

Les convois de forçats en direction des bagnes coloniaux : l'exemple du Martinière

Jean-Lucien Sanchez

► **To cite this version:**

Jean-Lucien Sanchez. Les convois de forçats en direction des bagnes coloniaux : l'exemple du Martinière. Pierre Prétou. Fureur et cruauté des capitaines en mer, Presses Universitaires de Rennes, p.236-251., 2012. <halshs-01409127>

HAL Id: halshs-01409127

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01409127>

Submitted on 12 Jan 2018

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.

Les convois de forçats en direction des bagnes coloniaux.

L'exemple du *Martinière*

La simple évocation des convois de forçats en direction des bagnes coloniaux de Guyane ou de Nouvelle-Calédonie stimule par avance tout un imaginaire marqué par le bruit et la fureur, suscitant immédiatement une attente légitime vis-à-vis de la thématique abordée au sein de cet ouvrage collectif, celle de la cruauté légendaire des commandants de bord. Mais les figures de William Bligh ou du capitaine Achab et leur rage tournée contre leur équipage n'ont guère de place à bord des transports de forçats et ce pour plusieurs raisons. La principale tient à l'insuffisance des sources disponibles sur les commandants de bord ayant dirigé des cargos-bagne. Les informations sont lacunaires et les témoignages les plus fournis concernent le dernier navire convoyeur, le *Martinière*, qui a assuré le transport des forçats du mois de juin 1921 jusqu'au dernier au mois de novembre 1938. Grâce à l'important ouvrage que lui ont consacré Franck Sénateur, Bernard Cognaud et Paul Mauro¹, nous disposons ainsi des mémoires de celui qui fut son capitaine durant treize ans, le commandant Jules Rosier. Mais la lecture de ces mémoires laisse percer çà et là un homme plus soucieux d'assurer les meilleures conditions de traversée possibles à ses passagers qu'un tyran brutal et violent. Le commandant du *Martinière* n'a effectivement pas besoin de recourir à un surcroît de force du fait des mesures d'internement particulièrement drastiques auxquelles sont déjà soumis les forçats sous sa direction. Le navire sous son commandement est effectivement un "bagne flottant" comme il le surnomme lui-même et les forçats subissent leur traversée dans des conditions particulièrement éprouvantes, encadrés par des surveillants militaires et entassés derrière les barreaux de cages intitulées fort justement "bagnes".

Les convois de forçats nécessitent toutefois de multiples précautions à bord et le commandant peut toujours recourir à des moyens disciplinaires pour contraindre certains récalcitrants, dont les terribles tuyaux de vapeur qui ont fait frémir à tort ou à raison des générations de forçats. Mais la traversée en direction de la colonie ne représente pas l'étape la plus redoutée des forçats durant leur transit jusqu'au bagne. Il faut effectivement l'envisager comme un élément intermédiaire au sein d'un processus qui s'est déjà abattu sur le condamné dès le prononcé de la transportation aux assises et qui l'a soumis lors de son internement au sein de la citadelle de Saint-Martin de Ré à un devenir inéluctable, celui de forçat. Le navire convoyeur, aussi surprenant que cela puisse paraître, représente ainsi aux yeux de nombre de forçats un viatique qui va leur permettre d'atteindre un rivage regardé tout à la fois comme un lieu d'expiation mais également comme un lieu d'évasion.

De la Marine à la *Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur*

¹ "Le bagne flottant (mémoires du commandant Rosier)", dans Sénateur F., Cognaud B., Mauro P., *Martinière. Le transport des forçats (1910-1955)*, Rennes, Marines Éditions, 2008, p. 23-40.

Jusqu'en 1886, les convois de forçats à destination des bagnes coloniaux se font à bord de navires affrétés par la marine et destinés au transport de troupes. Il faut ainsi en moyenne quarante-cinq jours de traversée en partant de Brest pour atteindre le pénitencier des îles du Salut en Guyane française². A partir de 1886, l'État décide de ne plus assurer lui-même les convois et confie cette charge à un opérateur privé. La première convention de transport passée par le sous-secrétaire d'État au ministère de la marine et des colonies avec la *Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur* le 6 octobre 1886 désigne le navire *Ville de Saint-Nazaire* pour transporter trois cents relégués et trente-deux reléguées en direction de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie³. En 1891, l'État signe une nouvelle convention avec cette compagnie afin que cette dernière lui fournisse des navires adaptés au transport de forçats à destination de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie. Le *Ville de Saint-Nazaire* assure le transport des forçats jusqu'en 1896, le *Calédonie* lui succède à partir de 1894. Ces deux navires, bien que transformés tous deux à Saint-Nazaire pour assurer des transports de bagnards, sont des navires aménagés mais non spécialement créés pour acheminer des convois de condamnés. Ce n'est effectivement qu'en 1900 que la *Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur* aménage un navire destiné au transport de forçats, le *Loire*.

Entièrement peint en blanc afin de permettre de supporter le climat équatorial à ses passagers, le *Loire* assure une moyenne de deux voyages annuels à destination du bagne. Reconverti en transport de troupes à l'occasion du Premier Conflit Mondial, il est coulé par une torpille allemande en 1917 et la compagnie décide alors de le remplacer par le *Martinière*. Ce navire allemand (baptisé du nom de *Duala*), originellement anglais et construit en 1912 à Hartlepool (baptisé alors *Armistan*), est cédé à la France au titre des réparations par l'Allemagne en 1919. Ses caractéristiques techniques sont à peu près identiques à celles du *Loire* : d'un poids de 3 500 tonnes, il mesure 120 mètres de long, 16 mètres de large, son tirant d'eau est de 10 mètres et il atteint 10 à 12 nœuds de vitesse.

