

L'histoire du vaisseau La Lune

L'échec des armées de Louis XIV en Algérie en 1664

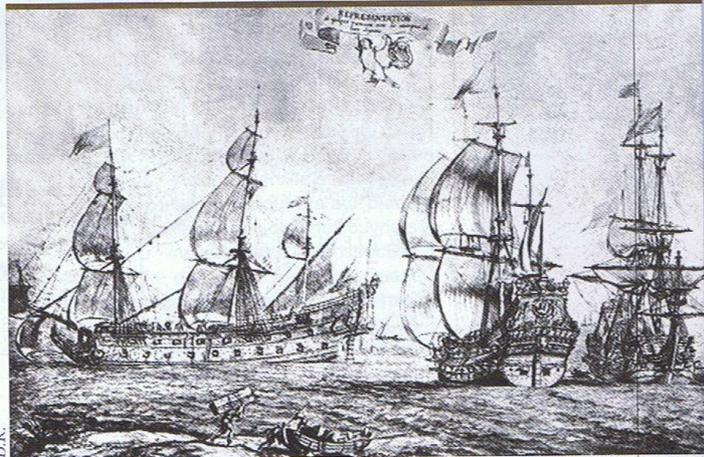
La carrière de La Lune

Lors de son lancement en 1641, *La Lune* est classée vaisseau de 1^{er} rang. Long de 43 mètres et large de 10 mètres, il est armé de 36 canons. Son équipage est composé de 350 hommes dont 5 officiers et 100 soldats.

Au cours de sa longue carrière de 23 ans – le double de la durée de la vie habituelle d'un vaisseau de ce type à l'époque – *La Lune* prend part à de nombreux et vigoureux combats. En 1646, alors que la France est en guerre depuis plus de dix ans avec les Habsbourg d'Espagne et de Vienne, Mazarin, qui a succédé à Richelieu, décide d'une expédition en Italie sur les côtes de Toscane, dans le but ambitieux de chasser l'Espagne de l'Italie. Le débarquement des troupes doit se faire à Orbetello. *La Lune*, sous le commandement du capitaine Le Roy Dumé avec à son bord le vice-amiral Foucault Du Daugnon, fait partie de l'importante flotte française qui, forte de 16 vaisseaux, 20 galères, 8 brûlots, 4 flûtes et 68 barques ou tartanes, est sous le commandement de Maillé-Brézé. Ce très jeune et brillant chef d'escadre a déjà remporté trois batailles navales. Le 14 juin, après un combat qui a duré toute la journée, Maillé-Brézé vient de remporter sa quatrième bataille navale quand un dernier boulet le frappe en pleine tête, emportant à 27 ans le grand espoir de la Marine française. Du Daugnon prend le commandement de l'escadre, mais ne sait pas exploiter la victoire : il ne poursuit pas les Espagnols et – sous le prétexte de réparer ses avaries – il rentre précipitamment à Toulon, abandonnant même le corps expéditionnaire et la flotte de transport ! Au cours de la Fronde de 1649 à 1652, *La Lune* participe à de nombreux combats, tantôt contre les Frondeurs, tantôt dans leur camp contre la flotte du Roi. La Fronde achevée, *La Lune* prend part en 1665 à la lutte contre les Espagnols à Cadaquès, à Barcelone et à Naples. Refondue en 1661, le 23 janvier 1662, elle assure avec *Le Jules*, l'évacuation de Candie du corps expéditionnaire français battu par les Turcs en Crète. La même année elle livre combat à *La Perle*, le vaisseau amiral des barbaresques d'Alger. Après ce dernier combat et 23 ans de carrière, *La Lune* est désarmée et pourrit lentement dans la rade de Toulon.

Cette carrière honorable ne justifie pas le fait que le nom de ce simple vaisseau fasse aujourd'hui l'objet de tant d'intérêt. C'est sa participation à la désastreuse expédition des armées de Louis XIV en Algérie en 1664, son tragique naufrage au retour de cette expédition et la découverte de son épave au large de

Sous le règne de Louis XIII, grâce à l'action de Richelieu, la France, pour la première fois de son histoire, émerge en tant que puissance navale. En 1639, *La Lune*, vaisseau de 684 tonneaux est mis en chantier à Brest pour renforcer la jeune flotte française forte déjà de plus de quarante vaisseaux.

