



HAL
open science

Entre gestion privée et contrôle public : les transports maritimes à Venise à la fin du Moyen Âge

Claire Judde de Larivière

► **To cite this version:**

Claire Judde de Larivière. Entre gestion privée et contrôle public : les transports maritimes à Venise à la fin du Moyen Âge. Histoire urbaine, 2005, 12, pp.57-68. halshs-00154363

HAL Id: halshs-00154363

<https://shs.hal.science/halshs-00154363v1>

Submitted on 2 Aug 2008

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Claire Judde de Larivière, « Entre gestion privée et contrôle public : les transports maritimes à Venise à la fin du Moyen Âge », *Histoire urbaine*, n°12, avril 2005, p. 57-68.

« Et dans cette terre, il ne pousse aucune chose, cependant on trouve de tout abondamment, quoi que l'on cherche ; et cela s'explique par le commerce [*spazamento*] des choses que l'on y trouve, parce que chaque chose, en particulier celles qui se mangent, et de chaque région et partie du monde qu'elle puisse venir, arrive à Venise, et rapidement on en tire de l'argent¹. » Ainsi le chroniqueur Marino Sanudo évoque-t-il l'effervescence du marché vénitien à la fin du XV^e siècle. Une telle description ne tient pas seulement du cliché. L'économie de la ville repose en effet largement sur la navigation commerciale. L'organisation des transports, rigoureuse et fiable, garantit tout autant l'approvisionnement de la ville et le déplacement des marchands, que l'essor des activités commerciales et artisanales. A l'échelle locale, une multitude de barques permet la navigation lagunaire de redistribution et le commerce fluvial en Terre ferme. Des navires de plus gros tonnages assurent les échanges en Adriatique, avec les régions côtières italiennes et la péninsule balkanique. Enfin, nefes et galères sillonnent la Méditerranée et rejoignent la Manche et la mer du Nord.

De cette importance des transports découle précocément, à Venise, une organisation originale du commerce maritime international, que l'historiographie envisage traditionnellement selon une répartition entre navigation publique et navigation privée². En effet, la fortune et la réputation de la ville reposant sur le commerce maritime international, la Commune a rapidement cherché à le contrôler et l'organiser. Ainsi, dès la fin du XII^e siècle, elle prend directement en charge une partie des trafics : propriétaire de certains navires, elle s'assure de l'approvisionnement de la cité. Elle emploie et rémunère les équipages, se réservant alors la majorité des profits de l'expédition. Parallèlement, les armateurs privés continuent de pratiquer de façon indépendante leur activité commerciale.

A l'époque médiévale, État et transporteurs privés se partagent donc la gestion du secteur. Dès lors, comment se répartissent concrètement les tâches entre les deux acteurs ? A quoi tiennent les distinctions entre les systèmes « public » et « privé » de transport maritime ? Nous voudrions ici considérer les critères ayant permis aux hommes du Moyen Âge comme aux historiens contemporains d'établir ces distinctions, qui ne signifient pourtant ni opposition, ni concurrence. Par ailleurs, si une telle répartition entre navigation publique et privée sous-tend l'organisation des transports durant le Moyen Âge, elle se trouve profondément modifiée au début du XVI^e siècle, par l'abandon progressif de la navigation commerciale publique. Afin de comprendre ce processus dans le cadre plus général de l'organisation des transports maritimes vénitiens, il s'agira, dans un second temps, de broser à grands traits les évolutions de la navigation commerciale, publique et privée, à partir des années 1500³.

Commerce et transport maritime : deux activités indissociables d'une économie médiévale vénitienne fondée sur les échanges ; deux activités que la Commune ne pouvait confier aux seuls entrepreneurs privés. C'est pourquoi, à partir des années 1320, elle inaugure

¹ Marino Sanudo, *Chronachetta (1493)*, R. Fulin (éd.), Venise, 1880, p. 48-49, « *Et qui in questa terra non vi nasse alcuna cossa, tamen di tutto, et sia qual si voglia, se ne trova abbondantemente ; et questo è per il spazamento de la robba che vi è, perchè di ogni cossa, et di ogni terra et parte del mondo che possa vegrir roba, massime da manzar, qui vi viene, et presto si chata danari.* »

² Jean-Claude Hocquet, « I meccanismi dei traffici », dans Girolamo Arnaldi, Giorgio Cracco, Alberto Tenenti (éds.), *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Tome III, *La formazione dello stato patrizio*, Rome, 1997, p. 529-616. En règle générale, l'historiographie s'est davantage intéressée à la première, mieux documentée.