L'attente et l'embarquement à la citadelle de Saint-Martin de Ré

Le bagne ne commence pas à l'arrivée de ses occupants en Guyane ou en Nouvelle-Calédonie, il commence dès le prononcé de la sentence sur le sol de la métropole. Les étapes du transfert des forçats de leurs lieux de condamnation jusqu'à leurs colonies pénitentiaires les précipitent ainsi dans un déracinement qui connaît différents degrés d'intensité. En attente de départ dans leurs centrales, les forçats sont tout d'abord concentrés dans des trains cellulaires, puis, à partir de 1933, dans des voitures cellulaires chargées de les acheminer jusqu'à la citadelle de Saint-Martin de Ré. A la suite de la fermeture du bagne de Toulon en 1873, la citadelle de Saint-Martin de Ré devient dépôt d'étape des condamnés aux travaux forcés afin d'acheminer les forçats et les déportés au bagne calédonien. Là, dans un silence de plomb et soumis à une discipline sévère, les condamnés

² *Ibid.*, p. 15.

³ Marine et colonies, Charte partie *Ville de Saint Nazaire*, le 6 octobre 1886, Archives départementales de Guyane IX 17-27-95-96-98.

attendent de quelques semaines à plusieurs mois leur embarquement à bord du cargo-bagne.

Deux semaines avant le départ commence le régime dit de "l'expectative" qui entraîne essentiellement la cessation du travail et l'amélioration de la nourriture. Ce régime est destiné à permettre aux forçats de prendre des forces avant la traversée en direction du bagne.

Les forçats ne sont pas avertis du jour de leur départ. Mais tous sentent son imminence car la veille de l'embarquement, les visites des familles sont interdites et les punitions sont suspendues. A cinq heures du matin, ils sont réveillés et réunis une heure après dans la cour de la citadelle où chacun est fouillé car il est interdit d'emporter du tabac, des briquets ou des pipes pendant la traversée. Tous reçoivent ensuite un sac renfermant leurs effets auquel s'ajoute les vivres de départ constitués de chocolat et de fromage. Réunis en colonne par groupes de quatre dans la cour de la citadelle, les punis sont sortis de cellule au dernier moment et sont placés en tête du convoi. Les relégués sont juste derrière et partent cinq minutes avant les transportés qui ferment le défilé. Le dispositif répressif est impressionnant : aux quarante surveillants du dépôt s'adjoignent d'ordinaire cent tirailleurs sénégalais, quarante surveillants militaires, cinquante gardes républicains et la garnison de gendarmerie locale.

Les gendarmes et les tirailleurs forment un cordon armé de fusils et de baïonnettes qui s'étend depuis la sortie du dépôt jusqu'au port de Saint-Martin de Ré. Ces derniers sont présents sur le port dès six heures du matin et tiennent à distance les quelques familles de condamnés venues assister à l'embarquement et saluer une dernière fois un proche avant son départ pour le bagne. Le directeur du dépôt passe ensuite en revue les forçats et leur annonce que tous relèvent désormais non plus du ministère de l'intérieur mais de celui des colonies. Après un ultime appel effectué par un surveillant, les aumôniers donnent un dernier soutien moral aux forçats. Puis le tambour résonne et le capitaine de gendarmerie donne l'ordre du départ. Une fois sur le port, les forçats sont comptés et embarquent sur des vapeurs ou à bord de simples canonnières, chalands ou barques. Bien en vue de la vedette de police qui patrouille pendant toute l'opération, cette étape dure une demi-heure environ puis les embarcations quittent toutes le port pour remettre une après l'autre leur lot de condamnés.

A l'intérieur des bagnes de forçats

Les cales du *Martinière* sont subdivisées en quatre bagnes destinés à contenir six cent soixante-treize forçats. Chaque bagne est divisé en deux compartiments qui ne permettent aucune communication entre eux. Ils se subdivisent ainsi :

- Bagne I : un compartiment de 93 places et un compartiment de 92 places.
- Bagne II : un compartiment de 78 places et un compartiment de 72 places.
- Bagne III : deux compartiments de 110 places chacun.

- Bagne IV : deux compartiments de 68 places chacun⁴.

Une fois à bord, les condamnés sont tous dirigés vers leurs bagnes respectifs. A l'intérieur, les relégués sont séparés des transportés⁵. De même, les relégués individuels sont séparés des relégués collectifs. Passé le phare du Lavardin, ils sont à nouveau fouillés, puis chacun découvre l'intérieur de son bagne. Le couchage est assuré par des hamacs qui sont relevés et roulés en journée et les bagnards disposent de bancs en bois et d'un accès à l'eau courante. A l'intérieur des bagnes, les forçats ne disposent d'aucune intimité et demeurent derrière leurs grilles sous la surveillance de deux surveillants qui se relaient jour et nuit sur chaque pont. Ils disposent d'une promenade quotidienne de vingt minutes et passent donc toute la traversée enfermés dans ces bagnes.

