

Le Martinière, navire prison

Ce navire britannique construit à Hartlepool en Angleterre, lancé en 1912 sous le nom d'Armanistan, est acheté en 1913 par une compagnie allemande pour son service en Afrique de l'Ouest sous le nom de Duala.

En 1919, la France, au titre des dommages de guerre, en prend possession et le baptise *Martinière* avant de le céder à la Compagnie nantaise de navigation à vapeur, adjudicataire du transport des **bagnards** (suite appel d'offres du ministère de la Marine et des Colonies en 1891).

En 1937, il devient la propriété de la Compagnie générale transatlantique pour une fonction identique.

En 1939, le *Martinière* est revendu à la Marine nationale française. Transformé en ponton flottant à Lorient, il est coulé dans les années 1940 lors d'un bombardement britannique. Renfloué en 1947, il servira de ponton sur le Scorff. Sa démolition a lieu en 1955, à Saint-Nazaire.¹

Voici donc résumée, la *vie* de ce bâtiment dont la destination première était d'être un navire de charge...



Caractéristiques techniques :

- Longueur 109,51 m ;
- Maitre-bau 14,32 m ;
- Tirant d'eau 6,55 m ;
- Propulsion machine à triple expansion, 2 chaudières cylindriques timbrées à 12,260 kg ;
- Puissance 2 300 CV ;
- Vitesse 10 nœuds.

¹ Wikipédia

L'effectif du *Martinière* était composé ainsi :

Équipage : Officiers et marins, 54 hommes ;

Personnel de l'administration : deux médecins-capitaines, un chef de convoi, deux infirmiers et environ 50 surveillants ;

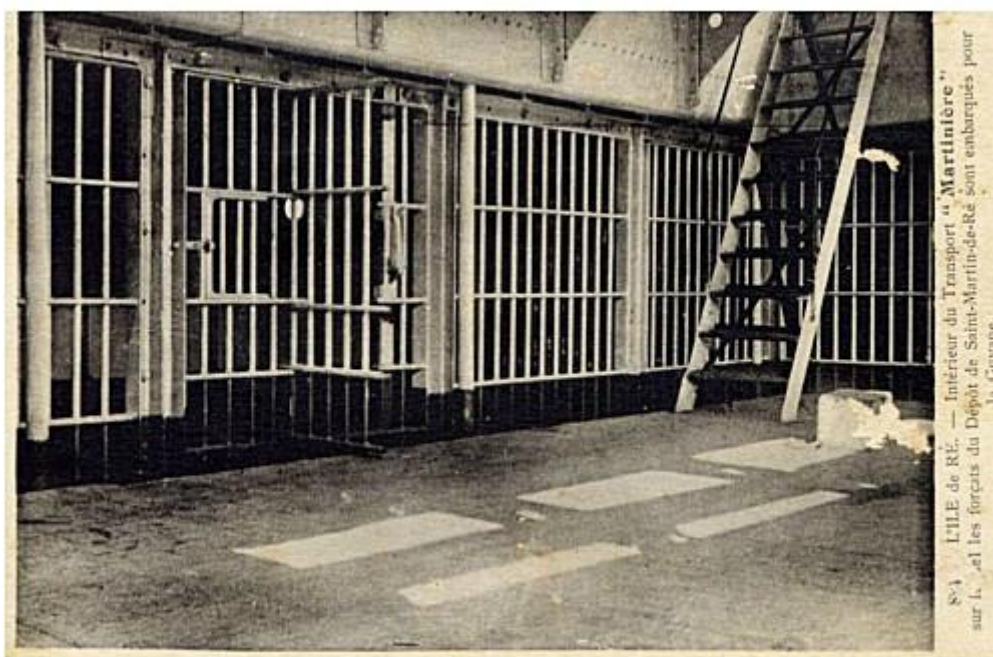
Forçats et relégués : entre 600 et 700.

Commandements successifs :

- Commandant Leroy jusqu'en 1930 ;
- Commandant Rosier jusqu'en 1938 ;
- Commandant Gautier de 1938 au 1^{er} août 1939.