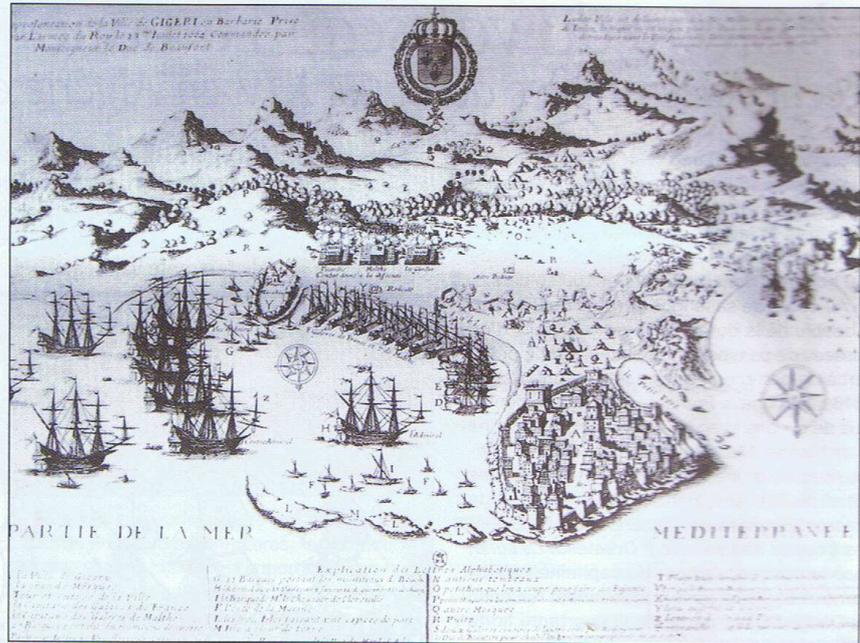


La Lune, gravure de Puget

Carqueiranne qui permettent au souvenir de *La Lune* de se perpétuer.

L'expédition de Gigeri, 1664¹

Après les terribles épreuves de la Fronde, une longue guerre contre l'Espagne s'est achevée quelques années plus tôt, en 1659, par la victoire de la France et la signature du traité des Pyrénées. En 1661, après la mort de Mazarin et l'arrestation de Fouquet, Louis XIV, à 23 ans, règne désormais en maître absolu. Son ambition est grande. Faisant référence à son début de règne, il écrira quelques années plus tard dans ses Mémoires à son fils : "Préférer sans doute dans mon cœur, à toutes choses et à la vie même, une haute réputation si je la pouvais acquérir, [je compris] que mes premières démarches ou en jetteraient les fondements ou m'en feraient perdre à jamais jusqu'à l'espérance..." Or, si la France est maintenant la première puissance mondiale sur terre, il n'en est pas de même sur mer. Les Hollandais et les Anglais se disputent la maîtrise des océans, et en Méditerranée les pirates de tous bords font régner l'anarchie. Les royaumes turcs du Maghreb, et plus particulièrement celui d'Alger, ne vivent que de la piraterie et du commerce d'esclaves, et les navires barbaresques contrôlent pratiquement la navigation et le commerce. Les marines des États chrétiens se montrent



Gigeri

impuissantes face à ce fléau. Au début du règne de Louis XIV, la situation se dégrade. La France a perdu le Bastion de France, un comptoir qu'elle possédait sur la côte algérienne, près de La Calle. Les multiples tentatives d'attaque contre Tripoli, Tunis et Alger, lancées par la marine française de 1661 à 1663 se soldent toutes par des échecs cuisants qui humilient le roi de France. Aussi le jeune souverain décide-t-il d'intervenir contre le royaume turc d'Alger. Telle sera donc sa première démarche militaire – celle qui devrait lui permettre d'acquérir la haute réputation à laquelle il aspire, de réussir là où Charles-Quint lui-même a échoué un siècle plus tôt, et de devenir ainsi "le plus grand roi du monde". Il reprend à son compte un ancien projet élaboré quelques années plus tôt par Vincent

Les tentatives d'attaque contre Tripoli et Alger se soldent toutes par des échecs

de Paul, l'apôtre des esclaves et son ami le chevalier Paul, le marin le plus célèbre de son époque et l'ennemi le plus redouté des Barbaresques. Les armées du Roi interviendront sur les côtes du Maghreb pour y aller construire une forteresse et un port permettant d'abriter, été comme hiver, une flotte suffisante pour assurer la liberté de navigation en Méditerranée. Colbert, qui témoigne d'une prédilection pour le commerce est tout à fait favorable à ce projet, dont l'objectif est parfaitement justifié.

Malheureusement, cette opération ambitieuse, qui devait marquer brillamment le début réel du règne de Louis XIV, est très mal organisée et encore plus mal conduite. Elle va tourner au désastre. Le jeune Roi qui a arrêté seul le dessein de cette opération et qui tient à ce

qu'elle reste tout à fait sienne afin d'en recueillir seul la gloire de son succès, en désigne personnellement les chefs. Il nomme le duc de Beaufort commandant en chef de cette expédition. Beaufort, personnage célèbre de l'histoire de France, est le fils du duc de Vendôme, lui-même fils naturel d'Henri IV et de Gabrielle d'Estrées. Pendant la Fronde, il a été l'un des plus violents adversaires du Roi, mais après la Fronde, pour des raisons d'État, Louis XIV a pardonné à son cousin et l'a autorisé à prendre la charge d'Amiral de France, dont il a hérité de son père. Il est vrai que cette charge n'est qu'honorifique. Mais le choix de Beaufort comme commandant, cette fois-ci opérationnel, de l'expédition de Barbarie est fort contestable. Il sera lourd de conséquences. Le duc a