³ Nous nous permettons de renvoyer à notre thèse pour une analyse plus détaillée de ce processus : Claire Judde de Larivière, *Entre Bien public et intérêts privés. Les pratiques économiques des patriciens vénitiens à la fin du Moyen Âge*, thèse de doctorat, Toulouse, 2002, à paraître.

un système de convois de galères publiques fondé sur une répartition précise du rôle et des prérogatives respectifs des institutions publiques et des investisseurs privés. Le but recherché est d'assurer la sécurité des marchands vénitiens en imposant des règles de navigation plus strictes et mieux contrôlées. Ce système de convois – la navigation de ligne – sera d'une exceptionnelle constance jusqu'à sa disparition, au XVI^e siècle⁴. Il se fonde sur l'organisation annuelle ou bi-annuelle de convois (*mude*) de deux à cinq galères marchandes, vers les ports de la Roumanie et de la mer Noire, d'Alexandrie et de Beyrouth, des Flandres et d'Angleterre. A partir du XV^e siècle, ils rejoignent également Aigues-Mortes, et prennent régulièrement la mer vers le Maghreb (*Barbaria*), tandis que les convois *al trafego*, à partir des côtes nord-africaines, gagnent Alexandrie. Les navires d'un même convoi naviguent « de conserve », et sont censés se former en escadre en cas d'attaque.

Les convois de galères n'ont la charge que d'une partie des échanges, en particulier des épices et des marchandises de prix. La majorité des trafics continue d'être assurée par les navires de propriété privée, appartenant à de riches armateurs, souvent des patriciens. Ce secteur, longtemps appelé « navigation libre », est à présent désigné sous le terme de « navigation privée »⁵. Il s'agit de l'ensemble des navires de gros tonnage en mesure de s'insérer dans les trafics internationaux⁶. Leurs propriétaires sont libres de les exploiter selon les rythmes et les itinéraires de leurs choix, même s'ils doivent se plier à une législation précise et au contrôle de l'État.

La distinction en termes de secteurs public et privé a donc été créée *a posteriori*. Toutefois, les contemporains établissaient déjà une séparation claire entre ces deux formes de navigation commerciale, grâce en particulier aux caractéristiques techniques des deux systèmes et en premier lieu, des types de navires utilisés. Le support principal de la navigation publique sont les grandes galères marchandes, *galere da mercato*, construites dans le chantier de l'Arsenal et réservées en priorité aux expéditions commerciales⁷. Aucun armateur privé n'en possède, en particulier en raison des coûts de fabrication et d'exploitation d'une telle embarcation. Les Vénitiens font référence aux convois de galères publiques en évoquant les « *galie del viazio* », les « *galie al viazio di...* » ou encore les « *galie da mercato* ». Les armateurs privés possèdent principalement de gros navires ronds. Les embarcations réservées à la navigation hauturière sont qualifiées, dans les sources, par le terme générique et imprécis de « *nave* », soit dans l'acception spécifique de nef⁸, soit dans le sens plus général de navire rond (coques, caraques, *barze* ou galions).

Navires longs et navires ronds, certes, mais également navires armés et désarmés. Les galères sont en effet armées – ce qui n'est pas le cas des nef à l'origine – et embarquent artillerie et arbalétriers. Leur exploitation commerciale constitue un moyen de les rentabiliser en temps de paix. Elles ont donc aussi une vocation militaire et doivent rejoindre l'armada si le Capitaine général de la mer l'exige. Mues le plus souvent par la force du vent, les galères embarquent deux cents rameurs qui servent aux manœuvres plus délicates et à la défense du navire. Les nef quant à elles n'embarquent pas, au moins dans un premier temps, de matériel offensif et d'hommes d'armes.

