

Conférence prononcée par le CC (R) B. Galimard Flavigny le jeudi 8 février 2007, dans l'amphi Suffren à l'Ecole militaire.

ACORAM, section Ile de France

MALTE, LE ROI, LA MARINE

Un grand nombre d'entre vous a vu, dans le hall d'honneur de l'Ecole Navale, deux plaques en marbre. L'une d'elle évoque les origines de l'Ecole et les gardes marines, l'autre, qui nous intéresse davantage pour notre propos, est ainsi libellée : « A la mémoire des nombreux chevaliers de l'ordre souverain et militaires des hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, de Rhodes et de Malte qui ont servi dans les rangs de la marine française et en particulier :

Prégent de Bidoux 1468-1528

Le chevalier de Villegagnon 1510-1571

Léon Strozzi 1515 -1554

Philippe de Poincy 1584-1660

Le chevalier Paul 1597-1667

François de Neuchèze 1600-1667

Le chevalier de Valbelle 1627-1681

Le marquis de Nesmond 1640-1702

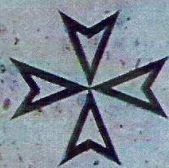
Le maréchal de Tourville 1642-1701

Roland de La Galissonnière 1648-1737

Le comte de Grasse 1722-1788

Le bailli de Suffren de Saint-Tropez 1729-1788

Et, en dessous de cette liste, cette indication : « Don de l'association française des membres de l'ordre de Malte, successeur des trois vénérables Langues de Provence, d'Auvergne et de France. 1966 ».



A LA MÉMOIRE DES NOMBREUX CHEVALIERS DE L'ORDRE
 SOUVERAIN ET MILITAIRE DES HOSPITALIERS
 DE SAINT-JEAN DE JÉRUSALEM, DE RHODES ET DE MALTE
 QUI ONT SERVI DANS LES RANGS DE LA MARINE FRANÇAISE
 ET EN PARTICULIER:

PRÉSENT DE BIDOUX 1468 - 1528
 LE CHEVALIER DE VILLEGAGNON 1510 - 1571
 LÉON STROZZI 1515 - 1554
 PHILIPPE DE POINCY 1584 - 1660
 LE CHEVALIER PAUL 1597 - 1667
 FRANÇOIS DE NEUCHEZE 1600 - 1667
 LE CHEVALIER DE VALBELLE 1627 - 1681
 LE MARQUIS DE NESMOND 1640 - 1702
 LE MARÉCHAL DE TOURVILLE 1642 - 1701
 ROLAND DE LA GALISSONNIERE 1648 - 1737
 LE COMTE DE GRASSE 1722 - 1788
 LE BAILLI DE SUFFREN DE SAINT TROPEZ 1729 - 1788

DON DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE
 DES MEMBRES DE L'ORDRE DE MALTE
 SUCCESSEUR DES TROIS-VÉNÉRABLES LANGUES
 DE PROVENCE, D'AUVERGNE ET DE FRANCE

1966

Cette liste, seule, nous donne déjà une idée de ce que pouvaient être les liens entre l'Ordre et la Royale. Leur histoire est intimement liée, surtout à partir des seizième et dix-septième siècles. Avant d'aller plus loin, laissez-moi vous rappeler les origines des Hospitaliers.

Les chroniques laissent entendre que lorsque les croisés délivrèrent le tombeau du Christ, en 1099, des religieux habillés de noir étaient déjà présents à Jérusalem et soignaient les malades. On dit encore que vers 1045/1050 des marchands d'Amalfi firent construire un hôpital afin de soigner les pèlerins à Jérusalem. Aucun texte ne nous est parvenu pour nous indiquer comment survécurent les responsables de la fondation d'Amalfi. Nous savons en revanche que la concession sur laquelle elle fut construite correspondait à l'emplacement de la maison de Zacharie, le père de Jean le Baptiste. Considéré comme un prophète secondaire par les musulmans Jean était respecté par eux. Les Amalfitains y avaient, d'abord, fait bâtir une église, Sainte-Marie Latine, un monastère et deux hospices – *xenodochium*, ou maison des étrangers, comme l'on disait à l'époque. Celui des femmes était dédié à sainte Magdeleine ; celui des hommes fut placé d'abord sous la protection du bienheureux Jean Eleymon, appelé aussi saint Jean l'Aumônier ou le Miséricordieux, puis sous celle de saint Jean-Baptiste, dit le Précurseur. L'administration de ces centres fut confiée à des séculiers dont un certain Gérard qui serait né à Martigues, vers 1040 et qui allait être à l'origine de la congrégation de l'Hôpital de Saint-Jean-de-Jérusalem. Celle-ci deviendra par une bulle du pape Pascal II, en 1113, un ordre religieux exempt de l'Eglise, c'est-à-dire soustrait à l'autorité des évêques. Ce texte précisait encore que tous les biens, toutes les charges ou possessions de l'ordre, de l'un ou l'autre côté de la mer, en Asie ou en Europe, anciens et à venir lui étaient définitivement acquis. Elle assurait aussi à son supérieur, le frère Gérard, le droit de désigner de façon indépendante et autonome ses successeurs sans

l'intervention d'aucune autre autorité ecclésiastique ou laïque. Ce document est aujourd'hui conservé à la Bibliothèque nationale de Malte.

La publication de cette bulle suscita un afflux de donation en faveur de l'Ordre qui créa ainsi de nouveaux hospices dans toutes la Terre sainte alors dépourvue d'institutions sanitaires. Les pèlerins comme les habitants du pays y étaient accueillis sans aucune distinction. Mais l'Ordre devait subir une transformation qui devait le marquer pour le reste de son histoire, en ajoutant des fonctions militaires en plus des tâches religieuses et hospitalières.

A peine une vingtaine d'années après la prise de Jérusalem, une protection armée pour les malades et les pèlerins et contre les attaques des Musulmans, s'avéra, en effet, absolument nécessaire. Bien sûr, il y avait des soldats postés dans la ville et ses environs, mais en vingt ans, les dispensaires avaient été multipliés et se trouvaient sans défense contre les attaques des bandes locales. On ne se déplaçait qu'en groupe et les patrouilles étaient limitées. Les hommes n'étaient pas si nombreux à être demeurés en Palestine. Car n'oublions pas que le plus grand nombre des croisés, après la délivrance du tombeau du Christ, étaient rentrés chez eux.

En fait, si l'on reprend l'histoire du nouveau royaume latin, nous pouvons nous arrêter à la date de 1119 qui vit l'anéantissement de l'armée d'Antioche au cours de la bataille dite de l'*Ager Sanguinis*, autrement dit « le champ du sang ». Le royaume avait besoin d'hommes en armes. Les pieux chevaliers qui avaient décidé de finir leur jour à Jérusalem, pour sauver leur âme, en prononçant des vœux devant le prier du Saint-Sépulcre, furent recrutés pour reprendre le combat. C'est la raison pour laquelle l'initiative d'un certain Hugues de Payns, un baron champenois, fut accueillie avec intérêt par Baudoin II. Sa communauté, « Les Pauvres chevaliers du Christ », aurait eu pour vocation d'assurer la police des routes afin de protéger les pèlerins. En fait, on ignore tout de son origine. Son siège était

le temple de Salomon. D'où son nom de Templier. Il prit pour insigne la croix sommée, noire sur fond blanc. Cette milice religieuse avait pour but d'attaquer l'Infidèle toujours et partout. Très vite, cette milice religieuse, destinée à escorter les pèlerins, participa à tous les combats contre les Infidèles.

