

Venise, un empire sur la mer

Philippe Braunstein dans Collections de l'Histoire n°8
juin - août 2000

Dès le IX^e siècle, Venise a lancé ses navires à la conquête du monde. Au XIII^e siècle, ses convois armés sillonnent l'Adriatique, la Méditerranée et la mer Noire. Chargés de bois, d'épices, d'esclaves ou de métaux précieux. Les marchands de la lagune ont réussi à construire un véritable empire sur les mers. Récit d'une extraordinaire aventure.

L'Histoire : Née de rien, dans une lagune hostile, Venise est devenue au XII^e siècle l'une des principales puissances commerciales du Moyen Age. Comment cette extraordinaire expansion a-t-elle pu avoir lieu ?

Philippe Braunstein : Venise a assuré très tôt, grâce à ses navires, un service de transport, d'abord à petite échelle, dans la lagune, puis dans le golfe Adriatique. Ensuite, dès le Xe siècle, son réseau s'est étendu à la Méditerranée orientale, et enfin au XII^e siècle à toute la Méditerranée, avant d'atteindre le monde atlantique à partir du XIV^e.

Certes, ce qui frappe les contemporains qui réfléchissent sur son essor, c'est que la ville ne peut compter sur les produits de ses proches campagnes. Mais elle a le sel, la première source d'enrichissement pour les entrepreneurs qui sont à l'origine de la fortune de la cité. Le testament du doge Partecipazio, rédigé en 829, qui témoigne de la précocité des activités marchandes, nous montre aussi qu'on peut, sans amputer ses biens patrimoniaux, investir des fonds dans le commerce lointain : ils proviennent probablement de l'exploitation des salines. Le sel et le navire sont les deux fondements de cette puissance très ancienne.

Enfin, Venise a toujours été un intermédiaire entre de grandes puissances politiques et économiques.

L'H. : Lesquelles ?

Ph. B. : Dès le milieu du IXe siècle, les Vénitiens ont commencé à traiter avec les deux grands empires entre lesquels ils sont situés : l'Empire carolingien et l'Empire byzantin — tout en se reconnaissant comme partie intégrante de ce dernier. En 993 et 1082, ils obtiennent de Byzance des droits et des positions de commerce privilégiées, ce qui leur permet d'asseoir durablement les bases de leur prépondérance en Méditerranée. Puis, lorsque les Turcs s'emparent de Constantinople en 1453, ils continuent à commercer avec eux.

L'H. : Comment se manifeste la puissance vénitienne en Méditerranée ?

Ph. B. : Venise a des possessions outre-mer. Elles sont de plusieurs types. Les premières sont des quartiers de villes où les Vénitiens ont obtenu des droits particuliers qui leur permettent de reconstituer de petites Venise : c'est le cas à Constantinople à la suite de l'accord de 1082, à Alexandrie et dans le royaume de Jérusalem, à Ascalon et Tyr, par exemple. Dans ces « fondouks », les Vénitiens jouissent de la liberté de commerce, mais ils ont aussi la possibilité de s'installer, de construire des églises. Ils vivent sous le contrôle lointain de l'État qui les accueille, avec leurs propres institutions.

Aux XIIIe-XIVe siècles, on trouve des comptoirs vénitiens jusqu'à Trébizonde (aujourd'hui Trabzon, en Turquie au bord de la Mer Noire) et à La Tana (aujourd'hui Azov). La mer Noire joue d'ailleurs un rôle capital, surtout à l'époque de la paix mongole, au XIIIe siècle, dans le trafic des esclaves bulgares, scythes, russes, tatars et de la soie. Venise a pourvu durablement l'Occident en main-d'oeuvre servile.

A ces comptoirs de commerce s'ajoutent des territoires qui sont le fruit du démembrement politique de l'Empire byzantin, intervenu à la suite de la quatrième croisade, en 1204. Venise devient alors « maîtresse du quart et demi de l'empire » et prend le contrôle de nombreuses régions de la Grèce continentale et d'îles de la mer Égée. D'autres seront acquises contre de l'argent, comme la Crète achetée au début du XIIIe siècle au marquis de Montferrat, qu'il faudra cependant conquérir militairement du fait de la résistance des populations locales à la domination étrangère. Il y a aussi des donations : Chypre est léguée à Venise en 1489 par la reine

Catherine Cornaro, héritière des Lusignan. Certains cas sont enfin plus complexes : la Dalmatie, plusieurs fois conquise, abandonnée et reconquise entre le XIIIe et le XVe siècle.

