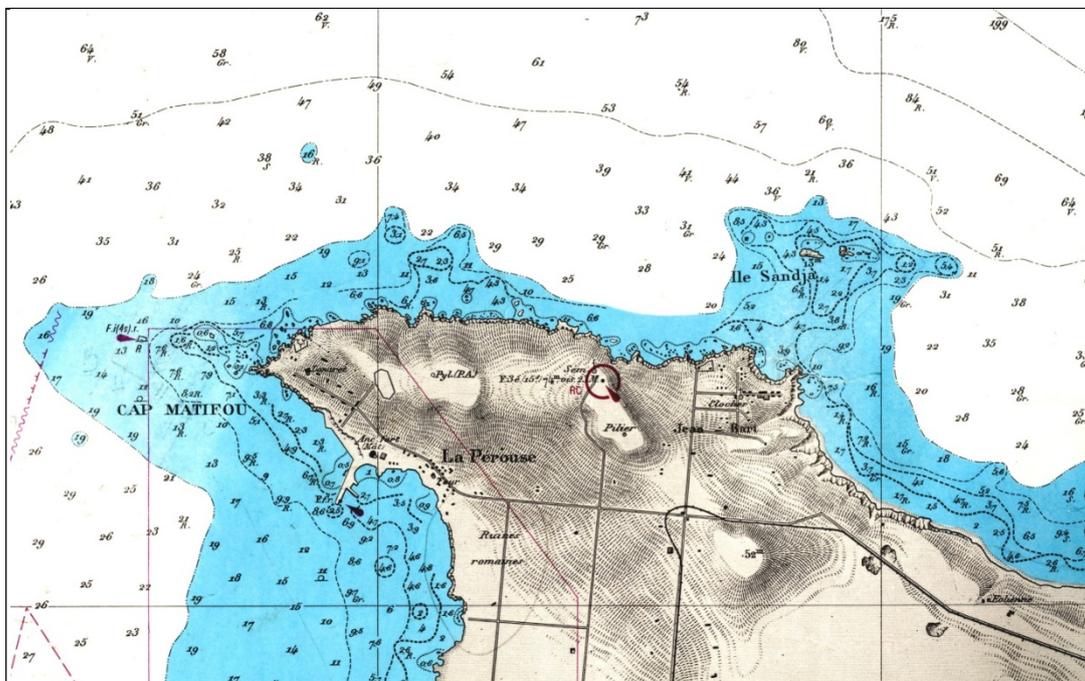


Figure 3 - Le cap Matifou - Carte SHOM n° 5638 (Détail), la baie d'Alger se trouve à l'ouest du cap.

¹ SHD Marine - Toulon 5 O³ 25 – pièce n°6 – Rapport du L.V. Muterse du 28 juillet 1845.

démontage de la machine entrepris dès les premiers jours, les vestiges métalliques de cette dernière et en particulier son bâti, rendaient très probable une détection par détecteur de métaux.

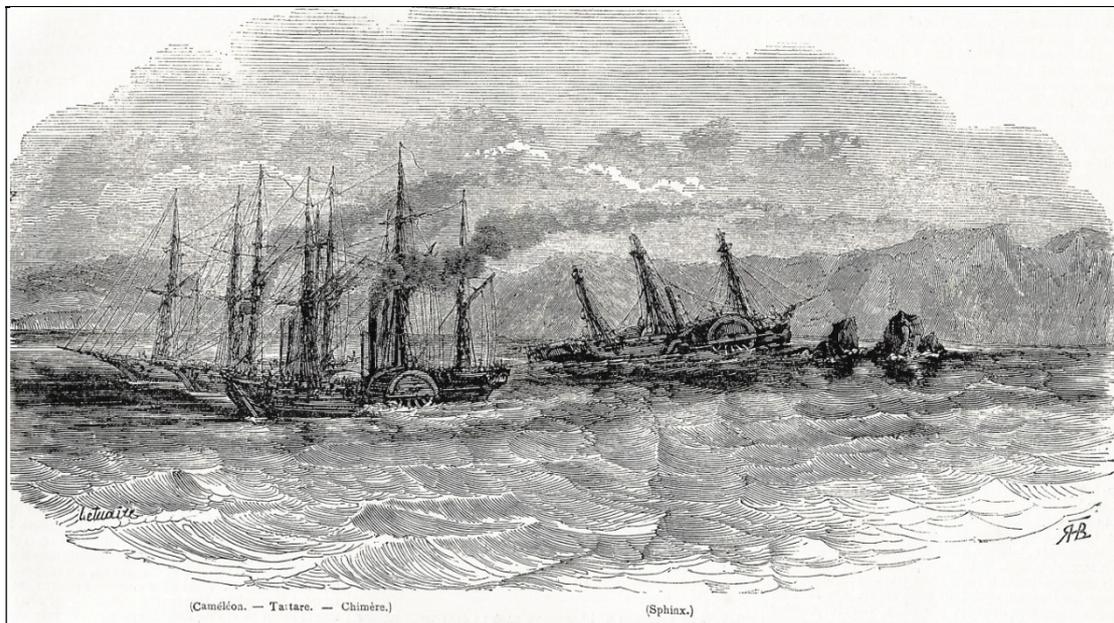


Figure 5 – Le *Caméléon*, le *Tartar* et la *Chimère* tentant de déséchouer le *Sphinx*³