⁴ Bernard Doumerc, « Le galere da mercato », dans Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éds.), *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima, Temi, Il mare*, Rome, 1991, p. 357-395 ; Doris Stöckly, *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise (fin du XIII^e - milieu du XV^e siècle)*, Leyde, 1995.

⁵ Jean-Claude Hocquet, « L'armamento privato », dans Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éds.), *Storia di Venezia... Temi, Il mare, op. cit.*, p. 397-434 ; Frederic C. Lane, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, École Pratique des Hautes Etudes, Paris, 1965 [1934] ; Gino Luzzatto, « Navigazione di linea e navigazione libera nelle grandi città marinare del Medio Evo », *Popoli*, A.I, sous le pseudonyme de G. Padovan, Milan, 1941.

⁶ Nous n'évoquerons pas ici l'ensemble des petites et moyennes embarcations, réservées à la redistribution des marchandises dans la lagune et, dans le *contado*, par voie fluviale.

⁷ Encore faut-il citer quelques gros navires de propriété publique, qui naviguent également en convois.

⁸ On trouve plus rarement les termes de *navilio*, *marciliana*, *galion* ou *caravella*, en fonction du type de navire.

Au-delà de ces caractéristiques techniques, bien d'autres éléments encore participent de la distinction entre galères marchandes et nefes privées. Elles obéissent en effet à des règles de gestion et de navigation totalement différentes. Ainsi, les galères sont fabriquées pour le compte de la Commune, qui les loue, chaque année, à des entrepreneurs privés. Seuls les patriciens sont autorisés à devenir « patron » de galère, c'est-à-dire à participer à la séance d'enchères (*incanto*) lors de laquelle chaque galère du convoi est attribuée à l'enchérisseur le plus offrant. La navigation de ligne repose donc sur une collaboration entre l'État et les entrepreneurs privés, le premier assumant la charge la plus lourde, celle de la fabrication et de l'entretien des galères. Les patriciens adjudicataires, quant à eux, partagent les frais de gestion et d'équipement du navire (y compris les salaires), et s'occupent de trouver le fret.

Les nefes privées sont généralement la propriété indivise de plusieurs armateurs réunis au sein d'une société, dont les membres, les parsonniers, se partagent le capital⁹. Les gros entrepreneurs possèdent souvent plusieurs nefes, qu'ils exploitent eux-mêmes ou qu'ils louent à d'autres marchands. En général, les plus gros navires privés appartiennent aux patriciens et aux citoyens¹⁰ aisés, qui les font fabriquer dans leurs propres chantiers navals à Venise (*squeri*) ou les achètent à des constructeurs indépendants. Dans les *squeri* de la lagune, les maîtres artisans construisent les nefes sur commande¹¹.

Les armateurs les plus riches préfèrent assurer eux-mêmes l'exploitation commerciale de leurs propres navires mais, le plus souvent, ils ne participent pas en personne à l'expédition. Ils confient le commandement du navire à un « patron », chargé de la navigation et des affaires commerciales, et qui représente les intérêts de l'ensemble des parsonniers du navire. Les patrons de nefes sont souvent recrutés parmi les citoyens vénitiens ou les marins dalmates et grecs. Dans le premier cas, il s'agit d'une occasion pour les citoyens de collaborer avec les patriciens tout en réalisant des affaires fructueuses, puisqu'ils sont intéressés à la vente¹². Les marins étrangers sont quant à eux recrutés pour leurs connaissances techniques et leurs compétences maritimes. Enfin, certains patrons de nefes sont issus de la noblesse vénitienne, le plus souvent de rameaux appauvris.

