

# LES ASPECTS MARITIMES DE L'EXPÉDITION D'ALGER

NDLR : Marine remercie vivement M. l'inspecteur général des Archives de France Étienne TAILLEMITE d'avoir bien voulu lui communiquer et l'autoriser à reproduire le texte de la conférence qu'il avait prononcée le 17 mars 1980 devant les membres de l'ACORAM-PARIS à l'occasion du cent cinquantième de cette opération maritime d'une ampleur insoupçonnée de la plupart de nos contemporains. Nos lecteurs y verront comment l'expérience et la discipline intellectuelle des chefs et la discipline tout court de tous ont, en un délai si bref que depuis on ne l'a jamais égalé, conduit au succès le montage et l'exécution de la plus vaste opération de débarquement qu'on n'ait jamais vue jusqu'à celles de notre temps.

L'EXPÉDITION d'Alger de 1830 présente pour l'historien maritime un très vif intérêt. Ce fut en effet une opération considérable, probablement la plus grande opération amphibie réalisée au temps de la marine à voiles et cet aspect des choses n'a sans doute pas été suffisamment mis en valeur jusqu'à ce jour. Comme nous allons le voir, toute cette histoire contient des enseignements qui ne sont peut-être pas tout à fait sans valeur, aujourd'hui encore, car ce fut, sur le plan technique, une réussite en tous points remarquable menée avec des conceptions étonnamment modernes par une marine pourtant bien loin d'être au mieux de sa condition.

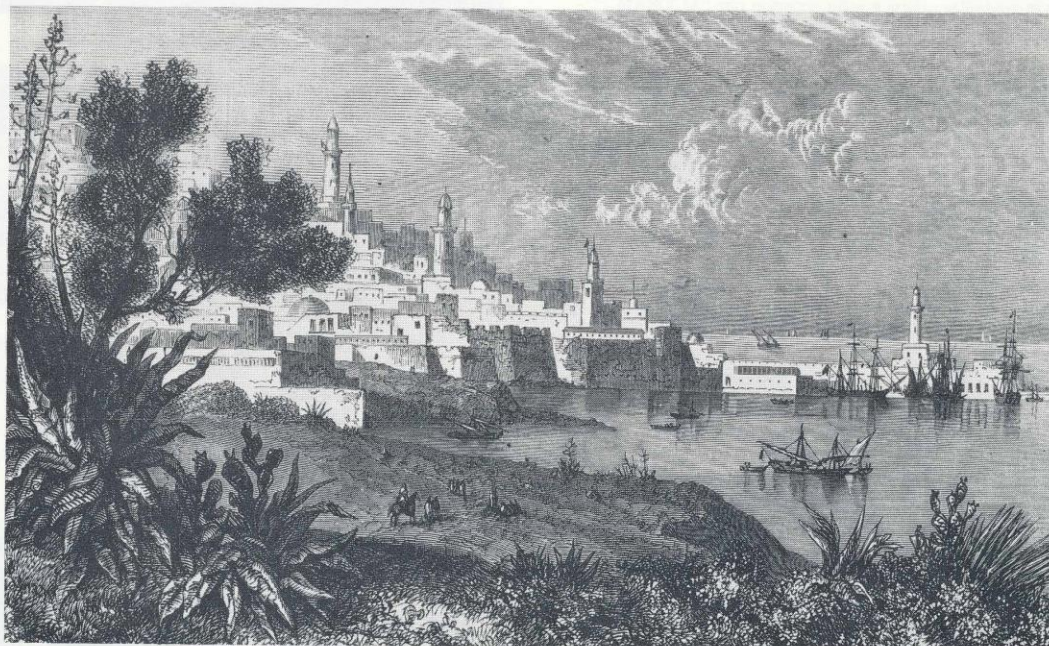
Les traités de 1815, comme on sait, avaient gravement amputé la flotte impériale et, pendant plusieurs années, gouvernement et Parlement, dominés par des éléments uniquement terriens, continuèrent à laisser dépérir l'institution. Un début de renouveau s'amorça cependant avec l'arrivée au ministère en 1818 du baron PORTAL, ancien armateur de Bordeaux, qui réussit à convaincre les Chambres de voter un budget un peu moins squelettique et à mettre sur pied un programme, resté d'ailleurs en grande partie à l'état de projet, les crédits nécessaires n'ayant jamais pu être dégagés régulièrement, sort hélas réservé, en général, aux programmes navals en France. Cette marine des années 1820, faible dans ses effectifs qui se recrutaient avec difficulté, mal structurée, peu opérationnelle, sans force d'intervention permanente, sans entraînement véritable au combat, n'était guère qu'une marine de transports et de stations lointaines. Toutefois, le succès des opérations autour de Cadix en 1823 pendant la courte guerre d'Espagne, la belle tenue de la division de RIGNY à Navarin en

octobre 1827 montrèrent que les marins français n'avaient rien perdu de leur vigueur et de leurs talents. L'expédition d'Alger allait en donner de nouvelles preuves.

Je ne reviendrai pas longuement sur les origines de cette affaire qui sont bien connues. Rappelons seulement que les relations entre la France et Alger s'étaient envenimées depuis l'incident du coup de chasse-mouche au consul DEVAL le 30 avril 1827. Le 12 juin, une division composée d'un vaisseau, trois frégates et trois bâtiments légers aux ordres du capitaine de vaisseau COLLET s'était présentée devant Alger pour obtenir réparation de l'insulte faite à la France en la personne de son consul. Sur le refus du dey, la guerre fut déclarée et l'on décréta le blocus de la côte algérienne. La division COLLET fut renforcée pour assurer la protection du commerce et calmer les inquiétudes des négociants des ports. N'oublions pas que, surtout depuis le passage de PORTAL, la protection du commerce national constituait la mission essentielle de la marine.

Ce blocus se révéla très vite inefficace. La Régence d'Alger n'avait pratiquement pas de marine ni marchande ni militaire car on ne pouvait donner ce nom à quelques barques armées qui réussissaient quelquefois à capturer des navires marchands mais ne pouvaient se mesurer à des unités de combat. Le 4 octobre 1827, onze de ces barques tentèrent de sortir d'Alger mais, aussitôt chassées par les frégates la *Galatée* et l'*Amphitrite* accompagnées de deux bricks et d'une canonnière, elles rebroussèrent chemin et la tentative ne se renouvela pas.