peu de cervelle, il est pratiquement inculte. Son incompétence en matière maritime est notoire. Sa fatuité, sa morgue, doublées d'une extrême susceptibilité, lui aliènent ses subordonnés. Louis connaît pourtant bien son cousin et ne l'aime guère, mais Beaufort, petit-fils d'Henri IV, est prince du sang. Ce sang royal suffit au Roi pour estimer son cousin digne de cette délicate mission. La raison d'État explique aussi ce choix : Louis XIV craint que la mise à l'écart de cet ancien Frondeur ne réveille chez lui et chez ses partisans leur goût pour la cabale. Le Roi, bien décidé à conserver à distance la maîtrise complète de l'opération, estime enfin que le courage légendaire du duc et sa popularité lui suffiront pour accomplir sa mission avec succès. Pour commander la flotte, le Roi

met le chevalier Paul sous les ordres de Beaufort, et pour commander les troupes au sol, il désigne le général Gadagne, un de ses fidèles serviteurs. À 46 ans, le comte de Gadagne est déjà un vétéran. Il a derrière lui 32 ans d'une carrière militaire ponctuée de batailles, de faits d'armes mémorables et de vingt blessures graves. Mais si Gadagne a toutes les qualités militaires requises pour cette mission et les qualités humaines qui font défaut au duc de Beaufort, le mettre sous les ordres du duc devait inévitablement conduire à un affrontement entre les deux hommes, que leur passé a toujours opposés : Beaufort a toujours intrigué contre le Roi, alors que la loyauté de Gadagne envers son souverain ne s'est jamais démentie, et pendant la Fronde ils se sont à plusieurs reprises retrouvés, face-à-face, les armes à la main. Le duc méprise Gadagne, de

petite noblesse, et la rigueur – pour ne pas dire la raideur – de Gadagne ne facilite pas ses rapports avec son chef. Le Roi complète le conseil

L'expédition est reportée à deux reprises ...

de guerre de cette expédition en y adjoignant son ami le duc de Vivonne, le chevalier de Clerville, commissaire général aux fortifications qui sera responsable de la construction de la nouvelle base française, et enfin le général de La Guillotière, qu'il place sous les ordres de Gadagne alors qu'il avait espéré être nommé à la place de celui-ci !

Le système de commandement mis en place par le Roi est pour le moins étrange. Il n'a aucune confiance en Beaufort, aussi ordonne-t-il au duc de ne rien décider sans l'avis de son conseil de guerre, mais volontairement il oublie de l'avertir, qu'au cas où le conseil ne serait pas d'accord avec lui, c'est l'avis du conseil qui devra prévaloir. Et dans ce cas, ce sera Vivonne, son subordonné, qui sera chargé d'informer le duc - "en particulier" précise par écrit le souverain - de cette volonté royale ! Et Louis XIV, qui prêche sans cesse l'union entre les chefs de l'expédition, écrit le même jour pratiquement la même lettre respectivement à Gadagne, à Vivonne et au chevalier Paul, pour leur enjoindre de l'informer "*dans le plus grand secret*" de la vérité de tout ce qui se passera pendant l'expédition. Et de son côté Clerville qui a eu des entretiens personnels avec le souverain va toujours se croire son porte-parole et se présenter comme tel !

La deuxième faute commise pour préparer cette expédition fut le choix du site d'implantation de la base française. Après de nombreuses tergiversations, c'est finalement Beaufort qui décide, sur un coup de tête – probablement pour affirmer son pouvoir – du choix du petit port de Gigeri (Djiddelli, aujourd'hui Jigel) sur la côte kabyle, qu'il juge "admirable" pour l'intervention française. Le duc n'a en fait aucune connaissance du lieu, qui s'avérera particuliè-

rement mal choisi. La rade n'est pas abritée des vents du nord ; les Berbères de la région sont de redoutables guerriers et le site étant entouré de montagnes difficiles d'accès, le ravitaillement d'une base française à Gigeri ne pourra se faire que par la mer.

La méconnaissance du terrain, de la situation politique en Kabylie, des forces ennemies que nos troupes allaient affronter, de leur armement et de leurs motivations, fut également une des causes importantes de l'échec de cette expédition. Au lieu de s'adresser aux Français qui vivaient à Alger et notamment au consul de France, un père lazariste, parfaitement au courant des relations entre les Turcs qui occupaient le pays, les Arabes et les différentes tribus berbères, Louis XIV a fait confiance aux dires de Clerville qui ne connaît rien – bien qu'il le prétende – aux royaumes turcs du Maghreb et à

l'Islam. Clerville est persuadé qu'il trouvera sur place les matériaux et les ouvriers nécessaires à la construction de la base française. Quant