Les bagnes du *Martinière* sont peints au blanc de zinc avant chaque transport et sont munis de hublots qui peuvent être actionnés depuis l'intérieur par les bagnards. Malgré des conditions de traversée rudes et éprouvantes, ces bagnes ne ressemblent en rien à ceux dont étaient munis les navires ayant précédé le *Martinière*. La sœur Saint Benoît Joseph, chargée d'accompagner vingt-neuf reléguées en Guyane en 1897, retranscrit ainsi avec émotion l'impression que lui ont laissée les bagnes du *Calédonie* :

"[...] Nous nous sommes embarquées le 17 juin avec 29 femmes reléguées sur un petit vapeur qui nous a conduit à l'île d'Aix où nous attendait le steamer *Calédonie*, immense bateau construit tout exprès pour transporter cette race d'hommes et de femmes désignés sous les noms de condamnés et relégués. Nous avons stationné 4 heures devant cette île. Là se sont embarqués 500 condamnés amenés de l'île d'Aix. Ces pauvres malheureux ont été de suite conduits dans leurs cages, c'est bien le nom que l'on doit donner aux parties du bateau qu'ils habitent, ce sont de véritables cachots. Les uns couchaient à terre et d'autres dans des hamacs suspendus. En un mot, on peut dire qu'ils étaient entassés comme un vil bétail, cela faisait pitié à voir et malgré toute la misère de ces pauvres malheureux, il y en a un certain nombre qui ont trouvé le moyen de se faire mettre aux fers. Nos femmes n'étaient pas mieux partagées, elles ont été de même entassées dans un espace si restreint qu'elles ne pouvaient se tenir couchées et l'abord de leur cachot était si difficile qu'il nous fut expressément défendu d'y aller. Du reste, nous ne le pouvions pas car elles étaient fermées à double cadenas. Nous ne pouvions les voir que deux fois par jour, une heure le matin et une heure le soir alors nous les faisons monter sur le pont. Pendant ce temps, nous les faisons travailler, prier et chanter⁶."

⁴ Le ministre des colonies au garde des Sceaux, le 18 juillet 1935, Archives nationales d'outre-mer (désormais ANOM) H 1943.

⁵ Les transportés sont des condamnés aux travaux forcés en vertu de la loi sur la transportation du 30 mai 1854 tandis que les relégués sont des délinquants et des criminels récidivistes qui, une fois leur peine principale d'emprisonnement achevée, sont relégués à perpétuité sur le sol d'une colonie en vertu de la loi du 27 mai 1885 sur la relégation des récidivistes.

⁶ La sœur Saint Benoît Joseph à la mère principale, le 10 novembre 1897, Archives de la Congrégation des Sœurs de Saint-Joseph de Cluny.

Le voyage du *Martinière* jusqu'à la Guyane dure en moyenne quatorze jours, vingt ou vingt-et-un jours en cas d'escale à Alger. Peu après le départ, le navire s'engage dans la Golfe de Gascogne puis dépasse le cap Finistère pour faire route vers la Guyane. A moins qu'il ne doive se rendre à Alger, auquel cas il lui faut longer les côtes espagnoles et portugaises, passer le détroit de Gibraltar et Alger se situe à environ quarante-huit heures de distance⁷. La mer est souvent mauvaise lorsque le *Martinière* se lance sur l'océan, en particulier lors des départs automnaux. Mais la partie la plus éprouvante du voyage a lieu lors de l'arrivée en zone tropicale. La température augmente brusquement et les bagnes se transforment alors en véritables étuves où les forçats sont la proie du mal de mer :

"Dès que le soleil tropical dardait sur les tôles de bordé ses rayons brûlants les cages devenaient de véritables étouffoirs où les occupants prostrés et avachis ne se déplaçaient que pour aller boire au charnier de larges rasades d'eau tiède que le médecin faisait aciduler chaque matin avec du tafia. Malgré les panneaux ouverts et les précautions prises, une odeur de ménagerie s'exhalait des faux ponts et cela était encore peu de chose en comparaison de celles qu'on y respirait en cas de mauvais temps, quand il fallait encore clore en partie les écoutilles et que le roulis et le tangage rendaient à nouveau malades les forçats mal amarités encore. Accrochés aux barreaux de leurs cages ou glissant dans les ordures, vidant leurs estomacs là où ils le pouvaient, secoués par de violents hoquets qu'aucune intervention n'aurait pu clamer, c'était un spectacle lamentable auxquels les cœurs les mieux accrochés ne pouvaient résister⁸."

Les conditions de traversée sont ainsi très dures et pèsent sur le moral de ces hommes. A la chaleur et à l'inconfort provoqués par les alizés s'ajoute la crainte du naufrage en cas de tempête. Enfermés derrière les barreaux de leurs bagnes, les forçats savent qu'en cas d'avarie ils seront les derniers libérés si d'aventure ils le sont. De cette angoisse à l'intérieur des bagnes, un journaliste du *Déetective*, Luc Dornain, embarqué illégalement à bord du *Martinière* en se faisant passer pour un aide-cuisinier, en témoigne dans une série d'articles publiés en 1931. S'entretenant avec des forçats enfermés dans les bagnes du navire, il parvient à saisir leur impression durant la traversée :

"[...] J'ai touché au fond du désespoir et, à Saint-Martin, l'idée du suicide est venue bien souvent me hanter. C'est dur, Monsieur, pour un homme qui n'a pas trente ans, de croire que désormais sa vie est finie, qu'il est muré vivant. Car, enfin, je suis dans un tombeau [...]. Et du geste, il me montra la cale sombre, percée seulement par la vive lumière des lampes placées entre les cages. Il répéta : [...] Un

⁷ Cognaud B., "Le *Martinière*", dans *Pen Kiriak*, n°115, juin 2007, p. 10.