Navigation publique et navigation privée répondent également à des formes d'organisation commerciale totalement distinctes. Les convois de galères sont organisés et surveillés de façon très stricte par l'État. Lors de la navigation, les patrons doivent se plier au texte officiel de l'*incanto* qui définit précisément les étapes du voyage¹³. Les ports à visiter, la durée des escales, l'itinéraire sont déterminés à l'avance, et les patriciens qui louent les galères s'engagent à suivre les directives du Sénat. Les convois suivent des « lignes » de navigation. Entre le point de départ (Venise) et le point d'arrivée (Beyrouth, Alexandrie...) se distribuent un certain nombre d'escales obligées. Un capitaine, élu par le Grand Conseil, représente les intérêts de l'État pendant toute la durée de l'expédition commerciale. Chargé de faire respecter les termes de l'*incanto*, il navigue à bord de l'une des galères du convoi.

A l'inverse, les nefes échappent en grande partie aux contraintes liées à un calendrier prédéfini. Elles pratiquent le cabotage et suivent un itinéraire plus libre, s'adaptant donc davantage aux demandes ponctuelles et à la conjoncture économique. Les navires se déplacent plutôt en fonction des opportunités commerciales. Si les affaires l'exigent, les équipages

⁹ U. Tucci, « Venetian Ship-Owners in the XVIth century », *The Journal of European Economic History*, XVI, 1987, p. 277-296, p. 278.

¹⁰ Les « bourgeois » de Venise.

¹¹ F. C. Lane, *Navires et constructeurs...*, *op. cit.* ; G. Luzzatto, « Per la storia delle costruzioni navali a Venezia nei secoli XV e XVI », *Studi storici in onore de C. Manfroni*, Padoue, 1925, p. 383-400 ; Ugo Tucci, « Venetian Ship-Owners... », art. cité.

¹² Voir, par exemple, Archivio di Stato di Venezia (ASV), *Notai, Testamenti*, Giacomo Grasolario, busta 1183, n°69, testament d'Andrea Lovesin qui est associé pendant de nombreuses années à Pietro Morosini de Nicolò dans une compagnie exploitant des nefes.

¹³ ASV, *Senato, Mar, Incanti di galere*.

peuvent quitter la lagune pendant plusieurs mois. De ce fait, la régularité qui définit la navigation de ligne – les galères partent avec une fréquence périodique – est étrangère à l’activité des transporteurs privés. Lorsque cela s’avère nécessaire, certaines nefes peuvent visiter les ports syriens entre les *mude* de galères. Leur nombre reste cependant toujours limité et le gouvernement veille à ne pas laisser les navires privés s’emparer du secteur de prédilection des galères. Il lui faut être vigilant car les nefes ont de telles capacités de chargement, qu’elles peuvent confisquer la cargaison de plusieurs galères en une seule fois¹⁴.

Des caractéristiques techniques des galères et des nefes découle logiquement une répartition des marchandises transportées, dont les conséquences sont infiniment nombreuses. En effet, la faible capacité des galères suppose des taux de fret élevés que seuls des produits coûteux – épices, soie, laine et tissus de luxe – sont en mesure d’assumer. C’est l’une des raisons qui explique que les patriciens se soient arrogés le monopole de la gestion des *mude*. C’est également pourquoi les galères marchandes ont longtemps capté l’attention des historiens : le prestige et la richesse des convois ont créé une distorsion dans les sources que l’on retrouve dans l’historiographie. Pourtant, les nefes représentent, en volume de marchandises transportées et en valeur totale, un secteur beaucoup plus important.

Elles se chargent de toutes les marchandises de poids et de valeur plus faible qui nécessitent un amortissement des frais de transport par des chargements massifs. On connaît, grâce à Jean-Claude Hocquet, l’importance du sel dans un tel trafic¹⁵. Les cendres, qui entrent dans la composition de nombreux produits fabriqués dans la lagune (verre et savon en particulier) servent également de lest pour les nefes. Le blé, l’huile, le vin comptent aussi parmi les principales denrées transportées par les gros navires ronds, puisque Venise doit importer la majorité de sa consommation alimentaire. Les petits tonnages vénitiens vont chercher les grains en Adriatique (Pouilles, Dalmatie, etc.), laissant le soin aux bâtiments les plus gros d’importer les blés de Sicile et de Basse Romanie. Les nefes de grande taille vont jusqu’au Levant pour s’approvisionner en céréales. Elles importent également le coton du Levant, de Syrie et de Chypre, le vin et le sucre de Crète, l’huile, l’alun des îles de la mer Égée, ou encore les métaux et le bois.