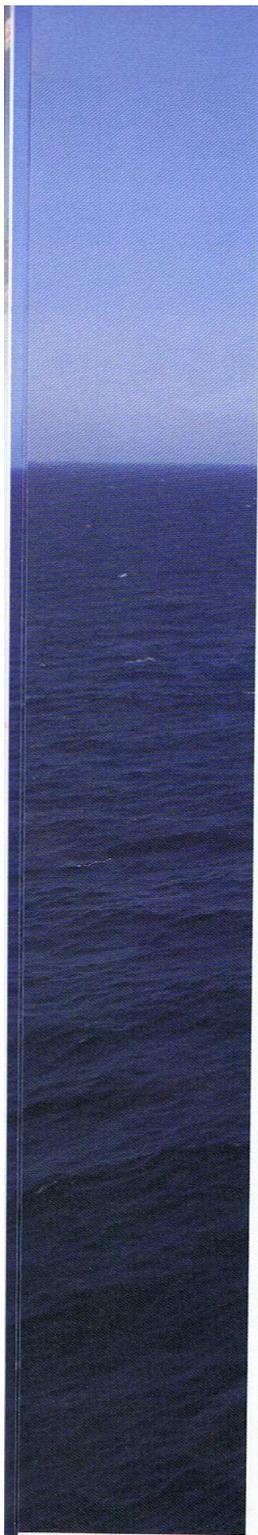
à Beaufort, témoignant d'une profonde méconnaissance de ses futurs adversaires et de beaucoup de mépris à leur égard, il écrit à Colbert : "Je sais comment gouverner l'esprit des Mores [...] Quelques présents aux marabouts [...] nous les acquerront absolument [...] Nous aurons une partie de ces gens-là avec de l'argent et en achetant leurs marchandises²."

Le 2 juillet, l'escadre appareille

L'expédition prévue à l'origine au printemps 1663 est reportée à deux reprises pour des raisons diplomatiques liées à un conflit avec le pape et un autre avec le duc de Lorraine, mais surtout à cause de l'impréparation de la flotte, que Mazarin a laissée dans un état que Colbert lui-même dit être le "*plus pitoyable qu'on puisse imaginer*". La France ne possède plus que 20 vaisseaux et 6 vieilles galères, la plupart n'étant pas même en état de naviguer. On manque de forçats pour les chiourmes, et les meilleurs marins sont partis à l'étranger. La plupart des officiers sont inexpérimentés et l'indiscipline est totale. C'est à M. Testard de La Guette, l'intendant de la marine à Toulon, que le Roi confie la redoutable tâche de mettre sur pied la flotte d'intervention. L'homme est bon gestionnaire, fidèle au Roi, mais est soumis à de multiples pressions. Harcelé par Colbert et Beaufort, soumis aux sarcasmes des amiraux et capitaines des vaisseau qui méprisent cet ancien officier d'artillerie ; il réussit toutefois à mener à bien sa mission.

Le 2 juillet, l'escadre enfin prête appareille de Toulon et va se regrouper aux Baléares. Faute de vent, l'armada n'appareille de Minorque que le 17 juillet et parvient devant Bougie le 20 juillet.

Le corps expéditionnaire comprend la quasi-totalité de la flotte française, 15 vaisseaux et



8 galères de France, auxquelles s'ajoutent 7 galères de l'Ordre de Malte, lequel a décidé d'aider la France pendant la première phase de l'opération. Cette escadre est accompagnée d'une quarantaine de navires de soutien. Les troupes qui doivent débarquer à Gigeri sont constituées de 4 500 fantassins des cinq meilleurs régiments de France, à savoir : le Royal, Picardie, Navarre, Normandie et les Gardes, auxquels s'ajoutent 800 hommes des régiments des vaisseaux, 1 200 hommes de l'Ordre de Malte et 200 gentilshommes français désireux d'aller se distinguer en Afrique auprès du duc de Beaufort. Aucune cavalerie n'est prévue ; les gentilshommes français qui

d'habitude se battent à cheval, devront aller à pied.

L'opération ne se déroule pas du tout comme Beaufort et le Roi l'ont envisagé. Dès le départ de Toulon, la discorde la plus totale règne au sein de l'état-major, les conflits se multiplient. Au passage devant Bougie, Gadagne propose de s'emparer de la ville et de sa forteresse abandonnée par les Turcs, mais Clerville s'y oppose, et Beaufort qui déteste Gadagne s'aligne sur la position de Clerville.

Le 22 juillet, trois mois plus tard que prévu, les Français réussissent à débarquer à Gigeri, mais les combats sont particulièrement meurtriers. (Sur la plage qui ne mesure que 600 mètres de long et une cinquantaine de large, on dénombre 400 morts français, 500 morts berbères et quelque mille blessés !) Les Français découvrent que les Berbères sont de redoutables guerriers, bien armés (ils possèdent déjà des mousquets à canon rayé, arme dont la plupart des Français ignorent même l'existence). Ils ne sont pas du tout disposés à les accueillir en libérateurs du joug turc, comme beaucoup l'avaient escompté. Ils vont se battre et sont bien décidés à repousser les chrétiens. On constate également très vite la mauvaise préparation matérielle de l'expédition. Beaufort - qui quelques jours avant l'appareillage affirmait au Roi que tout était prêt et qu'on ne manquerait de rien - signale à Colbert le lendemain du débarquement qu'il manque de munitions, d'armements, de vivres, de vêtements... et même de souliers, et il s'étonne de ne pouvoir en acheter sur place ! Il se plaint que les chevaux lui font cruellement défaut. Si déjà il demande au Roi des renforts, il ne lui avoue pas encore les terribles rivalités qui opposent ses généraux.

