

ALAIN GUILLERM

## LA MARINE DE GUERRE ANTIQUE\*

Le Dr. Alain Guillerm est un spécialiste erudit de la marine de guerre. Élève inspiré de Fernand Braudel dans ses nombreux livres (*La Pierre et le Vent*, Paris 1985 rééd. 1994; *La Puissance soviétique et la Mer*, Paris, 1991, *Hannibal et la Méditerranée*, Paris 1994, etc.), il trouve des modèles généraux à travers l'histoire maritime mondiale qui il connaît bien.

Dans la première partie A. Guillerm à partir des sources littéraires, de l'iconographie et l'archéologie sous marine, nous offre une vue panoramique du développement de la marine de guerre des Phéniciens, Grecs et Romains. Dans cette partie succincte l'auteur présente quelques idées originales spécialement pour la marine hellénistique pour laquelle notre connaissance est incomplète. (Le livre de W. Tarn, *Hellenistic Military and Naval Development*, Cambridge 1930, est toujours le plus important). L'auteur donne avec des détails précis les dimensions de ces bateaux monstrueux qui nous plongent dans la stupeur. Ptolémée IV fit un navire géant (une «40»), qui en fait n'a jamais donné que quelques coups de rames dans le port d'Alexandrie (Fig. 1). L'empereur romain Caligula a reproduit au lac de Nemi deux bateaux gigantesques imitant les bateaux hellénistiques. (Voir une analyse complète des ces bateaux aux pages 51-54).

Dans la deuxième partie nous trouvons des informations très importantes pour les bateaux romains. L'auteur fait remarquer que la bataille navale de César contre les Venètes de l'an 56 av. J.C. fut «la première victoire décisive sur l'océan du bateau long, sur le bateau rond, de la rame sur le voile».

La troisième partie traitant les hommes et arsenaux a une signification particulière. L'auteur note que dans la bataille navale de Salamine (480 av. J.C.) les types de bateaux des deux flottes athéniennes et phéniciennes, étaient semblables. De plus l'auteur rapporte justement que les rameurs athéniens

\* Cet article a été écrit à Paris durant mon séjour comme directeur d'Études invité à l'École des Hautes Études (Sorbonne). Je remerci particulièrement le Président d'École des Hautes Études le Professeur M. Terasse et le Professeur J. Desanges pour cette aimable invitation.



et phéniciens étaient libres. De même A. Guillem précise que Rome, l'esclavagiste, n'utilisait pas de rameurs serviles. L'opinion de quelques auteurs selon laquelle les rameurs athéniens et romains étaient des esclaves enchaînés sous le fouet, est complètement fautive. Même à l'époque plus tardive les rameurs arabes et byzantins étaient des hommes libres choisis parmi les meilleurs marins. (Voir V. Christides, «Two Parallel Naval Guides of the Tenth Century: Qudāma's Document and Leo VI's Naumachica: A Study, on Byzantine and Moslem Naval Preparedness», *Graeco Arabica* 1 (1982), 78 ff.). La partie la plus intéressante de ce livre est l'épilogue qui traite de la marine byzantine. L'auteur avance l'idée que le *dromon* avait 37 mètres à la flottaison, l'équivalent de la trirème, avec les 150 rameurs. Les rameurs sur le pont étaient deux pour rame et les 50 dans l'entrepont (1,65 mètre de haut) un seul.

Cette théorie est possible mais nous n'avons aucun texte ni évidence iconographique pour vérifier que les rameurs byzantins étaient placés deux par rame (Christides, «Ibn al-Mangalī and Leo VI: New Evidence on Arabo-Byzantine Ship Construction and Naval Warfare», *Byzantinoslavica*, sous presse).

Les dromons byzantins avaient des voiles latines comme l'auteur l'indique mais je crois que l'éperon était devenu complètement inutile après le milieu du 7<sup>e</sup> siècle (Christides, «The Naval Engagement of Dhāt aṣ-Ṣawārī, A.H. 34/A.D. 655-656», *Byzantina* 13 (1985), 1337-1338; and F.H. van Doorninck, «Did Tenth-Century Dromons have a Waterline Ram? Another Look at Leo, *Tactica*. XIX, 69», *The Mariner's Mirror* 79, no. 4 (1993), 387-392).

L'auteur fait aussi une excellente description des bateaux vénitiens, la galère «latine» qu'il compare avec le dromon: «Le Dromon "grec" a fait place à la Galère "latine" aux mains des Italiens, que nous montre un célèbre tableau de Palma au Palais ducal de Venise...» (p. 151).

Finalement l'auteur décrit la fin de la puissance navale de l'État byzantin qu'il relie à la faiblesse générale de l'Empire. Le déclin de la marine byzantine a suivi le déclin général de cet empire. A. Guillem justement conclut que la puissance navale est toujours un signe de la vitalité des grandes nations.

En général ce livre présente une synthèse utile pour les spécialistes intéressés par l'étude de la stratégie navale du monde antique, mais sa clarté de style permettra aussi à un public plus large de le lire sans peine.

Vassilios Christides

Université d'Ioannina