Le plan joint au rapport (figure 4), bien que manuscrit, paraît être une copie relativement exacte de la carte marine, car les îlots qui sont représentés sont correctement placés les uns par rapport aux autres, ce qui nous a permis de situer le lieu du naufrage aux abords même du petit port actuel de El Marsa à plus ou moins 250 m sur un axe NO/SE



Figure 6 - Zones de recherche

³ L'illustration du 20 septembre 1845 – *Conseil de guerre de Toulon, Naufrage du bateau à vapeur le Sphinx*, p.37

Cet endroit comporte trois zones possibles de naufrage: un petit plateau rocheux situé au sud de El Marsa appelé « zone sud » sur le plan joint (figure 6) ; les roches qui émergent autour du port de Jean-Bart ; la pointe rocheuse et le plateau rocheux qui la prolonge au nord de Jean-Bart, appelée « zone nord » sur le même plan.



Figure 7 - Vue panoramique de la zone de naufrage
(l'axe de la prise de vue est orienté au sud-est)

Exécution de la recherche.

Une équipe de trois plongeurs fut mise à l'eau dans le sud du port d'El Marsa au niveau d'un petit plateau rocheux (zone Sud). Les plongeurs avaient reçu pour consigne de suivre les roches émergeantes en se maintenant respectivement à 4, 5 et 6 m de profondeur, le plongeur se trouvant à 5 mètres était équipé d'un détecteur de métaux. En même temps trois nageurs reçurent pour consigne de suivre le même trajet en surface.



Figure 8 - Points où des objets ont été découverts

Après avoir longé les écueils du plateau rocheux du Sud, les plongeurs au moment d'aborder les roches situées devant le port d'El Marsa, s'orientant uniquement à l'aide d'une boussole, s'écartèrent vers l'Est au lieu de suivre les roches émergentes et quittèrent les fonds recommandés. Toutefois peu après, l'un des nageurs découvrit en apnée par trois mètres de fond quelques clous de cuivre dans la zone située entre le plateau rocheux du Sud et les roches se trouvant devant le port d'El Marsa (point 1 de la figure 8)

Aucune roche émergente ne se trouvant à proximité immédiate de l'endroit de cette découverte, nous en avons déduit qu'il s'agissait probablement des restes de la coque arrachés à l'épave par les tempêtes d'hiver (coup de vents de Nord ou de N.E.) et que l'épave elle-même devait donc se trouver plus au Nord. Un plongeur muni du détecteur de métaux découvrit très rapidement, à une trentaine de mètres plus au Nord, au pied des premiers rochers dont le sommet émergeait d'autres vestiges de cuivre (clous, chevilles, doublage) puis d'importantes masses ferreuses concrétionnées (points 2 et 3 de la figure 8)

Identification du site.

Cette recherche étant effectuée le dernier jour du stage de formation, nous ne disposons que de très peu de temps pour étudier le site, nous n'avons en particulier pas eu le temps d'en relever un plan détaillé, ni d'étudier plus précisément les pièces métalliques concrétionnées observées par les plongeurs, toutefois les éléments obtenus, nous paraissent suffisants pour conclure à l'identification du site de naufrage du *Sphinx*.

Le premier élément d'identification réside dans la coïncidence entre la position estimée du naufrage et le lieu de la découverte.

Le second élément est le profil très abrupt des deux rochers émergeant qui encadrent le site. Cette particularité cadre bien avec le fait que le bâtiment ait pu s'avancer jusqu'à des fonds de l'ordre de trois mètres sans être stoppé par les roches environnantes. Cette disposition est également conforme à la description de la position du navire après le naufrage donnée par le L.V. Muterse.

Concernant les objets mis au jour, au total une quarantaine, il s'agit pour l'essentiel de clous, de chevilles, de doublage. Ces objets indiquent un navire à coque de bois doublée de cuivre. La dimension des clous les plus grands : environ 20 cm s'ils concernent le clouage du bordé sur les membrures, implique une épaisseur de coque d'environ 11 cm⁴ épaisseur compatible avec un navire de la taille du *Sphinx*.

Par ailleurs la découverte d'un clavier et d'un jet : ce dernier outil servant d'intermédiaire entre une pièce de bronze (une clavette par exemple) que l'on ne souhaite pas exposer à un choc direct, et la masse qui sert à frapper, indique l'existence d'un ensemble mécanique comportant d'importantes pièces de métal ductile (bronze par exemple). La présence de pièces métalliques concrétionnées sur le fond rend très probable une propulsion mécanique.

⁴ La règle généralement admise est que l'épaisseur de la coque représente les 5/9 de la longueur du clou.

