

Mers et fleuves : faire franchir les chevaux

L'association « SLAM » s'intéresse, entre autres, aux conditions dans lesquelles les croisés de Louis IX transportaient leurs chevaux pour traverser la Méditerranée.

Comment des franchissements ou des transport de chevaux en grand nombre ont-ils pu se passer lors d'événements historiques, conflits, campagnes, expéditions, ... ?

S'affranchir des mers ou des fleuves pour aller mener bataille, voilà le sujet du jour. Oui, mais comment ? C'est ce que nous allons explorer à travers quelques exemples, en partant de l'antiquité jusqu'au moment où l'essence du moteur a définitivement supplanté l'avoine du cheval et les voiles des bateaux.

Xerxes et la deuxième guerre médique (480 av JC)

Pour venger la défaite de son père Darius 1^{er}, face aux Grecs à Marathon en 490 av JC, Xerxes, le roi des rois perse déclenche la deuxième guerre médique dix ans plus tard. Il réunit une immense armée (l'historien grec Hérodote, son presque contemporain, parle d'un million d'hommes!): de 40 000 à 200 000 selon les historiens modernes, une flotte de plus de 1200 navires, et il faut imaginer l'énorme nombre de chevaux

Pour aller à la rencontre des Grecs, depuis la Perse, l'armée de Xerxes rencontre un obstacle liquide d'importance: L'Hellespont (aujourd'hui les Dardanelles), De 1200m de large au point le plus resserré, ce n'est pas un fleuve, mais un bras de mer, avec ses vents, ses courants et ses tempêtes.

Pour traverser, le choix technique se porte sur le principe du pont flottant, ce que les ingénieurs de l'époque maîtrisent très bien. Xerxes fait construire 2 ponts, mais il doit d'ailleurs s'y reprendre à deux fois, les premiers ponts étant emportés par le courant. Xerxes met à mort les coupables et fait fouetter la mer pour la punir. Puis les 2 ponts sont établis.

Herodote en a fait le récit détaillé:

« Ils attachèrent ensemble trois cent soixante vaisseaux, et de l'autre côté trois cent quatorze. Les premiers présentaient le flanc au Pont-Euxin (la mer noire), et les autres, du côté de l'Hellespont, répondaient au courant de l'eau, afin de tenir les cordages encore plus tendus. Les vaisseaux ainsi disposés, ils jetèrent de grosses ancres, partie du côté du Pont-Euxin pour résister aux vents qui soufflent de cette mer, partie du côté de l'occident et de la mer Egée, à cause des vents qui viennent du sud et du sud-est. »

Une fois la structure du pont posée et la force des éléments naturels amortie, il s'agit de rendre cette structure portante, de lier les éléments entre eux de manière à ce que les éléments juxtaposés forment un tout rigide et sûr, ne » risquant pas de se disloquer : « Ce travail fini, on tendit les câbles avec des machines de bois qui étaient à terre. On ne se servit pas de cordages simples, comme on avait fait la première fois, mais on les entortilla, ceux de lin blanc deux à deux, et ceux d'écorce de byblos (papyrus) quatre à quatre. »

« Le pont achevé, on scia de grosses pièces de bois suivant la largeur du pont, et on les plaça l'une à côté de l'autre dessus les câbles qui étaient bien tendus. On les joignit ensuite ensemble, et lorsque cela fut fait, on posa dessus des planches bien jointes les unes avec les autres, et puis on les couvrit de terre qu'on aplanit. Tout étant fini, on pratiqua de chaque côté une barrière, de crainte que les chevaux et autres bêtes de charge ne fussent effrayés en voyant la mer. » ...

Laissons aussi le tragédien grec Eschyle en faire le compte-rendu (dans « *les lamentations du coeur des Perses*) :

« La royale armée, dans sa marche destructrice, a déjà touché le continent qui nous fait face ; elle a traversé sé le détroit de Hellè, fille d'Athamas ; des cables lin ont lié les navires ; un pont solidement fixé par des clous a livré le passage, et la mer a courbé la tête sous le joug . »

Voilà donc une première méthode de franchissement : les ponts flottants

Laissons maintenant Xerxes traverser l'Hellespont pour aller se faire battre à Salamine par les Grecs..., et venons-en à Alexandre le Grand., un siècle plus tard

Expédition d'Alexandre le Grand (334-323 av. JC),

-

Voilà les sources principales dont nous disposons : Diodore de Sicile, le Latin Quinte-Curse, les Grecs Plutarque et Arrien, qui s'expriment 300 ou 400 ans plus tard : de ces quatre historiens, Arrien est sans doute le plus intéressant car il était le plus attentif aux problèmes militaires en général, et à ceux de la cavalerie en particulier

Quelques mots sur l'armée d'Alexandre tout d'abord :

En 334 av. J.-C., partant à la conquête de l'immense empire perse, Alexandre emmène avec lui 30 000 fantassins, et entre 4000 et 5500 cavaliers selon les sources., dont ses 1800 cavaliers macédoniens «les compagnons » , sans doute pas moins de 10 000 chevaux d'armes engagés dans cette expédition, puisque certains cavaliers avaient plusieurs chevaux. À cela, il fallait ajouter les hommes et les bêtes de somme de la logistique : des chevaux encore, mais aussi beaucoup de mulets, des bœufs et, plus tard , même des chameaux.