Les troupes françaises, enfermées dans une étroite tête de pont mal défendue, dotées d'un équipement militaire inadapté aux conditions climatiques et aux techniques de combat des Berbères, s'épuisent dans des combats infructueux. Les soldats français sont équipés de cottes de mailles, de casques d'acier, de

hallebardes, et ils se battent en formations serrées, suivant les techniques des guerres européennes. Ils affrontent des cavaliers rapides, à moitié nus, qui les harcèlent sans cesse. Les officiers français accusent leurs ennemis de fourberie et leur reprochent de se battre "comme des bandits calabrais". Plus grave encore est le fait que, ne disposant d'aucun des matériaux nécessaires pour construire leurs retranchements, les Français, après le débarquement, se sont servis des pierres tombales des cimetières musulmans qui bordent la plage.

Le corps expéditionnaire comprend la quasi-totalité de la flotte française

Le marabout de Gigeri se sert de cet acte impie pour condamner la présence de chrétiens sur cette terre d'islam, et au nom de la guerre

sainte, réussit dans un premier temps l'union des tribus berbères des Koukos et des Beni Abbès traditionnellement ennemies, obtient ensuite le secours des Arabes de Constantine, et finit par convaincre les Kabyles de faire appel aux Turcs d'Alger. Plusieurs milliers de janissaires du pacha d'Alger viennent alors renforcer les combattants berbères. Les Français se battent courageusement et repoussent les attaques d'adversaires de plus en plus nombreux. Clerville qui pensait trouver sur place les matériaux, les outillages et la main-d'œuvre nécessaires à la construction de la forteresse et du port, doit vite déchanter. Il est contraint de tout commander en France. Le vaisseau *Le Tigre*, premier bâtiment qui devait transporter à Gigeri des matériaux de construction, des outils et des ouvriers, fait naufrage au large de la Sicile. Tout le chargement et la plus grande partie de l'équipage disparaissent. On sait maintenant qu'en raison des délais d'approvisionnement des matériaux en France et de leur acheminement, et surtout de la situation météorologique qui se dégrade rapidement, les travaux de construction de la forteresse ne pourront commencer qu'au printemps suivant. Il faudra passer l'hiver à Gigeri. Ce retard sape le moral des troupes, déjà fort détérioré par le manque de vivres, les maladies, les tempêtes d'automne qui succèdent aux terribles chaleurs de l'été, l'enfermement dans un champ clos, l'attente toujours insatisfaisante de renforts.

L'arrivée de La Lune à Gigeri

Ces renforts arrivent finalement le 22 octobre. L'escadre de l'amiral de Martel est constituée de trois vaisseaux dont *La Lune*, d'une flûte, d'un brûlot et de navires de charge avec 200 gentilshommes volontaires, 126 chevaux, des vivres, des munitions, des outils. Faute de vaisseau disponible à Toulon, on a été contraint pour compléter la flotte de Martel de ressortir *La Lune* de la rade où elle pourrissait, de la réarmer d'une batterie de 48 canons et d'en faire doubler la coque.

Les renforts sont arrivés, mais il est déjà

trop tard : à la suite d'une impardonnable négligence – et désobéissance aux ordres du Roi – Beaufort n'a pas assuré le blocus maritime du site et les Turcs réussissent dans la nuit du 24 au 25 octobre à débarquer de l'artillerie lourde à proximité des lignes, à quelques encablures seulement de la flotte française toujours au mouillage ! Les Turcs hissent les canons sur le djebel Ayouf, la colline qui domine la ville et que Beaufort n'a pas jugé nécessaire de faire occuper sous le prétexte que l'ennemi ne disposait pas de canons, et que de toute façon il ne possédait aucun moyen de les hisser sur cette colline³ ! Le 27 octobre, obéissant à un ancien ordre du Roi, Beaufort quitte Gigeri avec la plus grande partie de la flotte, laissant le commandement à Gadagne dans une situation désespérée, et même avec un nombre de navires insuffisant pour assurer l'évacuation du corps expéditionnaire !

Le 29 octobre, les premiers boulets turcs tombent sur le camp français, qui, en peu de temps, est complètement écrasé. En dépit d'une résistance acharnée de Gadagne qui se refuse à la retraite, après un conseil de guerre dramatique, l'évacuation du camp est décidée dans un premier temps pour le 31 octobre, puis reportée au 1^{er} novembre.

