

La vie tragique des galériens

André Zysberg dans Collections de l'Histoire n°8
juin - août 2000

Louis XIV a voulu faire de sa flotte la plus puissante de toute la Méditerranée. Les quarante galères du Roi-Soleil seront les bâtiments à tout faire de la guerre navale. A leur bord, des forçats, pour la plupart contrebandiers, protestants ou déserteurs de l'armée royale, dont la vie quotidienne est un enfer.

« Il n'y a point de puissance qui marque mieux la grandeur d'un prince que celle des galères*, et lui donne plus de réputation parmi les étrangers » , notait Colbert, en 1665. Le choix de la galère pour servir les ambitions hégémoniques du Roi-Soleil en Méditerranée peut surprendre. Dès le milieu du XVIIe siècle, les bâtiments de haut bord, comme les vaisseaux de ligne* à trois mâts, font la loi en Méditerranée, tandis que les galères, bâtiments légers, longs et de bas bord, ne peuvent plus prétendre l'emporter sur les navires de haut bord, qui ont accompli des progrès décisifs en matière de gréement* et surtout d'artillerie. Heureusement pour leurs équipages, les galères de France, ces fragiles « demoiselles », ne seront plus jamais engagées directement dans une grande bataille navale.

Néanmoins, le rôle des galères, à l'arrière-garde des combats, se diversifie. Après les années 1680, elles exercent des missions variées et deviennent les bâtiments à tout faire d'une guerre navale dont les épisodes décisifs se déroulent à proximité des rivages. Bâtiments de charge, garde-côtes, escorteurs, péniches de débarquement, elles pourchassent les corsaires*, transportent des troupes, des munitions, du foin, de l'argent, des ambassadeurs, protègent les convois marchands, surveillent l'entrée du golfe de Fos, à l'occasion de la foire de Beaucaire, et paradenent le long des côtes d'Italie lors des croisières de prestige. Fallait-il pour autant aligner quarante galères ? Une vingtaine auraient suffi, mais la boulimie de puissance du pouvoir royal en décida autrement.

Le rétablissement du corps des galères de France pose le problème du recrutement des rameurs. Il en faut 260 sur une galère ordinaire et près de 450 sur la Réale que « monte » le général de la flotte, ou sur la Patrone , celle du lieutenant-général. La chiourme* l'ensemble des rameurs comprend trois catégories d'hommes : les esclaves, appelés aussi les « Turcs » , bien que nombre d'entre eux ne viennent pas de Turquie, les « volontaires » ou bonevoglies , et enfin les condamnés ou forçats.

Les esclaves s'achètent à Livourne, Malte, Majorque ou Cagliari, et, lorsque les relations diplomatiques avec l'Empire ottoman le permettent, à Istanbul. Tous les hommes robustes sont bons pour la rame, y compris ceux de religion orthodoxe, originaires de Grèce et d'Europe centrale. Qu'ils soient asservis sur les galères du roi « Très-Chrétien » ne tourmente guère les consciences. Beaucoup viennent aussi d'Afrique du Nord : corsaires barbaresques, simples pêcheurs, pèlerins en route vers La Mecque.

Faute de Turcs, le roi acquiert à plusieurs reprises des Noirs de Guinée afin de les « acclimater » sur ses galères. Plus que les mauvais traitements ou la fatigue de la rame, le froid décime les malheureux. Finalement, cet expédient est abandonné.

Parmi les initiatives stupides et odieuses entreprises pour « fortifier » la chiourme, citons l'envoi de guerriers iroquois sur les galères du Roi-Soleil ! Ceux-là sont capturés par le marquis de Denonville, gouverneur de la Nouvelle-France, le Canada, qui réussit ainsi à rallumer la guerre avec les nations iroquoises. Comme ces tribus menacent les établissements français, l'on se résout à rapatrier au plus vite les Iroquois déportés sur les galères de la Méditerranée, et au printemps 1689, 21 d'entre eux s'embarquent à Rochefort pour le voyage du retour.