Marchandises précieuses et coûteuses pour les unes, matières premières et de consommation courante pour les autres, la distinction est d’importance. Nous l’avons dit, elle a en partie déterminé la représentation traditionnelle d’une Venise tout entière tournée vers le Levant, les productions de luxe, le transport des épices et des soieries. Or, il n’en était rien, et en particulier à partir du XV^e siècle, l’essor d’une véritable industrie dans la lagune allait conférer une importance toujours croissante aux nefes et autres navires ronds.

Ces distinctions d’ordre technique déterminent donc l’existence de deux organisations différentes et complémentaires sur lesquelles se fondent les transports maritimes vénitiens. Leurs dimensions « publique » et « privée » apparaissent également à la lecture de la documentation officielle. Ainsi, l’usage de l’adjectif possessif aux côtés du terme de « galères » est presque systématique. Les gouvernants parlent alors fréquemment de « *nos galères* », rappelant dès lors l’importance du caractère collectif de la gestion de la navigation de ligne¹⁶. Même si elle implique un nombre limité d’entrepreneurs, elle constitue symboliquement un système « public », visant à satisfaire l’intérêt d’un grand nombre de patriciens et de marchands et au-delà, de l’ensemble de la communauté. À l’inverse, lorsque

¹⁴ Jean-Claude Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, vol. 2, *Voiliers et commerce en Méditerranée 1200-1650*, Lille, 1978-1979, p. 528-529.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Voir par exemple ASV, *Senato, Mar*, reg. 12, fol. 12, 21 juin 1484 ou ASV, *Senato, Terra*, reg. 21, fol. 2v^o, 1^{er} mars 1519.

les gouvernants évoquent les nefs, l'usage de l'adjectif possessif est beaucoup plus rare¹⁷. Les navires portent le nom de leur propriétaire ou de leur commandant, donc de la personne privée qui les dirige¹⁸.

Les galères, par ailleurs, remplissent de nombreuses fonctions publiques. D'une part, au retour de la *muda*, les sommes perçues au titre du droit de transport (nolis) sont partagées par moitié entre les gestionnaires privés et l'État¹⁹. En plus des nolis, les taxes douanières et commerciales sur les marchandises en transit alimentent les finances publiques de manière régulière. D'autre part, grâce aux *galere da mercato*, l'État dispose d'une flotte de réserve en cas de guerre, puisque celles-ci peuvent être réquisitionnées à tout moment. C'est le cas par exemple en 1499-1500, en mer Egée, lors de la guerre contre les Turcs qui vaudra à Venise la perte de nombre de ses possessions en Roumanie²⁰. La réputation des convois dans l'ensemble du bassin méditerranéen et jusqu'à la mer du Nord fait la fierté de la ville, de ses gouvernants et de ses habitants. Plus qu'un simple système de transports, la navigation de ligne répond à des choix politiques et symboliques significatifs. Les patriciens affirment ainsi leur conception spécifique des affaires et le rôle que doit y tenir l'État. La gestion de la navigation de ligne s'insère alors dans un ensemble plus vaste de pratiques et d'usages, obéissant à des codes sociaux et à une raison politique.

L'étude prosopographique des gestionnaires de cette navigation publique montre néanmoins qu'ils participaient également largement à la gestion de la navigation privée²¹. En effet, une proportion non négligeable de patriciens gestionnaires des galères marchandes possédaient également des nefs privées. A la fin du XV^e siècle et au début du siècle suivant – période pour laquelle l'enquête a été menée – il n'y a ainsi pas d'opposition entre les deux secteurs. Les gestionnaires des galères publiques mettent à profit leur connaissance de la mer, des trafics, des réseaux commerciaux en poursuivant, dans le secteur privé, leurs activités commerciales.