Evidemment, au cours des 10 années de l'expédition, les sources indiquent que les effectifs successifs des soldats et des chevaux ont été très variables, voire beaucoup plus importants qu'au départ, selon les circonstances et les lieux

Généralités sur la cavalerie :

...Au début, les chevaux viennent de l'armée gréco-macédonienne . Les pertes, lors des batailles, lors des poursuites ou pendant les étapes les plus pénibles, ont certainement été lourdes, posant un problème de remonte. Il a d'abord été réglé par l'arrivée de renforts venant de Grèce. Mais très vite, pour cause d'éloignement, Alexandre a eu recours à des renforts de cavaliers et de chevaux locaux. Une attention toute particulière devait être portée aux chevaux, tellement essentiels au combat . La médecine vétérinaire ne s'était pas encore constituée en savoir autonome mais les palefreniers des écuries royales avaient probablement accumulé beaucoup de connaissances sur la santé des chevaux et c'est à eux qu'incombait la tâche d'y veiller. L'alimentation des chevaux, également, a du poser problème : Toutes les régions traversées n'offraient pas les mêmes possibilités de nourrir hommes et

animaux. Pourtant, l'imminence des combats nécessitait de garder les troupes et les bêtes en pleine forme.

Equipelement des cavaliers : couverture ou peau de panthère, ni selle ni étriers, lance de 4 m à deux pointes, épée, casque.

Les fantassins : un mot sur la fameuse phalange macédonienne :

La formation de base de la fameuse phalange macédonienne (équivalent à une compagnie) : est un carré de 10 rangs sur 16 colonnes de fantassins portant cuirasse de cuir, casque, jambières, et boucliers ronds, armés d'une sarisse, lance de 5 à 6 m de long et d'une courte épée. Les 4 premiers rangs tiennent leur sarisse à l'horizontale, formant une barrière redoutable pour qui arrive de face.

Voyons maintenant le coeur du sujet : les problèmes de franchissements à résoudre :

L'itinéraire de l'expédition conduit l'armée de Pella en Macédoine jusqu'en Inde, marqué par les lieux des batailles principales : Granique, Issos, Gaugamèles, Hydaspes,

et, ce qui nous intéresse en premier chef, les franchissements des principaux obstacles rencontrés : l'Hellespont (Dardanelles), Granique, Euphrate, Tigre, Oxus (Amou Daria actuel), du Tanaïs (Syr Daria actuel), Indus, et Hydaspes (Jhelum actuel),

Franchissement de l'Hellespont

Contrairement à Xerxès, c'est en bateau que l'armée d'Alexandre a franchi l'Hellespont, (largeur minimum 1200m) en utilisant sa flotte composée des navires que les Grecs utilisaient depuis l'époque de la guerre du Péloponnèse (435/403 av JC) , à savoir les trières

- Les trières, flotte de combat pour s'opposer le cas échéant à la marine perse: les trières : 40 m x 5m, tirant d'eau 1,1m, 170 rameurs sur 3 étages, voile carrée, vitesse croisière 6 nœuds, max 12 nœuds. Les historiens évoquent de 60 à 182 trières pour franchir l' Hellespont.

Mais ce n'est pas sur les trières que sont transportés les chevaux. Il fallait donc aussi :

- des navires de transport , complémentaires des vaisseaux de guerre (troupes, vivres, chevaux, etc)
- et des navires marchands, de forme arrondie, destinés à faire du commerce, mais utilisés également pour transporter fantassins et cavaliers.

A la différence de Xerxès, voilà une 2ème méthode de franchissement : les navires !

Etape suivante : Le Granique

C'est sur les rives du fleuve Granique , petit fleuve qui se jette dans la mer Noire, qu'Alexandre mène son premier grand combat contre les Perses de Darius III. Les deux armées se font face de part et d'autre du fleuve, et les troupes d'Alexandre attaquent en franchissant le fleuve à gué malgré l'ennemi.. Alexandre remporte sa première victoire face à l'armée de Darius.

3ème méthode : franchissement grâce à un gué.