L'engagement de « volontaires » aux côtés des esclaves rappelle le temps où les équipages de rameurs étaient composés d'hommes libres. Mais ces bonevoglies n'avaient plus de volontaires que le nom. Ils tiraient la rame comme le reste de la chiourme, souffraient autant qu'elle les coups et les insultes des comites ou maîtres d'équipage, et on les retenait en galère s'ils s'endettaient au jeu ou à la boisson. Le métier de galérien suscitant de moins en moins de vocations, les bonevoglies deviennent, vers 1670, des mariniers de rame. Ces hommes ne sont pas rasés ni enchaînés, et ils ne

portent plus la casaque rouge ; rameurs supplétifs, ils servent surtout à la manoeuvre des deux annexes de la galère, ainsi qu'aux corvées d'eau et de bois.

De petits voleurs de grains

Ni les esclaves ni les bonevoglies ne peuvent suffire aux besoins d'une flotte que Louis XIV veut la plus forte de toute la Méditerranée. Le souverain puise donc dans les prisons des gens condamnés à « servir » sur les galères du roi : cette population représente désormais plus des trois quarts de la chiourme. L'État louis-quatorzien crée ainsi à Marseille une formidable base navale, qui fonctionne en temps de paix comme en temps de guerre, et dont la population pénale, avec ses 12.000 forçats et esclaves, équivaut au quart de la population phocéenne. Les misérables marqués au fer rouge sur l'épaule avec les lettres « GAL » pour « galérien » affluent de toutes les provinces.

C'est par dizaines de milliers que les condamnés se succèdent sur les bancs des galères de France : on en dénombre 38.000 pour les années 1680-1715, à l'apogée de la flotte, et 22.000 après la mort de Louis XIV, sous la Régence et le règne de Louis XV, jusqu'en 1748, année de la suppression du corps des galères de France.

Or 5 à 6 forçats sur 10 ne sont pas des criminels, au sens où nous l'entendons aujourd'hui, mais des contrebandiers, des protestants qui défendent leur fidélité à la confession réformée, et surtout des déserteurs des troupes royales. Quant aux condamnés de droit commun, ils représentent 15 % des forçats du siècle de Louis XIV, et environ la moitié de ceux de la Régence et du règne de Louis XV. Là encore, on trouve peu de meurtriers, d'hommes de sang, de grands prédateurs ou de brigands de grand chemin. Il s'agit plutôt de petits truands, de larrons minables qui ont « physionomie de galère », selon le mot cruel de l'intendant général Nicolas Arnoul. Chaque crise de subsistance bouscule vers le grand port méditerranéen son contingent de voleurs de grains ou de gerbes, et, les années de famine et de disette — 1693-1694, 1698-1699, 1709-1710 —, le nombre des condamnations aux galères pour cause de vol suit le cours du pain : il est multiplié par deux.

En outre, 16 % des forçats des années 1680-1715 et 44 % de ceux des années 1716-1748 sont expédiés aux galères pour le « crime » de contrebande. Même sous des formes non violentes et artisanales, la fraude des droits royaux sur le sel et sur le tabac est considérée comme un méfait grave car le volé, c'est le roi, et l'enjeu représente une grosse partie des recettes fiscales de l'État.

Les contrebandiers capturés encourrent des peines extrêmement dures de trois à neuf ans de galère, voire la mort en cas de récidive, selon l'ordonnance de mai 1680. Entre 1680 et 1748, 11.000 faux sauniers et 5000 faux tabatiers furent envoyés à Marseille.

Les galères de France font également figure de bagne militaire. L'ordonnance du 4 décembre 1684 substitue la peine des galères perpétuelles à la peine de mort contre les soldats en rupture de régiment. Les déserteurs, jugés par les conseils de guerre, sont condamnés « à avoir le nez et les oreilles coupés, à être marqués de deux fleurs de lys aux joues, et à être rasés et enchaînés par l'exécuteur de la haute justice à la tête des troupes qu'ils auront désertées, pour être ensuite conduits [...] dans la prison de la ville la plus proche » . Les soldats ont en effet de bonnes raisons de fuir les servitudes de la vie militaire. Nombre d'engagements « volontaires » sont plutôt des enrôlements « forcés et faits par ruse » .