C'est sans doute pourquoi les deux types de navigation collaborent de façon efficace à de nombreuses occasions. A la demande de l'État, les nefs privées peuvent être amenées à aider les galères marchandes. Ainsi en septembre 1500, le *Collegio* autorise la nef de Polo Malipiero et de ses frères à partir vers Chypre, afin qu'ils notifient aux marchands de Syrie la venue prochaine des galères²². A l'insu de l'État, les gestionnaires des deux systèmes peuvent également s'entendre pour contourner certaines dispositions législatives qui pourraient limiter leurs bénéfices. En janvier 1503, les sénateurs se déclarent tout à fait outrés d'apprendre que les patrons des galères de retour des Flandres, à peine arrivés en Istrie, ont tenté de se soustraire au paiement des taxes et impôts en déchargeant les colis sur des navires privés sur le point de reprendre la route vers la Méditerranée²³.

¹⁷ Il s'agit là d'une tendance générale. On trouve bien sûr des exceptions, et parfois l'expression « *nostra nave* » est utilisée (voir par exemple, ASV, *Provveditori alle biave*, busta 3, fol. 2v°, 19 mars 1524) pour qualifier les navires vénitiens, en opposition à ceux des armateurs étrangers. Il s'agissait également d'une façon de qualifier le secteur d'activité dans son ensemble, qui devenait alors une catégorie générale. De même, on trouve des références « aux nefs de nos gentilshommes et citoyens » (ASV, *Senato, Mar*, reg. 16, fol. 39, 26 avril 1504 : « *a le nave de i zentilhomeni et cittadini nostri* »). Enfin, l'expression « *una nostra nave* » faisait fréquemment référence aux quelques nefs appartenant à la Seigneurie, donc de propriété publique.

¹⁸ Ainsi parlait-on de la nef *Contarina* (appartenant à un membre de la *ca'* Contarini), *Morosina* (des Morosini), etc. Les galères marchandes prenaient également le nom du patron de l'embarcation, mais seulement pour le temps de l'expédition. Ainsi la galère *Contarina* pouvait-elle devenir, l'année suivante, la galère *Malipiera* (des Malipiero).

¹⁹ Ugo Tucci, « Costi e ricavi di una galera veneziana », *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologne, 1981, p. 161-230.

²⁰ Voir les différentes délibérations prises à ce sujet dans ASV, *Senato, Mar*, reg. 14, à partir de mai 1499.

²¹ Claire Judde de Larivière, *Entre Bien public et intérêts privés...*, op. cit., vol. 1, p. 274 et suiv.

²² Marino Sanudo, *I Diarii*, 58 volumes, R. Fulin, F. Stefani, N. Barozzi, G. Berchet, M. Allegri (éds.), Venise, 1879-1903 ; 2^e édition, Bologne, 1989, vol. 3, col. 754, 10 septembre 1500.

²³ ASV, *Senato, Mar*, reg. 15, fol. 161v°, 9 janvier 1503.

En définitive, ce sont donc des considérations tant techniques et économiques qu'administratives et juridiques qui différencient les organisations commerciales vénitiennes durant les derniers siècles du Moyen Âge. Distincts, les deux secteurs ne sont toutefois pas en concurrence, en particulier parce qu'ils ne sont pas chargés du transport du même type de marchandises. Dans un premier temps, et au moins jusqu'à la fin du XV^e siècle, la complémentarité des deux systèmes de navigation est évidente. L'équilibre commercial de la cité se fonde donc sur cette répartition. L'industrie, l'artisanat et l'approvisionnement alimentaire s'appuient sur les transports privés, le négoce, l'industrie du luxe, la consommation des élites sur les transports publics. La navigation privée présente ainsi suffisamment d'avantages et de qualités pour rester performante et rentable face au secteur subventionné des convois de galères publiques.

La répartition efficace qui présida à l'organisation générale des transports maritimes aux XIV^e et XV^e siècles évolua toutefois de façon décisive au tournant du XVI^e siècle. Les transformations respectives de la navigation publique et de la navigation privée s'inscrivaient dans un contexte de mutations économiques profondes, en partie liées aux redéfinitions des fonctions du patriciat vis-à-vis de l'État.