L'H. : Ces colonies, quels produits fournissent-elles à Venise ?

Ph. B. : La Crète est une véritable colonie d'exploitation qui fournit des matières premières capitales pour l'économie européenne, comme le coton. Et son blé, au moins jusqu'au milieu du XVe siècle, a permis à Venise d'approvisionner ses propres colonies dispersées ; quant au vin crétois, il fait l'objet d'un important trafic en Méditerranée orientale.

Chypre est aussi une grande région productrice, de sucre notamment, mais également de sel, de même qu'Ibiza — le sel permet de lester les navires et leur fournit un fret de retour. Enfin, les colonies sont des points d'ancrage, des relais pour les flottes vénitiennes.

L'H. : Sur quels autres produits portent les échanges ? Quand on évoque Venise, on pense d'abord au commerce de la soie et des épices, à ces produits raffinés qu'elle rapporte d'Orient.

Ph. B. : Il est vrai que Venise s'est spécialisée dans le commerce d'objets de grande valeur : un approvisionnement extraordinaire d'épices d'Orient, de soie grège et de soieries. Surtout à partir du XIIIe siècle, elle fournit à l'Occident des produits lointains nécessaires à son industrie et à sa consommation de luxe : l'alun d'Asie Mineure, employé en teinture pour fixer les colorants, et le coton syrien pour les textiles fins et mêlés comme la futaine.

Mais le commerce de masse porte d'abord sur des marchandises pondéreuses, comme le sel et le bois de son arrière-pays — Venise a fourni en bois de construction navale de nombreux États de la Méditerranée. Les céréales d'Italie méridionale, des Balkans et de Crète y tiennent aussi une large place. Venise a joué un rôle de liaison entre des régions distantes, et elle a aussi eu besoin de nourrir son propre empire dispersé.

S'y ajoutent le fer et les métaux précieux. En ce qui concerne ces derniers, Venise est admirablement située, à une distance assez facile à parcourir des grands centres miniers de l'Europe centrale et orientale : le Tyrol, très proche, qui devient vers 1470 l'un des

plus grands producteurs d'argent d'Europe, mais aussi la Bosnie riche en argent Srebrenica, écoulé par Raguse Dubrovnik, les monts de la Slovaquie hongroise, riches en cuivre et en or et, plus au nord, le Harz et la Saxe. C'est l'une des bases de sa puissance en Méditerranée. Car les métaux précieux sont à la fois une marchandise et un moyen de paiement. Dans les années 1420, Venise voit passer sur ses quais à peu près quatre tonnes d'or et une trentaine de tonnes d'argent fin par an.

L'H. : De quels instruments commerciaux les Vénitiens disposaient-ils pour asseoir cette puissance ? Avaient-ils à cette époque une stratégie commerciale ?

Ph. B. : Oui. Au XIIe siècle déjà, on peut considérer que la ville est un centre d'accueil pour tous ceux qui désirent se former au monde des affaires. Elle a joué le rôle d'école du commerce mondial, plus qu'aucune autre ville d'Occident. Au point que, dans la pratique même du commerce, la manière de tenir les comptes, qui permet une clarification formelle, est dite *alla veneziana*.

Les monnaies qu'elle frappe sont aussi les instruments de son expansion économique. Le gros d'argent, apparu à l'extrême fin du XIIe siècle, puis le ducat, frappé à partir de 1284, restent tous deux immuables pendant des siècles et servent de monnaie de référence dans tout le bassin méditerranéen.

L'H. : Les marchands, comment apprennent-ils le métier ? Quelle existence mènent-ils ?

Ph. B. : Les Vénitiens mettaient très tôt leurs enfants au courant de leurs affaires, en leur faisant connaître les usages de la pratique commerciale ; en les embarquant sur leurs navires. Ils sont à bonne école dans le cadre de la *fraterna*, la société d'affaires familiale, fondée généralement par des frères et des cousins associés. Le cas de Marco Polo est exceptionnel en ce sens que, parti avec son père et son oncle en 1262 vers la Volga, Boukhara et la Chine, il exécute ensuite des missions, de Pékin au Yunnan, grâce à la protection du grand Khan. Le Livre des merveilles du monde a fait lever en Occident le mirage de pays fabuleux que Christophe Colomb, deux siècles plus tard, tentera d'atteindre par la route maritime de l'ouest¹.