L'amirauté et la darse d'Alger en 1830



(Photo Musée de la Marine)



Le Gouvernement français atermoyait. Au cours de l'année 1828, COLLET, chargé de présenter de nouvelles propositions au dey, essaya un nouveau refus. Malade et épuisé par cette dure croisière, il fut promu contre-amiral et relevé par le capitaine de vaisseau de la BRETONNIÈRE. Celui-ci reçut, en juillet 1829, l'ordre de tenter une ultime négociation. Nouvel échec, et lorsque la *Provence* quitta la rade, battant pavillon parlementaire, les batteries du port tirèrent sur elle (voir illustration p. 42).

Malgré ce nouvel et grave incident, Paris ne se décidait toujours pas à agir. POLIGNAC perdit beaucoup de temps à monter avec le consul de France à Alexandrie, DROVETTI, une combinaison qui aurait chargé MÉHÉMET Ali, pacha d'Égypte, de mettre le dey d'Alger à la raison moyennant un gros emprunt et le don de quatre vaisseaux de ligne. Projet fumeux qui s'effondra du fait de son caractère irréaliste et aussi sur la très vive opposition du baron d'HAUSSEZ, ministre de la marine, principal apôtre d'une énergie politique d'intervention. Celui-ci réussit, au tout début de 1830, à faire prévaloir ses vues malgré l'opposition très vive du duc d'ANGOULÈME très hostile, semble-t-il, aux expéditions lointaines. CHARLES X hésita longtemps mais d'HAUSSEZ le retourna en lui exposant que depuis trois ans on dépensait sept millions par an à un blocus parfaitement inutile et qu'il fallait en finir une bonne fois. Il fallut aussi vaincre d'autres oppositions, venant cette fois du côté de la Marine. On avait en effet, ce qui était la moindre des choses, consulté quelques hautes autorités, en particulier l'amiral ROUSSIN dont les avis motivés nous ont été conservés. Le moins qu'on puisse dire est qu'il ne fut pas enthousiaste. Ses réticences venaient surtout de la trop grande hâte que l'on semblait vouloir mettre à lancer cette opération sans prendre le temps de la préparer de manière approfondie. Pour des raisons météorologiques, il fallait prévoir le débarquement entre fin avril et fin juin et ROUSSIN considérait comme impossible de mettre sur pied en si peu de temps (on était en janvier) une affaire aussi importante, d'autant que la Marine ne disposait pas du tonnage nécessaire au transport du corps expéditionnaire. Ne se trouvaient alors disponibles dans les ports que six vaisseaux, onze frégates et douze corvettes, ce qui permettait de transporter tout au plus 12 000 hommes, or on en prévoyait 35 000 avec un matériel et des approvisionnements considérables. Il fallait donc trouver du tonnage et la taille très réduite des navires marchands de l'époque conduisait à en prévoir un grand nombre, plus de 300, qu'il faudrait rassembler et aménager au moins sommairement. Toutes opérations dont on avait perdu toute expérience depuis l'expédition d'Égypte.

L'habitude que l'on avait alors de désarmer, par mesure d'économie, les bâtiments de la marine royale dès leur retour de campagne ne facilitait pas la tâche. Ainsi toutes les unités revenant de Morée venaient d'être désarmées et leurs équipages en grande partie congédiés. Ceux-ci avaient eu juste le temps de rentrer chez eux et, suivant les bonnes traditions de l'inscription maritime, de contracter des engagements au commerce ou à la pêche. « On ne pouvait douter, écrivait ROUSSIN, que des levées si considérables et si imprévues désoleraient les quartiers de l'inscription maritime, contrarieraient puissamment les armateurs et qu'elles ne s'exécuteraient probablement que d'une manière incomplète ». D'ailleurs, même si l'on arrivait à réunir le nombre d'hommes nécessaire, il serait impossible de les organiser et de les instruire « comme l'exigeait le succès d'une campagne où l'on devait s'attendre à lutter contre le mauvais temps, combattre les batteries établies à terre, prendre des mouillages sans abri et faire un débarquement considérable de troupes et de matériel sur une côte dangereuse ». Enfin ROUSSIN soulevait une autre objection importante : « on ne possédait aucune description satisfaisante de cette côte et par l'effet d'une inconcevable insouciance sous ce rapport important, les trois années de guerre et de blocus qui venaient de s'écouler, avaient été entièrement perdues ». L'hydrographie des côtes algériennes demeurerait à peu près totalement inconnue et les brillantes reconnaissances menées vers 1808 par le capitaine BOUTIN ne portaient que sur les sites terrestres.

Cet aspect capital sera aussi soulevé par DUPERRÉ qui écrit le 2 mars 1830 : « le point sur lequel on projette le débarquement n'a été ni exploré ni sondé. On n'a aucune notion sur les moyens d'ancrage que peut offrir la petite baie sise entre la presqu'île de Sidi-Ferruch et la rivière de Mazafan ; on ignore surtout, et ce qui serait de la plus haute importance à connaître, à quelle distance de la plage se prolonge en mer le fond. »

Pour toutes ces raisons qui semblaient en effet fort sérieuses, ROUSSIN concluait, non pas à l'abandon, mais à l'ajournement de l'expédition au printemps 1831. Si l'on tenait absolument à faire quelque chose très rapidement, il suggérait de réduire l'armement projeté à 15 000 hommes avec lesquels on attaquerait Bône ou Oran, ce qui procurerait « un point de départ et d'appui très favorable pour l'attaque sur Alger dans l'année suivante. »

ROUSSIN ne fut d'ailleurs pas seul de son avis. Si l'on en croit le ministre, « le conseil d'amirauté, les amiraux dont l'opinion devait avoir le plus de poids, s'accordaient à regarder comme impossible que l'on fût prêt. La plupart d'entre eux considéraient même l'entreprise comme tellement difficile qu'en admettant (ce qu'ils niaient de la manière la plus positive) que les dispositions pussent être complétées avant la fin du mois de mai, il resterait, dans les circonstances qui se rattachaient au débarquement, assez d'obstacles à vaincre pour engager à renoncer à l'expédition. »

DUPERRÉ lui-même, qui n'avait pourtant rien d'un esprit timoré, se montrait extrêmement pessimiste dans ses prévisions puisqu'il estimait avoir besoin de 27 jours de beau temps consécutif pour assurer le débarquement de l'armée et de son matériel. Dans un rapport du 2 mars 1830, il insistait longuement sur les difficultés d'accès à la côte qui compliqueraient le ravitaillement de l'armée après le débarquement, sur le fait qu'on allait s'enfoncer dans un pays inconnu, aride, rocailleux et concluait : « Voilà donc les difficultés que présente en masse l'opération exécutée à l'époque pour laquelle elle est projetée. Je ne puis pour mon compte m'empêcher de les considérer comme insurmontables. »

