Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2001)
Heft: 144-146

Artikel: Les galères lémaniques
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-849785

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Événement

Et vogue la galère…

Près de 40 000 personnes ont assisté le 23 juin à Morges, à la mise à l'eau de la galère " La liberté ". Réplique d'une galère méditerranéenne du XVIe siècle, le bateau construit par des chômeurs servira à des croisières sur le lac.

Enfin dans l'eau ! Après huit ans d'efforts consentis par près de 600 personnes, " La liberté " a finalement gagné le milieu aquatique. Lors d'une journée mémorable où les spectateurs se sont massés sur les quais de Morges, la galère a été inaugurée, entourée d'un millier d'embarcations de tous genres. Au départ l'idée était simple : faire travailler des chômeurs. Alors Jean-Pierre Hirt décide de construire une galère pour les faire sortir de la galère… Les plans d'une galère de type méditerranéen sont fournis par le Musée de la Marine à Paris. La construction, d'un coût de 2,7millions de francs suisses, demandera cinq pleines années d'efforts et de patience. Le chantier sera visité par plus de 150 000 personnes. Si " La liberté " est aujourd'hui à l'eau, son aménagement se poursuit, jusqu'à son exploitation commerciale prévue le 1er juin 2002. Elle servira à des croisières sur le lac. Sont prévus des sorties d'entreprises, des conférences, des expositions, des animations musicales et bien sûr des mariages. " La liberté " disposera d'un équipage permanent prêt à accueillir les quelque 50 000 passagers attendus par an. Enfin, la galère pourrait bien trouver un port d'attache parfaitement adapté puisque la ville de Morges prévoit la construction d'un port et d'un village médiévaux.

La Galère enfin à l'eau

Technique

" La liberté "

D'une hauteur de 10 m, d'une largeur de 18 m et d'une longueur de 55 m, la galère est constituée de 120 m³ de planches de sapin assemblées avec 45 000 vis. Dans sa version finale, elle comprendra deux mâts de 24 et 17 m, et sera propulsée par deux moteurs de 107 kW. Mais lors des parades, 123 rameurs pourront y prendre place.

Histoire

Les galères lémaniques

La Méditerranée ou la mer Baltique ne sont pas les seules à avoir abrité des galères des siècles durant ; on retrouve ce type de bateaux sur le Léman, dès le Moyen-Âge. Les galères sont autant utilisées lors des batailles navales ou lors des sièges que pour le transport. L'emploi de ces bateaux se justifie donc sur le Léman, partagé entre plusieurs pays souvent opposés les uns aux autres, mais aussi parce que le lac est la route idéale pour le transport de marchandises locales et internationales, dont il faut assurer la sécurité.

Les acteurs principaux durant cette période sont la Maison de Savoie et l'Évêché de Genève. La première, qui domine un vaste territoire, contrôle le trafic des marchandises, afin d'assurer au pays une véritable assise politique au sein de l'Europe. Les comtes appliquent une politique territoriale visant à dominer les massifs alpins et, par conséquent, les cols et voies commerciales qui relient le Sud de l'Europe au Nord. Pas à pas, les Savoyards conquièrent la ville de Sion, le Chablais et enfin le Pays de Vaud, au XIIIe siècle, à l'exception des évêchés de Lausanne et de Genève. Les voilà maîtres de la majeure partie du lac.

Le second acteur d'importance est l'Évêché de Genève, en conflit direct avec la Maison de Savoie pour la domination du nord du Léman jusqu'à la Sarine et de la vallée de Chamonix. Ces terres passent rapidement sous le contrôle savoyard, si bien que les comtes s'intéressent dès le XIIIe siècle à Genève. Celle-ci est en pleine croissance économique et réputée en Europe pour les foires, qu'elle tient quelques semaines par année et qui attirent un nombre toujours plus grand de commerçants. La Cité devient ainsi l'un des princi-

paux carrefours d'échanges de marchandises en Europe. Genève est également le chemin le plus court entre la Savoie et le Pays de Vaud; elle conviendrait bien pour servir de capitale au Comté de Savoie. C'est pourquoi, durant plus de trois siècles, elle devra en essuyer les attaques.

La flotte savoyarde

Avant l'arrivée des Bernois en Pays de Vaud en 1536, la Savoie entretient la principale flotte de galères du lac. Elle est la première à introduire ce type de bateaux sur le Léman. Les architectes navals locaux ne maîtrisant pas les techniques de construction de ce type de navires, la Savoie fait alors venir de Gênes des maîtres-constructeurs de galères. Ces dernières sont donc conçues d'après des plans et des techniques méditerranéens.

Les plus anciens documents connus relatifs aux galères du Léman remontent au XIIe siècle. Ils sont consignés dans les comptes de la Châtellenie de Chillon et ceux du péage de Villeneuve (actuellement conservés aux Archives de la Maison de Savoie à Turin). Les revenus sont répertoriés selon le type de marchandises, la provenance et les marchands qui les transportent. Situé dans un endroit plus favorable que le château de Chillon, Villeneuve commande le passage du trafic international de marchandises. Il abrite dans son port la flotte savoyarde.