Les familles de marchands conservent en outre leur fonds d'archives, les copia lettere , qui servent d'instruments de référence, auxquels s'ajoutent les livres de pratique commerciale, mis à jour de génération en génération, et qui forment la base de la connaissance des usages du commerce. Ceux-ci supposent l'estimation des temps de parcours, une bonne évaluation de la manière dont on cote les marchandises et les monnaies d'une place sur l'autre, des dates de départ et d'arrivée des marchandises, etc.

Les marchands parlent aussi des langues étrangères. L'italien est bien la langue du commerce, du moins pour l'écrit, mais la pratique des autres langues portugais, allemand ou flamand est également importante. Il y avait même à Venise des professeurs de langues : je pense à un Allemand installé au Rialto qui, avec une méthode proche de la méthode Assimil, proposait des leçons d'allemand aux courtiers italiens !

L'H. : Pour leurs affaires, les marchands doivent parfois s'expatrier. Dans quelles conditions vivent-ils à l'étranger ?

Ph. B. : Les marchands doivent être prêts à vivre plusieurs années à l'étranger, dans des conditions parfois difficiles : à Alexandrie, Constantinople ou La Tana. Évidemment, les colonies sont des lieux de convivialité, mais les relations peuvent aussi y être très dures avec les concurrents.

Un certain nombre de correspondances témoignent de la difficulté qu'il y a à vivre loin des siens. Certes, il y a toujours des confréries, des chapelles qui leur permettent de faire rapidement leur testament, de trouver un soutien spirituel s'ils en ont besoin et dans la langue qui est la leur.

L'H. : Quel est le rôle de l'État dans la prospérité des marchands de Venise ?

Ph. B. : Un rôle capital. L'État vénitien ne contrôle pas tout le commerce, mais il offre aux marchands une sécurité qui leur permet d'exercer leur métier dans les meilleures conditions. Il organise la muda , c'est-à-dire les convois de galères qui partent plusieurs fois par an dans différentes directions — la Romanie (ensemble de ses colonies en Méditerranée orientales, prises à

Byzance après 1204), l'Empire byzantin, la Syrie, l'Égypte, etc. —, et comportent un nombre de bateaux fixé selon les objectifs et les destinations. La muda du coton, par exemple, est organisée en fonction de la date de la récolte du coton en Syrie et des quantités à transporter. A partir du XIV^e siècle, des trains de galères sont organisés par le détroit de Gibraltar vers les ports occidentaux, principalement Londres et Bruges, avec lesquels sont mises en place des liaisons régulières. Ces muda constituent des temps forts dans la saison.

Et puis les convois de Venise sont armés et voyagent de conserve : ce sont les plus sûrs de la Méditerranée occidentale face à la puissance turque. C'est une sécurité dans un commerce soumis aux aléas de la capture et de la négociation avec les pirates, qui donne confiance aux marchands étrangers et évite la dépense que représentent les assurances.

L'H. : L'activité commerciale a-t-elle laissé des traces dans l'architecture vénitienne ?

Ph. B. : Le commerce est présent partout dans le tissu urbain. Dans les années 1500, derrière l'activité déployée sur le Grand Canal ou à proximité, se trouvent d'autres paysages urbains qui lui sont liés : l'Arsenal, entrepôt et chantier naval, soigneusement enfermé dans ses murailles car la puissance de l'État s'abrite derrière le secret ; des quartiers excentriques, plus tardivement asséchés, où sont cantonnés l'industrie, les ateliers où l'on traite les cuirs et peaux, les lieux d'étendage des toiles, les magasins où s'entasse le bois destiné aux chantiers navals ; certains secteurs sont entièrement dédiés au textile, au travail de la laine, où dominent les travailleurs étrangers.

La soierie, quant à elle, est plus proche du monde des affaires, du Rialto, et les marchands présentent à la montre les tissus somptueux qu'ils produisent. Tout près se trouve le fondaco dei Tedeschi aujourd'hui la Poste centrale, le caravansérail où les négociants allemands sont tenus de résider, un des centres du commerce vénitien, où sont stockés aussi toutes sortes de marchandises, notamment les métaux précieux, dans des entrepôts, surmontés par les bureaux des sociétés commerciales, loués pour une longue durée. Dès le XIV^e siècle, tout le quartier du

Rialto est composé de magasins où s'entassent des produits industriels.