Des aménagements ont dû être effectués sur le navire pour assurer le transport des bagnards vers la Guyane. Les quatre faux-ponts ont été divisés en huit grandes cages équipées de solides barreaux métalliques, chaque cage pouvant *recevoir* pas moins de 80 forçats. Mobilier sommaire (bancs de bois), crochets fixés à une barre de fer pour supporter les hamacs, couvertures et musettes.

L'eau courante et le chauffage étaient assurés par un système de tuyauterie. Une manette permettait, pour calmer les plus récalcitrants, d'envoyer des jets de vapeur brûlante, système redouté de tous les forçats.



S.1 - L'ILE de RÉ. — Intérieur du Transport « Martinière » sur lequel les forçats du Dépôt de Saint-Martin-de-Ré sont embarqués pour la Guyane.

Intérieur du transport « Martinière » sur lequel les forçats du dépôt de Saint-Martin-de-Ré sont embarqués pour la Guyane

Maurice Doray (1903-1987), cultivateur, puis entrepreneur de battages, du village de La Poussardière, a été incorporé le 12 novembre 1923 afin d'effectuer son service militaire, et ce jusqu'au 29 avril 1925 au dépôt des équipages de la flotte de La Pallice.



Maurice Doray

D'abord apprenti marin, il devient matelot de 2^e classe canonnier, puis est promu quartier-maître canonnier. Au cours de ses deux années d'incorporation, il a participé au moins une fois, sinon deux, au convoyage des bagnards stationnés à la citadelle de Saint-Martin-de-Ré vers Saint-Laurent-du-Maroni en Guyane, à bord du *Martinière* sous les ordres du commandant Leroy jusqu'en 1930.

Ce sont des souvenirs marquants qu'il a confiés à son petit-fils Alain, souvenirs semblables à ceux ressentis par la plupart des personnes qui ont connu ces évènements.

Dès leur arrivée à St-Martin, les condamnés perdent leur identité ; un numéro matricule est tatoué sur leur bras gauche et doit toujours être visible.

Les forçats séjournent parfois plusieurs mois dans la forteresse de l'île de Ré où le régime est très dur, dans l'attente de leur embarquement, sachant que le navire-prison effectue au maximum deux rotations par an.

Le matin du jour « J », les condamnés reçoivent leur paquetage composé d'une veste, un pantalon de *droguet* marron (toile grossière), deux chemises, des galoches à semelles de bois, plus un sac, une couverture roulée portée en bandoulière, une musette contenant les vivres *de départ*, gamelle, car, fourchette, cuiller et quelques souvenirs personnels.

Les relégués — *les condamnés à perpétuité* — sont coiffés d'un chapeau noir en feutre ; les forçats ont un bonnet noir.



Départ de St-Martin

Malgré les interdictions, une foule nombreuse se rassemble pour apercevoir et dire un dernier adieu aux exilés.

Encadrés de gendarmes et de tirailleurs armés de fusils et de baïonnettes, les forçats empruntent le chemin partant de la citadelle et traversent le petit bois de La Barbette pour gagner le port de St-Martin et être transportés dans de petites embarcations, le *Martinière* ne pouvant accéder jusqu'à St-Martin vu ses dimensions.



Ile de Ré — SAINT-MARTIN
Départ de Forçats pour la Guyane
La Sortie du Bagne - L. C.



10. Ile de Ré — SAINT-MARTIN
Embarquement de forçats pour la Guyane
A. B.
12/130

En route vers le *Martinière*...

Après environ une demi-heure de navigation, les forçats arriveront en vue de ce navire prison pour un long et douloureux voyage.



Le transbordement se révèle assez long, avec une seule échelle d'accès pour près de 700 hommes.

Une fois à bord, ils sont dirigés vers leurs *bagnes* (cages) respectifs, tous repeints au blanc de zinc avant chaque nouveau transport, et munis de hublots que les bagnards peuvent ouvrir de l'intérieur.