Mais d'HAUSSEZ n'était pas homme à se laisser intimider par cet afflux d'avis contraires. Il s'entêta et raconte dans ses mémoires un incident significatif. Lors d'une conférence d'état-major, ROUSSIN combattit vivement le projet et déclara au ministre qu'il ne trouverait aucun officier général qui acceptât d'en assumer la responsabilité. HAUSSEZ qui avait déjà préparé les ordonnances nommant ROUSSIN vice-amiral et commandant en chef de l'expédition, les déchira sous ses yeux... et se hâta de tout mettre en place pour accélérer les préparatifs. Il faut préciser que si les hautes autorités de la Marine avaient vivement pris position contre l'expédition, le ministre pouvait se prévaloir des avis beaucoup plus favorables émis par deux jeunes officiers : Abel DUPETIT-THOUARS et GAY de TARADEL, tous les deux capitaines de frégate, qui avaient participé aux opérations du blocus. Dès le 20 septembre 1827, DUPETIT-THOUARS avait adressé au ministre, alors le comte de CHABROL, un rapport dans lequel il démontrait l'inutilité du blocus, l'inefficacité d'un éventuel bombardement de la ville dans le genre de ceux de DUQUESNE et de ESTRÉES sous LOUIS XIV ou, plus récemment, de celui de lord EXMOUTH en 1816 qui ne provoquèrent que peu de dégâts. Depuis cette époque, les fortifications avaient été sensiblement renforcées et l'on avait établi en certains points des fours à boulets rouges.

Il ne fallait pas compter non plus sur la lassitude de nos adversaires : « l'état de guerre, écrit DUPETIT-THOUARS, est l'état de vie des Algériens, ils ne reçoivent de rations que pendant ce temps seulement et la course est la seule ressource d'un peuple ni industriel ni agriculteur. » Il préconisait donc une opération combinée de terre et de mer qui « paraît le seul moyen infaillible d'obtenir une réparation aussi éclatante qu'honorable pour le gouvernement. »

Le 30 janvier 1830, GAY de TARADEL faisait parvenir à d'HAUSSEZ un plan de débarquement dans la baie de Torre Chica qui correspond à peu près exactement à celui qui sera réalisé. Beaucoup plus optimiste que DUPERRÉ, il estime qu'en se servant de bateaux-bœufs, c'est-à-dire des transports à fond plat qui assurent le service du baigne de Toulon et ne tirent que 2 pieds 1/2 d'eau, on pourrait, en douze heures, mettre à terre de 20 à 25 000 hommes.

Le même jour, 30 janvier, DUPETIT-THOUARS, dans un nouveau mémoire, étudiait les problèmes soulevés par le débarquement sur les plages du Sidi-Ferruch et préconisait, ce qui sera fait, de placer le plus de troupes possibles sur les vaisseaux et frégates pour limiter le nombre des petites unités. Il suggérait aussi de constituer un brise-lames avec un bâtiment chargé de pierres qui serait coulé dans un endroit judicieusement choisi pour servir de ponton destiné à favoriser le débarquement de l'artillerie. Il prévoyait également des capitaines de plage chargés du rassemblement et du rangement de tous les matériels



débarqués. DUPETIT-THOUARS, qui connaissait bien la côte, considérait Sidi-Ferruch comme l'endroit le plus favorable à un débarquement, opinion qui avait déjà été soutenue par BOUTIN, mais il estimait indispensable l'envoi préalable d'un petit bâtiment avec un ingénieur hydrographe chargé au moins d'une reconnaissance sommaire des fonds, ce qui ne semble pas avoir été fait.

Conforté par ces opinions positives, le ministre fit diligence. Le 8 février 1830, il s'engageait à être prêt pour le 15 mai avec tous les moyens de transport et de débarquement nécessaires. Le 12, les ordres partaient pour les ports et on ne peut manquer d'être frappé de l'extrême rapidité avec laquelle il furent exécutés puisque dès le 15 mars la concentration des unités commençait à Toulon et à Marseille. Lorsque DUPERRÉ passe dans cette ville fin mars, les 3/5<sup>e</sup> des bateaux-écuries sont installés. A Toulon, toutes les dispositions sont prises dans l'ordre et « l'activité que l'on déploie dans leur mise à exécution ne me laisse aucun doute que toutes les obligations imposées à ce port ne soient remplies en temps opportun. » On avait heureusement calculé les moyens très largement car l'armée dépassa de beaucoup les premières évaluations. Celles-ci portaient sur 22 000 hommes, 2 200 chevaux et 30 000 tonneaux de matériel. En fait, on transporta 35 000 hommes, 4 000 chevaux et 70 000 tonneaux de matériel.

HAUSSEZ note d'ailleurs avec satisfaction : « l'hésitation que j'avais rencontrée chez les personnages les plus marquants de la Marine avait cessé dès que la résolution de faire l'expédition avait été prise. Tous montraient une égale ardeur à me seconder et le télégraphe, sans cesse en mouvement, portait des ordres dont l'exécution n'éprouvait ni retard ni mauvaise volonté. » Les arsenaux de Brest, de Cherbourg, de Rochefort et surtout de Toulon travaillaient jour et nuit avec des effectifs renforcés et l'on avait pris soin d'augmenter les salaires. DUPERRÉ, de concert avec BONARD, directeur du génie maritime à Toulon, fit construire 55 chalands dont ils avaient en commun établi les plans. Ces ancêtres de nos péniches de débarquement du type LCI pouvaient porter environ 150 hommes avec armes et bagages. Douze d'entre eux étaient équipés pour recevoir une pièce de campagne à l'avant et une à l'arrière avec leur matériel et leurs servants. Ces chalands furent essayés au cours d'exercices à Toulon au début d'avril et donnèrent toute satisfaction puisque DUPERRÉ écrit le 13 avril : « Ils rempliront et au-delà le but que je m'étais proposé. Ils dépasseront l'attente de l'armée de terre ». On les embarquera sur les vaisseaux et les frégates à plat pont ou le long du bord entre les porte-haubans.