Le premier phénomène observé est celui de la diminution progressive de l'activité des galères à partir des années 1500, dans une conjoncture économique méditerranéenne et européenne en pleine évolution²⁴. De nouvelles puissances remettent en cause la traditionnelle hégémonie commerciale de Venise, en premier lieu desquelles le Portugal menace l'approvisionnement de Venise, grâce à la découverte de la route des Indes. Cependant, même si la Sérénissime parvient à se maintenir en tant que grande puissance commerciale, le contexte politique l'affaiblit encore davantage. La guerre contre les Turcs (1499-1503) et la ligue de Cambrai (1508) contraignent les gouvernants vénitiens à des efforts financiers importants.

Les choix en matière budgétaire sont alors déterminants. En privilégiant la défense militaire de la lagune, l'État ampute le budget alloué aux galères marchandes – en particulier par la diminution des moyens financiers de l'Arsenal. Le chantier public est en effet menacé, et le nombre de galères fabriquées chaque année est très insuffisant. Les galères marchandes, désormais de mauvaises qualités, ne satisfont plus les exigences des marchands et des gestionnaires, qui redoutent les avaries et les naufrages. En 1522, Marino Sanudo, intervenant au Sénat, se dit très peiné de voir que, dans un chantier privé, le patricien Benedetto Giustinian parvient à faire fabriquer une nef en 47 jours, alors que l'Arsenal n'est plus en mesure de produire deux galères en deux mois, malgré les grosses sommes qui lui sont régulièrement versées²⁵. Dans ce contexte mouvementé, l'organisation des transports est donc amenée à se transformer, car les agents économiques doivent s'adapter aux nouvelles priorités budgétaires. Leurs pratiques économiques évoluent en parallèle, entraînant de ce fait des changements importants dans la nature et les caractéristiques de la navigation de ligne.

Ainsi, les sociétés de gestion de galères marchandes prennent à cette époque une forme nouvelle²⁶. Pour exploiter les galères, les patriciens formaient des sociétés, constituées du patron (le patricien adjudicataire), de garants et d'investisseurs (*caratarii*) qui se partageaient les 24 parts du capital du navire (les carats). Jusqu'à la fin du XV^e siècle, les

²⁴ Ainsi, 21 convois naviguent entre 1495 et 1499, 11 entre 1515 et 1519, et 9 entre 1525 et 1529. Voir Claire Judde de Larivière, « L'abandon de la navigation de ligne : les enjeux d'un processus économique (Venise, fin XV^e siècle-début XVI^e siècle) », *Studi Veneziani*, n.s., XLVII-XLVIII, 2004, p. 121-131.

²⁵ M. Sanudo, *I Diarii*, op. cit., vol. 24, col. 327-238 : « *E che sier Beneto Justinian fe' una nave di bote in zorni 47. Et mi duol assai intender l'Arsenal sia cussi reduto, che in do mexi non si possi aver do galie, e tamen ogni settimana si paga tanti danari a l'Arsenal.* »

²⁶ Cf. l'analyse du registre des *Prove di età per patroni di galere ed altre cariche* (1495-1529), ASV, *Avogaria di comun*, reg. 179, dans C. Judde de Larivière, « L'abandon de la navigation de ligne... », art. cité.

sociétés comptent, en moyenne, une dizaine d'investisseurs. Après 1500, en revanche, les *caratarii* sont de moins en moins nombreux : les sociétés de gestion deviennent des associations restreintes, regroupant quelques patriciens aux intérêts partagés. Certains d'entre eux monopolisent les derniers voyages de galères et se constituent en un véritable lobby, cherchant par tous les moyens à défendre leurs bénéfices, souvent au détriment de la loi²⁷. Grâce à leurs stratégies individuelles et familiales, ces investisseurs renforcent une position déjà dominante qui les incite à faire pression sur le gouvernement pour obtenir des modifications dans l'organisation des convois et imposer leur volonté.

