Une galère pour sortir de la "galère"

Autor(en): **Ceccarelli, Jean**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **- (2000)**

Heft 131

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-847616

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Une galère pour sortir de la «galère»

Le lac Léman va accueillir en juillet 2000 une nouvelle et étrange coque, un navire du XVIIe siècle de 55 mètres de long, propulsé par 200 rameurs : une galèe construite par des sans-emploi ! Cette réalisation a été soutenue par divers organismes suisses. Une belle histoire pour arrêter de ramer…

Jean Ceccarelli *

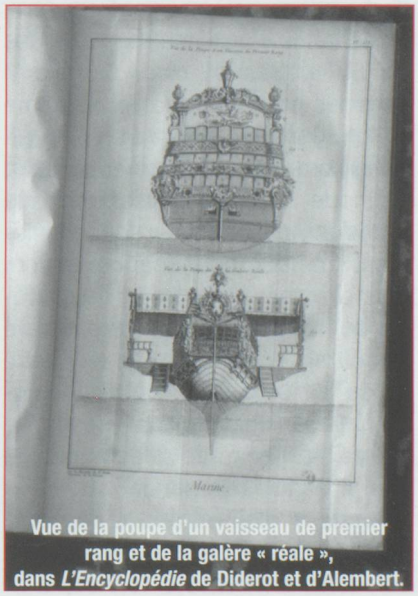
Quelques considérations historiques Déjà sous le pharaon Sésostris, 1 600 ans avant J.C., étaient utilisés en Égypte des vaisseaux longs actionnés par des rameurs et munis à leurs extrémités de plates-formes pour combattants. Telles resteront, à peu de choses près, les galères qui devaient tenir la mer pendant 30 siècles (puisque le dernier combat auquel prirent part ces navires se déroula en mer Baltique en 1790). Perfectionnée par les Grecs, elle a abouti à la trière, machine de guerre navale de 35 mètres de long, munie d'un rostre d'airain (éperon), propulsée par 175 rameurs et portant pour le combat d'abordage 25 hoplites (fantassins cuirassés) couverts par des frondeurs et des archers. Les Romains y ajouteront des engins de jet et un pont d'assaut équipé d'un crochet de fer : le corbeau.

C'est ce genre de navires qui, au moins quatre fois dans l'histoire, bouleversera le devenir du monde occidental : à Salamine tout d'abord, en 480 avant J.C., où Thémistocle détruisit irrémédiablement les ambitions de la puissance militaire perse qui voulait subjuguer le monde grec. À Actium ensuite, en 31 avant J.C., quand les tentatives de Cléopâtre et Antoine pour s'emparer de Rome furent déjouées par Octave, fondateur de l'empire romain dont on se rappelle l'impact sur la civilisation de notre continent. Dans le golfe de Patras, à Lépante en 1571, 300 galères des forces combinées d'Espagne, de Malte, de Gênes et des états pontificaux, appuyées par 6 galéasses vénitiennes, mirent en déroute un nombre équivalent de bâtiments turcs, marquant ainsi le début du déclin de l'empire ottoman qui faisait trembler l'occident depuis plus d'un siècle. Enfin en Manche, en 1588, les galéasses de l'Invincible Armada sont repoussées par la flotte de l'Angleterre, dont la modeste armée de terre n'aurait jamais pu résister à un débarquement de la redoutable infanterie espagnole, ni le gouvernement royal protestant s'opposer à une contre-réforme catholique. On peut imaginer l'orientation qu'aurait prise ainsi le monde actuel sans l'influence anglo-saxonne…

Le navire de mer à rames avait dès lors atteint son apogée commercial, avec les galéasses de 250 tonnes qui depuis le XIVe siècle assuraient, par lignes régulières avec transit à Venise, le transport au départ des ports de la mer Noire ou d'Alexandrie (débouchés de la route terrestre de la soie) des fabuleuses cargaisons de l'Orient (étoffes précieuses, épices, parfums et gemmes) vers Londres et Anvers. Leur dernière campagne se déroula en 1532, date à partir de laquelle les Portugais avaient complètement contrôlé la route des Indes, éliminé les marchands arabes et assuraient par la route du Cap le transport de grosses cargaisons avec leurs caraques à voiles.

La galère au combat

L'usage des bateaux de guerre à rames se généralise en Méditerranée au cours du XVIe siècle. Les galères ressemblent beaucoup à



Vue de la poupe d'un vaisseau de premier rang et de la galère « réale », dans *L'Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert.