DUPERRÉ avait également prévu de placer sur chaque grand bâtiment les bois nécessaires à la construction de vingt radeaux destinés à être assemblés sur la plage pour former une sorte de quai de débarquement. Ils seront effectivement utilisés les 16 et 17 juin « pour que le capitaine de la plage les dispose en forme de pont afin de faciliter la mise à terre des objets dont les embarcations sont chargées. »

Il ne semble pas que l'on ait rencontré de difficultés notables pour les approvisionnements, sauf pour les câbles-chaines, invention récente, dont il fallut acheter une centaine d'unités en Angleterre. Contrairement aux vues pessimistes exprimées par l'amiral ROUSSIN, il ne semble pas non plus que l'on ait éprouvé de difficultés particulières pour la constitution des équipages. On n'en trouve en tout cas nulle trace dans les rapports au commandant en chef.



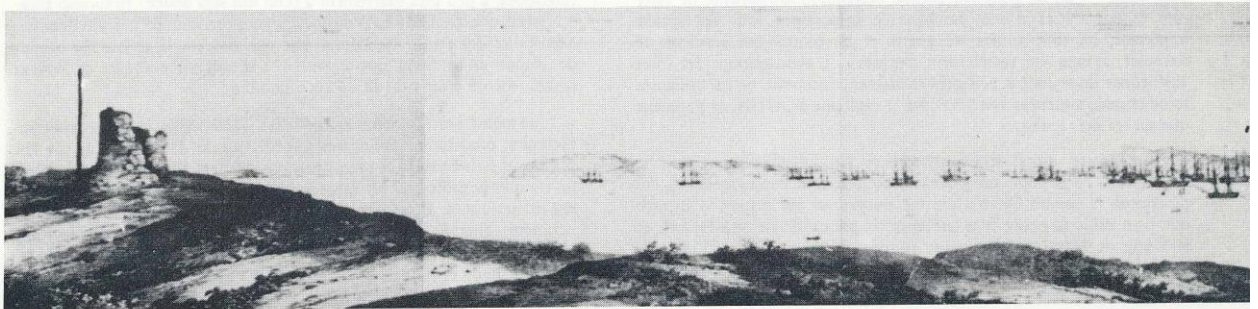
Avant d'évoquer les derniers préparatifs et la campagne elle-même, il convient de dire un mot du commandement. Le choix de l'officier général chargé de diriger une opération aussi complexe était évidemment délicat. ROUSSIN ayant dû être écarté pour les raisons que nous avons vues, le ministre retint trois autres vice-amiraux possibles : RIGNY, HALGAN et DUPERRÉ.

RIGNY, entré au service comme novice en 1796 à 14 ans, avait fait la plus grande partie des guerres de l'Empire à terre dans les marins de la Garde et participa ainsi aux campagnes de Prusse, de Pologne, d'Espagne et d'Autriche. D'Iéna à Wagram, il fut de presque toutes les grandes batailles des années 1805 à 1809. Capitaine de vaisseau à 34 ans en 1816, (le fait qu'il était le neveu du baron LOUIS, ministre des Finances, ne fut peut-être pas étranger à cet avancement rapide) il navigua ensuite au Levant et venait, le 20 octobre 1827, de s'illustrer à Navarin, ce qui lui valut à 45 ans les étoiles de vice-amiral. Cet avancement rapide l'avait rendu, écrit d'HAUSSEZ, « dans son corps l'objet d'une envie à laquelle il convenait de ne pas donner de nouveaux et justes prétextes en le chargeant d'une expédition dont les résultats très probables auraient encore ajouté à sa rapide et prodigieuse fortune militaire. »

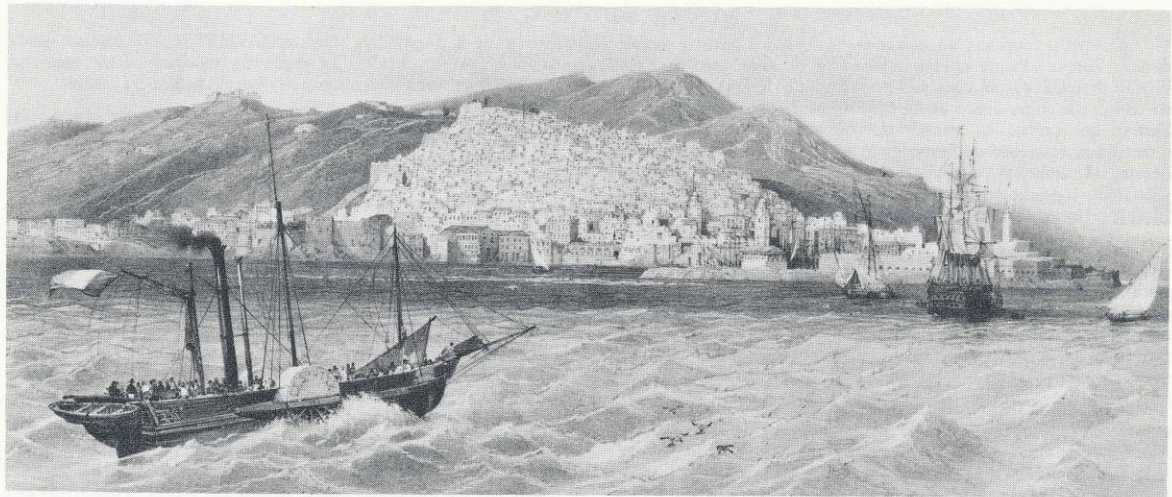
Nettement plus ancien était Emmanuel HALGAN, né en 1771, qui venait d'être promu vice-amiral en 1829. « Quoique bon et brave officier, notait d'HAUSSEZ, l'amiral HALGAN devait son avancement à ses talents comme administrateur plus qu'à ses services militaires. » Il avait certes pris une part assez brillante à la guerre des frégates dans l'océan Indien sous l'Empire mais n'avait jamais exercé de grand commandement à la mer en temps de guerre et son principal titre de gloire consistait à exercer depuis dix ans, à la satisfaction générale, les hautes fonctions de directeur du personnel de la Marine.