Laissons de côté le trajet qui pourrait évoquer entre autres, la grande bataille d'ISSOS où Darius essuie une cuisante défaite, le siège de Tyr, le nœud gordien tranché à l'épée par Alexandre, le séjour en Egypte et la création d'Alexandrie , et nous arrivons sur l'Euphrate

L'Euphrate

On sait par Arrien que l'armée d'Alexandre comprenait un corps de pontonniers, chargés de jeter deux ponts de bateaux sur l'Euphrate, pour remplacer ceux que les Perses avaient détruits. Large environ de 1000m à hauteur de Thapsaque, Alexandre n'arrive à achever leur construction que quand les Perses préfèrent prendre la fuite. Il fait alors passer sa cavalerie, puis la phalange .

Il est probable que la technique pour construire ces ponts fut très proche de celle qu'Arrien a observée ultérieurement et décrite chez les Romains : **Voici comment Arrien décrit la méthode romaine :**

« À un signal donné, les bateaux sont désamarrés et abandonnés au courant du fleuve, non pas directement et proue en avant, mais comme les bateaux remorqués par la poupe. Le courant les emmène, mais ils sont retenus par une chaloupe à rames, jusqu'à ce qu'ils s'arrêtent à l'emplacement voulu. Là, des corbeilles d'osier, pleines de pierres sont mouillées à partir de la proue de chaque bateau, pour le maintenir contre le courant.

*Lorsque le premier bateau a été ainsi fixé, un second, séparé du précédent par un intervalle en rapport avec la charge qu'ils auront à supporter, est ancré à son tour face au courant ; aussitôt sur ces deux bateaux accouplés sont directement apposées des poutres soudées les unes aux autres par des planches clouées en travers ; et ainsi de suite ...le travail avance, en suivant la rangée de tous les bateaux que nécessite le franchissement du fleuve.
De chaque côté du pont sont placées des ridelles fixées sur le plancher, servant de garde-fous pour la progression des chevaux et des attelages, et en même temps pour lier entre eux plus solidement les éléments du pont.*

L'Euphrate franchi, on arrive au Tigre

fleuve particulièrement tumultueux, d'où son nom ... Les éclaireurs trouvent un gué non gardé par les Perses, car jugé infranchissable. L'armée franchit dans des conditions très périlleuses, chevaux de l'eau jusqu'au poitrail, puis jusqu'à l'encolure, fantassins les armes au dessus de la tête ou se groupant étroitement ensemble pour mieux résister au courant .

Encore un franchissement sur un gué, de nouveau, mais plus difficile

Des années de combats , de conquêtes ou de soumissions des régions traversées s'écoulent, et Alexandre, en l'an 328 , atteint le fleuve Oxus.

L'Oxus (aujourd'hui Amou Darya)

Large de plus de 1000m, fond sablonneux, courant impétueux qui emporte les pieux , impossible de construire des ponts, tous les ponts et les bacs existants ont été détruits par ses opposants.

Sans bateaux, Alexandre fait rassembler les peaux avec lesquelles les soldats dressent leurs tentes et ordonne de les remplir de la paille la plus sèche possible ,de les lier et de les coudre ensemble à points serrés pour empêcher l'eau de pénétrer.

Ainsi bourrées et cousues, elles permettent à l'armée de franchir l'Oxos en 5 jours .

C'est la 4ème méthode : les peaux remplies de paille

En 327 l'armée d'Alexandre arrive sur le Tanaïs (Syr Darya)

Alexandre fait embarquer l'armée sur des radeaux qu'il avait fait construire,

Description des radeaux : *Il s'agit d'outrés faites de peaux brutes de chèvres, de yaks ou de buffles, gonflées d'air, groupées par 4, 8 ou 16 et bambous et de joncs portant un plancher de bambous et de joncs.. Ils présentent l'avantage d'être facilement démontables , transportables*

L'armée traverse, face à l'ennemi :

A l'avant des radeaux, des soldats à genoux derrière leurs boucliers, pour être mieux protégés. Derrière eux, les servants des balistes, entourés de soldats armés qui protègent balistes et rameurs en faisant la tortue avec leurs boucliers.

C'est pareil pour les radeaux qui portent les cavaliers, lesquels, depuis l'arrière, tirent par la bride leurs chevaux qui nagent.

Les radeaux constituent en outre une barrière de protection pour ceux qui, en arrière sont portés par les outrés remplies de paille.

5ème méthode : radeaux sur coussins d'air

L'Indus

L'historien Arrien mentionne qu'il n'a pas eu connaissance de la façon dont Alexandre s'y est pris pour jeter des ponts sur l'Indus ..

