



Comité de Toulon Provence

Toulon, 25 mars 2012

FICHE DOCUMENTAIRE IFM n° 4/12

Objet : Le destin d'une frégate du Roi Soleil

-0-

Préambule

Le 15 mai 1993, le Nautilus, submersible de recherche de l'IFREMER, en plongée technique dans les eaux toulonnaises, découvre par hasard au large de Carqueiranne l'épave d'un trois mâts par 90 mètres de fond. Il s'agit d'un vaisseau du roi Louis XIV, La Lune, qui avait fait naufrage le 8 novembre 1664 avec environ 800 hommes à son bord.

Le site est alors succinctement expertisé et marqué par les archéologues et, en attendant d'entreprendre une véritable fouille de l'épave, opération très longue et très coûteuse, il est protégé par arrêté préfectoral dès le 27 janvier 1994.

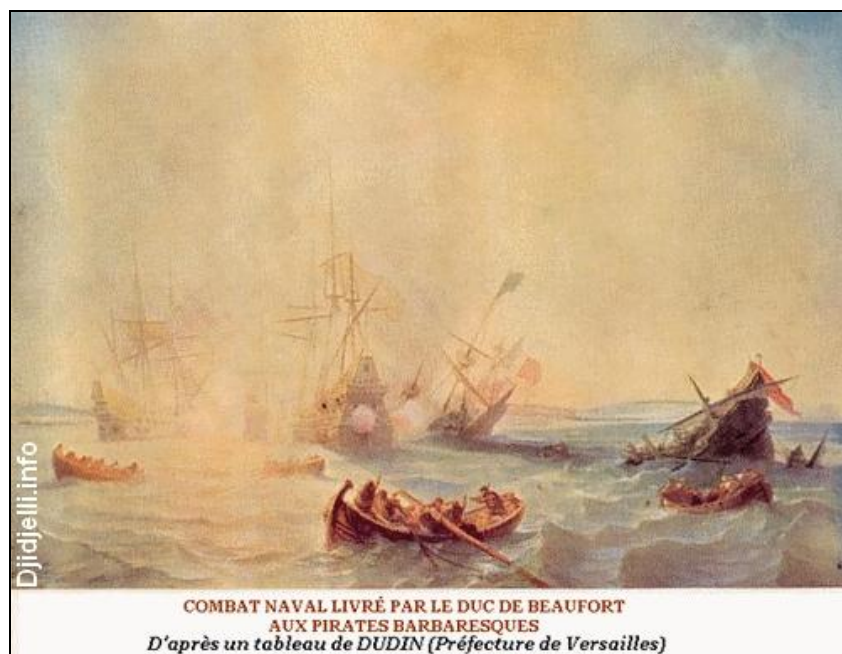
Après ces années de mise en sommeil, le DRASSM et son directeur Michel Lhour ont décidé de conduire en 2012, une première campagne de préparation d'abord et de premières fouilles ensuite avec leur nouveau bateau spécialisé l'André Malraux, qui remplace le vieil Archéonaute, Deux médias seront associés : FR3 et ARTE. La Marine Nationale et la Cephismer (cellule plongée humaine et intervention sous la mer de la Force d'Action Navale) seront aussi de la partie et mettront en œuvre à cette occasion le scaphandre atmosphérique "Newtsuit" (voir nota 2 in fine). La communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée (TPM) a manifesté son intérêt pour cette entreprise qui concerne une épave située dans les eaux du Var et de TPM.

Le contexte historique

Tout au long du XVII^{ème} siècle, les nations qui naviguent en Méditerranée sont victimes des attaques de pirates barbaresques basés sur la côte algérienne aux mains de l'Empire Ottoman. Les différentes expéditions punitives menées par les Anglais, les Hollandais, les Génois, les Chevaliers de Malte et bien entendu les Français échouent.

En 1664, Colbert, exaspéré par ces échecs continuels, décide de porter un grand coup et d'occuper un des ports du littoral de Kabylie qui sert de base aux pirates. Son choix, discutable géographiquement, se porte sur Djidjelli entre les ports de Bougie et de Bône.