« Dessin d'une galère nommée La Réale », *Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert.

celles des siècles précédents, mais on met au point en Italie une nouvelle disposition des avirons et par là des allures de nage différentes. La méthode « alla zenzile », classique depuis l'Antiquité, consistait à grouper les hommes par banc de nage en donnant une rame à chacun d'eux. Elle nécessitait de ce fait des rameurs parfaitement synchronisés. Elle fut remplacée par une invention vénitienne « alla scaloccio », système par lequel plusieurs rameurs sont attelés sur le même aviron, à raison d'un par banc de nage. Les rames étaient ainsi disposées sur une seule rangée horizontale et espacées à intervalles réguliers sur toute la longueur du navire.

Sur les galères « ordinaires » de l'ordre de 35 à 40 mètres de long, on installait en général 4 ou 5 hommes par banc de nage. À bord des grosses galères « patronnes », « capitanes » ou « réales », longues de 50 mètres et plus, 6 voire 7 hommes pouvaient manier le même aviron. On avait évidemment réduit le nombre d'avirons par rapport à la méthode ancienne, mais bien que d'une taille supérieure, leur maniement et leur coordination étaient plus simples, à condition de disposer de « vogues avant » (ou premiers rameurs) entraînés. Ce nouveau mode de propulsion permit d'augmenter sensiblement la vitesse de pointe (et la force d'éperonnage) des plus gros bâtiments.

La galère était armée d'une très grosse pièce d'artillerie pesant avec son affût environ 3,5 tonnes, d'un calibre approximatif de 200 millimètres, le « coursier », et délivrant à mille mètres un projectile de 25 kilos. Elle était disposée au centre de la plate-forme de combat avant, et de chaque côté étaient installées 1 ou 2 pièces plus petites (« bâtards » ou « sacres ») d'une tonne environ qui tiraient des boulets de 4 à 6 kilos. Cette batterie était fixe, tirant « en chasse », dans le sens de la marche. Pour le tir latéral « en bordées » on installait sur les pavois latéraux de très petites pièces, pierriers ou espingoles.

En Méditerranée les tactiques de combat de la galère resteront inchangées. Le principal mouvement offensif consistait souvent à tenter d'éperonner l'adversaire. On s'efforçait d'abord d'entamer l'ennemi au canon. On terminait le cas échéant par l'abordage qui précédait un combat au corps à corps, d'où l'importance du nombre et de la qualité de l'infanterie des régiments des galères.

Ce type de bâtiment, fin et bas sur l'eau, et de faible capacité de stockage en vivres, eau et munitions, ne permettait que d'assez courtes missions de guerre et s'adaptait mal aux conditions de l'Atlantique. On vit cependant plusieurs fois les galères de Méditerranée combattre très valablement en Manche.

Finalement en juillet 1684, après le combat au large de l'île d'Elbe du vaisseau français *Le Bon* de 50 canons, qui repoussa tout seul l'assaut de 36 galères espagnoles et les contraignit à battre en retraite, on se rendit compte qu'un vaisseau à voiles disposant d'une artillerie bien servie rendait des points aux galères. Celles-ci, malgré l'infériorité tactique dont elles se trouvaient affublées quand elles étaient opposées à un navire de haut bord, furent cependant utilisées intensément en Méditerranée, mer aux vents très irréguliers.

Les galères de France perdurèrent jusqu'en 1751, celles de Malte et de Naples jusqu'à la fin du siècle. Les pirates barbaresques, qui opéraient avec dextérité à partir des ports d'Afrique du Nord et de Libye, ont utilisé quant à eux jusqu'au début du XIXe siècle des galères et des chebecs qui constituaient une menace permanente pour le trafic maritime européen. Le chebec, bien qu'ayant les mêmes lignes d'eau qu'une galère, ne comptait qu'une dizaine d'avirons de chaque bord. Ses trois mâts gréés en voiles latines lui conféraient par temps de brise une grande rapidité. Doté d'une capacité suffisante de manœuvre par calme plat et disposant d'une artillerie non négligeable, il constituait un redoutable petit corsaire, remarquablement efficace avec un équipage entraîné.

Les galères du Léman

Dès le XIe siècle les rives du lac Léman sont le siège d'une activité économique intense, pour l'époque. Mais les circuits commerciaux sont perturbés par des pirates qui pillent les marchands et rançonnent les bateliers et, en définitive, les comtes de Savoie se décident à construire une petite flotte de galères de combat pour faire régner l'ordre sur le lac. Les plus anciens documents relatifs aux galères du Léman datent du XIIe siècle et sont conservés aux archives de la maison de Savoie à Turin. Des spécialistes génois furent engagés initialement pour la construction et la conduite de ces

bâtiments. Disposant d'un port et d'un petit arsenal à Villeneuve, bourg qui commandait le passage du trafic international de marchandises, les galères savoyardes vont s'employer désormais à contrôler les villes et les villages riverains au profit de leur seigneur féodal.