Le déserteur de *La Lune*. La retraite

Le 31 octobre, à 2 heures de l'après-midi, deux hommes du régiment des vaisseaux franchissent les lignes et courent se rendre à l'ennemi. L'un d'eux est rattrapé, mais l'autre, un matelot de *La Lune*, "dont le ressouvenir, dit le document Clairambault, doit être honni de tout le monde chrétien⁴", réussit à gagner le camp turc qui l'accueille par des cris de joie et une longue salve de mousquets. L'ennemi étant maintenant au courant des intentions françaises, Gadagne décide de revenir au plan d'origine et d'embarquer le soir même.

Dans la nuit du 31 octobre au 1^{er} novembre, la retraite de Gigeri s'effectue dans des conditions particulièrement difficiles. Gadagne est le dernier à embarquer dans la dernière chaloupe. Le même document rapporte : "Le vent qui s'était levé à 10 heures du matin se trouva si violent sur le soir qu'il semblait un vent de tempête, et l'on eût dit qu'il était d'accord avec nos troupes pour s'éloigner d'une terre si malheureuse". Ce vent ne permettrait maintenant plus à aucune embarcation de toucher terre. Les Français se rendent compte qu'il leur eût été impossible d'évacuer Gigeri si Gadagne n'avait pas avancé la retraite d'une journée à la suite de la désertion du matelot de *La Lune*. Ainsi, "par un coup extraordinaire de la Providence, ce misérable matelot, tout mal intentionné qu'il était, fut cause du salut de l'armée".

Les Français ont abandonné des dizaines de blessés, la totalité de l'artillerie (45 canons

et 50 mortiers), des armes, des munitions, des vivres. Ils ont perdu plus de 1 600 hommes et un vaisseau.

Le retour à Toulon Le naufrage de *La Lune*

Le 5 novembre, la flotte de Martel pénètre en rade de Toulon. On informe l'amiral qu'en raison de quelques cas de peste signalés en Provence, le parlement d'Aix a ordonné une quarantaine à Porquerolles pour tous les navires venant d'Afrique. L'intendant La Guette a vivement combattu cette mesure absurde, puisque aucun cas de peste n'a jamais été constaté à Gigeri ni sur aucun des bâtiments en revenant. Il tente d'obtenir une levée de cette quarantaine, mais sans succès. M. de Verdille, qui commande *La Lune* refuse de rallier Porquerolles. Il affirme que son vaisseau n'est plus en état de naviguer. Il fait eau de toutes parts. Seule l'expérience de son vieux capitaine lui a permis de regagner la France. À bord de *La Lune* sont embarqués les hommes du régiment de Picardie. Leurs officiers s'inquiètent de l'état du navire et s'en plaignent à Beaufort. Le duc va les rencontrer. Pour alléger le bâtiment, il ordonne de faire transférer trois cents hommes sur le *Mercœur*. La Guette envoie Rodolphe, le charpentier qui avait assuré la remise en état de *La Lune*, inspecter la coque du vaisseau. Ce dernier affirme qu'il n'y a rien à craindre. Verdille n'est pas convaincu et refuse de reprendre la mer, même pour franchir les quelques milles qui séparent Toulon de Porquerolles. La Guillotière, qui est à bord de *La Lune*, s'étonne d'une telle position ; il ne comprend pas la crainte éprouvée par un marin chevronné pour faire parcourir dix nautiques à un navire qui vient de traverser la Méditerranée par un temps exécrable. La Guillotière, en haussant les épaules, déclare sur un ton badin à Verdille : "Allons, allons, capitaine, nous irons bien jusque-là⁵." Piqué au vif, le vieux loup de mer cède enfin. *La Lune* lève l'ancre et met le cap à l'est. À proximité de Giens, un terrible craquement ébranle tout d'un coup le navire qui s'ouvre en deux et coule en un instant, "comme du marbre", rapportera Beaufort⁶. "Le commandant de Verdille, raconte Pellisson⁷, ordonna qu'on tirât un coup de canon pour avertir qu'on périssait, mais on n'en eut pas le temps. Le *Saint-Antoine*, qui suivait, arbora le pavillon rouge et fit tirer deux coups, mais ce signal, quoique établi en ces sortes d'occasions sur la mer, pour être peu en usage ne fut point entendu. Une partie des officiers, qui avaient veillé extraordinairement la nuit précédente au jeu ou à la débauche, eurent à peine le temps de s'éveiller pour mourir. Un petit nombre de gens, et les moins choisis, se sauvèrent dans la chaloupe, d'où ils ne repoussaient pas seulement mais tuèrent à coups de pique et de rame, par la crainte d'y périr eux-mêmes, la



D.R.