Une expédition forte de 63 bâtiments, dont 15 vaisseaux et frégates, et près de 9.000 hommes (équipages inclus) se réunit à Toulon à partir du mois de mars 1664. Elle est placée sous le commandement de Charles-Félix de Galéan, Comte de Gadagne, lieutenant général, préféré par le



Roi à son cousin François de Vendôme, Duc de Beaufort, Grand Maître de la Navigation (charge qui après lui deviendra celle d'Amiral de France) depuis 1663 mais dont le passé « frondeur » n'inspirait pas confiance à Louis XIV. Le duc de Beaufort, à qui aurait dû échoir de fait le commandement suprême, est néanmoins présent et cette dualité dans la responsabilité de l'entreprise va peser lourd sur le déroulement des événements.

Le comte de Gadagne est secondé par le comte de Vivonne et M. de la Guillotière.

La flotte, aux ordres d'Abraham Duquesne et du Chevalier Paul, appareille de Toulon le 2 juillet 1664, et après un détour par les Baléares pour incorporer à la flotte les galères de Malte, entre dans le golfe de Bougie le 21 et mouille devant Djidjelli le 22 au soir.

Les Kabyles, qui résistent mieux que prévu au corps expéditionnaire, sont bientôt soutenus par une armée turque venue d'Alger en septembre. Et en octobre Djidjelli est assiégée par les Turcs et la bataille s'enlise. Beaufort reçoit alors l'ordre du Roi, informé des problèmes de relations de commandement, de reprendre la mer pour mener la chasse aux pirates, il appareille le 22 octobre ; le comte de Gadagne reste et conserve le commandement des troupes à terre.

La situation du corps expéditionnaire devient intenable et l'ordre est donné le 30 octobre d'évacuer grâce aux quatre vaisseaux (le Dauphin, le Soleil, la Notre Dame et la Lune), une flute et un brûlot commandés par le marquis de Martel arrivés en renfort le 22 octobre et demeurés sur place. La retraite se change en déroute, et l'armée a perdu 2.000 hommes.

Le naufrage

La petite flotte du Marquis de Martel appareille dans la hâte dans la journée du 31 octobre et fait route vers Toulon, abandonnant une partie de son artillerie (46 canons et 50 mortiers en bronze) et un millier de mousquets, faute, notamment, de disposer de mâts de charge.

La Lune, vaisseau de troisième rang armé de 48 canons armé au début des années 1640, sous Louis XIII et Richelieu, est commandée par François de Livenne, Commandeur de Verdille,

chevalier de Malte. Le navire embarque devant Djidjelli dix compagnies du 1^{er} Régiment de Picardie soit environ 800 hommes, ce qui, en comptant les 350 membres de l'équipage, porte à près de 1.200 le nombre des hommes embarqués (ce qui constitue près du double des capacités du vaisseau en charge de personnels) sur un bateau d'un tonnage de 800 tonneaux.

Le navire est fatigué, il fait eau par l'avant et ses pompes de cale parviennent difficilement à contenir l'envahissement. Il arrive cependant tant bien que mal à Toulon le 6 novembre 1664.

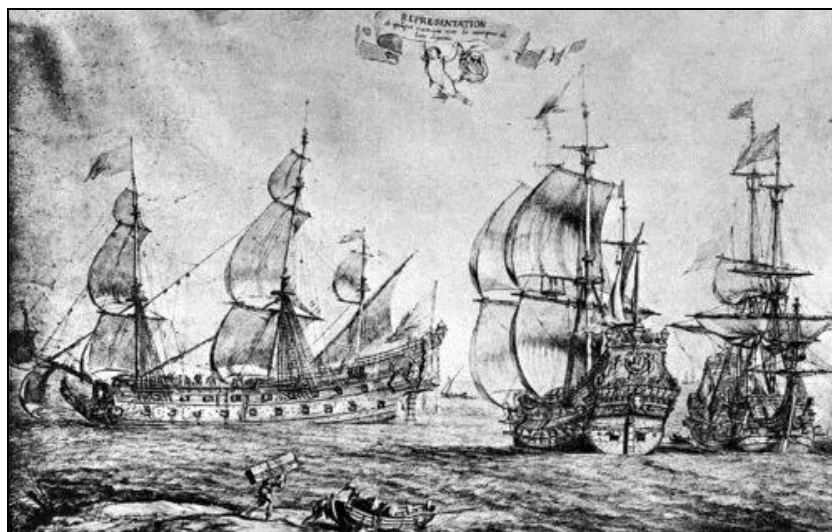
Mais le 8 août 1664 Toulon a connu son premier cas de peste et dès le mois de septembre l'épidémie s'est étendue, d'abord à Toulon, où une moitié de la population périra, puis vers Ollioules et Hyères puis Cuers. La peste aurait été amenée dans des rouleaux de soierie de Smyrne transportés par un navire marchand, le Lion. L'épidémie entraîne une « serrade » (voir nota 1) de six mois.