Aucune intimité, puisque jour et nuit deux surveillants ne les quittent pas des yeux un seul instant. Ils ont seulement droit à une promenade quotidienne d'une vingtaine de minutes et passent le reste du temps dans leur *bagne*.

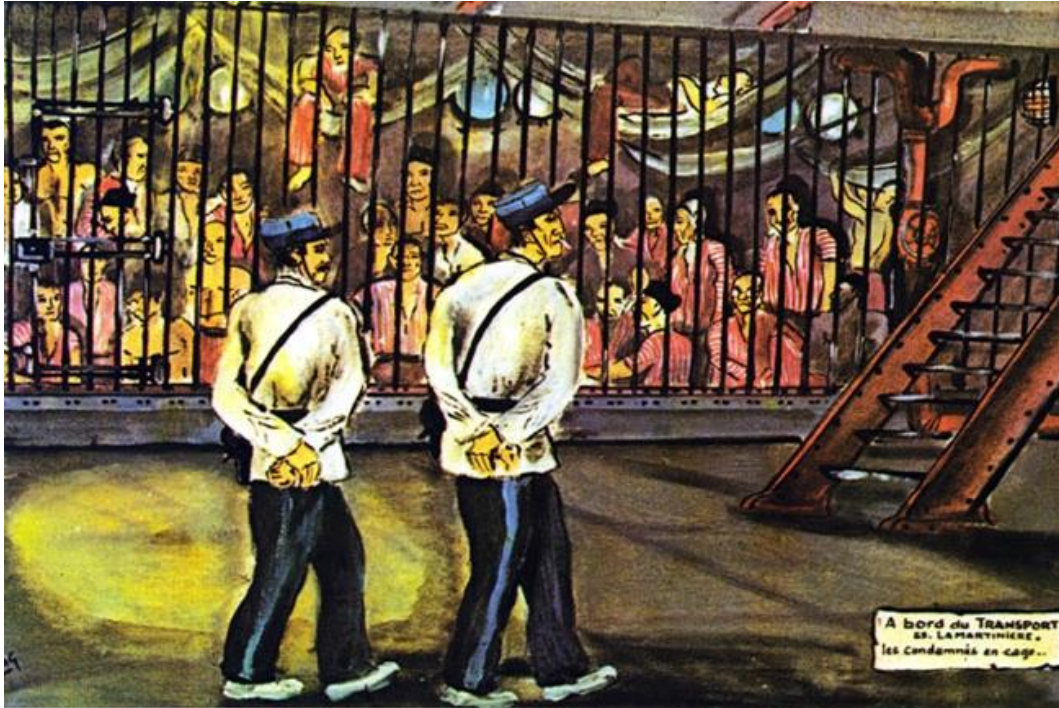
Le voyage jusqu'à la Guyane dure près d'une quinzaine de jours et peut aller jusqu'à 20 si une escale à Alger est prévue. En période automnale, la mer est souvent houleuse, ce qui amplifie le mal de mer, mais le plus éprouvant c'est l'arrivée dans la zone tropicale :

« 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 (eau-de-vie de canne à sucre). 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 écoutes et que le roulis et le tangage rendaient à nouveau malades les forçats mal amarqués encore... »²

À ces conditions, s'ajoutait la hantise d'un éventuel naufrage suite à une violente tempête. Enfermés à double-tour, ils avaient le juste sentiment qu'en cas d'avarie, ils risquaient de ne pas être secourus.

Une espérance cependant les aidait à supporter ces épreuves. L'arrivée au bagne allait mettre fin à cette promiscuité et permettre de respirer à nouveau l'air pur et voir le soleil, mais aussi et surtout, le rêve d'une possible évasion...