⁸ Lacroix L., *Les derniers voiliers antillais et les voyages de forçats à la Guyane*, Paris, Éditions maritimes et d'Outre-Mer, 1970, p. 251.

tombeau9."

Le fol espoir du bagné

Le seul motif d'espérance pour ces hommes durant la traversée provient le plus souvent de l'attente parfois insensée que la plupart d'entre eux nourrissent à l'encontre d'un bagné regardé tout à la fois comme un lieu d'expiation mais également comme un lieu d'évasion. Profitant de la promiscuité de leur bagné pour faire connaissance, c'est généralement au cours de la traversée en direction de la Guyane que des amitiés ou des rivalités se nouent. Mais ce sont surtout les récits d'évadés réintégrés qui fascinent le plus. Ces derniers racontent leurs "belles" et donnent de précieux conseils à ceux qui n'ont pas encore passé le seuil du bagné¹⁰. Car l'évasion est une obsession pour la majeure partie de ces hommes. Espéré dès Saint-Martin de Ré, l'espoir de pouvoir s'échapper une fois débarqué en Guyane amoindrit l'épreuve du transport et redonne confiance aux condamnés après un séjour lugubre au sein du dépôt de Saint-Martin de Ré et dans les cales du *Martinière* :

"L'image de la "Belle" déjà les hantait. Car si on s'évade du bagné, on n'échappe pas à la réclusion. Le vrai châtiement pour nous, m'a dit un de ces malheureux dont je tairai le nom et qui, évadé, s'était fait reprendre, ce ne sont pas les souffrances physiques et morales, c'est l'encellulement. Au bagné, dans le cloaque où nous vivons, nous avons quelquefois, vous pouvez me croire, des motifs de désespoir. Mais nous avons pour nous consoler, le grand air, le soleil. La réclusion, au contraire, c'est la nuit et l'insupportable silence. [...] Il y a des évadés qui, au Brésil ou ailleurs, ont pu se refaire une situation. [...] Voilà pourquoi nous préférons le bagné. Et cette préférence se manifeste dès la condamnation. Nous avons hâte de quitter les prisons centrales où l'on nous conduit, la maison d'arrêt de La Rochelle, le bagné de Saint-Martin. Chaque étape marque un nouveau progrès vers la Guyane que nous redoutons et appelons à la fois¹¹."

La plupart des récits de forçats ou de journalistes embarqués en témoigne : l'espoir de l'évasion ou tout au moins l'espoir de se retrouver à l'air libre sous le climat guyanais est toujours préférable à l'exiguïté des cellules des centrales métropolitaines. Résignés à être déportés hors du sol de la métropole, l'imaginaire des forçats les conduit à entrevoir un avenir un peu plus optimiste que les terribles conditions offertes par leur période de transit au bagné. Cette représentation est partagée par bon nombre de condamnés. Le reporter Albert Londres, alors qu'il visite la prison Carré d'Alger en 1924, s'entretient avec des forçats qui pour échapper au désert algérien sont prêts à tout risquer

⁹ Dornain L., "A fond de cale", dans *Déetective*, 9 avril 1931, n°128, p. 8.

¹⁰ Roussenq P., *L'Enfer du bagné. Souvenirs vécus (Inédits)*, F. Pucheu, Paris, 1957, p. 14.

¹¹ Dornain L., "Terre !", dans *Déetective*, 23 avril 1931, n°130, p. 9.

pour mériter le bague guyanais, synonyme pour eux de luxuriance et d'eau en abondance¹². Jean-Claude Farcy a également étudié de nombreuses requêtes de prisonniers qui, essentiellement en 1870, demandent chacun aux ministres de la marine ou de l'intérieur à bénéficier d'un exil outre-mer pour échapper à leur incarcération¹³. Bref, le bague représente également pour ces hommes une sorte de viatique, une échappatoire à la triste réclusion et la possibilité de vivre différemment dans un milieu où la forêt équatoriale et la mer autorisent l'évasion et la promesse d'une existence au "grand air".