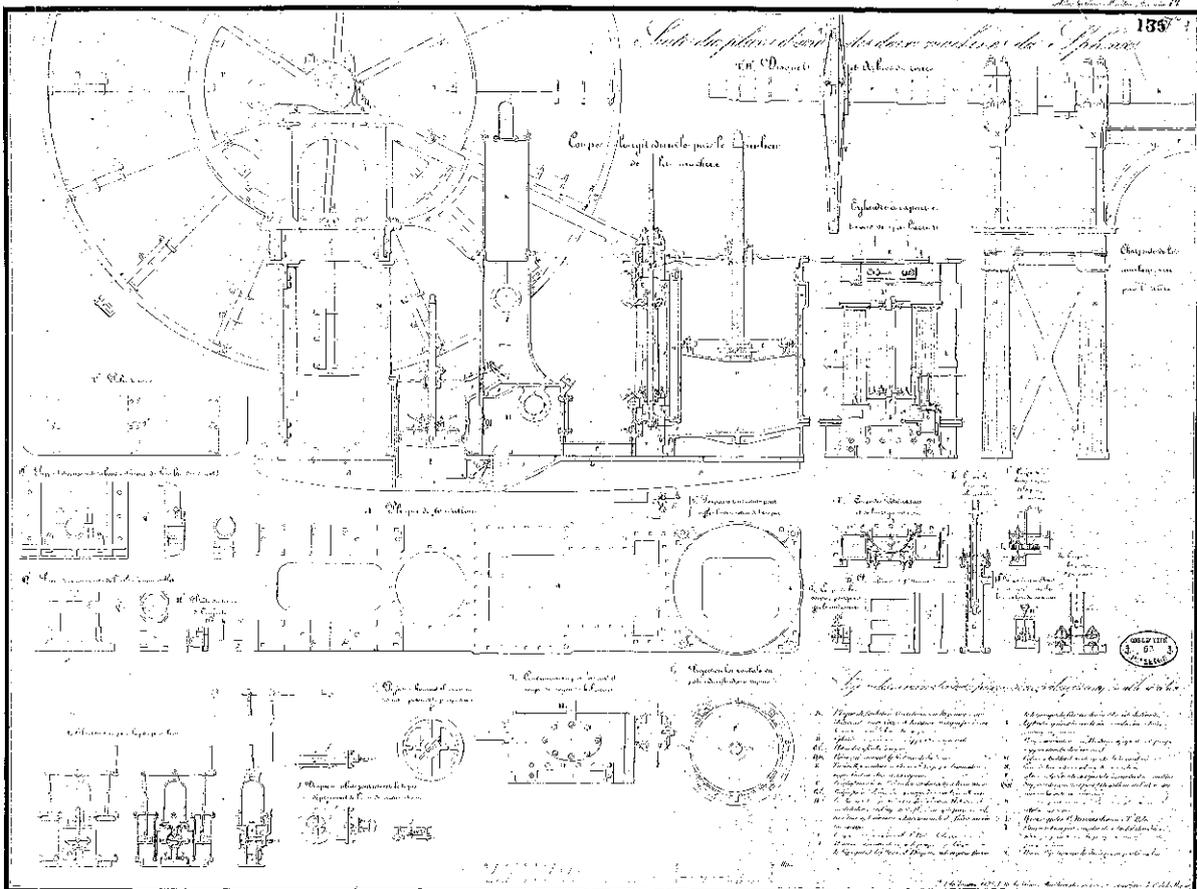


Figure 9 - Suite du plan d'une des deux machines du Sphinx.
Atlas du génie maritime, 2^{ème} partie, planches

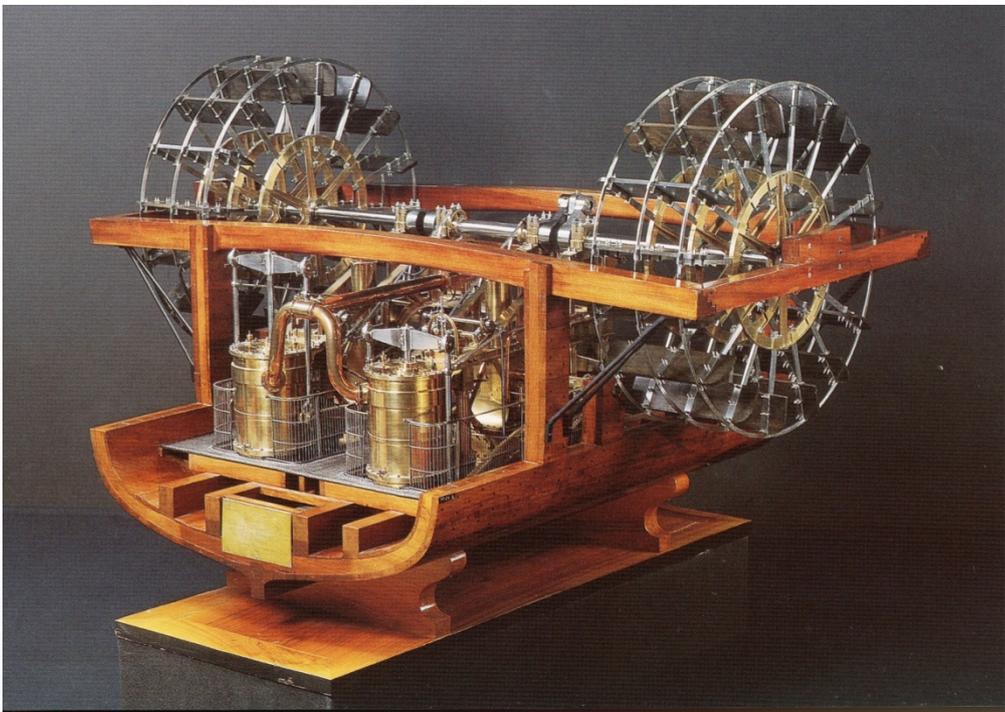


Figure 10 – Maquette de l'appareil propulsif (Musée de la Marine)



Figure 11 - Route suivie par le *Sphinx* au moment du naufrage.