Restait DUPERRÉ. Né en 1775, il s'était illustré lui aussi dans l'océan Indien lors des dernières campagnes menées avant la chute de l'Île de France en 1810. Le 23 août de cette année, il avait livré avec BOUVET et HAMELIN la bataille dite du Grand Port, une des rares victoires de la Marine impériale. Pendant la guerre d'Espagne de 1823, il dirigea habilement le blocus et s'était acquis une solide réputation de tosse-mer et de caractère difficile. « C'est un homme d'action, écrit d'HAUSSEZ, mais qui, lent à concevoir, ne puise sa décision et son énergie que dans les événements. Hors de là, il ne se montre qu'avec des manières communes, une affectation de brusquerie, une disposition à la contrariété, une hésitation dans les idées et une pesanteur de jugement qui donnent une opinion peu avantageuse de son caractère et de ses talents. » Un autre le dit « officier heureux et d'un mérite reconnu mais d'une humeur impérieuse et tracassière. » Malgré cela, DUPERRÉ, alors préfet maritime de Brest, fut choisi, en dépit de son peu d'enthousiasme et bien qu'il fut connu pour ses sentiments peu favorables à la monarchie. Excédé par les récriminations de l'amiral, d'HAUSSEZ l'expédia au plus vite à Toulon pour couper court, dit-il, à ses « incommodes caquetages ». Il y arriva le 1<sup>er</sup> avril et le 3 hissa sa marque sur la *Provence* commandée par le capitaine de vaisseau VILLARET-JOYEUSE, fils du vice-amiral des combats de Prairial.

Pour galvaniser les enthousiasmes, il fut décidé que le Dauphin irait passer en revue les troupes et la flotte. Le duc d'ANGOULÈME arriva donc à Marseille le 3 mai, y reçut un accueil très enthousiaste, visita le lazaret de Pomègue et monta à bord d'un des transports. Il gagna ensuite Toulon pour passer la flotte en revue le 5 mai à bord de la *Provence*. Le prince se rendit au polygone où l'on exécuta sous ses yeux un exercice de débarquement, puis il visita l'arsenal.







(Photo Musée de la Marine)

Le Sphinx devant Alger

DUPERRÉ, qui se révéla en l'occurrence un organisateur remarquable, se trouva à la tête d'une armada formidable pour l'époque puisqu'elle comprenait : 11 vaisseaux de 74 (3 armés en guerre, la *Provence*, le *Trident* et le *Breslaw*, 8 en flûte, le *Duquesne*, l'*Algésiras*, la *Ville de Marseille*, le *Scipion*, le *Nestor*, le *Marengo*, le *Superbe* et la *Couronne*) 24 frégates de 44 à 60 canons (12 en guerre, 12 en flûte), 8 corvettes, 25 bricks, 4 goélettes, 8 bombardes, 8 corvettes de charge, 10 gabares et enfin, grande nouveauté, 7 navires à vapeur, 4 de 160 ch, le *Sphinx*, le *Pélican*, le *Souffleur* et le *Nageur*, 3 de 80 ch, le *Rapide*, le *Coureur* et la *Ville du Havre*. Soit en tout 103 bâtiments de guerre auxquels s'ajouteraient 572 bâtiments marchands affrétés, la plupart de faible tonnage (50 tonneaux) soit en tout 675 navires. Malgré quelques avaries de gravité variable, les vapeurs rendirent de grands services, en particulier au moment du débarquement comme remorqueurs et aussi comme avisos pour porter rapidement les ordres.

Tout se passa dans le plus grand ordre. A Marseille, presque tout le matériel passait directement des voitures à bord, sans stockage sur les quais. Les bâtiments de transport étaient rangés par divisions signalées par des flammes de couleurs différentes et chacun portait un numéro. Aussitôt chargés, ils appareillaient pour Toulon et prenaient leur place dans l'ordre de marche prévu. L'embarquement du matériel fut terminé le 10 mai. Celui des troupes se fit du 11 au 18, BOURMONT lui-même embarqua le 18 sur la *Provence*.

DUPERRÉ avait mis sur pied une organisation du convoi en trois séries. La 1<sup>re</sup> destinée au transport des troupes qui ne seront pas embarquées sur l'escadre; ses bâtiments arboreront un guidon bleu en tête de mât et un losange bleu peint au centre, tribord et bâbord; guidon et losange contiendront, peint en blanc, le numéro du bâtiment.

La 2<sup>e</sup> série sera constituée des navires écuries qui porteront un guidon blanc, un rectangle blanc peint à tribord avant et à bâbord arrière avec le numéro d'ordre peint en noir.

La 3<sup>e</sup> série portera les subsistances, le matériel du génie, le service de santé et les équipages militaires. Les navires se distingueront par un guidon jaune et un cercle jaune peint à tribord arrière et à bâbord avant, avec numéro d'ordre peint en noir.

La responsabilité du convoi était confiée au capitaine de vaisseau HUGON, commandant la *Créole*, secondé par le capitaine de frégate PARSEVAL, sur l'*Euryale*. Des officiers de marine répartis sur les transports devaient surveiller la bonne marche des opérations mais sans s'immiscer dans la manœuvre des navires laissée à la responsabilité de leurs capitaines.

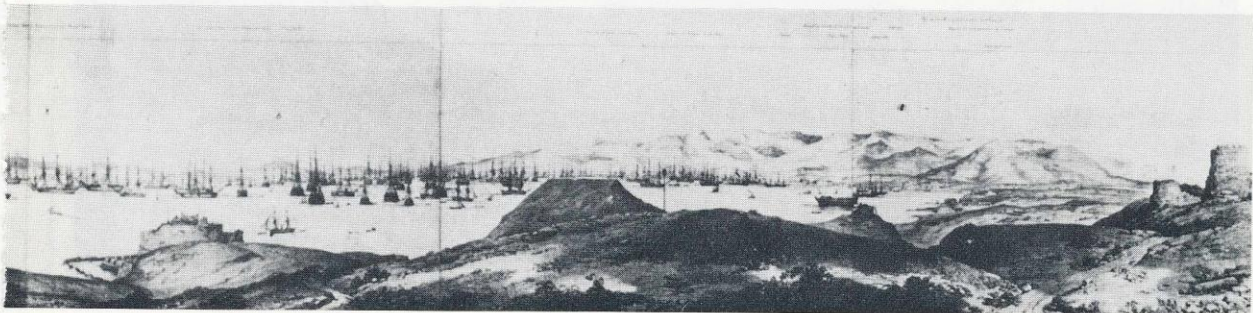
Au début de mai, DUPERRÉ établit un plan de débarquement qui prévoyait la répartition des moyens. Ainsi la première vague comprendra 7 chalands n° 1 portant chacun 150 hommes, 33 chalands n° 2 et 3 avec 140 hommes, 22 chaloupes de vaisseaux et de frégates avec 100 hommes chacune, 33 chaloupes de petits bâtiments portant chacune de 30 à 75 hommes. Tous les chalands de débarquement portaient à la poupe un pavillon blanc avec leur numéro d'ordre peint en noir. C'est également le commandant HUGON qui fut chargé de la direction supérieure du débarquement. Une note complémentaire de DUPERRÉ sur les dispositions à prendre pour la mise à terre des troupes entraînait dans tous les détails et précisait par exemple que les bateaux et chaloupes devaient se former en ligne pour venir à terre tous ensemble, poussés par leurs canots remorqueurs.