L'amirauté prend alors la décision de mettre en quarantaine à Porquerolles les quatre vaisseaux qui rentrent de Djidjelli.

Malgré les protestations de son commandant et après que deux maîtres charpentiers, envoyés par l'Intendant de la Marine Testard de la Guette, aient déclaré le vaisseau apte à naviguer sur une aussi courte distance, La Lune doit appareiller et un dernier coup de vent aura raison d'elle, au sud-ouest du Cap Carqueiranne par 90 mètres d'eau. Au dire du Duc de Beaufort, qui assiste au naufrage, le vaisseau a coulé « comme un bloc de marbre ».

Le naufrage fait près de 800 morts, une partie du régiment de Picardie, environ 400 hommes, ayant été transbordée à Toulon à bord du Mercœur. Le général de La Guillotière est au nombre des victimes et il y aura moins d'une centaine de rescapés, récupérés par les chaloupes du Saint-Antoine qui suivait la Lune. Le commandeur de Verdille, âgé de 80 ans et l'un des seuls à savoir nager sur son vaisseau, gagna la côte par ses propres moyens, agrippé à une planche.

La frégate La Lune



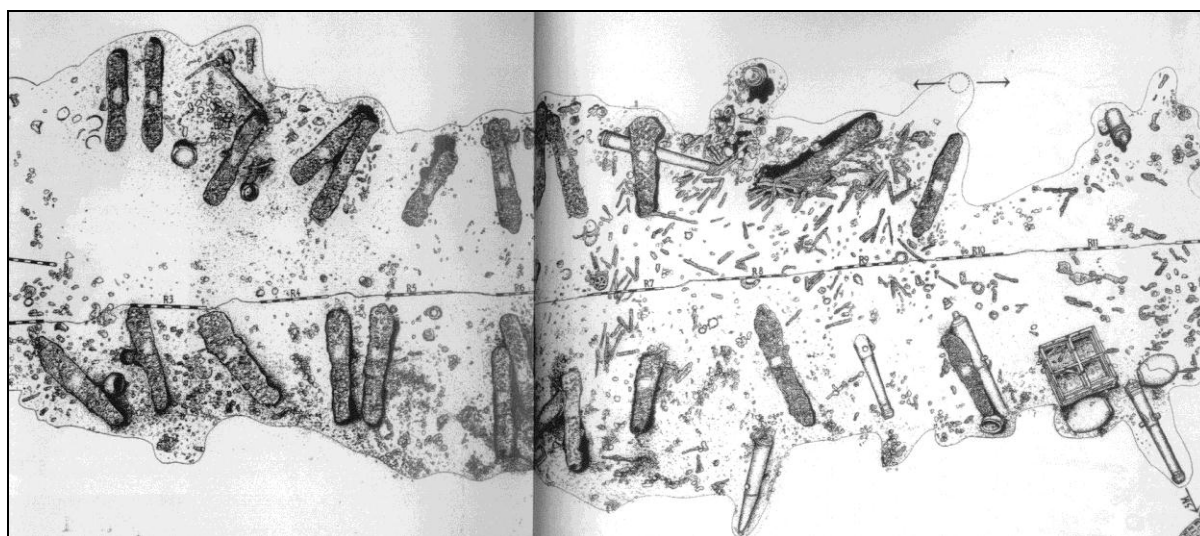
La seule image connue de « La Lune » est ce dessin réalisé en 1690 par l'artiste toulonnais Pierre Puget (navire de gauche) intitulé « Représentation de trois vaisseaux avec les marques de leurs dignités »

Nota 1 – La serrade, « plus haute expression du principe d'isolement appliqué à une épidémie contagieuse » consistait à enfermer chaque famille dans sa maison en lui interdisant toute communication avec l'extérieur, ce qui comportait l'obligation de fournir à chacun tout ce qui lui était nécessaire pour subvenir à ses besoins.