On peut dans ces conditions considérer avec une bonne probabilité que le site découvert est bien celui du naufrage du *Sphinx*, sa position dans le système de référence WGS 84 est : Lat. 36° 48' 39,2" N – Long. 03° 15' 36,5 " E

Mobilier archéologique

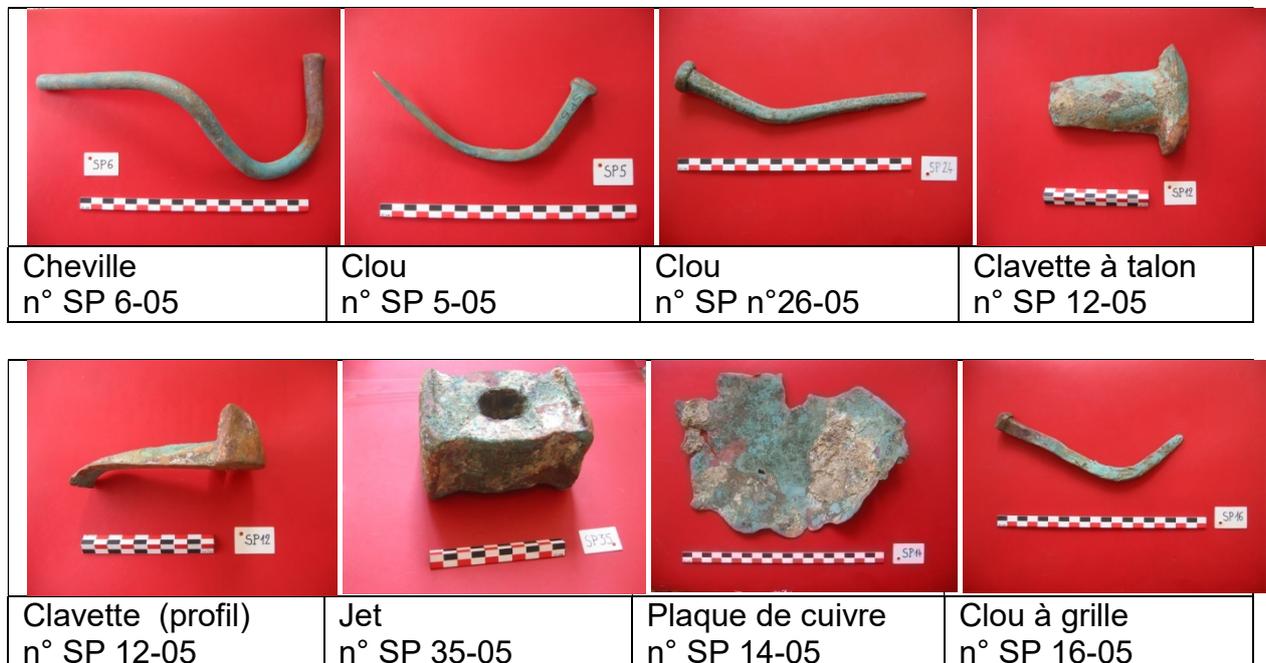


Figure 12 – Quelques objets mis au jour.

Vingt trois clous ou fragments de clous en cuivre ont été mis au jour. A l'image du clou SP 05-05, décrit ci-dessous et représenté figure 12, plusieurs d'entre eux correspondent aux clous de 8 pouces utilisés sous l'ancien régime dans la

construction navale, c'est le cas de SP 04-05, SP 19-05, SP 23-05, SP 24-05, SP 28-05, SP 29-05, SP 34-05.

SP 05-05 - Clou, longueur : 210 mm, tête carrée 21 x 21 mm, 8 mm d'épaisseur et corps section carrée 12 x 12 mm sous la tête. Extrémité en langue de carpe⁵.

A noter également : SP 16-05 (figure 12) - Clou, longueur : 200 mm, tête carrée 18 x 17 mm, 9 mm d'épaisseur et corps section carrée 15 x 15 mm sous la tête. Extrémité en langue de carpe avec grille (ou barbe), c'est-à-dire munie d'encoches allant de haut en bas⁶

Huit fragments de chevilles ont également été trouvés, leur longueur conservée varie de 32 mm à 350 mm et leur diamètre de 15 mm à 35 mm.

Deux feuilles de cuivre froissées ont été remontées :

SP 13-05 et SP 14-05 – Sur lesquelles aucun trou n'est visible, ce qui ne permet pas d'assurer qu'il s'agit d'une plaque de doublage.

Une plaque de plomb

SP 36-05 – Plaque de plomb d'environ 182 x 72 mm, percée de trois trous, dont l'un contient un clou de doublage de 33 mm de longueur à tête ronde de 10 mm de diamètre et dont le diamètre sous la tête est de 6 mm. Il s'agit très probablement d'une plaque de plomb utilisée pour une réparation provisoire du doublage de cuivre ou pour aveugler une voie d'eau.