Tout se trouva paré pour l'appareillage 48 jours seulement après l'arrivée de DUPERRÉ à Toulon. « Jamais, écrit son biographe CHASSÉRIAU, un plus grand armement n'avait été fait en aussi peu de temps et avec un tel ensemble. »



Pendant les journées des 19-20 et 21 mai, l'amiral réunit ses capitaines pour s'assurer que ses instructions avaient été bien reçues et bien comprises. Le 25 mai c'était l'appareillage. L'escadre et les

L'armée navale réunie en rade de Toulon au mois de mai 1830



(Photo Musée de la Marine)



340 transports se formaient sur trois colonnes doubles à quatre milles de distance l'une de l'autre suivant la formation de route préconisée par BIGOT de MOROGUES dans sa *Tactique navale* de 1763. La colonne du centre, aux ordres directs de DUPERRÉ, menée par la *Provence* et le *Trident* qui portait la marque du contre-amiral de ROSAMEL, commandant en second de l'expédition, comprenait les vaisseaux et les frégates. A droite, la réserve aux ordres du capitaine de vaisseau LEMOINE, à gauche les transports menés par le capitaine de vaisseau HUGON. Un second convoi appareilla quelques jours plus tard.

Dans la nuit du 27 au 28 mai, un violent coup de vent dispersa la formation mais tout le monde put rallier devant Palma de Majorque grâce aux transmissions d'ordres assurés par les vapeurs, et le 31 on arrivait en vue de la côte d'Afrique par brise d'Est très fraîche. A la vive irritation des militaires, DUPERRÉ jugea que l'état de la mer ne permettait pas d'entreprendre les opérations de débarquement et l'on vira de bord pour regagner l'abri des Baléares.

Le 10 juin, la flotte maintenue bien ralliée, appareillait à nouveau et parvenait le 12 devant la côte. Le 13 au point du jour, DUPERRÉ fut rejoint par la division du blocus commandée par le capitaine de vaisseau MASSIEU de CLERVAL sur la *Sirène* et l'on se dirigea vers la baie de Sidi-Ferruch. L'*Alerte*, la *Badine* et le *Dragon* furent chargés d'aller sonder.



On ne peut qu'admirer l'habileté manœuvrière avec laquelle la flotte entra et prit son poste dans la baie, comme à l'exercice. A 11 h 30 le vaisseau le *Breslaw* prend son poste avec habileté et une exactitude rigoureuse : il s'emboîte par 4 brasses 1/2 à demi-portée de canon d'un fort en pierres percé de 10 embrasures. « La *Provence* prend poste immédiatement derrière lui puis la *Pallas*. Les frégates *Didon* et *Iphigénie* s'emboîtent parallèlement à la presqu'île. « A notre grand étonnement, nous trouvons le port désarmé et la presqu'île abandonnée sans moyens de défense. » L'ennemi s'était replié sur les hauteurs voisines commandant la plage « dans le double but de les défendre et de s'opposer au débarquement. » A 5 heures toute la flotte a pris son mouillage.

L'ennemi a tiré quelques bombes sur les vaisseaux les plus proches. DUPERRÉ envoie les vapeurs *Nageur* et *Sphinx* au plus près de la côte pour riposter et ils font par leur feu évacuer la batterie la plus proche.

Un matelot a été gravement blessé à la jambe d'un éclat de bombe.

Le 14 juin à l'aube, le débarquement commençait et, à midi, à peu près 20 000 hommes étaient à terre. Les bricks l'*Actéon*, la *Badine* et la corvette la *Bayonnaise* soutenus par les vapeurs le *Sphinx* et le *Nageur* prirent position pour canonner à revers les batteries volantes ennemies qui furent rapidement réduites au silence et dont le feu se révéla heureusement peu meurtrier. La seule victime semble avoir été un

matelot de la *Surveillante*, François GUILLEVIN, qui eut une jambe emportée par un boulet. La tenue du mouillage étant mauvaise, DUPERRÉ renvoyait les transports dès leur déchargement achevé.

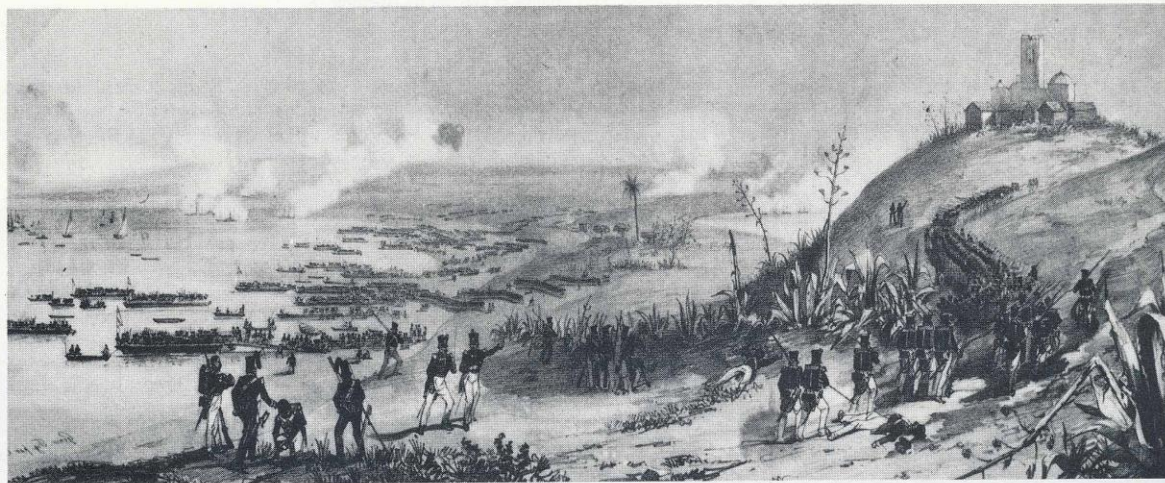
Le 16, le mauvais temps s'éleva. L'alerte fut heureusement brève mais on frôla la catastrophe. Grâce aux câbles-chaines, les grands bâtiments ne subirent que des avaries mineures ; quelques embarcations furent jetées à la côte et brisées. Le 19 juin, le débarquement est à peu près terminé, toute l'artillerie est à terre avec un matériel considérable, un millier de chevaux et vingt jours de vivres. L'opération amphibie a brillamment réussi, beaucoup plus vite que selon les prévisions les plus optimistes. Le même jour, les Algériens attaquent assez violemment les unités en cours d'organisation sur les plages mais le feu d'un certain nombre de bâtiments, dont le *Griffon* commandé par DUPETIT-THOUARS, l'*Alerte* et le *Du Couédic*, contribua puissamment à briser ces assauts. Du 20 au 24 arrivèrent les derniers bateaux-écuries et DUPERRÉ ; à la demande de BOURMONT, constituait une garnison de vingt compagnies de marins pour assurer la garde du camp retranché créé sur la plage. Le 25 arrivait le matériel de siège.