Ainsi, c'est parce qu'ils se savent à mi-chemin vers la Guyane que des relégués se révoltent au dépôt de Saint-Martin-de-Ré au mois de juin 1929. A cette date, le procureur général près la cour d'appel de Poitiers visite le dépôt et note que celui-ci est en sur-effectif¹⁴. Cette situation entraîne des protestations, des refus de travail et toutes sortes d'infractions au règlement intérieur du dépôt de la part de relégués dont certains attendent leur transfert depuis plus d'un an. La visite du procureur a lieu quelques jours avant le déclenchement d'une grève de la faim intentée par certains d'entre eux le 24 juin 1929. Ce jour là, en revenant de la promenade du matin, quatre-vingt sept relégués refusent de réintégrer leurs ateliers et de reprendre le travail. Malgré l'intervention du directeur, ils demeurent dans la cour du dépôt et demandent à voir le préfet de La Rochelle afin de lui exposer leurs doléances. Ces derniers réclament tour à tour : l'affichage du règlement, une plus grande liberté au point de vue de leur correspondance, que la nourriture achetée à la cantine soit de meilleure qualité, qu'ils soient autorisés à fumer à l'atelier, que le tarif de rémunération de leur travail soit augmenté et qu'ils soient enfin fixés sur les dates de leur départ effectif pour la Guyane. La grève prend fin au bout de deux jours et les principaux meneurs finissent par être transférés vers d'autres centrales. Cette grève est essentiellement motivée par la durée de l'internement des relégués au dépôt. Certains d'entre eux sont en attente de départ depuis le mois d'avril 1928 et le *Martinière*, qui opère traditionnellement à la fin du mois de mars ou au début du mois d'avril, n'est pas réapparu depuis près d'un an. Les relégués, angoissés à l'idée de ne pouvoir partir en Guyane, là où la loi l'a pourtant ordonné, se révoltent essentiellement contre l'attente et l'ignorance d'un départ espéré comme une libération :

"Les jours coulent l'un après l'autre ; le "La Martinière" viendra-t-il cette année, où seulement l'année prochaine ? Cette idée du départ devient une monomanie ; pendant les heures de promenade dans la cour, défilant lentement [...], ils en parlent longuement du départ qui ne vient pas : pendant longtemps, ils résistent, puis un beau jour c'est trop fort, ils veulent savoir, savoir à tout prix. Même

¹² Londres A., *Dante n'avait rien vu*, Paris, Arléa, 1997, p. 159-165.

¹³ Farcy J.-C., "Je désire quitté la France pour quitté les prisons" Les requêtes de prisonniers pour obtenir leur exil (années 1870) [novembre 2005], Champ pénal, *Champ pénal*, [En ligne], mis en ligne le 10 novembre 2005. URL : <http://champenal.revues.org/documents418.html>, consulté le 25/08/2011.

¹⁴ Le procureur général près la cour d'appel de Poitiers au garde des Sceaux, le 21 juin 1929, ANOM H 2074.

s'il faut attendre dix ans, ils veulent savoir ; ils n'en peuvent plus de ne pas connaître la fin de leur châtement, de ne pas pouvoir « compter les jours », et c'est ainsi que s'est produite la manifestation de lundi 15."

Cette situation d'attente entraîne ainsi des protestations et des refus de travail ou des infractions au règlement intérieur du dépôt. Autre motif d'impatience, la plupart des relégués restent persuadés que leur régime une fois débarqués en Guyane s'apparente à un régime de liberté sous condition de résidence obligatoire, c'est-à-dire au régime de la relégation individuelle. La plupart d'entre eux considèrent effectivement la peine accessoire de la relégation comme un état de liberté relative sur le sol d'une colonie et non comme un internement en dépôt. Hors la relégation individuelle n'est accordée qu'au compte-goutte et le régime majoritaire des relégués en Guyane est celui de la relégation collective, qui s'apparente à un régime de travaux forcés exécutés au sein d'un pénitencier. A leur arrivée à Saint-Martin de Ré, l'administration pénitentiaire se garde bien de leur expliquer le sort qui va être le leur une fois transportés de l'autre côté de l'Atlantique. En agissant ainsi, les agents du dépôt maintiennent un semblant de paix sociale et ne font strictement rien, quant ils ne l'alimentent pas, pour désillusionner ces hommes sur l'espoir démesuré qu'ils nourrissent vis-à-vis du bagne. De ce fait, lorsque le navire tarde à les libérer de la citadelle, les relégués peuvent se révolter alors que les traversées à bord du *Martinière* sont en contrepartie relativement calmes.

La crainte d'une mutinerie à bord et les précautions prises pour l'éviter

Un commissaire du gouvernement et son adjoint se chargent à bord du *Martinière* du service de santé des condamnés et du personnel navigant. Mais la charge du commissaire ne se cantonne pas à cette seule fonction. Il doit également veiller à la stricte application de la convention passée entre l'armateur et le ministère des colonies et veiller au bon déroulement de la traversée. Avant le départ, après avoir vacciné le personnel de surveillance et les forçats, le commissaire du gouvernement, accompagné du capitaine du navire, fait partie d'une commission supérieure de visite chargée d'inspecter le navire et d'assister aux opérations d'embarquement. Il doit veiller notamment à ce que l'approvisionnement à bord de tout le matériel médical soit au complet. La tâche du commissaire à bord s'étend à toutes les tâches administratives arrêtées par la convention de transport : il doit assurer la bonne marche de toutes les installations matérielles du navire, vérifier tous les approvisionnements généraux, l'installation du personnel libre et des condamnés et faire particulièrement attention à ce que les rations de nourriture soient correctement distribuées aux forçats durant la traversée.

Le commissaire du gouvernement doit de plus veiller à ce qu'aucun objet prohibé ne soit embarqué par les condamnés. Bien que fouillés au dépôt de Saint-Martin de Ré avant leur départ, ces derniers

¹⁵ Maufra J., "La mutinerie de Saint-Martin-de-Ré", dans *Déetective*, 4 juillet 1929, n°36, p. 13.

parviennent toujours à monter à bord avec du tabac, des couteaux, des briquets et des cartes à jouer. La fouille des bagnes à l'intérieur du *Martinière* apporte ainsi à chaque fois leurs lots d'objets prohibés. Ces objets sont particulièrement convoités entre détenus et les vols d'effets et de chaussures non réglementaires ou de nourriture peuvent entraîner des rixes à l'intérieur des bagnes durant la traversée.