Nécessité faisant loi, les Hospitaliers dont les plus anciens avaient été chevaliers reprirent naturellement leur épée pour assurer des fonctions militaires en plus des tâches religieuses et hospitalières. Nous sommes environ, en 1120. Ce nouveau caractère renforça encore l'autonomie de l'Ordre comme il rehaussa son prestige dans un monde particulièrement hiérarchisé et entièrement soumis aux lois de l'Eglise. Cette fusion des deux aspects, religieux et militaires, aida à spiritualiser la vaillance militaire. On n'affrontait plus un ennemi particulier ou personnel, mais les adversaires de la Chrétienté.

La mission militaire des Hospitaliers commença réellement lorsqu'en 1137, Foulques Ier, roi de Jérusalem, leur remit le castel Gibelin. Elle ne cessera plus. Les Hospitaliers auront à intervenir, à tout instant et partout, contre tous les assaillants, Ottomans, Kurdes, Arabes d'Egypte et du Liban, et Mongols. On les reconnaissait sur les champs de bataille grâce à leur oriflamme rouge à croix de blanche. Cette bannière avait été approuvée en 1130, à la demande de Raymond du Puy, le premier Maître élu, par le pape Innocent II. Elle deviendra l'emblème de l'Ordre sur terre comme sur mer, et constitue le premier de tous les pavillons nationaux.

Voici donc, très résumées, les origines de cet ordre religieux si particulier. Rempart de la foi chrétienne, à un tel point que qu'il fut surnommé « La Religion », - souvenez-vous de l'expression « les galères de la Religion » ou « ces Messieurs de la Religion », - et l'Hôpital, autre raccourci pour le désigner, selon sa vocation première, c'est-à-dire le soin donné aux malades et aux plus démunis, il allait traverser les siècles, malgré des difficultés et de nombreuses vicissitudes. La première fut sans doute la perte de Jérusalem, en

1187, la seconde, celle la prise de Saint-Jean d'Acre 1291 qui mettait fin aux royaumes francs en Terre sainte. A chaque fois l'Hôpital a su poursuivre sa tâche. Et c'est qui nous amène au sujet qui nous occupe aujourd'hui, celui de la marine.

EN PALESTINE

En Palestine, les Hospitaliers possédaient quelques petites unités maritimes armées, destinées à convoier les pèlerins depuis la Provence. Le premier bâtiment connu de l'Ordre est un dromon – Navire de guerre à rames, d'origine byzantine. - qui transporta en 1165 le pape Alexandre III (1159-1181) de Montpellier à Messine. On cite encore la *Comtesse*, un vaisseau d'un fort tonnage, commandé par le chevalier Guillaume. Un document daté de 1234 évoque un *commandator navium*. En 1278, la fille du vicomte de Beaumont embarqua à Brindisi pour Acre sur la *Bonne Aventure*, appartenant aux Hospitaliers. Après la chute de Saint-Jean d'Acre, réfugiés à Chypre, les Hospitaliers constatèrent que la ville de Limassol, « qui n'était plus alors qu'un gros bourg ouvert de tous côtés », avait été saccagée par les « corsaires arabes et sarrasins ». Les Hospitaliers décidèrent de construire ou affréter une véritable flotte capable d'attaquer les musulmans sur mer et d'escorter les pèlerins qui visitaient les Lieux saints. Bosio, le premier historien de l'Ordre, rapporte à ce propos « Bientôt on vit sortir des différents ports de l'île plusieurs petits bâtiments de différentes grandeurs, qui revenaient souvent avec des prises considérables, faites sur les Corsaires infidèles, qui croisaient pour enlever les Pèlerins. Ces prises augmentèrent insensiblement les armements de l'Ordre. On bâtit depuis des galères ; on construisit quelques vaisseaux, & le pavillon de Saint Jean se fit respecter. Cela servit encore à ne pas languir le courage des Chevaliers, et à former les plus jeunes à la guerre & à la navigation ».

Un règlement de 1300 donna à l'un des dignitaires de l'ordre le titre de grand amiral. Un mot imité de l'arabe, *Emir al bahr*, le seigneur de la mer. Le pape Clément V autorisa, en 1306, les Hospitaliers à armer des navires sans l'autorisation du roi de Chypre. La flotte comportait alors, outre deux galères, une fuste – Bâtiment long et de bas bord, marchant à la voile et à la rame - un galion - Bateau de charge, de forme ronde et long comme une galère, avec trois mâts - et deux dromons. Selon les premiers historiens de l'ordre, Bosio, Beaudouin, Davity et Vertot, cette période vit l'essor de sa marine. Cette flotte a joué un rôle important dans la conquête de Rhodes qui se déroula entre 1307 et 1310.

La constitution d'une flotte opérationnelle et autonome par rapport aux armateurs génois et vénitiens fut lente. Vertot notait, par exemple, que le grand maître Gozon (1346-1353) fit construire, à la fin de sa vie, un « mole pour la commodité des galères ». Dès son élection, en 1365, le grand maître Raymond Béranger mit à la mer plusieurs galères pour donner la chasse aux pirates Egyptiens qui infestaient les côtes de Chypre. Philibert de Nail-lac, élu en 1396, fit de même, d'autant plus que le pape Boniface IX avait lancé l'année précédente un appel à la croisade contre Bazajet. Qui se solda par la défaite de Nicopolis. A cette occasion, les Hospitaliers pratiquèrent ce que l'on appellerait aujourd'hui une mission humanitaire d'urgence. Ils rapatrièrent, en effet, par mer, les blessés, et les firent soigner dans l'hôpital de Rhodes.

Après l'effondrement des Ottomans en 1402, sous les coups de buttoir de Tamerlan, l'Ordre renoua avec la stratégie défensive. Cette situation laissa le champ libre à la piraterie rhodienne qui s'en prit autant aux chrétiens qu'aux musulmans. Les ouvrages historiques sur l'Ordre passent pudiquement sur la course, pratique pourtant naturelle au cours de cette période. En Méditerranée, les protagonistes circulaient dans des zones protégées, chacun tentant de préserver son espace commercial. Les habitants de Rhodes avaient par exemple le monopole, *de facto*, du commerce du bois ottoman, venu d'Anatolie. Tout changea

après la conquête de Constantinople par Mehmet II, en 1453. Les Hospitaliers devaient faire face aux ambitions de la Porte. Les attaques ottomanes allaient se multiplier jusqu'au siège de 1480. Dans le même temps, les Ottomans se dotèrent d'une marine à la hauteur de leurs ambitions. De quarante vaisseaux en 1452, elle fut portée, selon les recherches de Xavier de Planhol, à cent quatre-vingts unités. Durant l'hiver de 1470 à Imbros, la flotte turque apparut « comme une forêt » et comptait, suivant les estimations, de trois cents à quatre cent cinquante navires. L'expédition, qui devait aboutir en 1499 à la défaite des Vénitiens, n'aurait pas compté moins de trois cent vingt unités.