Une nouvelle tempête d'ouest s'éleva le 26, provoquant l'échouage de trois bricks et de quatre transports. Les dégâts furent limités grâce encore une fois aux câbles-chaines et aussi aux vapeurs qui jouèrent avec efficacité le rôle de remorqueurs pour venir au secours des échoués.

Le 29 juin, l'armée s'ébranlait en direction d'Alger, laissant le camp de Sidi-Ferruch à la garde de 1400 marins commandés par HUGON. BOURMONT demanda naturellement l'appui de la flotte pour l'attaque de la ville. Le 1<sup>er</sup> juillet, une division conduite par ROSAMEL défila devant la pointe Pescade et on échangea des salves sans grande efficacité tandis que l'armée investissait le fort l'Empereur. Nouvelle canonnade du même genre le 3 après-midi, sans plus de résultat. On s'appretait à recommencer le 4 lorsque l'explosion du fort l'Empereur décida le dey à solliciter la paix. A 15 heures, un parlementaire montait à bord de la *Provence* et DUPERRÉ le renvoyait à BOURMONT. Le 5 juillet à 13 h 30, le pavillon français était hissé sur la Casba et le 7 la frégate la *Jeanne d'Arc* conduisait le dey à Livourne tandis que quatre vaisseaux embarquaient 1500 janissaires pour les rapatrier à Smyrne. Le 8, le premier directeur du port d'Alger était nommé, le capitaine de frégate DELOFFRE, et DUPERRÉ commençait à organiser le transport sur Alger du matériel entreposé à Sidi-Ferruch.

Le 26 juillet, ROSAMEL appareillait avec le *Trident* et 8 bâtiments pour aller s'emparer de Bône et y porter un corps de 2700 hommes aux ordres de DANRÉMONT. Il continua ensuite sur Tripoli pour annoncer au bey la prise d'Alger, demander réparation d'une vieille insulte faite au consul de France et le prier d'arrêter l'activité des corsaires. Le 30 août, ROSAMEL revenait, mission accomplie. Il avait obtenu du bey la signature d'un traité par lequel il renonçait à la course, s'engageait à ne plus réduire les chrétiens en esclavage et à payer une indemnité de 800 000 f. pour les dommages causés au commerce français.

Le débarquement à Sidi Ferruch



(Photo Musée de la Marine)



Le 4 août, le *Dragon*, le *Voligeur* et l'*Endymion* enlevaient le fort de Mers el-Kébir et DUPERRÉ envoyait aussitôt l'*Amphitrite*, l'*Iphigénie* et la *Sirène* aux ordres de MASSIEU de CLERVAL pour y transporter 1500 hommes de renfort. Ces deux postes, Bône et Oran, seront d'ailleurs évacués très rapidement à la suite de la révolution survenue à Paris.

Le 15 septembre, DUPERRÉ rentrait à Toulon sur la *Provence* qui venait d'être rebaptisée l'*Alger*. Le 13 août, le nouveau roi des Français avait signé une ordonnance créant trois postes d'amiraux, assimilés aux maréchaux de France. Le héros d'Alger en recevait un et entrait à la Chambre des pairs, justes récompenses pour une action menée magistralement.



Quel bilan peut-on établir de cette brillante opération ? Avec une rapidité extrême, on avait obtenu des résultats considérables.

CHASSÉRIAU, qui écrivait à une époque où l'Europe n'avait pas encore honte d'elle-même, les résume ainsi :

« Par cette conquête, dont les trésors compensaient les frais, la France obtenait les résultats suivants : son honneur vengé, la piraterie barbaresque détruite dans son foyer, la suppression du honteux tribut que, depuis des siècles, l'Europe subissait, un vaste champ ouvert à l'activité guerrière, intellectuelle et colonisatrice de la France, la sécurité rendue à la Méditerranée peut-être destinée à redevenir le centre du mouvement politique et commercial du monde, si, comme tout le fait espérer, les mers de l'Inde sont enfin mises, par l'isthme de Suez, en communication avec les mers de l'Europe. »

Sur le plan naval qui nous occupe aujourd'hui, l'expédition d'Alger fut riche de conséquences utiles. Réussite absolument remarquable puisque le transport et le débarquement se réalisèrent sans aucune perte, il faut reconnaître que, menée par la poigne énergique de DUPERRÉ, elle avait bénéficié d'une chance exceptionnelle. Il faut aussi remarquer que certaines déficiences avaient pu être constatées. Si tous, officiers et équipages, firent preuve d'un allant et d'une bonne volonté sans failles, l'entraînement au combat manquait quelque peu. Si les canonnières algériennes tiraient mal, les nôtres ne valaient guère mieux, mais il y a tout lieu de penser que l'expédition d'Alger provoqua dans les années suivantes l'apparition de mesures qui renforcèrent considérablement l'efficacité de la flotte. C'est ainsi par exemple qu'elle fit apparaître la nécessité de disposer d'une force d'intervention armée en permanence, prête à toutes les éventualités. Lorsque l'amiral de RIGNY devint ministre de la Marine en 1831, l'un de ses premiers soins sera précisément de mettre sur pied une escadre dite d'évolutions, chargée d'assurer l'entraînement des états-majors et des équipages. Le système sera perfectionné en 1837 par ROSAMEL avec l'escadre dite d'Afrique qui atteindra, sous l'impulsion de l'amiral LALANDE, une extraordinaire maîtrise et deviendra en 1839 l'escadre de la Méditerranée. En 1830 on n'en était pas encore là et, comme l'a écrit justement CHEVALIER dans son Histoire de la Marine de 1815 à 1870 « le ministère de la Marine n'était pas encore pénétré de l'idée qu'un navire dont l'équipage n'a pas d'instruction militaire n'est pas un navire de guerre ».