Hydaspe (aujourd'hui le Jelhum)

Sur l'Hydaspe, affluent impétueux et très large de l'Indus, Alexandre fait face au roi indien Poros, mais ses soldats et les chevaux sont terrorisés d'une part par l'impétuosité et la largeur du fleuve , et surtout par l'ennemi et ses éléphants de l'autre côté .

Alexandre fait une manœuvre dite de « déception », Il laisse une partie très visible de son armée face aux troupes adverses, et va , de façon discrète, avec le reste de son armée, chercher un emplacement favorable loin en aval. Le gros des troupes du roi Poros tombe dans le piège et reste sur place.

De nuit, Alexandre fait fabriquer des radeaux avec des outrés remplies de foin. Il fait reconstruire la plus grande partie des embarcations qui avaient été démontées et transportées sur place, dont des navires à 30 rameurs.

A l'aube, 4000 cavaliers , 1000 archers à cheval montent sur les radeaux fabriqués avec les peaux, et tous les fantassins qui pouvaient être pris sur les embarcations traversent, repérés, mais trop tard, par les guetteurs de Poros .

Et Alexandre peut aller mener son combat victorieux contre Poros, son armée et ses éléphants.

Nous allons abandonner Alexandre et son armée qui vont descendre l'Hydaspe puis l'Indus jusqu'à la mer avec une flotte d'un millier de bateaux, puis faire le trajet retour depuis Inde, en partie sur terre et en partie sur mer, jusqu'à Babylone,, ou Alexandre il trouvera la mort en 323 av JC, à l'âge de 33 ans.

Avançons un peu dans le temps et rapprochons nous , je vous emmène « en Italie » pour assister à un autre franchissement célèbre :

Passage du Rubicon (49 av JC)

Carte

En l'an 49 av JC, Cesar commande la province de la Gaule cisalpine et se voit refuser la prolongation de son commandement par le sénat. Il décide alors de franchir le Rubicon, petite rivière qui délimite la frontière, marquant ainsi son entrée en guerre contre le sénat et son rival Pompée. Et c'est là qu'il prononce le mot fameux : *alea jacta est* - le sort en est jeté .

Rubicon

Après cet intermède , nous allons franchir 8 siècles et nous consacrer quelques instants aux vikings.

Vikings - Normands (8ème au XIème siècle)

Pour info, Le terme viking est en fait un nom féminin qui veut dire en vieux norrois (langue scandinave) : « expédition maritime visant à s'enrichir » . Donc sans navire, pas de viking !

S'agissant du terme drakkar, c' est un terme choisi par l'historiographe de la marine Augustin Jal au 19ème siècle , terme qui a pu être emprunté au suédois drakar, dont le sens premier est "serpent monstrueux, dragon., ceci en raison de la forme élancée des bateaux et des sculptures en tête de proue sur les bateaux.

Du 8ème au 11ème siècle, les Vikings ont navigué dans la plus grande partie de l'océan Atlantique Nord, en Méditerranée, en mer Baltique, dans la majeure partie du réseau fluvial de l'Europe continentale et ce, soit comme pillards, commerçants, explorateurs, colons , marchands et envahisseurs, à bord de leurs drakkars dans lesquels ils embarquaient leurs chevaux. Nous en avons la preuve formelle, notamment grâce à des analyses d' ossements carbonisés de cimetières vikings sur les lieux où ils se sont implantés , et grâce à la tapisserie de Bayeux.

Plutôt que **drakkar**, terme générique, on devrait mentionner les navires selon leur noms réels, selon une typologie qui fait l'unanimité.

Pour clarifier, il existe deux familles principales de navires.

Les langskip ; navires de guerre, et les kaupskip : navires de commerce,

Les langskip ; navires de guerre. ont un important équipage de rameurs. Ils n'ont pas ou peu de place pour le stockage des marchandises, et donc de chevaux .Ils se déplacent indifféremment à la voile et/ou à l'aviron. Ce sont essentiellement des transports de troupes ca-

pables de remonter les rivières. Selon leur taille, ils portent différents noms : *snekkja*, *skeid*, *dreki*...

.Les kaupskip : navires de commerce, ils se déplacent à la voile et disposent d'un équipage réduit. Capables de naviguer en haute mer, ils ne sont pas pontés. Leur cale est dite ouverte. Selon leur taille, on les nomme *byrðing*, *karv* ou *knarr*. (le plus grand des 3)

Les Vikings ont fabriqué leurs navires selon un principe central : l'alliance de la flexibilité à la légèreté. ils sont tous semblables sur le plan de leur conception générale :

- **bordés à clins** assemblés entre eux par des rivets de fer ;
- **étrave** d'une seule pièce de bois et sculptée ;
- **quille** avec une section en T ;
- **mât** unique équipé d'une **voile** carrée et d'une girouette au sommet ;
- **aviron-gouvernail** situé à tribord.
- Symétrie entre l'avant et l'arrière