Les Hospitaliers n'en étaient pas là. Selon Bosio, outre les galères, fustes et brigantins, leur flotte comprenait encore la grande nef ou caraque *Sainte-Marie*, deux galions, deux barques et un barquet, soit, au total, près de deux mille tonneaux. Elle semblait parfaitement adaptée à leurs besoins. Lorsque le pape Alexandre VI Borgia (1492-1503) lança, pour se dédouaner de sa vie scandaleuse, une ligue contre les Ottomans, le grand maître d'Aubusson fit équiper « plusieurs vaisseaux de haut bord, des galères, des galiotes et des barques armées ».

Bosio a donné un état de la flotte des Hospitaliers en 1519. Il y décrit « la grande nef *Sainte-Marie* ». Elle comptait deux cents hommes d'équipage, soit une cinquantaine de plus que sur les autres unités en service à l'époque. Michel Fontenay cite, dans un article consacré à « L'évolution de la flotte des Hospitaliers au XVI^e siècle » la découverte, par Philippe Rigaud, spécialiste de l'histoire maritime médiévale provençale, d'un document iconographique, le *Retable de la Passion*, à Saint-Maximin dans le Var, peint entre 1518 et 1520, qui a, probablement, laissé une image de la *Sainte-Marie*. « C'est une caraque méditerranéenne typique, de la fin du XV^e siècle, écrit-il. Sa coque, ronde et puissante, est renforcée de nombreuses préceintes et défendue au centre par une membrure extérieure qui protège la cale de chargement. La proue se recourbe très haut, en col de cygne, et porte une

plateforme triangulaire “en caraque” qui déborde au-dessus de l’étrave pour faciliter les manœuvres de l’ancre et dominer l’adversaire dans un éventuel abordage. » Certaines caraques furent utilisées dans la guerre de Charles Quint contre Tunis en 1530. L’une d’elles, la *Santa Anna*, était cuirassée. Sa carène était revêtue de feuilles de plomb rivetées de bronze ; ce qui ne garantissait pas son étanchéité. Ce vaisseau appartenait non pas à la flotte espagnole, mais à celle des Hospitaliers. En guise de figure de proue, il portait une statue de saint Jean-Baptiste. Cette statue est encore conservée dans la chapelle Saint-Charles, de la langue anglo-bavaroise, dans la cathédrale Saint-Jean à La Valette. Cette *Sainte-Anne* fut souvent confondue avec la *Sainte-Marie*, au point qu’on les appelait, sans distinction, « la grande caraque de Rhodes ». La tradition laisse entendre que la seconde fut perdue à Malte en 1531. Quant à la première, elle fut remplacée, en 1540, par un bâtiment plus modeste. Si l’on considère les dates de mise à l’eau, en 1488, et de mise à la retraite, en 1540, cela porte à plus de cinquante ans d’activité. Même le porte-hélicoptères *Jeanne d’Arc* de la Marine nationale n’est pas encore parvenu à ce record de longévité.

Faute d’archives, nous nous appuyons sur la tradition et les écrits de Bosio. Il reste que ces bâtiments ont bel et bien existé, et nous pourrions émettre l’hypothèse qu’il y eut plusieurs *Sainte-Anne* et plusieurs *Sainte-Marie*, d’autant plus que ce fut une nouvelle *Sainte-Marie* qui succéda à la *Sainte-Anne* débarquée en 1540. Il s’agissait d’un « très beau navire, mais d’une portée nettement supérieure à ce qui avait été commandé », dit Bosio. Il avait été construit dans les chantiers basques de la Biscaye et pesait huit cent vingt-cinq tonnes. Il se révéla inadapté aux besoins des Hospitaliers et incapable, notamment, d’entrer dans le port de Tripoli, dont la défense incombait à ceux-ci depuis le traité de cession des îles de Malte, en 1530. Il fut désarmé en 1548 et remplacé par deux galionnets d’un peu plus de trois cents tonnes chacun. « En moins de trente ans, les Hospitaliers étaient donc passés des mastodontes flottants des débuts du XV^e siècle aux unités de petit tonnage, plus rapides, plus

évolutives et plus souples d'emploi, qui prévaudraient partout vers 1600. Cette évolution, qui s'inscrit dans une tendance générale bien connue, anticipe largement sur celle-ci pour des raisons qui sont propres à l'Ordre et à son histoire », note Michel Fontenay.

Ce même auteur rapporte que l'Ordre, installé à Malte, disposait d'un nombre trop important de navires. Afin de les rentabiliser, il se fit transporteur. Mais « comme les chevaliers n'avaient ni goût ni talent pour réussir dans ce genre d'affaire, dit-il, on comprend qu'ils s'en soient vite lassés et qu'ils aient préféré se débarrasser de leurs énormes cargos ». Passé 1550, la flotte des Hospitaliers ne comptait plus de gros bâtiments, à l'exception de ceux pris aux Ottomans ou aux Barbaresques et occasionnellement utilisés. Ce fut, au contraire, le règne du galion**, en principe destiné au transport, mais qui eut davantage un rôle militaire.

A propos de Lépante que je ne vous raconterai pas, je tiens simplement à préciser que si les Hospitaliers ne participèrent qu'à concurrence de trois galères à cette bataille, c'est que quatre autres furent perdues en route. Au mois de juillet 1570, à la demande de Venise, le général des galères de Malte, Saint-Clément, devait rallier Messine, avec la *Capitane*, la Patronne *Sainte-Marie-de-la-Victoire*, la *Saint-Jean* et la *Sainte-Anne*, et intégrer l'escadre commandée par Jean-André Doria, le petit neveu du grand Andrea. Mais là, personne. Saint-Clément tergiversa et croisa pour son malheur la route d'Oulouch Ali, le vice-roi d'Alger. La *Saint-Jean* et la *Sainte-Anne* furent capturées ; la capitane échoua sur la tour de Montechiara ; seule la *Patronne* put s'échapper et se mettre en sûreté. « Saint-Clément fut traduit devant un tribunal spécial qui, l'ayant jugé lâche et incapable, le condamna à être étranglé dans sa prison. Son corps fut jeté à la mer », rapporte Raymond Durègne de Launaguay. Cette défaite catastrophique eut lieu le 15 juillet 1570. Plus d'un an, avant Lépante. Pour pallier cette perte catastrophique, deux galères neuves furent achetées à Messine, la *Saint-Jean* (une Patronne) et la *Saint-Pierre* qui, avec la *Sainte-Marie-de-la-*

Victoire participèrent à la bataille de Lépante ; le 7 octobre 1571. Un détail encore, pour les Turcs, cette bataille qu'ils nomment Inebahti, fut une bataille comme une autre, un peu plus désastreuses sans doute, mais rapidement oubliée. L'annonce de la défaite fut reçue avec sang-froid à Istanbul. Oulouch Ali, voyant le désastre, avait rompu la bataille et s'était échappé vers l'île Saint-Maure, avec environ cinquante galères. A Istanbul, il fut accueilli comme un vainqueur. Il n'avait rapporté qu'un seul trophée, un pavillon de Malte, qu'il avait laissé traîner dans l'eau jusqu'au Bosphore. Le sultan Selim fera suspendre ce pavillon sous la voûte de Sainte-Sophie.