Deux objets méritent une attention particulière :

SP 35-05 (figure 12) – Outil en forme de massette, longueur 120 mm, largeur 72 mm, hauteur 62 mm avec trou d'emmanchement ovale de 35 x 30 mm. Les extrémités présentent des traces d'écrasement. Ce type d'outil n'est pas une masse, mais un outil utilisé comme intermédiaire entre un objet en cuivre ou en bronze sur lequel on souhaite frapper avec une masse et sans le déformer. Le faible diamètre du manche indique bien que le manche est simplement destiné à maintenir l'outil.

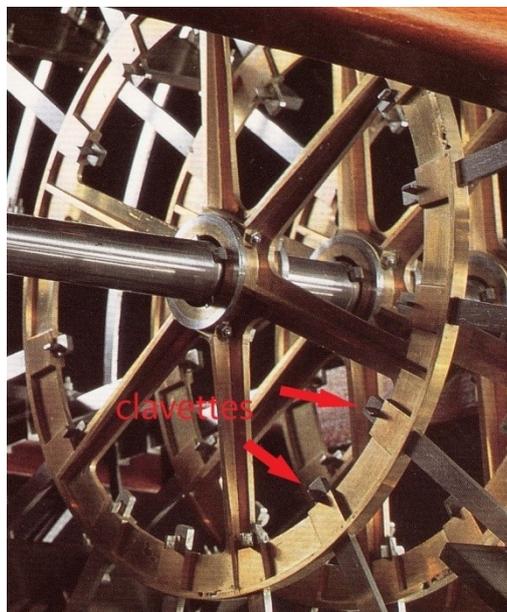


Figure 13 – Vue des clavettes de fixation des rayons des roues à aube

⁵ Forme aplatie suivant l'un des côtés. Cette forme souvent utilisée dans les arsenaux est destinée à ne pas passer les fibres du bois.

⁶ Ces encoches sont destinées à améliorer la tenue des clous

SP 12-05 (figure 12) - Clavette en bronze en forme de coin avec une tête renforcée, présentant une face plane et une face bombée. Ce type de clavette est appelé clavette à talon. Dimensions : Longueur totale 140 mm, longueur de la tête 20 mm ; largeur de la tête 92 mm, largeur du coin sous la tête 60 mm.

La description de l'appareil de propulsion⁷ mentionne l'emploi de nombreuses clavettes en particulier de clavettes à talon, utilisée dans l'assemblage des « bielles pendantes de la tige du piston du cylindre à vapeur ».

D'autres clavettes ordinaires sont utilisées pour le montage des roues équipées de pales. Certaines d'entre elles sont visibles sur la maquette du musée de la Marine fixant les rayons sur le support circulaire intermédiaire.

Conclusion

Lors de nos recherches nous avons été étonnés que ni les pêcheurs locaux, ni les anciens habitants de Jean-Bart ni les habitants actuels d'El Marsa⁸ n'aient gardés en mémoire des informations concernant la présence de l'épave du *Sphinx*. Certes le rapport du L.V. Muterse indique que le démontage de la machine et des roues à aube commence dès les jours qui suivent le naufrage, mais nous pensions que quelle qu'ait été l'ampleur de ces démontages, une partie importante de la structure du bâtiment avait subsisté en particulier les « plaques de fondation » qui figurent sur le plan de la figure 8. C'était sans compter avec la violence des tempêtes hivernales de secteur nord à nord-est auxquelles l'épave était exposée. Au point qu'il ne reste apparemment de l'épave, au stade où nous en sommes de son étude, aucune structure identifiable. Il n'est toutefois pas impossible qu'une partie de la structure des fonds ait été conservée sous les concrétions métalliques qui ont été observées.

Il n'en reste pas moins que la localisation de ce site focalise l'attention sur un bâtiment qui a marqué l'histoire maritime en général, mais aussi l'histoire de l'Algérie, puisque outre le transport de l'obélisque maintenant érigé sur la place de la Concorde à Paris, le *Sphinx* participa activement au débarquement de Sidi Ferruch en 1830 et fut envoyé par le commandant en chef pour porter en France la nouvelle du succès de l'opération⁹. Enfin, il reste également lié à la toponymie du littoral algérien puisqu'un haut fond couvert de 1,8 mètres d'eau, appelé la Roche du Sphinx, se trouve à 1000 m au large, près de Cherchell. C'est là en effet qu'en 1844 le *Sphinx* heurta, heureusement sans dommages graves, ce haut fond qui n'était pas alors porté sur les cartes.

⁷ Description de l'appareil du bateau à vapeur le Sphinx, de 160 chevaux, Atlas du Génie Maritime dirigé par A. Campagnac, Ingénieur de Marine, Port de Toulon, 1836.

⁸ Nous avons en particulier été en contact à ce sujet avec une Association de « pieds-noirs » : Les Anciens de Jean-Bart

⁹ « Lundi 14 juin 1830 : Le temps est magnifique, ciel peu brumeux avec une faible brise soufflant de l'est. A partir de 1 heure (du matin) les chaloupes commencent à se remplir de troupes, puis vers 3 heures elles se dirigent jusqu'à la plage, essuyant quelques feux ennemis qui leur causent des tués. A terre les soldats marchent vers les batteries ennemies, tandis que deux bricks et une corvette s'embossent et les soutiennent par un feu nourri.