multitude qui s'y voulait jeter. Quelques autres s'échappèrent à la nage, et entre ceux-là, le commandant lui-même et La Villedieu, aide de camp. On y perdit, outre le corps du vaisseau et l'équipage, quarante-huit pièces de canon, douze cents hommes⁸, la plupart du régiment de Picardie, dont ce vaisseau portait dix compagnies, quantité de volontaires, plusieurs des meilleurs officiers de l'armée et La Guillotière lui-même, qui sembla expier par sa mort tout ce que sa jalousie et son chagrin avaient eu de part à toutes nos aventures tragiques. On a su par La Villedieu et par quelques autres qu'il garda la fermeté jusqu'à la fin ; car pendant que tout était en tumulte, que plusieurs de ceux dont on avait estimé le courage dans les combats témoignaient une grande faiblesse dans le naufrage, que seul Milli, capitaine, les exhortait tranquillement à bien finir, qu'une partie se déshabillait sur la dunette, lui, sans se mettre en peine d'en faire autant, parce qu'il ne savait pas nager, leur dit d'un air libre et avec le même visage que la mort ne le surprenait pas, lui ayant été prédite pour cette campagne. À cela, comme s'il eût lu ce que dit dans l'*Illiade* un des héros d'Homère, il ajouta presque aux mêmes termes que si la vie des hommes pouvait durer plusieurs siècles, il y faudrait avoir regret, mais qu'étant si courte, il importait peu de la perdre vingt ans plus tôt ou plus tard, par le feu ou par l'eau⁹.

La polémique sur la perte de *La Lune*

Dans son édition du 12 novembre *La Gazette de France* écrit "cette retraite aurait été

honorable et heureuse si un de nos vaisseaux, appelé *La Lune*, sur lequel était une partie du régiment de Picardie, ne se fût perdu par la rencontre des bancs de sable, entre Toulon et les îles d'Hyères." La Guette rapporte que certains capitaines prétendaient que *La Lune* avait heurté un rocher. Tout marin sait bien qu'il n'y a jamais eu ni banc de sable ni récifs au large de Carqueiranne, mais *La Gazette de France* écrit déjà l'histoire.

Quelques jours plus tard, Olivier d'Ormesson¹⁰ va apporter un démenti à ces affirmations. Le 19 novembre, il écrit dans son journal : "J'appris qu'un vaisseau, *La Lune*, chargé de sept cents hommes, dont deux compagnies de Picardie avec *La Guillotière*, avait péri à la vue de Marseille, où il était demeuré pour faire la quarantaine à cause de la peste. Le vaisseau était vieux et s'était ouvert." Et, dans une note fort instructive, d'Ormesson dénonce la volonté déjà naissante de dissimuler l'ampleur de l'échec de cette lamentable expédition d'Afrique : "*La Gazette de France*, en rendant compte de ces événements, déguise la vérité." Et, commentant l'explication donnée par *La Gazette* du naufrage de la *Lune*, il ajoute : "Les bancs de sable n'y étaient pour rien, mais le vaisseau était vieux et avait été mal radoubé."

Certains ont prétendu que le naufrage de *La Lune* était dû à une tempête qui sévissait ce jour-là. Aucun rapport de l'époque, aucun journal de bord ne parle d'une quelconque tempête. On peut être d'autre part assuré que si la mer avait été tant soit peu forte, le capitaine Verdille n'aurait pas accepté d'appareiller avec son navire dans l'état où il se trouvait. En revanche, quelques jours plus tard une violente tempête s'est levée interdisant le ravitaillement de Porquerolles, ce qui entraîna, faute de soins, la mort de quelque 600 autres soldats blessés ou malades.

La Guette – reconnaissant implicitement la responsabilité de l'arsenal – conclut provisoirement cette polémique sur le naufrage de *La Lune*, en écrivant à Colbert : "le bateau s'est entrouvert de lui-même."

Les suites de l'affaire de Gigeri

Cette défaite de Gigeri a un grand retentissement : la France est devenue la risée des cours européennes, de Constantinople et d'Alger. En France, les amis de Fouquet qui vient juste d'être condamné, profitent de l'occasion pour essayer de faire tomber Colbert. Au moment de rendre des comptes, les chefs de l'expédition, pour se disculper, n'hésitent pas à recourir au mensonge, au faux témoignage et à la calomnie ! Pour sauver la face, le Roi, premier responsable du désastre, cherche dans un premier temps un bouc émissaire. Il pense l'avoir trouvé en la personne de Gadagne, mais celui-ci se défend si bien dans un brillant

rapport que le Roi fait volte-face et s'en sort en inventant un alibi : ses armées furent contraintes de quitter Gigeri à cause de la peste, cette calamité, réputée pour être envoyée par le Seigneur contre la voix duquel la volonté, même des rois les plus grands demeure impuissante. Meilleur manipulateur que stratège, Louis XIV réussit ainsi à effacer jusqu'au souvenir de son cuisant échec puisque 330 ans plus tard, l'alibi qu'il a choisi était encore enseigné comme vérité historique.