LA PREMIERE ÉCOLE NAVALE DE L'EUROPE

Plus d'une soixantaine de chevaliers avaient perdu la vie à Lépante. L'Ordre se vit dans l'obligation de renforcer encore sa flotte et de maintenir ce qui restait de celle des Turcs hors de portée de l'Occident chrétien. L'Ordre tenait armés un vaisseau de soixante canons, quelques chébecs et quatre ou sept galères, selon les périodes, dont deux constamment destinées à la garde du port de La Valette. La puissance maximale de la flotte des galères de la Religion fut atteinte en 1684, avec huit unités. Ces galères n'étaient pas toutes semblables. Les « extraordinaires avaient plus de vingt-huit bancs et armaient six ou sept hommes par rame, les « ordinaires », dites « sensiles » comptaient cinq hommes pour vingt-six rames en moyenne. La demi-galère à trois hommes par rame était plus léger, le brigantin utilisait deux hommes par rame. Engin la « galère magistrale », celle du grand maître, ne sortait que pour paraître en majesté, les jours de fête ou de réception de hauts personnages. La première fut construite en 1551 par le grand maître de Lascaris-Castellar***.

La *capitane*, la galère amirale, était toujours peinte en noir, les six autres galères de la Religion étaient entièrement peintes aux couleurs de l'Ordre, alternant de

longues bandes blanches avec des préceintes vermillon ; mais on reconnaissait d'abord ces navires par la bannière de gueules à croix blanche et par d'autres pavillons. L'un portait l'image de la Vierge, l'autre de saint Jean-Baptiste. Un autre encore montrait une croix placée entre les deux pointes d'un croissant avec cette inscription latine : « *No totum impleat orbem* »— « pour qu'il ne remplisse pas le globe terrestre tout entier ». Il s'agissait d'une réponse au pavillon ottoman montrant un croissant surmonté de la phrase : « Jusqu'à ce qu'il remplisse le globe terrestre tout entier. » Il était admis par les princes chrétiens que l'étendard de la Religion en mer devait toujours être salué le premier.

Les galères devaient être toujours parées, durant les mois où l'on pouvait sortir, toujours armées, munies d'équipages complets, solides, disciplinés et... bien nourris. Elles intervenaient à tout moment en Méditerranée, comme durant la période rhodienne, pour assurer la protection des convois et des transports de marchandises des bâtiments occidentaux, et maintenir une sorte de police des mers***.

Selon les meilleurs avis, l'ordre était, dans l'ensemble, bien équipé, avec de bons navires étudiés pour tenir une mer aussi fantasque que la Méditerranée. La galère, trop légèrement armée pour combattre de loin, permettait l'abordage. Les grands vaisseaux puissamment armés de soixante canons portaient quatre ou cinq cents hommes d'équipage, mais l'effectif pouvait être renforcé. En 1753, le *Saint-Antoine*, commandé par le bailli de Chambray, leva l'ancre avec cinq cent trente gens de guerre et mariniers. Claire-Eliane Engel autre historien de l'Ordre rapportait : « En général, les équipages de l'Ordre sont excellents, très entraînés, bien commandés, infiniment supérieurs aux Turcs qui sont mauvais marins. Mais la marine de l'Ordre ne sera jamais très nombreuse, et il est difficile de la maintenir en bon état ». *****

Le noviciat du futur chevalier durait deux ans. Outre la formation religieuse – on devait réciter le *Pater* cinquante fois par jour, et communier quatre fois dans l'année –, il

étudiait les statuts de l'ordre, les usages et surtout l'art maritime. Les cadets devaient devenir à la fois navigateurs, combattants, artilleurs, manœuvriers et architectes navals. Après avoir prononcé ses vœux, le chevalier devait, selon une ordonnance du grand maître Martin Garzès (1595-1601), un service effectif de « quatre caravanes », c'est-à-dire quatre embarquements, quatre années de suite, sur l'une des sept galères que comptait notamment la flotte de l'ordre. Là, à bord, il apprenait, comme le rappelle Michel Depeyre, « à sentir le vent, à manœuvrer un bâtiment, à commander un équipage ». Chaque campagne débutait au mois de mai.

« Le caravaniste disposait d'un mètre de longueur sur le *Couvoir* en équilibre précaire entre l'eau et le ciel et ceci quel que soit le temps », rapporte le bailli Géraud Michel de Pierredon. On imagine ainsi le jeune chevalier enveloppé dans un manteau, transi, ballotté, s'accrochant à une vergue, tentant d'échapper aux embruns et aussi à la puanteur générée par la chiourme. Le règlement précisait qu'il devait dormir tout habillé afin d'être toujours prêt au combat. Homme de foi et combattant, il devait surmonter tout cela. La discipline était stricte et le « Roi », autrement dit le capitaine (on ne disait pas encore commandant), n'hésitait pas à mettre aux arrêts les jeunes chevaliers négligents. Cet officier supérieur avait auprès de lui, pour le seconder ou pour le remplacer, un officier qui prenait le nom de patron, choisi parmi les chevaliers.

En dehors des combats, et lors des mouillages, les chevaliers menaient joyeuse vie. Nul ne saurait le leur reprocher lorsque l'on suit les combats qu'ils menaient et les conditions de vie difficiles à bord. Les chevaliers servant sur les galères se distinguèrent, à partir du milieu du XVIII^e siècle, par des parements blancs sur leur habit rouge. Celui des officiers de vaisseau avait des parements noirs. Les parements verts désignaient les officiers des régiments maltais et les bleus les gardes du grand maître.

Aujourd'hui, les parements blancs sont réservés aux chevaliers profès et les noirs aux chevaliers laïcs. A propos d'uniforme, le grand maître François Ximenes (1773-1775) avait

répondu qu'il n'en connaissait pas d'autre que la croix de Malte et que chacun pouvait s'habiller à son goût.

A L'ORIGINE DE LA MARINE ROYALE

« Les galères de Malte furent pendant longtemps la grande école de guerre de notre marine », écrivait, à la fin du XIX^e siècle, l'amiral Jurien de La Gravière. Cette affirmation exprime toute l'admiration qu'avait et a encore aujourd'hui la Royale vis-à-vis de ces « messieurs de Malte », comme les appelait Jean de La Varende.