Une rixe à l'intérieur des bagnes ou, pire, une mutinerie générale reste un sérieux motif d'inquiétude de la part du personnel de bord et chaque détail de la traversée compte. La distribution des rations est ainsi l'objet d'une organisation savamment orchestrée. La nourriture des condamnés est assurée par la compagnie de navigation et doit correspondre à la ration réglementaire des troupes passagères exception faite de la ration de spiritueux au déjeuner et de vin au souper. Le pain est fourni par le boulanger du bord et la cuisine est assurée par deux cuisiniers assistés de leurs aides. Le petit déjeuner est constitué de café noir accompagné de sucre et de pain, le déjeuner est constitué d'un plat de viande et d'un plat de légumes et le dîner d'une soupe alternativement grasse ou maigre, d'un plat de viande et d'un plat de légumes. Les condamnés de chaque bague sont subdivisés en groupe de dix individus qui correspond à un "plat". Avant le repas, une gamelle, un gamelot et une cuiller sont distribués à chaque forçat. Un condamné est ensuite désigné et doit se rendre aux cuisines accompagné d'un surveillant afin de récupérer dix rations. Cette manœuvre s'effectue à tour de rôle et la distribution du repas du soir commence à partir de seize heures. Les cuisines doivent effectivement nourrir quotidiennement près de six cent soixante-treize condamnés auxquels s'ajoutent une quarantaine de surveillants et soixante membres du personnel de bord. La vaisselle est l'objet d'une attention scrupuleuse de la part des surveillants et tout est recompté car une cuiller substituée peut rapidement se transformer en arme une fois aiguisée :

"Le premier soin de la plupart de ces brutes est de se faire des armes. Prodigieuse ténacité de l'instinct ! On leur donne à chacun un quart de fer-blanc ; et, à deux, un couvert, l'un ayant la fourchette et l'autre la cuiller. En quelques heures à peine, fourchette et cuiller ont été brisées, coupées en deux morceaux. Les forçats ingénieux ont trouvé - où donc ? - des morceaux de bois pour fournir, d'une part, deux manches à la fourchette et à la cuiller, indispensables, et deux autres manches pour des poignards formés des tronçons aiguisés de ces deux ustensiles de table. Voilà : on est armés pour les luttes futures¹⁶."

A midi, tous les condamnés reçoivent un quart de vin rouge, mais cette distribution est l'objet là aussi de nombreuses précautions¹⁷. Afin d'éviter que des relégués plus forts ne s'emparent de la ration de plus faibles et ne s'enivrent, la distribution s'effectue en présence de deux surveillants. Un

¹⁶ Brierre de Boismont E., "Le bague", dans *L'illustration*, samedi 12 septembre 1908, n° 3420, p. 174.

¹⁷ Commandant Rosier, "Le bague flottant", dans *Le rêve et la vie*, 31 décembre 1936, n°10, p. 204.

bidon de trente litres environ est amené tous les jours dans chaque bagne. Les forçats sont placés en bout de bagne et forment une queue. Les uns derrière les autres, ils défilent jusqu'au condamné chargé de leur distribuer leur quart de vin. Une fois servi, ils doivent avoir achevé leur ration avant d'atteindre à nouveau le fond de leur bagne.

Malgré ces précautions, des incidents arrivent toujours au sein des bagnes. En cas de rixe par exemple, des lames peuvent être employées et entraîner des blessures graves ou bien la mort d'un des pugilistes. Ces lames sont cachées par les forçats au sein d'un "plan". Il s'agit d'un étui oblongue en surface et creux à l'intérieur qui s'assemble sous la forme de deux cylindres encastrables que les condamnés lconservent caché dans leur rectum. Ces "plans" sont directement produits dans les ateliers des centrales ou dans ceux du dépôt de Saint-Martin de Ré par des détenus qui les vendent ou les échangent à d'autres détenus. Le "plan" permet ainsi par exemple de conserver sur soi de l'argent, un couteau ou des allumettes. En cas de règlement de compte, et ce afin d'éviter d'attirer l'attention des surveillants, les forçats forment un cercle silencieux ou bien s'adossent à la grille de leur bagne et entament des chants pour camoufler les cris et les insultes. Si un décès vient à se produire, le bateau stoppe alors ses machines et le corps du forçat est simplement immergé. La dépouille est enveloppée dans une toile et le commandant de bord fait lester le cadavre avec une "gueuse de fonte"¹⁸ spécialement prévue à cet effet. Après avoir marqué l'immersion d'un coup de sirène, le navire reprend aussitôt sa route.

Le capitaine, seul maître à bord

En cas d'irrégularité à bord, le commissaire du gouvernement doit directement en avertir le capitaine du navire. Car c'est ce dernier qui reste seul maître à bord :

"Le capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes présentes à son bord, pour quelque cause que ce soit, et autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise¹⁹."