L'infection, la puanteur et la peste

Au temps du Roi-Soleil, près d'un forçat sur deux, 45 %, est un déserteur aux joues fleurdelisées... Cette répression sur ordonnance cesse aussi brutalement qu'elle a commencé parce que la Régence adopte d'autres mesures pour lutter contre le phénomène endémique de la désertion, en créant notamment les registres du contrôle des troupes. La peine des galères continuera néanmoins de punir les déserteurs, mais les conseils de guerre la prescriront désormais à dose homéopathique.

Restent les forçats protestants, beaucoup moins nombreux qu'une opinion commune le laisse accroire : 1550 hommes cependant revêtent la casaque écarlate pour cause de « religion prétendue réformée » « RPR ». Parmi ceux-ci, une soixantaine d' « anciens catholiques » , presque tous guides ou passeurs qui aidèrent les

huguenots à fuir la France, pour gagner l'un des pays du Refuge. Pour les autres, les condamnés aux galères perpétuelles sont — suivant les dispositions de l'édit de Fontainebleau de 1685 — des réformés qui cherchent à sortir du royaume ou qui persistent à pratiquer leur religion. Les premiers forçats « pour la foi » arrivent à Marseille dès la fin de 1685. A la fin du siècle, l'application de la peine des galères aux « religionnaires » devient de plus en plus ponctuelle.

Qu'ils soient déserteurs, contrebandiers, criminels de droit commun ou condamnés protestants, la galère commence avant les galères pour ceux qui attendent leur départ pour Marseille. Les mêmes mots reviennent pour décrire l'horreur des prisons où croupissent les forçats : « l'infection et la peste » à Bordeaux, la « puanteur et l'infection » à Dunkerque, « l'encombrement et les fièvres » à Grenoble et à Lyon.

Le jour du départ de la chaîne, le convoi prend la route de Marseille. Jean Marteilhe a raconté dans ses Mémoires d'un protestant condamné aux galères de France, les tribulations des forçats partis de la geôle Saint-Bernard où ils étaient emprisonnés à Paris. « Ce jour-là , se souvient-il, on nous fit tous sortir du cachot [...]. On nous enchaîna par le col, deux à deux, avec une grosse chaîne de la longueur de trois pieds, au milieu de laquelle il y avait un anneau rond [...]. On nous fit tous mettre à la file, couple devant couple ; alors on passa une grosse chaîne dans tous ces anneaux, si bien que nous nous trouvâmes tous enchaînés ensemble. » De la tour Saint-Bernard aux portes de Marseille, le voyage dure près d'un mois, les forçats parcourant à pied environ cinq cents kilomètres. Humiliations, misères, fatigues, ce voyage au bout de la France, souvent meurtrier, est « la plus rude peine des condamnés » .

Mais l'arrivée au sein de la société des galériens signifie aussi un énorme choc physique et moral pour ces hommes chargés de fers et de chagrins, qui, pour la plupart, n'ont jamais vu la mer.

« Ceux qui entrent dans une galère pour la première fois sont surpris d'y voir tant de monde [...] placé en un si petit espace [...] » , écrit Barras de la Penne. Beaucoup de bâtiments de mer connaissent ces contraintes mais la galère plus que les autres, où doivent coexister 450 hommes sur un espace de 45 mètres de long

et de 9 mètres de large. Tous se tiennent sur l'unique pont, la cale ou creux ne servant presque exclusivement qu'à remiser les agrès, les munitions et les vivres.