Elles s'opposent aux forces navales de la cité épiscopale de Genève, en 1294 lors du siège de Nyon durant la guerre des châteaux, en 1305 à la prise de Corbières. En 1536 l'escadre fera encore parler d'elle, lorsque les Genevois, dangereusement enserrés dans les possessions du duc de Savoie, feront appel à leurs voisins bernois. Une flottille suisse improvisée met le siège devant le château de Chillon, où le gouverneur Beaufort ne dispose pas de forces suffisantes pour soutenir un long investissement de la place. Il négocie, ruse et finalement parvient à s'enfuir avec armes, bagages et trésor, à bord de ses deux galères qu'il sabordera à Tourronde. On reverra des galères de Savoie en 1564 lors de la reprise des territoires alémaniques du Chablais et du pays de Gex. En 1678 une dernière grande galère, le *Soleil*, portant 10 bouches à feu, sera construite par la république genevoise. Il existait encore en 1720 quelques petites unités militaires, à 6 ou 8 bancs de nage.

La nouvelle galère suisse

En 1994 à l'instigation de J.P. Hirt, historien de la marine du lac, l'Association lémanique pour la construction de la galère *Liberté* relance l'idée de faire flotter sur le lac un de ces prestigieux témoins du passé. La commune de Morges met à sa disposition un terrain où est édifié un grand hangar (longueur 60 m, largeur 18 m, hauteur 10 m) destiné à abriter le chantier naval qui construirait la galère. Un plan de construction d'une imposante galère moderne répondant aux normes de sécurité actuelles fut dessiné par M. Ormiére en s'inspirant des indications du Musée de la marine de Paris. Des essences suisses ont uniquement été utilisées pour la construction de ce grand bâtiment en bois (longueur hors tout 55 m, à la flottaison 47 m, largeur 8,7 m, déplacement 190 tonnes, 51 bancs de nage munis d'avirons de 12 m, 2 mâts et 780 m² de voiles). La quille et les membrures sont en chêne lamellé-collé, les bordages en mélèze, les ponts et les superstructures en pin douglas et les avirons en sapin. Des cabines pouvant héberger 25 personnes durant la nuit complètent les installations d'accueil prévues pour 60 passagers.

Coupes comparées d'un vaisseau et d'une galère, *Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert.

La galère a été construite par près de 300 sans-emploi, lors de contrats temporaires de 6 mois propres à leur redonner rythme du travail, espoir et dignité. Ces travailleurs ont trouvé sur le chantier naval une nouvelle motivation, gage d'un rebondissement idéal pour leur réintégration professionnelle et sociale (une initiative analogue a été effectuée aux Pays-Bas , lors de la reconstruction du *Batavia*, réplique moderne d'un bâtiment du XVIIe siècle de la Compagnie hollandaise des Indes orientales). De nombreux organismes vaudois, genevois et valaisans ont soutenu le projet, participé à sa conception et collaboré à sa réalisation.

Naviguant à partir de l'été 2001, sous exploitation d'une société coopérative appelée à prendre le relais de l'association initiale, la galère *Liberté* va constituer une véritable attraction culturelle, historique et sportive. Grâce à ses aménagements elle pourra offrir des croisières de plusieurs jours sur le lac. Dès sa mise à l'eau elle aura besoin de nombreux bras pour la propulser. Nul doute que nombreux seront les volontaires pour cette expérience originale. Après tout il ne sera plus question de ramer enchaînés comme les vogues avant, apostis, tiercerols, quarterols ou quinterols (appellations des divers postes des galériens du XVIe) vêtus de la casaque rouge, et sous les vociférations du comite et les coups de fouets des argousins, mais plutôt de s'oxygéner calmement sur un beau plan d'eau entouré de paysages magnifiques.

Nous souhaitons bonne vogue, bon vent et heureuse navigation à la galère Liberté et bon vin blanc bien frais à ses futurs équipages.

***Jean Ceccarelli, capitaine de frégate (R), membre de la Société suisse de tir de Paris.**
E-mail : jceccarel1@cybercable.fr

Pour en savoir plus :
Gloire et misère des galères, A. Zysberg et R. Burlet, éditions Découvertes Gallimard (1987).
Quand voguaient les galères, ouvrage collectif, AAMM/Ouest France (1990), disponible à la librairie du Musée de la Marine (Paris, Brest, Toulon).