Le snekkja , le principal navire de guerre

esthétique et particulièrement performant,, de forme assez basse sur l'eau, assez allongé, et plutôt étroit (rapport longueur/largeur de 7/1), . la proue souvent dominée par une tête de dragon. Conçu pour la guerre et les expéditions, il pouvait mesurer plus de 30 mètres de long. Il disposait d'un mât, repliable pour cause de discrétion, mais les rames constituaient son principal moyen de propulsion. L'équipage se composait de 60 à 80 hommes. Il était possible de transporter jusqu'à 160 hommes de plus (pour l'abordage et les pillages). Ils pouvaient dépasser la vitesse 10 nœuds dans de bonnes conditions.

La coutume voulait que les chefs et notables soient enterrés dans ce qu'ils possédaient de plus précieux: leur navire de guerre. , et souvent avec leur cheval .

Le knarr le principal navire de charge des Vikings, adapté à la haute mer.

Le knarr était un navire de marchandises très répandu dans la région scandinave. D e 15 à 21 mètres de long sur 5 à 6 mètres de large , (rapport 4/1), avec un mât unique de 10 à 13m , une voile carrée, un équipage de 8 à 14 hommes. Sa construction lui donnait la capacité d'épouser la vague, grâce au bordage à clins, ce qui a valu au knarr le surnom de "serpent ".

Conçu pour contenir une cargaison importante, dont des chevaux, il était plus lourd, plus large, avec une carène plus profonde que les *langskips*. Très fiable en haute mer , il pouvait servir à effectuer de longs voyages . Son fond plat facilitait la remontée des fleuves et des estuaires, et il pouvait être facilement échoué. Le knarr est indubitablement le type de bateau que les vikings utilisèrent pour traverser l'Atlantique Nord jusqu'en Islande, au Groenland et en Amérique du Nord.

A propos du knarr, Je cite Régis Boyer, universitaire, spécialiste, professeur de langue et civilisation scandinave jusqu'en 2001, dans son livre " *Les vikings, 800-1050, -La vie quotidienne* " : « les bateaux vikings "embarquaient , en moyenne, une quarantaine d'hommes avec leurs vivres, leur matériel et leur cargaison. Ajoutons-y les quelques chevaux indispensables aux reconnaissances à terre et aux descentes éclairs... »

Conquête de l'Angleterre (1066)

Un fait d'histoire marquant mérite d'être mentionné : la conquête de l'Angleterre par Guillaume de Normandie en 1066, bien décrit par la tapisserie de la reine Mathilde (épouse de Guillaume), tapisserie de Bayeux longue de 70 m.

Guillaume le Normand embarque de St-Valéry-sur-Somme avec plus de 700 drakkars, et avec une armée (les sources d'époque évoquent de 14 à 150 000 h), et plutôt de 7 000 à 10 000 h dont 2000 à 3000 cavaliers, selon des sources plus modernes, .

La tapisserie nous indique que les navires embarquaient bien des chevaux, mais ne fait aucune allusion aux opérations d'approvisionnement des quelque 3 000 chevaux parqués dans les environs de la baie de Dives-sur-mer, puis dans l'estuaire de la Somme, pendant dix semaines, du 15 juillet au 28 septembre 1066. Elle ne fait aucune allusion non plus à la délicate manœuvre de l'embarquement de ces chevaux.

Par contre, des sources écrites évoquent la réussite de cette opération qui n'aurait duré que quelques heures :

Les navires vikings, sans quille, exigeaient une parfaite stabilité pour embarquer des chevaux. Une fois les bateaux immobilisés au sol par des cales à marée basse, les chevaux étaient conduits dans les navires sur un plan incliné par des palefreniers veillant sur eux durant les heures d'attente et d'immobilité. C'est la marée montante qui souleva alors les navires sans heurt et le reflux de la Somme les entraîna vers la haute mer.

Il semble, en tout cas, que si l'on embarquait les chevaux sur les mêmes unités que le personnel combattant, il ne devait pas rester beaucoup de place pour les rameurs. Pourtant, la Tapisserie montre que, sur les plus grands vaisseaux, les pavois des chevaliers garnissent les bordés et que leurs montures sont à l'intérieur.

C'était peut-être en Occident une innovation due à l'influence des Normands de Sicile, dont l'armée de Guillaume comprenait un contingent notable et qui avaient pu voir les bateaux transporteurs de chevaux en Méditerranée. Toutefois ici les cavaliers sont embarqués sur le même navire que les montures, précaution indispensable lorsqu'on est exposé à devoir se battre sur la plage de débarquement.