La poupe* est la partie noble du navire. Les hommes du carré des officiers — une demi-douzaine de personnages, plus les hôtes éventuels et la domesticité du capitaine — vivent sur une placette de 14 pieds et demi de long (4,78 mètres) et 10 pieds de large (3,30 mètres). Ce réduit fait tour à tour fonction de chapelle, d'hôtellerie et de salle à manger. Au sortir de la poupe, en débouchant sur l'espale, qui est le vestibule de la galère, la distance d'un bord à l'autre s'élargit et passe de 3 mètres à près de 9 mètres. L'espale prolonge le poste de commandement.

Au-delà commence le domaine de la chiourme : deux rangées de 26 bancs disposés obliquement, en forme d'arête de poisson inversée, de part et d'autre de l'axe de la galère. Enchaînés au pied de chaque banc, 5 hommes travaillent et se reposent à l'intérieur d'une sorte de caisse de 2,30 mètres de long sur 1,25 mètre de large : « Mangeons et chions tous ensemble », disait l'auteur d'un poème intitulé *La Souffranso e la miseri des forcas que son en galero* .

Un aviron pèse 130 kilos

Côté mer, entre la tête des bancs et le plat-bord, s'aligne un étroit parapet, le courroir, où se recroquevillent 80 à 90 soldats dont la posture apparaît à la fois inconfortable et périlleuse : le courroir n'a pas plus de 90 centimètres de large ; celui qui remue tant soit peu quand la galère marche à la rame risque d'être balayé par un coup d'aviron... Entre les deux files de bancs, un long et étroit caisson, le coursier, dessine une sorte d'allée centrale, sans cesse parcourue par les 3 comites . Le sifflet d'argent à la bouche et la corde à la main, ils règlent les manoeuvres ; les 2 argousins et leurs 8 gardes-chiourmes surveillent les faits et gestes de la chiourme. C'est à la proue* du navire que s'édifie la rambade, la plate-forme du gaillard d'avant. Sur et sous celle-ci, se loge l'essentiel de l'équipage libre : marins, canoniers et ouvriers embarqués.

Vue de l'extérieur, les jours de fête, quand se déploient bannières, flammes et ornements, la galère exhibe une splendeur baroque. De près et de l'intérieur, les jours de peine, le spectacle est moins

esthétique ; des bancs de la chiourme monte une odeur de crasse et de misère qu'aucun parfum ne parvient à dissiper.

Selon leur taille et leurs aptitudes physiques, les forçats de la chiourme d'active sont désignés pour occuper différents postes de vogue. Les plus grands et les plus robustes s'emploient comme vogue-avant : ils tiennent l'extrémité de l'aviron et conservent la cadence. A leur côté se place l'apostis, le numéro deux du banc, également d'une bonne complexion, puis le tiercerol, le quarterol et le quinterol, hommes petits mais encore vigoureux.

Ramer exige expérience et habileté. « Il faut d'abord qu'on commence à faire corps nouveau et que le dedans de la main devienne aussi dur que du bois à force de tirer la rame », disait l'aumônier de la Superbe . L'aviron d'une galère ordinaire, auquel s'attellent 5 hommes, mesure 12 mètres de long et pèse 130 kilos. Comme les galériens ne peuvent saisir directement un engin de plus de 50 centimètres de circonférence à son gros bout, le rémolat ouvrier qui façonne les avirons fabrique une « manille » ou poignée multiple. Les mains soudées aux manilles, la chiourme anime la palamente — l'ensemble des rames — d'un va-et-vient monotone, prisonnière de cette cage d'écureuil qu'est le banc de galère. Le coup de rame est très bref — l'angle balayé atteint 18 degrés — et la cadence nécessairement élevée — au moins 20 à 25 coups par minute.

Une bonne chiourme s'exerce, se « style » et, une fois aguerrie, bien « arrangée », d'une force égale d'un banc à l'autre, elle se conserve le plus longtemps possible : de son entraînement et de son savoir-faire dépendent le sort du bâtiment et celui de son équipage. Le synchronisme des mouvements doit être parfait. S'il faut sortir d'une rade, doubler un cap redouté, chasser un bâtiment ou gagner au plus vite un mouillage, on vogue « avant tout » : tous les bancs travaillent. Mais, à l'ordinaire, la galère vogue « à quartier » : des équipes rament à tour de rôle durant une heure et demie.