Dans son *Avis au Roi* du 13 janvier 1629, le cardinal de Richelieu, alors qu'il avait réuni tous les pouvoirs entre ses mains et s'était donné le titre de « grand maître, chef et surintendant de la navigation de commerce en France », résuma toute sa politique entreprise depuis quelques années :

« La première chose qu'il faut faire est de se rendre puissant sur la mer qui donne entrée à tous les Etats du monde. » Il convenait donc de créer une marine de guerre permanente. Quatre ans plus tôt, le ministre avait déjà fait évaluer les besoins d'une telle marine pour la France, c'est-à-dire quarante galères et dix vaisseaux en Méditerranée, et quarante vaisseaux dans l'Atlantique. « A partir de 1630, les effectifs avoisinèrent les quarante vaisseaux », rappelle Etienne Taillemite. Six ans plus tard, la *Couronne*, d'environ 2 000 tonneaux, était considérée comme le prototype du vaisseau de ligne. Elle causa plus de déboires que de satisfactions.

A l'époque, il n'existait pas de corps d'officiers de marine. L'amiral accordait des lettres de commission aux capitaines, choisis selon des critères mal définis. « Au Levant, on puisait beaucoup dans l'ordre de Malte et dans la noblesse provençale, au Ponant dans la marine marchande », précise encore Etienne Taillemite qui ajoute : « Ces officiers étaient recrutés d'une manière définitive en ce sens qu'ils figuraient sur les états de la marine mais ils

n'étaient pas employés en permanence et, dans l'intervalle de leurs campagnes, pouvaient naviguer au commerce, voire passer à l'étranger bien que cela leur fût interdit par les règlements des 27 mai, 5 et 17 août 1624. » Richelieu aurait souhaité constituer un véritable corps permanent d'officiers, hiérarchisé et doté d'un statut avec des règles d'avancement, mais il ne put y parvenir. Il n'y avait pas alors de grades au sens moderne du terme mais seulement des emplois.

A Malte, en revanche, les caravanes permettaient de disposer d'un personnel composé d'officiers aguerris et de jeunes chevaliers prêts à servir à tout moment. Un tel système ne pouvait que séduire Richelieu. Il serait difficile d'affirmer qu'il prit exactement modèle sur la marine de Malte pour constituer la marine royale française, car il n'existe aucun texte qui le prouve. Il reste que la Royale doit beaucoup à la Religion. Charles de La Roncière, auteur de *l'Histoire de la marine française*, cite une lettre du ministre de Louis XIII à son oncle, le commandeur de La Porte, datée du 30 juin 1627 : « Je désire plutôt de gros mariniers vaillans, nourris dans l'eau de mer et la bouteille que des chevaliers frisés, car ces gens-là servent mieux le roi. » Sans doute, mais il leur préféra finalement des gentilshommes qu'il pensait davantage contrôler. Les « Maltais » seraient-ils de ceux-là ? Amador de La Porte était l'oncle maternel du cardinal. Il était entré dans l'Ordre en 1584. Il était écouté de son neveu qui fit largement appel à lui pour constituer le premier état-major de la Royale.

Les rapports entre la marine royale et l'Ordre étaient déjà fortement établis. Sous Charles VIII, le chevalier Prégent de Bidoux (1448-1528) commandait les galères du port de Marseille. Sous Louis XII, il reçut la charge de général des galères*****. C'est dans cette fonction qu'il organisa, en 1522, l'expédition pour tenter de dégager Rhodes assiégée. Le chevalier Bernardin de Baux devint le commandant des galères armées en Provence contre les Turcs, sous le règne de François I^{er}. Rappelons le nom de Léon Strozzi, qui remplit la charge de lieutenant général des galères. Lorsque Richelieu rassembla les premiers éléments

de la flotte royale, il en confia le commandement à deux Maltais, le commandeur Philippe des Gouttes et le bailli de Forbin Lambesc (1580-1661), l'oncle du chevalier de Forbin, le futur amiral de Siam, qui n'était pas membre de l'Ordre. Le bailli de Forbin Lambesc, reçut une charge équivalente à celle de lieutenant général des galères. En 1624, il étudia avec Richelieu toutes les dispositions nécessaires aux galères : de treize, leur nombre passa alors à trente. Ces deux excellents marins furent écartés, jaloués sans doute par Le comte d'Harcourt, commandant en chef de la flotte française, et Sourdis, « chef des conseils du roi en l'armée navale », et ils demeurèrent, selon l'expression d'Etienne Taillemite, « des sous-ordres », comme d'ailleurs le commandeur Isaac de Razilly († 1635) qui fut aussi l'un des conseillers parmi les plus écoutés de Richelieu et contribua à la modernisation de la marine.

Ce fut probablement le commandeur de La Porte qui signala le chevalier Paul à Richelieu, et lui confia le commandement du *Neptune*. Jean-Paul de Saumeur (1598-1667) n'était pas le fils d'une blanchisseuse et peut-être du marquis Paul de Fortia de Piles, gouverneur du château d'If, comme de nombreux auteurs l'on répété, moi compris. Le premier, le capitaine de vaisseau Georges Bergoin, secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences, lettres et beaux-arts de Marseille, disparu l'année dernière et qui était membre de l'Acoram, a découvert que le chevalier Paul n'était pas un enfant naturel. Il met en évidence sa filiation légitime d'un officier issu d'une famille catholique et bourgeoise du Dauphiné, le capitaine Elzias Samuel et demoiselle Jeanne Riche, mariés à Marseille. Le Conseil du grand prieuré de Saint-Gilles, au vu des pièces produites, conclut en effet, le 14 novembre 1633 qu'il était « digne d'estre reçu au rang des frères servents d'armes et de s'en aller au Couvent à Malte ». La transformation de son patronyme Samuel en Saumuel ou en Saumeur aurait été destinée à éviter des allusions sur une lointaine origine juive. Il se fit toujours appeler « Capitan Pol », mais il fut anobli sous le nom de Saumeur .

Au cours d'un affrontement avec les Barbaresques, il remplaça le commandant de l'un de ses navires tué dans un abordage. Distingué par le grand maître Antoine de Paule (1623-1636), il fut alors admis comme chevalier de grâce, en 1637, et enfin il eut le privilège d'être nommé commandeur, le 21 janvier 1651 par le grand maître de Lascaris. Sa carrière fut éblouissante. Louis XIV l'anoblit et, honneur insigne, lui rendit visite, à La Cassine, sa propriété de Toulon. Il mourut lieutenant du grand amiral de France, en 1667. Si, nous, dans la Royale, le nom du chevalier Paul nous est familier, il a quelque peu été oublié dans l'Histoire. Selon, l'un de ses biographes, l'abbé Daric, cela tient à ce qu'il a combattu essentiellement en Méditerranée contre les Espagnols et les Barbaresques. « Sa gloire eut été plus durable, sa renommée plus éclatante, s'il avait eu les Anglais pour adversaire ».

Son presque contemporain, le bailli Jean-Baptiste de Valbelle (1627-1681), ne pouvait le souffrir. Surnommé « Fier Artaban » puis « le Tigre », ce personnage héroïque, admiré par Mme de Sévigné, était peu commode. Il appartenait à une maison qui n'avait d'autre tradition que celle de la marine, en donnant des fils à l'ordre. Jean-Baptiste se trouvait en compagnie de dix cousins. Rejeté, proscrit à cause de ses fautes successives, il parvint sans cesse à retrouver les bonnes grâces du roi et du grand maître grâce à ses exploits maritimes. En 1668, il mit en fuite trente-six galères ottomanes devant Malte ; il se distingua aussi lors de la guerre de Hollande.