Quelques années plus tard, commence l'époque des croisades ...

L'époque des croisades (11-13ème siècles)

Le transport des chevaux de bataille en grand nombre et sur de longues distances et sur une longue durée a posé des problèmes nouveaux :. Il est donc devenu indispensable de construire des navires adaptés à ces chevaux, autant que faire se peut, par rationalisation de l'espace]. En théorie, des soins particuliers doivent pouvoir être accordés aux chevaux pendant la traversée : alimentation adéquate, l'hydratation, aération, maintien de conditions de vie convenables pour minimiser le stress, sangles de maintien, compartiments ou stalles pour maintenir les chevaux en sécurité et à l'aise pendant la traversée.

Ces navires conçus pour accueillir les chevaux devaient être équipés soit de rampes, de systèmes de levage ou soit de portes huissières pour faciliter leur embarquement ou débarquement. Les chevaux devaient être guidés à bord en utilisant des techniques de dressage et des cordes pour les amener à monter à bord ou en sortir .

Pour transporter les armées de croisés en terre sainte, les Génois, Vénitiens et d'autres utilisent des galères ou des navires de transport de diverses tailles.

Trois exemples : la nef, la galère et la taride.

S'agissant des grandes nefs de Louis IX, nous les connaissons grâce aux commandes passées aux Génois

La nef est un bateau à coque ronde, avec deux mâts à grandes voiles latines, (supportant jusqu'à mille tonnes) avançant d'un mouvement lent mais imperturbable et offrant une traversée sûre (en principe!).

Mais plusieurs questions se posent :

Y avait-il des chevaux embarqués sur les plus grandes nefs ? les commandes de Louis IX n'en parlent pas. Il n'y a pas d'information documentée sur l'existence de chevaux sur ses nefs.

Par contre, d'autres nefs avec portes huissières pour embarquer/débarquer les chevaux étaient utilisées, comme l'a rapporté Joinville,

Nous savons que les barques de cantier pouvaient amener les chevaux jusqu'aux nefs, mais pour l'embarquement, huis dans la coque à calfater avant le départ ou bien moyens de levage par palan ? La question n'est pas tranchée, ni la position des portes, mentionnées par Jal sous la ligne de flottaison, ce qui est anormal, sauf si les navires étaient à sec au moment de l'embarquement, ou si, selon Michel Lavenant , on faisait gîter les bateaux pour mettre les portes hors de l'eau.

La galère : navire classique bien connu depuis l'antiquité, 40 mètres de long , faible tirant d'eau , capacité de plusieurs centaines de tonnes, susceptible de transporter des chevaux , avec beaucoup de modèles différents selon l'usage

La taride constitue un bateau spécialisé, à propos duquel on dispose toutefois d'une documentation précise, élaborée par les premiers historiens faisant autorité sur cette question et des archéologues spécialisés sur les questions navales.

Apparue au treizième siècle dans les chantiers navals de Gênes, la Taride est une sorte de péniche à voile et à rames, : 33m de long ; maître bau de 3,6m, largeur de 3m en fond de cale, servie par un équipage de 20 marins, capable de transporter 20 chevaux ou 170 tonnes de blé.

D'abord conçues pour le transport en rivières, il est vraisemblable que les tarides ont dû être modifiées pour affronter la houle. Pour transporter les chevaux, les cales étaient alors transformées en une sorte d'écurie et la proue s'ouvrait pour leur permettre l'accès, porte étoupée pendant la navigation.

Elles devaient être capables d'aborder une plage grâce à un faible tirant d'eau (comme c'est le cas pour la barque de cantier)

Voici une procédure pour le débarquement :

A propos des seigneurs qui étaient à la tête de la 4ème croisade, le chroniqueur Robert de Clari dit :

« Chacun des hauts hommes avait sa nef à lui et à sa gent, et son huissier à mener les chevaux »

Puis il décrit les préparatifs du débarquement ... :

« Ils ordonnèrent leurs corps de troupe et leurs nefes et leurs uissiers et les galères, et les chevaliers entrèrent dans les uissiers avec leurs chevaux, et se mirent en route. Et quand ils furent arrivés (au rivage) alors les chevaliers sortirent des uissiers tout montés car les uissiers étaient fait de telle manière qu'il y avait une porte que l'on ouvrait facilement, par laquelle on lançait un pont à l'extérieur, par où les chevaliers pouvaient gagner la terre tout montés »

- Les templiers et les Hospitaliers de St Jean de Jérusalem (11ème >14ème siècle) :

On peut aussi noter que les commanderies de l'Ordre de Malte et des Templiers du sud de la France mais aussi celles de Castille, d'Aragon et de Gascogne, étaient spécialisées dans l'élevage des chevaux[. Ceux-ci étaient ensuite acheminés dans les États latins d'Orient par voie maritime. Pour cela, ils étaient transportés dans les cales des nefes templières , pour lesquelles je n'ai pour l'instant pas d'information.