Lorsqu'elles sont mues à la rame, les galères ne dépassent jamais une vitesse de croisière de 4 à 5 noeuds. Leur réputation de bâtiment rapide relève de la légende... Par gros temps, ce navire dont le plat-bord est à 1,50 mètre de la ligne de flottaison se révèle un pitoyable rafiot.

Les partances des galères s'échelonnent du printemps à l'automne, chaque escadre accomplissant un temps de service à la mer qui dépasse rarement deux à trois mois. Comparé aux expéditions des vaisseaux de l'océan, qui tiennent la mer jusqu'à trois cents jours, le temps de navigation des galères est très court. Sur les cinquante jours de campagne d'une galère, trente au moins se passent au mouillage ou à l'abri d'un port, pour l'aiguade, lieu où le bâtiment s'approvisionne en eau douce et la corvée de bois, le divertissement des officiers avec les dames du cru et le repos de la chiourme.

Le plus grand pourrissoir d'hommes

Les trois quarts de l'année, l'existence quotidienne des forçats et des esclaves s'écoule à Marseille. La présence de la population pénale au coeur de la cité est une aubaine pour ses activités économiques. Les galériens sans métier restent confinés en galères où ils tricotent des articles de coton pour des marchands marseillais. Des milliers d'autres sont « déferrés » chaque matin pour travailler en ville ou sur le port. On les embauche aux pontons de la cure du bassin, à l'armement et au lestage des bâtiments marchands, sur lesquels ils s'échinent pour quelques sous, s'estropient et se tuent parfois. Toutes les professions étant représentées parmi la chiourme, les maîtres d'atelier y dénichent parfois leurs meilleurs compagnons.

Jusqu'en 1715, le roi ne s'estime pas tenu de respecter la durée des sentences : tel bon vogue-avant dont le jugement porte trois ans de galère peut y demeurer dix ou quinze ans, tandis qu'un rameur médiocre et « pistonné », pourtant voué aux galères à vie, sera gracié au bout de quelques années. Vrais ou faux invalides, certains obtiennent leur liberté à la condition de se procurer un esclave qui servira à leur place, ou de payer 400 livres au trésorier des galères... Cet arbitraire cesse après le règne de Louis XIV : désormais, tous les forçats condamnés à temps sont élargis au terme de leur peine, et les quatre cinquièmes de ceux qui sont destinés aux galères perpétuelles n'en reviennent plus.

Un homme sur deux meurt aux galères. Les deux tiers des forçats qui décèdent à l'hôpital n'ont pas achevé leur troisième année de captivité. Affaiblis par le voyage de la chaîne, les malingres, les « rebutés » sont laminés par la coercition, la violence et la

corruption qui règnent à bord de ces geôles flottantes. Seuls les forçats protestants résistent et se soutiennent mutuellement. Quant aux autres, les plus filous s'en tirent au détriment des plus démunis.

Voilà comment fonctionna durant trois quarts de siècle le plus grand pourrissoir d'hommes de la France. Dès la fin du règne de Louis XIV, la flotte des galères déclina rapidement¹. Elle fut supprimée en septembre 1748 et son personnel intégré dans celui de la marine royale. Chiourmes et galères disparurent du paysage marseillais au profit de Brest, Toulon, Rochefort et Lorient, où furent créés des « bagnes à terre ». Mais le bagnard demeura longtemps le « galérien ». D'un condamné aux travaux forcés, on disait : « il est aux galères », comme si les forçats du XIXe siècle ramaient encore sur des vaisseaux fantômes.

* Cf. Lexique.

1. Le nombre de galères, durant la Régence et le règne de Louis XV, est réduit à une quinzaine d'unités, dont moins de la moitié étaient capables de prendre la mer. Les campagnes deviennent de plus en plus espacées : une année sur trois ou sur quatre, une escadre de 4 à 6 galères partait se « promener » le long des côtes italiennes.