Aux termes de la convention passée entre la *Compagnie Générale Transatlantique* et le ministre des colonies, l'exercice du pouvoir disciplinaire à l'encontre des condamnés, du personnel de bord et des surveillants demeure la prérogative exclusive du capitaine. Ainsi, selon les époques, les quarante à cinquante surveillants militaires sous les ordres du surveillant-chef de détachement sont mis à la disposition du capitaine qui a la charge de prendre toutes les mesures d'ordre et de discipline à son bord vis-à-vis des condamnés. En cas de manquement à la discipline, les forçats

¹⁸ Jusseau E., *Les cloches de la camarade. 24 ans de survie au bagne de Cayenne*, Nyons, A. Chantemerle, 1974, p. 69.

¹⁹ Article 8 de la loi du 27 décembre 1926 qui promulgue le code disciplinaire et pénal de la marine marchande cité dans un courrier adressé par le ministre des colonies au Commissaire du gouvernement à bord du *Martinière*, le 5 janvier 1930, ANOM H 2003.

passent devant un conseil composé du commandant de bord, du chef de convoi et du commissaire du gouvernement.

Le service de surveillance des bagnes est assurée de jour et de nuit sur chaque pont par deux surveillants. En cas d'irrégularité, ces derniers en rendent compte au surveillant chef qui en informe le lendemain le chef de convoi. Les surveillants autorisent par exemple les forçats à discuter entre eux en journée mais exigent un silence total durant la nuit et ceux qui dérogent au règlement s'expose alors à de sévères punitions. Idem pour ceux surpris en train de fumer ou de manger des denrées prohibées à bord. La discipline est assurée par la présence de barres de justice en fond de cale, par l'internement dans une des quatre "cellules chaudes" situées au dessus des machines dans le faux-pont n°2, par la privation de promenade et, comme le note le capitaine Louis Lacroix, par des coups de corde administrés en présence du médecin et des autres condamnés²⁰. Les forçats punis de la barre de justice sont maintenus les pieds entravés au sol et demeurent quasiment immobiles durant toute la durée de leur punition :

"Pour ma part, j'ai eu un différent avec un autre condamné et la dispute, à cause de l'emplacement de nos hamacs, a donné lieu à une punition pour chacun : quinze jours à la double boucle. J'ai été attaché aux barreaux de la cage, assis par terre à même le sol, par des manilles fixées à mes chevilles. Cela ne faisait pas mal, mais je ne pouvais plus bouger et ne pouvais rester qu'assis ou allongé, ce qui s'avérait au final très pénible. après plusieurs jours, j'ai eu la visite du capitaine docteur qui m'a examiné et a déclaré que j'allais bien et que je pouvais supporter la totalité de ma peine. Le commandant du navire m'a parlé, ses mots étaient encourageants, il m'a paru gentil. Mais le plus dur était à venir. Après la traversée de l'océan Indien, au cap de Bonne Espérance, il y a eu un typhon. Nous étions secoués dans tous les sens, mais malgré cela les hommes n'étaient pas trop malades, car ils étaient déjà bien amarqués. Les ponts du bateau avaient été fermés, car les vagues le recouvraient régulièrement, pourtant l'eau de mer glacée passait à travers et me coulait dessus continuellement. J'avais très froid et je ne pouvais me mettre à l'abri. Ayant pitié de moi, un autre compagnon m'a recouvert de son maigre linge pour me réchauffer un peu. Ma punition achevée, j'ai pu finir le voyage comme les autres.²¹"

Les bagnards peuvent toutefois présenter leurs doléances lors de l'inspection hebdomadaire. Tous les lundis et dimanches a lieu l'inspection de bord par le commandant accompagné du chef de convoi, du second capitaine, de l'intendant chargé des vivres et du maître charpentier de bord. Les bagnes, particulièrement propres et rangés pour l'occasion, sont soigneusement inspectés tandis que les forçats sont alignés en rangs par trois. A l'issue de l'inspection, chacun peut s'il le souhaite et si

²⁰ Lacroix L., *Les derniers voiliers antillais et les voyages de forçats à la Guyane*, op. cit., p. 251.

²¹ Desmes N., "Les aventures de Tran Khac Man", dans *La Semaine Guyanaise*, n°780, 3 octobre 1998.

cela paraît justifié émettre des doléances. Les punis de fer et ceux enfermés dans les cellules sont également inspectés et peuvent à ce moment produire leurs doléances ou demander à bénéficier d'une réduction de punition.

La crainte des jets de vapeur d'eau bouillante

Un autre dispositif disciplinaire demeure à la disposition du capitaine de bord mais n'est employé qu'à de très rares occasions. A l'intérieur des bagnes, des tuyaux de vapeur servent à réguler la température en cas de grand froid et des bouches d'eau situées sur le pont du navire permettent de nettoyer les bagnes à grande eau durant la promenade des forçats. Mais tuyaux de vapeur et bouches d'eau constituent également une menace destinée à dissuader les mutineries car ils peuvent être actionnés en cas de révolte. Ainsi, à bord du *Ville-de-Saint-Nazaire* en 1894, un relégué puni de la mise aux fers par le commandant de bord pour un manquement au règlement entraîne un début de mutinerie. Saisissant à la gorge le surveillant venu le chercher et tentant de l'étrangler, ce dernier parvient à faire feu et tue son assillant. Mais profitant du désordre, des relégués parviennent à sortir de leur bague et prennent à partie des surveillants qui ont tôt fait de répliquer. Le commandant de bord donne alors immédiatement l'ordre de placer en batterie les bouches d'eau et de vapeur en direction des mutins qui, face à la menace, se rétractent et retournent docilement à l'intérieur de leur geôle²².