Et puis, même les magnifiques palais que l'on voit aujourd'hui encore lorsque l'on se promène sur le Grand Canal sont marqués par les activités marchandes : beaucoup comportent un rez-de-chaussée directement accessible à des embarcations, qui fut durablement un lieu d'entrepôt des marchandises, et, à l'étage, le bureau, où se tenaient les hommes d'affaires, où l'on conservait les archives, et certaines pièces luxueuses.

L'H. : On parle souvent de la décadence de Venise, qui aurait conduit presque irrémédiablement à la chute de la République au XVIII^e siècle. Y a-t-il un moment où la conjoncture se retourne ?

Ph. B. : Il vaudrait mieux parler d'une capacité étonnante d'adaptation à travers les siècles. Venise a traversé, à la fin du XIV^e siècle, une période très sombre, au moment de la guerre qui l'oppose à Gênes, sa grande rivale en Méditerranée. Or, en 1423, le discours-testament du doge Mocenigo fait ressortir un magnifique rétablissement de sa puissance. En fait, il y a une conjoncture de longue durée qui s'étend du XII^e au XV^e siècle, marquée par des phases moins brillantes, qui tiennent à des événements à plus ou moins longue portée — peste, péripéties militaires, revers momentanés...

Certes, à partir du XVI^e siècle, des navires hanséatiques², anglais, commercent en Méditerranée, alors que les Vénitiens y avaient été jusque-là des intermédiaires privilégiés entre l'Orient et l'Occident, et ceux-ci perdent des marchés. Et la présence turque se fait de plus en plus menaçante. Les Vénitiens eux-mêmes ont eu un sentiment désabusé dans les années 1500, après la découverte de la route du Cap, quand il a semblé que l'économie du monde allait être orientée sur de nouvelles routes et que la Méditerranée allait s'assécher de tous ses trafics.

Mais ces inquiétudes ont été de courte durée, et ceux qui avaient pris leurs habitudes sur le marché vénitien y sont revenus. Probablement les Vénitiens ont-ils su s'adapter aux nouvelles conditions et réorienter leurs investissements en fonction de nouvelles possibilités de profit — l'industrie textile génératrice d'un

commerce de masse, la terre ou la spéculation financière. Et les produits de luxe — tissus, orfèvrerie — restent l'un des points forts de la ville. Les activités commerciales se maintiennent jusqu'au XVIIIe siècle.

L'H. : La réussite de Venise est-elle unique ? Y a-t-il un miracle vénitien ?

Ph. B. : Le rôle international de Venise en Méditerranée, et au-delà, s'explique aussi par la prospérité que lui assurent ces territoires continentaux proches, qui forment la « Terre-Ferme », par opposition à la lagune, et qui sont riches en bois, ainsi qu'en ressources agricoles céréales, vigne, et riz, à partir du XVe siècle. Et sa puissance commerciale s'adosse à une industrie que l'on a sans doute sous-estimée. On s'aperçoit maintenant que la prospérité de l'industrie textile vénitienne au XVIe siècle est fondée sur des bases anciennes et solides. De ce point de vue, Venise a des atouts que certaines villes d'Italie n'ont pas durablement acquis.

On a longtemps célébré les dimensions mythiques d'une ville hors du commun. Venise a su orchestrer une propagande politique à la gloire de ses institutions, de ses traditions culturelles. Gênes n'a pas eu cette habileté à décrire sa réussite, qui est pourtant tout aussi considérable.

En fait, Venise a été soumise aux mêmes pressions que les villes d'Occident, a dû résoudre les mêmes problèmes d'approvisionnement, de gestion des biens publics, de protection des citoyens. A bien des égards, elle est une ville comme les autres. Mais la fascination qu'elle ne cesse d'exercer tient à la durée d'une réussite collective, malgré les difficultés que présentait un site exceptionnel, au péril de l'eau, qui a fait sa fortune.

Propos recueillis par Séverine Nikel.

1. Sur Marco Polo, voir A. Peter, « Marco Polo est-il un faussaire ? », L'Histoire n° 237, pp. 21-22.

2. La Hanse était une association de villes marchandes, de la mer Baltique et de la mer du Nord, fondée au Moyen Age pour

commercer avec le reste de l'Europe. Elle connut son apogée entre le XIII^e et le XVI^e siècle.