Il est également permis de penser que l'affaire d'Alger ne fut pas étrangère à l'élaboration, en 1832, d'une doctrine de la tactique navale qui, pour la première fois en France, dégageait les leçons des guerres précédentes et énonçait quelques principes fondamentaux en soulignant en particulier l'extrême importance de la discipline, des forces morales et de l'entraînement.

La campagne d'Alger avait également démontré, nous l'avons dit, la grave insuffisance de formation de nos canonnières. C'était une faiblesse que la Marine traînait depuis la fin de l'Ancien Régime et certainement l'une des causes principales des déboires de la marine impériale. Lorsque l'amiral de ROSAMEL devint à son tour ministre en 1837, il fit aussitôt créer, par l'ordonnance du 14 juin de cette année, des écoles d'artillerie à Brest et à Toulon, auxquelles étaient affectés des bâtiments pour les exercices et qui constituaient la première préfiguration de ce qui s'appellera plus tard école d'application du tir à la mer. A partir de ce moment les canonnières françaises purent acquérir la formation pratique qui leur avait tant manqué. Les heureux résultats produits par cet enseignement seront sensibles au cours des campagnes suivantes.

Malgré les quelques faiblesses qu'elle révéla, l'expédition d'Alger constitua indiscutablement un tour de force de tout premier ordre et

l'honneur de ce succès revient principalement à deux hommes : le ministre de la Marine d'HAUSSEZ qui sut secouer l'apathie gouvernementale et donner l'impulsion nécessaire avec une ardeur et une ténacité de tous les instants, l'amiral DUPERRÉ qui se révéla dans ces circonstances souvent difficiles comme un très grand chef doué à la fois du sens marin le plus aigu et de celui de l'organisation. Prudent à bon escient mais homme de décision, DUPERRÉ, au cours de cette vaste opération interarmée, ce qui était peu courant à l'époque, se comporta en bon diplomate et il semble bien que les conflits entre militaires et marins se limitèrent au minimum. Le 21 août, il écrivait au ministre ces lignes où l'on ne trouve pas une chaleur excessive : « la conduite de la Marine n'a pas donné lieu, ainsi que vous paraissent le penser, à une mésintelligence entre les deux armées, au moins n'a-t-elle eu aucune influence sur l'intérêt du service. Mes rapports avec le général en chef sont restés tels qu'ils l'ont été pendant toute la campagne et dans les formes de la plus grande convenance. La Marine l'a aidé de tous ses moyens pour tous les transports et pour tous les services qui ont été réclamés d'elle. Elle y a toujours mis le même empressement ».

Il y eut, bien entendu, quelques petits frottements, assez minimes d'ailleurs. L'amiral, dont nous avons dit le caractère difficile, fut certainement assez vexé d'être mis sous les ordres de BOURMONT avec lequel il n'était guère en confiance car bien des choses, en particulier les opinions politiques, opposaient les deux hommes. L'armée ne comprit pas le retour vers les Baléares le 27 mai car elle ne concevait nullement les difficultés d'un débarquement sur une côte inconnue et peu hospitalière. Elle se plaignit aussi des retards apportés au débarquement des chevaux qui n'arrivèrent à Sidi-Ferruch à l'exception de quelques éléments précurseurs que le 24 juin. Malgré une mer très creuse, ils furent d'ailleurs mis à terre avec un minimum de pertes (25 sur plus de 2000).

L'amiral, il faut s'empresseur de le dire, a été secondé remarquablement par ses officiers et ses équipages et il ne se fait pas faute de l'exposer longuement dans ses rapports, rendant abondamment hommage à ROSAMEL, qui sera quelques années plus tard l'un des plus remarquables ministres de la Marine de la Monarchie de Juillet, à HUGON « qui s'est distingué d'une manière toute particulière dans l'ordre admirable établi dans l'organisation d'un immense convoi qu'il a ensuite conduit avec toute l'habileté d'un officier de mer consommé ». Tout le corps des officiers se révéla excellent et l'on peut noter parmi les participants bien des noms qui deviendront célèbres : CASEY, BAZOCHE, VILLENEUVE-BARGEMON, MASSIEU de CLERVAL, de MOGES, HAMELIN, DUPETIT-THOUARS, PARSEVAL, FIEVRIER-DESPOINTES, pour n'en citer que quelques-uns, deviendront amiraux et certains occuperont les plus hauts postes de la Marine.

Astreints à de rudes tâches, les équipages se comportèrent aussi de la manière la plus satisfaisante et le commandant en chef n'oublia pas de louer leur zèle pendant les opérations de débarquement et d'évoquer les « vingt-deux jours de travaux inouïs qui ont écrasé les équipages de l'armée navale parce qu'elle seule fournissait les corvées de terre comme de mer tout en faisant le service militaire. »

DUPERRÉ put conclure avec une légitime fierté : « il est à remarquer qu'au milieu des travaux pénibles que les équipages ont eu à faire, il n'y a presque point eu de malades et, chose également surprenante et sans exemple, c'est que, quoique l'armée se composât de cent bâtiments de guerre, elle rentre au port d'où elle était partie sans qu'il y ait eu un abordage et sans avarie d'aucune espèce. »

Ainsi, cette Marine convalescente de la Restauration s'avéra, en ces circonstances, d'une efficacité insoupçonnée et sans doute pour beaucoup inattendue. Elle justifia en tout cas pleinement la confiance de son ministre. Il est sans doute, sur le plan purement naval, des opérations plus glorieuses ou plus spectaculaires, mais, en réalisant dans des conditions de rapidité et d'efficacité étonnantes la plus grande opération amphibie de la Marine à voiles — il faudra attendre les Dardanelles et les grands débarquements de la Seconde Guerre mondiale pour revoir des déploiements de forces de cette ampleur — les marins de 1830 ont prouvé que, malgré les handicaps qu'ils subissaient depuis quinze ans, ils demeuraient capables de mener à bien des missions difficiles et que, par conséquent, les crédits chichement accordés à la flotte depuis 1815 n'avaient pas été gaspillés.

Étienne TAILLEMITE

Inspecteur Général des Archives de France