L'emploi des bouches de vapeur pour réfréner les forçats en cas de révolte ou de bagarres dans les bagnes est rare, quand il n'est pas l'exception. Paul Mauro, mousse à bord du *Martinière* en septembre 1935, témoigne lors d'une traversée de l'usage de ces tuyaux à vapeur contre les forçats :

"Un soir pourtant, il y a eu une bagarre plus sérieuse. Dans chaque cale il y avait des tuyaux au plafond avec plein de petits trous d'où pouvait jaillir la vapeur, c'était prévu en cas d'incendie, mais les bagnards en avaient une belle frousse. Cette fois, le commandant a donné l'ordre d'ouvrir les vannes. Bizarrement, c'est l'intendant Bonamy qui a ouvert les vannes et pas un garde-chiourme : Cela n'a duré que quelques minutes, mais il y a eu des cris terribles. Moi j'étais de corvée sur le château et quand j'ai entendu tout ça je suis sorti. J'ai vu la vapeur qui s'échappait du bague n°8, celui de l'arrière tribord et puis plus rien. Le lendemain, il y avait une dizaine de brûlés, plus ou moins gravement, à l'infirmerie du bord. Autrement dit, en vingt minutes ils auraient tous étaient morts... Il n'y a plus jamais eu de problème après ça et c'est la seule fois que la vapeur a été utilisée."²³

Beaucoup de forçats témoignent dans leurs souvenirs de la peur qu'entraînaient ces jets de vapeur, mais peu ont été témoins de leur utilisation. Dans son livre-souvenir *Après l'enfer*, le transporté

²² "Les anarchistes relégués : une révolte à bord", dans *Le Petit Journal. Supplément illustré*, 10 septembre 1894, n°199, p. 295.

²³ Mauro P., "Les trois voyages du matelot Mauro (sept. 1935, nov. 1935, nov. 1938)", dans Sénateur F., Cognaud B., Mauro P., *Martinière. Le transport des forçats (1910-1955)*, op. cit., p. 46.

Raymond Vaudé est un des rares forçats à prétendre les avoir vu en action. Lors de son voyage en direction de la Guyane, la tension est extrême dans les bagnes et une bagarre entre forçats éclate dès le deuxième jour de la traversée. Des cris fusent et des surveillants arrivent et menacent d'ouvrir les vannes de vapeur. Quelques jours plus tard, un forçat profitant de l'anonymat offert par son bagne insulte un surveillant qui réclame immédiatement que le coupable se désigne. Face au silence des condamnés, le commandant décide alors d'actionner les vannes de vapeur :

"Il y eut d'abord un cri, puis des centaines de cris lancés comme des pierres aux surveillants qui s'étaient massés au pied de l'escalier, à l'entrée du couloir. Clameurs de fous et de bêtes qui montaient sans cesse. Des bras sortaient des cages, au travers des grilles, tendaient des poings. Et soudain, les vannes ouvertes... La vapeur qui fuse en jets, en flèches, en dards. D'autres cris, mais de douleur sauvage... Dans les bagnes, les hommes en panique se battaient pour s'éloigner des grilles et gagner les flancs du bateau, les hublots... La plupart les poursuivait, et les cris s'éteignaient, se chargeaient en humbles gémissements et en plainte. Douze forçats brûlés furent transportés à l'infirmerie.²⁴"

Conclusion

Malgré le recours plus théorique qu'effectif à ce moyen de contrainte, le commandant de bord du *Martinière* n'a rien de commun avec le capitaine Nemo et la cruauté n'est guère de mise à bord des convois de forçats. Et pour cause : le bateau-bagne qu'il dirige est un espace déjà suffisamment répressif et coercitif pour qu'il ne soit pas nécessaire d'employer des moyens exorbitants du droit commun pour y gouverner les forçats. Comme nous l'avons vu tout au long de cet article, le bagne ne commence pas pour les forçats lors de leur arrivée en Guyane, il commence dès le prononcé de leur condamnation aux travaux forcés par les cours d'assises. Les multiples agents qui se saisissent d'eux, les lieux de transit jusqu'à la colonie au sein desquels ils sont précipités et les terribles règlements auxquels ils sont soumis les réalisent peu à peu comme forçat. Le "devenir forçat" au sens foucauldien du terme²⁵ est ainsi marqué par différentes étapes qui s'opèrent tout au long d'un processus qui, même s'il débute sur le sol de la métropole et hors des murs du pénitencier de Saint-Laurent du Maroni, se confond avec le bagne. A ce titre, le navire chargé de transporter les forçats est déjà le bagne, avec ses grilles, ses surveillants et son règlement disciplinaire. Nul besoin donc de cruauté supplémentaire à bord pour contraindre des hommes déjà suffisamment contraints et suffisamment soumis.

Jean-Lucien Sanchez

²⁴ Vaudé R., Bonnéry J., Delmas A., *Après l'enfer. Confession*, Paris, Les Éditions du Scorpion, 1965, p. 55.

²⁵ Foucault M., *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 2005, p. 324-326.