² Lacroix L. *Les derniers voiliers antillais et les voyages de forçats à la Guyane*, Paris, éditions maritimes et d'Outre-Mer, 1970 p.251



Promiscuité illustrée par ce dessin du bagnard faussaire Lagrange

La nourriture était acceptable. Par exemple : soupe le matin ; déjeuner, hareng, bœuf ou morue et une pomme ; dîner, macaronis ou riz avec une soupe. Comme boisson, eau et un quart de vin le midi. Gros progrès par rapport au régime antérieur où c'était uniquement de l'eau légèrement croupie. À noter la bonne qualité du pain confectionné par le boulanger du bord.

Les cuisiniers ne chômaient pas car en plus des forçats, il leur fallait nourrir les surveillants, les membres d'équipage et l'état-major, soit 800 personnes environ.

*Chaque matinée, dès l'aube, au réveil, les condamnés recevaient une douche collective d'eau de mer directement dans leurs cages à l'aide d'une lance incendie. Ensuite promenade sur le pont.*³

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, il y avait peu de décès. Si c'était le cas, le corps était promptement mis dans un sac et passé par-dessus bord.

Les incidents plus ou moins graves étaient tout de même assez rares. S'il s'en produisait, *les récalcitrants* pouvaient être enfermés dans une des quatre cellules dites *chaudes*, puisque situées au-dessus des chaudières et ainsi calmer les esprits.

Par contre, les grands moyens pouvaient être employés dans les cas plus graves en projetant des jets de vapeur brûlante via la tuyauterie circulant dans les *bagnes*. Il se dit que sur le *Martinière*, cela ne s'est produit qu'une fois lors de son dernier voyage vers la Guyane en 1938.⁴

Pourtant, Maurice Doray avait toujours en mémoire le souvenir *brûlant* que lors d'un de ses voyages vers St-Laurent-du-Maroni, ce procédé avait été employé, — se souvient son petit-fils. Peut-être ne connaissons-nous qu'une partie de la vérité...

³ et ⁴ philippepoisson@hotmail.com

Un autre témoignage. Celui d'un jeune mousse, à bord du *Martinière* en septembre 1935, qui relate ainsi les événements :

"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 baignoire 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 été morts... Il n'y a plus jamais eu de problème après ça et c'est la seule fois que la vapeur a été utilisée."

Lorsque le *Martinière* approchait de l'embouchure du fleuve, c'était la ruée des forçats vers les hublots pour apercevoir enfin la terre ferme et verdoyante et éprouver le sentiment d'une certaine liberté. Mais avant d'accoster dans le port lui-même, il fallait attendre l'arrivée du pilote qui, à marée montante, guidait le paquebot dans les méandres du fleuve.

Les formalités administratives accomplies, c'était le débarquement en premier des relégués, suivis des forçats.

Le classement préétabli au départ de Saint-Martin-de-Ré servait de base pour la répartition entre les divers pénitenciers, en fonction de leur capacité en places. Saint Laurent, véritable capitale du baignoire, disposait de 1 500 places, Cayenne 1 200, Kourou 400 et les 3 îles du Diable ensemble, 500 places. L'île du Diable recevait les traîtres ou jugés tels et les déportés politiques, comme le capitaine Dreyfus qui y séjourna de 1895 à 1899.⁵

Une fois encore, sa mission achevée, le *Martinière* prenait le chemin du retour vers la métropole, pratiquement à vide, chargé presque uniquement de pierres de lest.

Quelles étaient les pensées de ces jeunes appelés voguant à nouveau vers la terre de France ? Méditaient-ils sur le sort de ces hommes déposés en Guyane dont la plupart ne reverraient jamais leur famille, leur village ? Maurice, jeune quartier-maître canonnier, déjà marqué à l'âge de 15 ans, par le décès de son père, *tué à l'ennemi* en mars 1918, évoquait fréquemment ces événements. Les aléas de la vie forgent les caractères, dit-on. Tel fut son cas.

Colette Thon

⁵ Mauro P., « Les trois voyages du matelot Mauro (sept. 35, nov. 35, nov. 38) », dans Sénateur F., Cognaud B., Mauro P. *Martinière. Le transport des forçats (1901-1955)*, op. cit., p.46