Deux bateaux à vapeur, Le Sphinx et le Nageur s'approchent alors du rivage et cherchent à protéger le débarquement en tirant sur les batteries afin d'attirer leurs feux sur eux...

...Vers 9 heures (21h00) le Sphinx appareille et va porter en France la nouvelle si impatientement attendue de l'heureux débarquement ... »

Souvenirs du capitaine de vaisseau Villeneuve de Bargemont (1788-1861) commandant la frégate *La Didon* publiés dans le n° spécial 343 des Carnets de la SABRETACHE.

Annexe
Le *Sphinx* : aperçus historique.

Débarquement de Sidi Ferruch

En 1830, il participe au débarquement à Sidi Ferruch en Algérie et apporte à Toulon la nouvelle du succès de l'opération.

« Lundi 14 juin 1830 : Le temps est magnifique, ciel peu brumeux avec une faible brise soufflant de l'est. A partir de 1 heure (du matin) les chaloupes commencent à se remplir de troupes, puis vers 3 heures elles se dirigent jusqu'à la plage, essayant quelques feux ennemis qui leur causent des tués. A terre les soldats marchent vers les batteries ennemies, tandis que deux bricks et une corvette s'embossent et les soutiennent par un feu nourri.

Deux bateaux à vapeur, Le *Sphinx* et le *Nageur* s'approchent alors du rivage et cherchent à protéger le débarquement en tirant sur les batteries afin d'attirer leurs feux sur eux...

Dans l'après midi la houle d'ouest et la chute de deux traits de l'indication du baromètre laissent craindre un vent portant en direction de la terre. Afin de parer un banc de roches qui s'étend sous la Torre Chica, la *Didon* demande alors de se faire remorquer vers un autre mouillage. Le *Sphinx* s'avérant indisponible, c'est le *Nageur* qui la prend en remorque jusqu'à un nouveau point de mouillage, à deux encablures dans l'Ouest, où elle jette l'ancre par 10 brasses de fonds.

A 2 heures (14h00) l'amiral prévient qu'un navire va partir vers la France et qu'il recevra jusqu'à 4 heures toutes les lettres...Vers 9heures (21h00) le *Sphinx* appareille et va porter en France la nouvelle si impatientement attendue de l'heureux débarquement¹⁰ »

L'Affaire du *Carlo Alberto* (1832).

Le *Carlo Alberto* est un petit vapeur à roue, battant pavillon Sarde et commandé par Georges Zahra, nolisé par de Sala. L'embarquement de la Duchesse de Berry a lieu le 25 avril à Reggio. Le navire fait escale le 27 à Nice. La Duchesse est débarquée à hauteur du phare du Planier dans la nuit du 28 au 29 avril. Le *Carlo Alberto* est intercepté le 3 mai en rade de La Ciotat par le *Sphinx* :

« Le 3 mai en soirée, les passagers du *Carlo Alberto* aperçurent à l'horizon une longue colonne de fumée, il virent paraître un bateau à vapeur, le *Sphinx*, qui s'avançait rapidement. Une embarcation se détacha et deux officiers montèrent à bord du *Carlo Alberto*. MM. De Saint-Priest, Adolphe de Bourmont, de Kergorlay fils, et Melle Le Beschue étaient à table sur le pont. Ils firent bonne contenance pendant que l'un des officiers examinait les papiers du bord. Mais l'objet d'une visite semblable, toute illusion était interdite. Le *Sphinx* remorqua le *Carlo Alberto* jusqu'à Toulon. »

La Duchesse de Berry

S.A.R. la princesse Marie Caroline Ferdinande Louise de Bourbon, princesse des Deux-Siciles, duchesse de Berry, est née à Palerme en 1798. Elle était la fille de François Ier, roi des Deux-Siciles (1777-1830), et de Marie-Clémentine d'Autriche (1777-1801), fille de l'empereur Léopold II. Après avoir passé son enfance et sa jeunesse à Palerme et à Naples, elle est venue en France pour épouser Charles Ferdinand d'Artois, duc de Berry, fils puîné du comte d'Artois, futur Charles X et frère du roi Louis XVIII. Bien que son époux ait eu vingt ans de plus qu'elle et qu'il s'agisse

¹⁰ Souvenirs du capitaine de vaisseau Villeneuve de Bargemont (1788-1861) qui commandait la frégate *La Didon*

d'un mariage diplomatique, ils semblent avoir formé un couple assez uni. Le palais de l'Élysée a été aménagé pour eux.

À la suite des Trois Glorieuses, elle suivit Charles X et la cour en exil, mais elle cherchait à se faire proclamer régente pour son fils, sous le nom d'Henri V. Elle retourna donc clandestinement en France en 1832, où elle débarqua dans la nuit du 28 au 29 avril. Elle tenta de relancer les guerres de Vendée et de rallier la population à sa cause.

La mobilisation locale fut assez faible, et l'opération échoua rapidement. La duchesse chercha refuge dans une maison de Nantes mais trahie par Simon Deutz, après s'être cachée toute une nuit dans un réduit situé derrière une cheminée dont l'âtre était allumé, elle fut arrêtée le 8 novembre 1832 par la police dirigée par Adolphe Thiers

Détenue dans la citadelle de Blaye et soumise à la surveillance la plus rigoureuse, elle accoucha d'une fille devant des témoins désignés par le maréchal Bugeaud, et dut rendre public un mariage qu'elle avait contracté en 1831 avec Hector Lucchesi-Palli, duc della Grazia (1808-1864).