François Davy d'Amfreville (1628-1692), Jean d'Estrées (1624-1707), qui fut fait maréchal de France, Alain-Emmanuel de Coëtlogon (1647-1730) qui devint, aussi, maréchal de France, François-Louis Rousselet de Châteaurenault (1641-1716), également maréchal et relevé de ses vœux, François-Joseph de Grasse-Tilly (1722-1788) appartenaient, eux aussi, à l'Ordre. Le chevalier Damien de Martel avait reçu l'emploi de capitaine de vaisseau en 1637. Il devint chef d'escadre en 1642, puis lieutenant général en 1656. Son sens de la discipline laissait, paraît-il, à désirer ; durant la campagne de 1672-1673, il entra dans un

violent conflit avec l'amiral d'Estrées qu'il accusa d'avoir « déshonoré la nation ». Ce qui était vrai et ne devait pas se dire. Damien goûta de la Bastille, ne reçut ensuite plus aucune affectation, et mourut en 1681.

Anne-Hilarion Constantin de Tourville (1642-1701) aussi était membre de l'Ordre. Il y était entré comme chevalier de minorité, confirma ses vœux en 1660, entreprit son apprentissage l'année suivante et combattit les Barbaresques. Après la mort de son frère aîné, le futur maréchal demanda à être relevé de ses vœux pour se marier et assurer la lignée. Mais il porta toujours la croix sur son habit. Il fut reçu dans la Royale, avec l'emploi de capitaine de vaisseau. Conseiller écouté de Colbert, il est à l'origine de notre marine moderne. Tacticien et bon architecte naval, il dicta ses remarques à son chapelain, le père Paul Hoste (1652-1700), un jésuite qui rédigea le premier grand traité de tactique navale : *L'Art des armées navales*, publié en 1687. Saint-Simon devait dire de lui : « Cet amiral possède en perfection toutes les parties de sa profession. Il est plein de ressources pour tout ce qui peut arriver en mer. »

Entre-temps, l'état de la Royale s'était dégradé. Lorsqu'en 1660 Colbert s'intéressa à la marine, sans charge officielle, la situation n'était guère brillante. Il ne subsistait que dix-huit bâtiments de guerre et une dizaine de galères, la plupart dans un état médiocre. Mais, en vingt ans seulement, le ministre de Louis XIV, avec l'aide de son fils le marquis de Seignelay, associé à toutes ses décisions à partir de 1672, du comte de Vivonne, général des galères depuis 1669, et de Nicolas Arnoul, intendant chargé de l'administration des galères depuis 1665, réussit un redressement spectaculaire. Son but était de posséder une flotte de cent vingt vaisseaux dont soixante-douze de cinquante canons. En 1675, tous les bâtiments qu'avait souhaités Colbert étaient à flot. Etienne Taillemite fait remarquer que personne ne mettait en cause l'utilité des galères dont le nombre fut multiplié par quatre entre 1661 et 1690. Il cite la remarque du ministre à l'intendant Nicolas Arnoul : « 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 », et Arnoul de répondre : « Le roy est, quand il le voudra, sans combattre, par le seul nombre de ses galères, maistre absolu de la Méditerranée. Il luy en coustera, mais je ne croy pas qu'il puisse faire dépense plus utile pour sa grandeur. »

Considérant la marine de Malte, Seignelay estima qu'elle pouvait être un exemple à suivre. Il désigna, en 1668, Guillaume Clément de Viviers comme chargé de mission pour le duc de Vivonne et Arnoul. Viviers s'arrêta à Malte, il y croisa le chevalier Gabriel de Téméricourt et fut reçu par le chevalier Jacob de Fouilles d'Eschainville qui l'invita trois jours de suite à bord de la *Magdeleine*. Viviers put aller partout, interrogeant tout le monde, consultant les papiers de bord. Nous le savons grâce à son mémoire contenant quelque deux cents pages. Celui-ci, conservé aux Archives nationales, est resté inédit. C.-E. Engel l'a consulté. Si les galères sont moins nombreuses que celles de l'ennemi, elles sont plus fortes et mieux armées. Les équipages sont à la hauteur, manœuvrent bien et avec hardiesse. Seul défaut, l'instabilité des cadres. Le général et les capitaines des galères changent tous les deux ans, à cause des frais énormes de leur entretien, à leur charge. Les bas officiers sont les seuls éléments stables. « Ils sont tous fort braves ». Ce que confirme Michel Fontenay : « ...la principale force des galères de Malte, aux dires des contemporains, c'était la remarquable qualité de leur encadrement. Bas officiers et personnels de maistrance étaient des professionnels éprouvés, soit recrutés dans toutes les nations maritimes de la Méditerranée, soit formés par l'Ordre dans la population indigène... » Viviers a constaté que les équipages étaient bien traités, bien entraînés et rarement malades. A l'époque, le grand maître était Nicolas Cotoner (1663-1680), un ancien marin qui inspectait souvent les bâtiments.

En 1685, Viviers remit un autre rapport à Seignelay. Ce *Mémoire sur le statut des galères* est lui aussi resté en manuscrit aux Archives nationales. Comme le souligne C.-E. Engel, il donne un détail important : « La Religion est toute soumise aux Ordres du roi et il

semble que S. M. n'a qu'à lui faire connaître sa volonté pour l'obliger à faire tout ce qu'elle peut souhaiter. » Mais, très docile sur les questions importantes, le grand maître (Carafa, 1680-1690) est terriblement pointilleux sur le salut du pavillon. « On comprend l'importance que Seignelay attachait à la connaissance des règlements de Malte : l'Ordre, pour qui la course était une nécessité vitale, avait tout fait pour donner à son corps de galères toute la perfection possible. »

Fort de l'avis de Seignelay, de nombreux jeunes marins français, sans être chevaliers, se rendirent à Malte afin d'y faire « leurs classes ». L'état de la marine de 1690 indique que sur les quinze galères du Ponant, onze étaient commandées par des chevaliers de Malte. Dans la liste générale des galères du roi, au 1^{er} janvier 1699, dénombrant trente-deux galères, on remarque parmi les commandants dix-huit chevaliers de Malte. Ils étaient vingt-quatre en 1692-1694 pour quarante galères. Et les six galères servant au Ponant en 1699 étaient toutes commandées par des Maltais. Il existe un « Etat de la marine » de 1684, entièrement calligraphié, contenant aussi les appréciations sur les officiers, destiné à Louis XIV. Cet ouvrage relié au chiffre du souverain prouve l'intérêt qu'il avait pris à la marine.

Colbert avait en effet envisagé de former des jeunes gens au métier de la mer, en les embarquant sur des vaisseaux. Ce ne fut guère concluant. Il revint à la charge, en créant en 1683 trois compagnies de gardes de marine, à Brest, Rochefort et Toulon. Le livre septième de l'ordonnance de 1689 précisait le programme des études à terre et à bord pendant les embarquements. Jusqu'à leur suppression en 1786 par le maréchal de Castries, ces compagnies de gardes constitueront la pépinière des cadres de la marine.