En revanche, le jeune Roi saura tirer d'importantes leçons politiques et militaires de cet échec, en prenant notamment conscience de la nécessité pour un État qui veut soutenir une politique étrangère et commerciale ambitieuse de disposer d'une marine forte. Après cet échec de Gigeri, et à cause de lui, il va, avec l'aide de Colbert et plus tard de son fils Seignelay, doter la France en quelques années d'une marine qui, à elle seule, sera plus puissante que les marines réunies des Pays-Bas et de l'Angleterre et qui dominera les mers presque jusqu'à la fin du siècle.

La découverte de l'épave de La Lune

En mai 1993, plus de trois siècles après son naufrage, l'épave de *La Lune* fut découverte presque par hasard par P. H. Nargeolet, lors d'une plongée du sous-marin *Nautile* de l'Ifremer, au large de la pointe de Carqueiranne, par 90 mètres de fond. Le gisement fut alors expertisé par les équipes du DRASSM (Département des recherches subaquatiques et sous-marines, dépendant du ministère de la Culture). Cette découverte importante fit renaître l'intérêt sur ce vaisseau et sur l'opération oubliée de Gigeri. De nombreux articles parurent à l'époque sur ces sujets. Un important rapport fut publié par le DRASSM, et l'amiral Jean-Noël Turcat publia en 1999 dans le n°216 de la revue *Neptunia* de l'Association des Amis du Musée de la Marine (AMERAM), un article très bien documenté intitulé "La tragique histoire de *La Lune*".

À la fin 2012, *La Lune* a fait l'objet de très nombreux articles dans la presse et sur Internet, depuis l'ouverture d'une campagne de fouilles sur cette épave, menée par le DRASSM sous la conduite de son directeur Michel L'Hour. De très importants moyens ont été mobilisés : l'*André Malraux*, nouveau bâtiment de la DRASSM remarquablement équipé et emportant à son bord des chercheurs de Dassault System chargés de l'imagerie 3D ; Le *Jason*, remorqueur de haute mer de la Marine nationale avec à son bord un scaphandre ultra perfectionné, le *Newtsuit* ; enfin Le *Janus* de la Comex avec à son bord le mini-sous-marin Minibex. De très nombreux films et images 3D de l'épave ont été réalisés. Quelques objets, parmi les milliers qui ont été repérés, ont été remontés à la surface.

Nous attendons maintenant avec impatience les rapports scientifiques de cette campagne, la remontée à la surface de pièces importantes, notamment de canons, ainsi que la diffusion au printemps 2013 d'un film documentaire d'une heure quarante commandé par Arte.

Bernard Bachelot (EN 48)

1. L'auteur de cet article a publié trois ouvrages traitant de cette opération : le premier, un livre d'histoire intitulé *Louis XIV en Algérie – Gigeri 1664*, a reçu le Prix littéraire Jean Pomier de l'Algérianiste en 2004, et la même année a été couronné par l'Académie de marine. Le deuxième ouvrage, intitulé *Raison d'État*, est une fiction rédigée sous forme de dialogue, où l'on voit avec quel talent et quelle efficacité Louis XIV a utilisé la raison d'État, qu'il considérait comme "la première des lois, mais la plus inconnue et la plus obscure à tous ceux qui ne gouvernent pas", pour effacer sa défaite des mémoires. Le troisième ouvrage, à paraître est une pièce de théâtre intitulée *L'Alibi – Un échec de Louis XIV en Algérie*.

2. Beaufort à Colbert, 30 juin 1664, A. M. *Campagnes 1646-1665*, n° 293-296.

3. C'est la même erreur de jugement qui causera trois siècles plus tard la défaite de Dien Biên Phủ.

4. Document Clairambault, A. M. *Campagnes 1660-1664*, n° 288.

5. D'après le *Récit très véritable de tout ce qui s'est passé depuis le départ de l'armée de Toulon de S. M., B. N.*, Fonds français, n° 18966, Saint-Germain, H. 241, p. 124.

6. Beaufort à Colbert, 11 novembre 1664, A. M. *Campagnes 1646-1665*, n° 336.

7. Pellisson, Conseiller d'État, proche collaborateur et ami de Fouquet, passa de 1661 à 1666 cinq ans de sa vie à la Bastille pour avoir refusé de trahir son ancien protecteur. Quelques années après sa sortie de prison, il abjura le protestantisme, ce qui lui permit de rentrer en grâce auprès du roi, qui le nomma historiographe. Admis à l'Académie française, il écrivit une histoire de cette institution. De son travail d'historien, il ne reste aujourd'hui que deux chapitres de son *Histoire du règne de Louis XIV jusqu'à la paix de Nimègue en 1678*, dont le plus important est consacré à l'expédition de Gigeri.

8. Ce chiffre avancé par Pellisson est excessif. D'après d'autres documents, il semblerait qu'au cours de ce naufrage, les Français auraient perdu environ six cents hommes.

9. Pellisson, *op. cit.*, p. 271-272.

10. Olivier d'Ormesson était conseiller au Parlement. Il venait d'instruire le procès de Fouquet, procès dont il avait été le rapporteur.