Frégate de 800 tonneaux, 43 mètres de long à la flottaison et 10 de large, mise en chantier en 1639 (à Brest ou Indret), c'est un vaisseau de 1^{er} rang à son lancement qui est rétrogradé au 3^{ème} rang lors de l'expédition de 1664. Le bâtiment accuse alors 25 ans d'âge, bien qu'à l'époque les navires ne dépassent guère une quinzaine d'années de vie. En 1647 son artillerie est donnée pour 36 canons (2 de 36 livres, 9 de 24, 15 de 18 et 10 de 12), mais elle en aurait comporté 48 au moment du naufrage. Son équipage comptait 350 hommes dont 5 officiers, une cinquantaine d'officiers mariniers, 190 matelots et une centaine de soldats affectés au vaisseau, lesquels participaient à la manœuvre, à l'armement des pièces d'artillerie et bien entendu aux actions d'abordage.

Expertise de l'épave

Une première expertise, réalisée par le Nautille le 24 mai 1993, a permis de repérer 36 pièces d'artillerie. Du fait de l'effondrement du pont supérieur au cours des siècles les coulevrines en bronze se retrouvent mêlées aux pièces de gros calibre normalement disposées en dessous, et deux pièces de chasse en bronze se distinguent près de la proue. Les pièces de fer sont très chargées de concrétions qui les déforment. On aperçoit une patte de l'ancre avant, la culasse d'un pierrier en fer, des pièces de vaisselle et des briques matérialisant l'emplacement des cuisines,



Représentation graphique de l'épave réalisée à partir de la photomosaïque

plusieurs groupes de mousquets très amalgamés, des jarres (dont une, fabriquée en Kabylie, a été remontée), une cloche en bronze et enfin, un peu à l'écart, ce qui semble être les restes du grand fanal de poupe.

En conclusion

Il est probable que l'échec, pour ne pas dire la déroute, d'une expédition qui a fait 2.000 morts et a été entachée par la perte d'un vaisseau et de plusieurs centaines d'hommes embarqués, perte intervenue dans des conditions plus que discutables au plan des responsabilités de

commandement, a largement participé au naufrage, dans l'oubli celui là, de la frégate du Roi Soleil.

Les archéologues s'accordent à considérer cette épave comme l'un des témoignages les plus prometteurs sur la marine et les armements du XVII^{ème} siècle et à ce titre elle mérite une attention toute particulière. Mais l'on n'aurait garde d'oublier que la Lune constitue aussi la dernière demeure de plusieurs centaines d'hommes, marins de la frégate et soldats du Régiment de Picardie, qui tous méritent que l'on respecte et honore leur mémoire.

Nota 2 – Le scaphandre atmosphérique de plongée (ADS = atmospheric diving suit) « Newtsuit » mis en œuvre par la Cephismer peut intervenir jusqu'à une profondeur de 300 mètres. Le plongeur travaille à la pression ambiante en surface et évite ainsi, notamment, les inconvénients de longs paliers de décompression. Il faut deux minutes pour le ramener en surface.

Inventé par le canadien Phil Nyutten, il est fait d'aluminium, de titane, d'acier inox et de téflon. Il pèse 250 kg à l'air libre, mais possède une flottabilité quasi nulle en plongée.



Le scaphandre atmosphérique « Newtsuit »

*
* *

NDR – Pour ceux des lecteurs qui souhaiteraient une information plus détaillée, nous leur conseillons de consulter dans les « Cahiers d'archéologie subaquatique » dirigés par Jean-Pierre Joncheray, numéro XIV de l'année 2002, l'article très renseigné rédigé par Luc Long et Albert Illouze, dans lequel le rédacteur a puisé notamment les informations concernant l'expertise de l'épave.

J.P. Joncheray – 1637, avenue Maréchal de Lattre de Tassigny, 83600 Fréjus