Nous avons gardé pour la fin le plus grand marin de l'ordre. Ce fut certainement Pierre-André de Suffren (1729-1788). « Imposant et insolent », le bailli ne cessa de faire des va-et-vient entre la Royale et la Religion, conquérant tous les grades dans les deux. Il commença par entrer aux gardes-marines, en 1748. L'année suivante, il commençait

ses « caravanes ». Cinq ans plus tard, il regagnait la France et les vaisseaux du roi. Puis, il retourna à Malte. En 1770, lors de l'attaque de Tunis par les Français, des galères de l'Ordre les appuyèrent en renfort. Parmi elles, la *Saint-Nicolas* ou selon certains auteurs, la *Saint-Antoine*, commandée par Suffren. On remarqua sa conduite, et le roi de France demanda au grand maître de le lui « prêter ». Il retourna donc dans la Royale avec le grade de capitaine de vaisseau. Ses campagnes dans l'Atlantique Sud puis dans l'océan Indien, en 1781-1782, sont connues. « Doué d'un caractère terrible, débraillé, affichant son mépris pour l'étiquette et le décorum, il n'y aura pas de plus redoutable loup de mer », dit de lui C.-E. Engel. Il fut promu vice-amiral par Louis XVI qui lui donna aussi l'ordre du Saint-Esprit, ce qui n'était jamais arrivé à un chevalier de Malte. De l'autre côté, il fut nommé bailli par le grand maître ; mais il ne sera jamais fait maréchal comme Tourville qu'il admirait. L'amiral Castex devait dire de lui qu'avec Ruyter et Nelson il faisait partie des « trois noms immortels qui jalonnent l'histoire de la marine à voile ». Suffren fut encore l'avant-dernier ambassadeur de la Religion à la cour de Versailles. Il se montra peu diplomate dans cette charge. Il mourut subitement, en décembre 1788, vraisemblablement emporté par une crise cardiaque.

LES DERNIERES GALERES

La Royale supprima les galères en 1748. La Religion n'en eut pas le temps. Le rôle des « galères de la Religion » n'était pas seulement politique, il était aussi économique. Un gentilhomme languedocien calcula en 1790 que la France évitait tous les ans, grâce aux croisières de Malte, un armement de six vaisseaux qui devrait assurer la libre navigation du golfe de Lion. En cas de guerre avec les Barbaresques, le roi serait forcé d'armer six vaisseaux. « Malte maintient l'indépendance dans la Méditerranée. Il est pour la France un port et une barrière », affirmait-il. Cette barrière-là, la Convention la mina à coups de

spoliations et le Directoire la fit sauter. Les temps avaient changé. Après avoir pris Malte Bonaparte s'empara de deux vaisseaux de soixante-quatre canons, d'une frégate et de trois galères, quatre dit Raymond de Launaguët, tous à quai. L'une fut emmenée comme transport de matériel par l'escadre de Brueys, les trois autres servirent de bois de chauffage aux troupes du général Vaubois. Les Révolutionnaires avaient une courte vue. Les galères de la Religion ayant disparue, les navires de commerce furent à nouveau la proie des Barbaresques, comme les côtes européennes de cette partie de la Méditerranée furent à nouveau razzées. Ce qui, finalement conduisit à la prise d'Alger en 1830. Oui, la puissance de l'ordre ne se mesurait pas en tonneaux, comme de simples navires. A peine un siècle plus tard, ayant retrouvé sa vocation originale, son rayonnement ne cessera de grandir, au service des malades...

cc (r)Bertrand Galimard Flavigny

NOTES

* Les caraques seraient un « genre de navire qui nous vient des Anglais », selon E. Lisbonne, et peuvent être regardées comme les précurseurs des vaisseaux de ligne des XVII^e et XVIII^e siècles. Cet auteur qui, semble-t-il, n'a pas poussé assez loin ses recherches pour se pencher sur les flottes en Méditerranée, cite comme la plus ancienne caraque connue la *Charente*, pourvue de 200 bouches à feu, construite en 1501, suivie par la *Cordelière*, appartenant à Anne de Bretagne. Pour un autre auteur, A. Poussart, la caraque est « un navire portugais étroit par le haut, élevé sur l'eau, du port de 2 000 tonneaux, qui faisait les voyages des Indes orientales et du Brésil ». Le musée naval de Barcelone expose la maquette d'un vaisseau dont les plans ont été reconstitués d'après des documents conservés dans ses archives. Les structures particulières des gaillards d'avant et d'arrière permettent de le classer parmi les caraques. Le *Nouveau Larousse illustré* (1905) pourrait mettre tout le monde d'accord, en donnant à la caraque une étymologie italienne – *caracca* – en confirmant l'origine portugaise, et en donnant plus de précisions que Poussart : « navire de grandes dimensions [60 m de long], étroit par le haut, rond et élevé sur l'eau, en usage au XVI^e siècle ». En allant plus loin dans la recherche

étymologique, nous rencontrons le mot arabe *qorqor* dont le pluriel est *qarâqir*, lui-même issu du malais *korakora* et qui signifie « grande barque ».

** Tous les auteurs s'accordent pour dénombrer, généralement, deux galions, le « grand » et le « petit », plus celui du grand maître. « A travers les sources, on voit ainsi se succéder jusque vers 1630 plusieurs unités, parfois difficiles à distinguer l'une de l'autre, mais qui relèvent en tout cas de deux générations successives, nettement différenciées : un premier modèle est représenté jusque vers 1585 par des bâtiments de 600 à 800 tonneaux ; il est suivi, à la fin du siècle, d'un modèle plus léger de l'ordre de 450 tonneaux pour le “grand galion” et de 300 pour le galionnet », relève encore Michel Fontenay.

*** Les bois nécessaire à la construction des galères venaient principalement des pays du Nord. Un document daté du 18 décembre 1714, adressé aux « Illustrissimes Procureurs » par Jean Bocheron, agent commercial à Bruxelles, propose des planches destinées à la construction de galères en chêne du Rhin, de Prusse, de Hambourg et des planches de Copinck et de Bergux. On ne connaît pas l'origine des mâts (arbres dans le langage des galères), peut-être des bois appartenant à l'Ordre, sur le continent ? L'embarquement du bois se faisait principalement à Endoume, au pied de la colline de La Garde, à l'époque près de Marseille. L'arsenal de Malte ne construisait pas toutes les galères. L'Ordre en passait commande à Biscaye et dans d'autres arsenaux, sans compter les prises sur les Ottomans et les Barbaresques.

**** Le titre XX des statuts « Des Galères » précisait au paragraphe 43 : « Les caravanes, qui se partageront, dureront six mois chacune, à commencer dès le premier de juillet, jusqu'au dernier de décembre, et dès le premier de janvier, jusqu'au dernier de juin, au moyen de quoi elles seront renouvelées tour à tour, et changées de six mois en six mois. » Autrement dit les galères de Malte sortaient toute l'année quand elles le pouvaient et, suivant les ordres, par tous les temps. Leur rayon d'action s'étendait, à l'est, de Constantinople à Alexandrie et, à l'ouest, des côtes de Barbarie aux côtes d'Espagne.