Nous quittons les croisés, et nous restons en Europe, mais au 17ème siècle

Passage du Rhin par Condé (1672)

Le 11 juin 1672, lors de la guerre contre la Hollande menée par Louis XIV, l'armée de Turennes arriva sur le bas Rhin en face de Tolhuys, Le prince de Condé, qui devait surveiller le passage, faisait construire des ponts de bateaux, quand on lui indiqua plusieurs points du fleuve qui étaient guéables.

Condé, comme Turenne, sont très réservés sur une telle traversée, mais un « gentilhomme du Pays » indique l'emplacement d'un gué à Tolhuis et Louis XIV se décide à lancer la cavalerie sur l'autre rive et à s'en emparer. Il ordonne au comte de Guiche de reconnaître le passage.

Celui-ci estime le passage praticable, les chevaux n'ayant que 20 pas à nager et un premier détachement tente le passage. Beaucoup d'hommes se noient et malgré un décalage vers la

gauche pour rester dans le gué, le feu des hollandais est tel que de nombreux chevaux, effrayés, se cabrent et se jettent dans un courant « d'où personne ne revenait » pour reprendre les mots du compte de Guiche. 5 escadrons sont toutefois passés. Condé traverse à son tour en bateau, accompagné du Duc d'Enghien, son fils et du Duc de Longueville, son neveu.

Trois escadrons Hollandais tentent une dernière fois de s'opposer aux Français et une fusillade tue le Duc de Longueville et blesse le prince de Condé.

Le pont de bateau étant enfin terminé, les troupes françaises traversent et occupent l'espace situé entre le Rhin et la Waal.

Le 19ème siècle

Campagne d'Égypte de Bonaparte (1798 – 1801)

Depuis Toulon, Marseille, Gênes, Civita Vecchia, 10 000 marins, 35 000 hommes et 800 chevaux sont embarqués sur 400 bâtiments de transport, dont des tartanes transformées en écuries.

On ne sait pas grand-chose du départ mais une eau forte que l'on doit à MM Martinet et Lejeune permet d'évoquer, au premier plan, les problèmes liés à l'embarquement : embarquement des troupes pour lesquelles ont été mobilisés des dizaines de bateaux de pêche afin d'assurer le transfert entre le port et la rade, mais aussi et surtout, spectaculaire embarquement des chevaux, ce qui souligne à dessein l'effervescence du moment.

Conquête de l'Algérie (1830)

Depuis le port de Toulon, les troupes, : 37.000 hommes accompagnés par 4500 chevaux, embarquent à partir du 11 mai 1830 sur une flotte se montant au total à 675 navires civils et militaires. La flotte appareille le 25 mai. 21 jours après, le 14 juin 1830, le corps expéditionnaire français débarque à Sidi Ferruch .

Campagne de Crimée (1853 – 1855)

Inutile et meurtrière, la guerre de Crimée est provoquée par l'entrée des troupes russes en territoire ottoman. Le sultan, menacé d'être défait, reçoit le soutien de la France et du Royaume-Uni, qui déclarent la guerre à la Russie le 27 mars 1854. Elles sont rejointes un peu plus tard par le royaume de Piémont-Sardaigne.

En plus de 2 ans de campagne, depuis le début 1854 jusqu'à la prise de Sébastopol le 9 sept 1856 , plus de 309 000 h et 42 000 chevaux sont transportés.

Dans les premières semaines de 1854, les embarquements à Marseille se font dans une grande confusion ...

je cite un dragon du corps expéditionnaire :

« Quel encombrement sur les quais ! Quel désordre partout ! Il semblait qu'on eut rien prévu, rien préparé ... il n'y avait pas un seul bateau à valeur... Le brick qui nous échut portait pavillon génois ? Il prit 24 hommes et 24 chevaux ... les chevaux furent hissés à bord à bras d'hommes, et placés à fond de cale, 12 d'un côté et 12 de l'autre, le corps soutenu par de larges sangles de toiles attachées en haut. A côté des chevaux, on avait ménagé la place d'un lit de camp pour les cavaliers et les bagages. L'aération se faisait au moyen d'une unique manche à vent ... »

Ensuite, la situation s'améliore : le ministère de la guerre fait aménager en transports écuries toute une série de petits navires de commerce disparates. Mais à Gallipoli, le port s'avère totalement inadapté au débarquement de troupes. On a recours pour débarquer les chevaux à une technique pour le moins expéditive, que l'on tient de l'expérience algérienne : un commissaire de la marine raconte :

« On a débarqué en 3 jours 2000 chevaux ... les navires s'approchent le plus possible du rivage et par une sangle passée sous le cheval et un palan à une vergue, on enlève l'animal et on le met directement à l'eau. A lui de gagner la terre et à la nage ... »

On admet alors qu'il n'y a pas d'analogie entre les traversées sur la côte d'Afrique où les chevaux sont exposés à l'air sur le pont pendant 3 jours au plus et ce qui se passe ici :

Constat : Après une longue navigation (qq unes de 40 jours), les chevaux arrivent dans des conditions de faiblesse et de prostration excessives.