Outre les arsenaux qui contiennent les approvisionnements en vivres, les machines de siège, les armes et les munitions, il y a là, au XIIIe siècle déjà, le chantier naval des galères et deux abris couverts, l'un à terre, l'autre sur l'eau. Les dimensions de ces abris, dont quelques caractéristiques nous sont révélées, toujours par les comptes de Chillon (toits de bardeaux, piliers en bois de chêne), doivent permettre d'abriter des embarcations de grande taille. Ils ont été construits spécialement pour les galères. Celles-ci sont surveillées jour et nuit par un ou deux gardes.

Le plus ancien compte conservé date de 1257. Celui de l'année suivante ouvre la première page d'histoire sur les galères, avec la mention " prix des clous, de la peinture et du calfatage de la coque: 4 livres, 5 sous et 9 deniers, pour la réfection de la galère du comte ". Le comte Pierre II de Savoie possède la première grande galère connue, la Barga Domini, qui une fois tirée à terre est rentrée sous un hangar (1258).

De l'Italie à Villeneuve

Le va-et-vient des ouvriers, charpentiers et calfateurs, ainsi que la consignation de leurs soldes dans les comptes attestent, aux côtés des gens du pays, de la présence des maîtres gênois qui sont chargés de l'entretien et du commandement de la flotte. En effet, les galères pourrissent rapidement et ne durent guère plus de 20 ans. Il faut donc sans cesse les réparer et en construire de nouvelles.

Les galères des premiers comtes de Savoie (1288 à 1334) sont utilisées comme bateaux de plaisance pour des promenades, comme image de prestige pour transporter les seigneurs d'un endroit à l'autre, et comme mesure de dissuasion. Elles peuvent être manœuvrées par des soldats. Requises pour le déplacement de la cour et le transport de tout ce qui s'y rattache, les galères participent également à des expéditions militaires. Elles transportent soldats et chevaux, machines de siège, armes et munitions.

Villeneuve, à quelques encablures du château seigneurial de Chillon, est le port militaire savoyard doté à la fin du XIIIe siècle d'abris couverts pour les galères. C'est également dans cette ville que se trouvent l'arsenal et les magasins chargés de ravitailler les bateaux en armes, munitions et hommes. En outre, la Savoie érige des forteresses disséminées le long des côtes lémaniques pour en assurer sa domination. Parmi elles, se trouvent Ripaille, Thonon, Morges, Rolle et la Tour-de-Peilz.

Les batailles navales sur le Léman

Du XIIIe au XVIIIe siècle, trois forces sont présentes sur le lac: la Maison de Savoie, qui possède les trois quarts des terres lémaniques, la cité épiscopale de Genève, et Berne alliée des Genevois dans sa lutte contre la première.Durant le XIIIe siècle, l'activité des galères lémaniques est très intense.

En 1294, siège et prise de Nyon, appartenant au Sire de Prangins, rebelle à l'autorité de la Savoie.

De 1303 à 1305, guerre des châteaux, avec la Maison de Savoie, qui étend son territoire au détriment de Genève et de ses alliés (Dauphiné, Faucigny et Gex).

En 1320, la reconquête des terres du bout du lac par Genève prend fin en 1334 avec la prise de la forteresse de Corbières (en aval sur le Rhône).

En 1334, l'expansion de la puissance de Berne devient de plus en plus menaçante pour toutes les régions lémaniques. Genève s'allie aux nouveaux voisins.

En 1536, après une rébellion contre le joug savoyard, Genève et ses alliés bernois prennent le château de Chillon. Ils libèrent Bonivard, pendant que les galères du Duc de Savoie s'enfuient de l'autre côté du lac pour se mettre à l'abri. Dès lors, Genève et Berne règnent en maîtres absolus sur tout le bassin lémanique. Le calme se réinstalle jusqu'en 1564, lorsque la Savoie repart en guerre et reprend sous son contrôle les régions du Chablais et du pays de Gex.

Dès leur alliance, Berne fait construire des galères à Genève, ainsi que de nouveaux petits vaisseaux, les galiotes et les brigantins. Les galères bernoises ne sont pas de type méditerranéen mais s'inspirent de celles du lac de Constance et sont améliorées par un constructeur hollandais. Les plus connues sont: "Le Petit-Ours" et "Le Grand-Ours", terminées en 1672. En 1687 déjà, les deux navires sont considérés comme perdus.

En ce qui concerne les galères genevoises, on trouve des termes d'origine méditerranéenne dans un document de 1660, attestant qu'à cette époque, les charpentiers genevois travaillent selon les traditions méditerranéennes - on notera la présence des dernières galères en 1720.

Transformée par les mariniers et adaptée à la navigation, la galère lémanique, inspirée des galères méditerranéennes est devenue peu à peu la barque lémanique. De 1850 à 1914, on peut parler de "L'âge d'or" de la barque lémanique. Au XIXe siècle, les chantiers navals de St-Gingolph et de Locum, lui donneront sa forme classique qui subira peu de transformations par la suite.

© *Association Galère "La Liberté"*