Après quelques années en prison, la duchesse de Berry fut libérée et expulsée vers Palerme. Elle se vit tenue à l'écart de la famille royale, qui lui refusa la direction de l'éducation de son fils. Elle s'installa ensuite en Autriche où elle vécut les dernières années de sa vie. Elle mourut à Brunnsee en 1870.

Le transport de l'une des « Aiguilles de Cléopâtre » (1833)



Figure 14 - Aquarelle de François Roux – Le *Sphinx* remorquant l'allège *Luxor*

C'est le 1^{er} janvier 1833, que le *Luxor* qui a été spécialement construit à Toulon pour transporter l'une des Aiguilles de Cléopâtre offerte par Méhemet Ali, Vice-Roi d'Egypte au Roi Charles X, parvient à franchir la barre du Nil, mettant fin à une opération d'abattage de l'obélisque, de chargement et de transport qui aura duré 18 mois. Le *Sphinx* qui attend au mouillage, le prend en remorque et va mouiller à

Alexandrie le lendemain. Mais le *Luxor* ayant besoin de réparations, on décide d'attendre le printemps pour appareiller.

Les deux bâtiments quittent Alexandrie le 25 mars 1833. Après quelques jours de navigation un fort vent d'ouest se lève, faisant rouler dangereusement le *Luxor*, obligeant à se dérouter vers Rhodes pour s'y abriter. L'île est atteinte le 6 avril. L'escale suivante est Corfou, où l'on mouille le 23 avril. Le *Sphinx* peut enfin charbonner. Le 2 mai l'attelage reprend la mer et arrive 8 jours plus tard à Toulon. Après une quarantaine de l'équipage et l'examen des deux bâtiments, le *Sphinx* et le *Luxor* reprennent la mer le 22 juin. Malgré une mer forte qui fatigue beaucoup le *Luxor*, on poursuit le contournement de l'Espagne. Au large d'Almeria, étrange coïncidence, on croise l'*Agathe* avec à son bord la Duchesse de Berry qui libérée de prison est envoyée en exil en Sicile. Elle est accompagnée du général Bugeaud, son aide de camp, et surveillant. Les deux bâtiments font escale à Gibraltar où les autorités britanniques fournissent le charbon dont le *Sphinx* a besoin.

On fait une courte escale à Algésiras, puis on pénètre dans l'Atlantique. Après avoir cherché un abri en baie de Lagos le 13 juillet, on va mouiller en baie de la Corogne le 20. Le *Sphinx* y approvisionne 120 tonnes de charbon. Le 24 juillet on participe aux cérémonies en l'honneur de la fête de Marie-Christine de Bourbon, régente d'Espagne. Les deux navires prennent la mer le 28, mais une tempête de nord ouest les contraint à revenir au mouillage. Malgré une mer formée, les deux bâtiments quittent La Corogne le 5 août. Le temps s'étant calmé on jette l'ancre dans le port de Cherbourg le 12 août. Le 2 septembre, Louis Philippe, accompagné de la Reine et de ses fils embarque sur le *Luxor*, il se fait expliquer sur une maquette les opérations d'abattage de l'obélisque, il annonce au LV Sarlat sa promotion au grade de capitaine de corvette. Dix jours plus tard le *Sphinx* prend une dernière fois en remorque le *Luxor*, il mouille au Havre et passe la suite à un remorqueur, l'*Hévea* qui conduira l'obélisque jusqu'à Rouen.

Et le LV Sarlat de conclure dans son rapport : « *Ce voyage comme celui d'Alexandrie à Toulon est d'autant plus remarquable qu'il a été effectué uniquement avec le secours des machines, les vents toujours contraires n'ayant permis au Luxor que très rarement de pouvoir faire usage de ses voiles.* »¹¹

De 1835 à 1836 sous le commandement du LV Baudin, le *Sphinx* assure la liaison entre Toulon et Alger.

La roche du *Sphinx*

En 1841 sous le commandement du LV Lacheurié, le *Sphinx* touche une roche devant Cherchell, cette roche inconnue sera baptisée « roche du *Sphinx* » « Roche du Sphynx, près de Cherchell (Algérie).¹²

Cette roche, sur laquelle le vapeur le Sphynx toucha en 1841, a été recherchée par M. Rivière, enseigne de vaisseau attaché à la direction du port d'Alger. En attendant la publication de la carte levée par cet officier et qui donne la partie de côte comprise entre Ras-el-Amouch et Cherchell, carte sur laquelle cette roche pourra être placée avec précision, voici quelques renseignements sur la position qu'il a déterminée :

« Cette roche, fort dangereuse, est à environ 1,000 mètres au large de la côte ; son sommet n'est qu'à 18 décimètres au dessous de l'eau. C'est une immense

¹¹ SHD Vincennes – Marine BB4 1029 - Transport en France de l'obélisque de Louxor

¹² Nouvelles Annales de la marine – 1849 – Tome 1, p. 454.

colonne de 10 mètres de diamètre, s'élevant sur un fond de 15 à 20 mètres de profondeur. Elle est située à 2 milles 8/10 de l'îlot Beringshell et à 5 milles 1/10 du feu de Cherchell. De cette position, on relève, juste au Sud du compas, une montagne remarquable, distante de 1,000 mètres du bord de mer, dont la cime pointue, et plus élevée que celles des autres montagnes qui bordent le littoral, est entièrement pelée et d'une couleur jaunâtre. Sa hauteur est de 330 mètres.