***** Cet auteur indique par ailleurs que les galères embarquent 480 hommes (560 selon La Gravière. Il convient, en fait, de retenir une moyenne de 450, selon la taille des bâtiments et les époques) : 24 caravaniers (jeunes chevaliers) avec leurs laquais, 9 officiers, 4 conseillers de maistrance, 4 canonniers, 4 timoniers, 43 mariniers, 7 prouiers (marins placés à la proue), 300 hommes de chiourme, dont 200 sont esclaves, 80 *bone voglie* (rameurs volontaires) et 20 forçats. La chiourme s'installe sur vingt-cinq bancs, à raison de 15 hommes par banc ; il y a 31 remplaçants et 5 mousses, dont l'un pour le service des chevaliers. Les forçats et les esclaves n'ont pas de solde. Ils sont vêtus de neuf deux fois

l'an. A terre, ils peuvent travailler en ville sous la garde d'un « argousin ». Ils ne font pas de travaux de fortification, pour leur éviter une trop grosse fatigue.

Dimension d'une galère : 144 pieds en moyenne, c'est-à-dire 47 mètres en moyenne, pour 18 pieds de large, soit 6 mètres, certaines avaient 9 mètres de large.

***** Le grade de capitaine général des galères fut surtout utilisé à partir de 1553. Le commandant des galères était simplement le « capitaine ». Dans les textes latins qui faisaient référence dans l'Ordre, le titre complet était *praefectus generalis tîrremium* (préfet général des galères). Le terme *generalis* finit par prédominer si bien que le grade devint celui de « vénérable général des galères ». (Raymond de Launaguet)

L'armement :

« L'armement consistait en 2 grosses pièces – 1 canon de course de 48 livres de balles, 4 autres canons du calibre de 8 – et 14 pierriers, explique l'amiral Jurien de La Gravière. Pendant le combat, la défense de la poupe était confiée à 4 chevaliers et à 4 soldats, celle de la proue à 10 soldats, 4 chevaliers et 1 frère servant, qui, chargé de porter les ordres, était connu sous le nom de maître écuyer. Le second enseigne surveillait le tir des canons ; le comite, le sous-comite, l'écrivain, le sous-écrivain, l'argousin, se tenaient sur la course [l'allée entre les bancs, de la poupe à la proue] ; les courroirs [passage étroit entre les chambres] et arbalétrières étaient remplis de soldats armés de mousquets. On comptait généralement deux de ces mousquetaires par chaque intervalle de bancs. » Les règlements de la Religion prévoyaient tout, y compris la manière de combattre et d'aborder les galères : « Aussitôt que la première décharge est faite, on saute dessus, si l'on peut. » Il ne demeure alors à bord de la galère que les chevaliers de la retenue de la poupe, le pilote, le timonier, le comite et le chevalier qui fait tirer le canon. Le capitaine peut aller depuis la poupe jusqu'à l'arbre de mestre, et le patron depuis l'arbre de mestre jusqu'au trinquet. Les *buone voglie* sont la plupart du temps, quand arrive le moment de combattre, déchaînés. Ils doivent avoir l'œil sur les Turcs, et « on leur donne la permission de sauter sur la galère ennemie ». Quant aux blessés, on les porte dans les chambres de galère, où les attendent l'aumônier et le chirurgien. « Dans le combat, dit encore le règlement des galères de la Religion, on n'observe point l'ancienneté. Va qui peut. Mais si les ennemis étaient extrêmement forts, on irait en bon ordre, c'est-à-dire chacun selon son ancienneté, et l'on canonnerait quelque temps avant d'aborder. »

La fin des galères

La Royale supprima les galères en 1748. La Religion n'en eut pas le temps. Elles furent critiquées : « Les galères, écrivait en 1630 Jean-Jacques Bouchard dans son *Journal de voyage de Paris à Rome*, ne servent de rien qu'à consumer de l'argent. Elles seront des cinq ou six ans sans se mouvoir du port ;

les corsaires d'Afrique viennent poursuivre les vaisseaux jusque sur nos rades sans qu'elles remuent. La plus grande utilité qu'elles apportent, c'est qu'elles servent comme d'un enfer à tourmenter les méchants. » Il est vrai qu'elles ne pouvaient sortir en mer que la moitié de l'année. On ne cessait pourtant d'en construire. En 1637, le chevalier Pierre de Vintimille, parent du grand maître de Lascaris-Castellar (1636-1657), avait créé, par exemple, une fondation à perpétuité de deux mille écus par an pour la construction et l'entretien d'une galère nommée la *Saint-Pierre* ; le prieur de Venise suivit son exemple en finançant une autre qui devait s'appeler la *Saint-Nicolas*.

Bibliographie

BERGOIN (CV Georges), *Le Chevalier Paul (Marseille 1598 – Toulon 1667)* in *Guerre et commerce en Méditerranée IXe – XXe siècles* Sous la direction de Michel Vergé-Franceschi, Collection Kronos, 12° vol. Ed. Veyrier, 1991.

BOSIO (Giacomo), *Istoria della Sacra Religione ed illustre milizia di S. Gio. Gerosolimitano*, 2^e éd., Rome, 1621-1629.

LAUNAGUET (Raymond DUREGNE de), *Histoire des galères de malte*, in *Quand voguaient les galères*, Association des amis du musée de la Marine/Ouest France, 1990.

ENGEL (Claire-Eliane), *Histoire de l'ordre de Malte*, Nagel, 1968.

FONTENAY (Michel), *De Rhodes à Malte : l'évolution de la flotte des Hospitaliers au XVI^e siècle*, Genève, Civico Instituto Colombano, 1987.

FONTENAY (Michel), *Les galères de Malte*, Association des amis du musée de la Marine/Ouest France, 1990.

GALIMARD FLAVIGNY (Bertrand), *Les chevaliers de Malte, des hommes de fer et de foi*, Découvertes/Gallimard, 1998.

GALIMARD FLAVIGNY (Bertrand), *Histoire de l'ordre de Malte*, Perrin, 2005.

LA GRAVIERE (amiral Jurien de), *Les Derniers Jours de la marine à rames*, Paris, Plon, 1885.

LA RONCIERE (Charles de), *Histoire de la marine française*, Plon-Nourrit et Cie, 1899-1920.

LA VARENDE (Jean de), *La Phoebé ou les derniers galériens*, Lausanne, La Guilde du Livre, 1939.

LA VARENDE (Jean de), *Chevaliers de Malte*, Paris, Pour les amis de La Varende, 1970.

TAILLEMITE (Etienne), *Dictionnaire illustré de la Marine*, P. Seghers, 1962.

TAILLEMITE (Etienne), *L'Histoire ignorée de la marine française*, Perrin, 1988.

VATIN (Nicolas), *L'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, l'Empire ottoman et la Méditerranée orientale entre les deux sièges de Rhodes (1480-1522)*, Paris-Louvain, Peeters, 1994.

VERTOT (abbé de), *Histoire des chevaliers Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, appelés depuis chevaliers de Rhodes, et aujourd'hui chevaliers de Malte*, Paris, 1726.