Italie – 1859

La campagne d'Italie est une guerre victorieuse menée par Napoléon III et la Sardaigne pour libérer l'Italie du Nord de la domination autrichienne. Elle a surtout déclenché le processus de l'unité italienne et la réunion de la Savoie et de Nice à la France.

L'armée française compte 170000 soldats et 20 000 cavaliers, dont une partie embarque à Toulon et débarque à Gènes et Livourne

Mexique (1861 - 1867)

L'**expédition du Mexique** est une intervention militaire française au Mexique de 1861 à 1867, afin d'établir au Mexique un empire mexicain sous influence française. L'expédition se termine par la défaite française, symbolisée par la résistance héroïque d'une compagnie de la légion étrangère, 63 hommes, face à 2000 Mexicains le 30 avril 1863 à Camérone.

L'embarquement du corps expéditionnaire du Mexique a lieu à Cherbourg, à Brest et Toulon. Le premier voyage a lieu en décembre 1861, le dernier en janvier 1867. Pour la seule année 1862, la plus active, on compte 23 appareillages qui assurent l'envoi sur le front de 13 500 hommes et près de 2 000 chevaux.

Bilan des opérations du 19ème siècle ;

Toutes ces opérations de transport de chevaux au 19ème siècle permettent de tirer des enseignements :

La prise de conscience des problèmes provoque la mise en œuvre du programme naval de la marine impériale en 1857, qui prévoit 75 bâtiments de transport dont **17, navires mixtes à hélices et à voile, sont aménagés en écuries**, et construits entre 1855 et 1858, capables de transporter en moyenne 220 chevaux et mulets.

Des **premières d'hygiène et de sécurité** font l'objet d'une circulaire du 25 février 1863 :

- pour l'embarquement – débarquement ; emploi de palans et présence de chalands
- ferrage des chevaux : deferrage des postérieurs, faux plancher pour éviter l'usure du bordé
- prescription précise de la composition des rations de bord
- dimension et aménagement des stalles ; 90cm prévus initialement permettant au cheval de se coucher quand on a pu lui enlever la sangle, mais revus à la baisse : 60cm pour petits chevaux, et 75 pour les gros.
- stalles communes jusqu'à 16 chevaux, : après des essais catastrophiques, ramenées à 3 ou 5, puis remplacées à partir de 1866 par des boxes de 3 à 5 chvx avec aération par ventilateur
- sangles sous-ventrières (non tendues) , traverses de bois amovibles,
- pansage quotidien , promenades sur le pont permises par palan, puis par l'ouverture de panneaux sur le pont avec monte- charge à une place.

Mais la guerre de 1870 discrédite aussi bien la marine que la cavalerie ! Le projet de débarquement sur les cotes prussiennes, préparé depuis plusieurs années, est abandonné . Après l'armistice de 1871, des mesures de réduction et d'économie draconiennes sont décidées.

Le dernier navire de la flotte écurie est désarmé en 1878, et ainsi s'achève l'histoire de la marine impériale à voile ?

SOURCES

- Article « *le pont entre techné et hubris, Xerxes, un roi des rois à l'assaut de l'Hellespont* » par Olivier Lerude - Ht fonctionnaire Ministère de la Culture
- Alexandre le Grand – Histoire et dictionnaire (Editions Bouquins)
- Article « *chevaux et remonte dans la cavalerie d'Alexandre* », par Christophe Chandezon (colloque 2012 maison sciences de l'homme - Montpellier)
- Site « <http://www.alexandrelegrand.fr>
- Site sur les vikings : <http://idavoll.e-monsite.com>
- Article de la revue historique des armées « *Une flotte de navires-écuries au XIXème siècle – le transport des chevaux par mer* », par Jean-Philippe Zanco, Docteur en droit . aimablement transmis par la documentaliste de la médiathèque du Cadre Noir de Saumur, Madame Déborah Dupas
- Article « *Convois pour l'expédition d'Egypte* ». (1976) - par Gilbert BUTI (Université provence)-
- Eau-forte de Martinet et Lejeune,- « *Départ de l'armée d'Orient de Toulon vers l'Egypte* »