« Une pyramide de pierres blanchies à la chaux a été élevée sur le rivage, suivant la projection de la montagne, pour déterminer le gisement de la roche. »
(Annales hydrographiques) »

Bibliographie

- BRISOU, 2001 - *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la Marine militaire française au XIXe siècle*, (Thèse de doctorat Université de Paris IV – Sorbonne –UFR d'Histoire), SHM, Paris, pp 410-412.
- CAMPAIGNAC, 1842 - Antoine Bernard, *De l'état actuel de la navigation à vapeur*, Paris.
- GUEROUT Max, 2009 - *Le Sphinx*, dans Histoires d'épaves, Catalogue de l'exposition du Musée de Balaguier, La Seyne-sur-mer,
- HAFFNER Louis, *Le Sphinx*. Neptunia, n°26, p. 2-6.
- HUBERT, J., 1832 - *Rapport sur les avantages que présentent les machines à basse pression sur celles à pression plus élevée où l'on ferait usage de la détente*, dans Annales maritimes et coloniales, tome II, p. 10-26.
- HUBERT J., Campaignac A. (ingénieurs de Marine), 1836 - *Rapport sur les détails de construction des machines du bateau à vapeur le Sphinx de 160 CV... suivi de notes et d'une instruction sur la conduite et l'entretien des machines à vapeur marine par M. Campaignac*, Lith. du Génie Maritime, Toulon.
- LELEUX Fernand, 1832 - *Le débarquement à Marseille de la duchesse de Berry (30 avril 1832)* dans la revue d'histoire diplomatique, juillet – septembre 1832, pp. 219-227 ; octobre – décembre 1957, pp. 340-358.
- PICOU Francesca, conservateur aux archives centrales de la Marine, 1982 - Note datée du 29 juin 1982.
- SOLE Robert, 2004. - *Le grand voyage de l'Obélisque*, Paris.
- VICHOT, Jacques, 1967 - *Répertoire des navires de guerre français*, Paris.

Sources imprimées

- Carnets de la Sabretache, n° spécial 343 de juin 1930 - *L'expédition d'Alger vue par un marin, (détail des opérations de la marine, tiré des souvenirs du capitaine de vaisseau Villeneuve de Bargemont (1788-1861) qui commandait la frégate La Didon)*.
Mémorial du Génie Maritime novembre-décembre 1863, Rapport de l'ingénieur Hubert écrit à Rochefort le 15 juin 1830.
- Atlas du Génie Maritime – 1^{ère} série – présente 4 planches de la machine du *Sphinx*.
L'illustration du 20 septembre 1845 – *Conseil de guerre de Toulon, Naufrage du bateau à vapeur le Sphinx*, p.37
- Neptunia (n° 192 , pages 43-44-45) , 3 belles photographies couleur détaillées du modèle au 1/10 (ref. 17 CN 3), qui a été exécuté à Rochefort .

Sources manuscrites

- 1 – SHD Marine Rochefort
1G2 – 192 - Rapports et mémoires d'ingénieurs, f°56 – Rapport du 27 février 1830 (Essais du Sphinx ayant eu lieu le 25 février 1830)
- 2 – SHD Marine Toulon
5 O³ 25 - Conseil de guerre
23S 497-524 - Fonds Duroch sur l'expédition d'Alger 1808-1830,
23 S 497-520 - Rapport du LV Sarlat Cdt le Sphinx, transport de l'Obélisque, 2 cartes d'Alger et itinéraire de Bonn à Constantinople.
- 3 – SHD Marine Vincennes

Plan SHD 8 DD1 30 n°30 - Plan d'un bâtiment destiné à recevoir un appareil à vapeur de la force de 160 CV. Le *Sphinx* plan type signé par Hubert Ing. Rochefort le 21/10/1828 (dimensions 1,634 x 0,500)

Plan SHD 8 DD1 30 n°67 - Projet de mâture et de voilure pour le vapeur *Sphinx* par Hubert Ing., le 15 juin 1829 Approuvé par Hyde de Neuville, Ministre de la Marine. Paris, le 27 juin 1829. (Dimensions : 0,700 x 0,495)

Plan SHM 8 DD1 28 n°56 - Plan d'un bâtiment destiné à recevoir un appareil à vapeur de la force de 160 CV ayant 6 caronades de 24 et 3 canons à bombes de 80 ou 3 canons de 24. L'*Ardent* identique au *Sphinx* plan type signé par Hubert Ing. (Dimensions : 1,389 x 0,432)

TO-8-13087U page 90 - Devis du *Sphinx*.

Par ailleurs il existe, au musée de la marine, une maquette du bâtiment (Ref 23 MG2) et une maquette à l'échelle 1/10 de la machine Fawcett & Preston. (Ref. 17CN 3)