C'est en particulier au moment des réquisitions des galères que leur attitude apparaît comme la plus caractéristique. Ce qui constituait l'une de leurs missions principales – rejoindre l'armada en cas de danger imminent pour la flotte vénitienne – est désormais considéré par les patriciens comme une entrave à leurs affaires. Ainsi les voit-on intervenir à plusieurs reprises au Sénat pour protester contre les réquisitions. En 1501, ils n'hésitent pas à réclamer la garantie qu'ils ne devront pas servir auprès des galères armées cette année-là. Les sénateurs, incapables de leur faire une telle promesse, tentent de les rassurer en instituant un nouveau règlement : désormais, la mobilisation des navires marchands de Barbarie et des Flandres, les lignes les plus menacées, ne pourra être décidée que par une majorité de sages²⁸.

Au-delà de cet exemple, les comportements frauduleux et illégaux de la part des gestionnaires des galères marchandes et des marchands y ayant recours se généralisent au début du XVI^e siècle. L'État, déjà fort occupé à régler de graves tensions politiques, éprouve de plus en plus de difficultés à contrôler des pratiques sans cesse à la limite de la légalité. Dans ces conditions, la navigation de ligne perd rapidement ses qualités originelles de régularité et de ponctualité. Ses gestionnaires ne les garantissent plus et ne respectent plus leurs engagements. A partir de 1500, les retards dans le départ des galères sont presque systématiques, et les convois quittent Venise pour des périodes de plus en plus longues : la durée des voyages s'allonge et les galères restent loin de Venise de nombreux mois²⁹.

Parallèlement à cette dérégulation progressive et généralisée de la navigation de ligne, la navigation privée semble au contraire renforcer son rôle économique. D'une part, les gouvernants cherchent à parfaire l'appareil juridique et législatif permettant de la contrôler, mais aussi d'en favoriser le développement³⁰. Ils organisent ainsi une politique de subventions visant à inciter la construction navale privée³¹. A cette époque en effet, les activités artisanales et industrielles, grandes consommatrices de matières premières, occupent une place croissante dans l'économie de la cité. Leur développement entraîne donc celui de la navigation privée³². La pression démographique rend également nécessaire un renforcement de l'approvisionnement en céréales et autres produits alimentaires. En matière de transport, il s'agit pour les gouvernants d'appliquer une étroite surveillance, en essayant d'imposer des réglementations plus précises et contraignantes. L'intervention de l'État est nécessaire pour

²⁷ Bernard Doumerc, Claire Judde de Larivière, « Le rôle du patriciat dans la gestion des galères marchandes à Venise au début du seizième siècle », *Studi Veneziani*, n.s., XXXVI, 1998, p. 57-84.

²⁸ ASV, *Senato, Mar*, reg. 15, fol. 50v^o-51, 11 janvier 1501.

²⁹ Les voyages de Barbarie étaient ceux dont la durée était la plus irrégulière. Alors qu'ils duraient en moyenne entre 6 et 8 mois au XV^e siècle, ils atteignent 16 mois en 1497, plus de 23 mois en 1505, et 22 mois en 1519. Deux convois de Flandre se prolongèrent également, celui de 1504 qui prit la mer pendant presque 15 mois, et celui de 1517, pendant plus de 20 mois.

³⁰ Parmi de très nombreuses décisions en ce sens, voir par exemple ASV, *Senato, Mar*, reg. 14, fol. 74v^o, 6 août 1495 ; *Ibid.*, reg. 16, fol. 98v^o, 17 février 1506 ; ASV, *Maggior consiglio, Deliberazioni, Diana*, reg. 26, fol. 140v^o, 21 janvier 1532.

³¹ G. Luzzatto, « Per la storia delle costruzioni navali... », art. cité.

³² Salvatore Ciriaco, « Industria e artigianato », dans Alberto Tenenti, Ugo Tucci (éds.), *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Tome V, *Il Rinascimento. Società ed economia*, Rome, 1996, p. 523-592. Ugo Tucci, « Venezia nel Cinquecento : una città industriale ? », dans Vittore Branca, Carlo Ossola (éds.), *Crisi e rinnovamenti nell'autunno del Rinascimento a Venezia*, Florence, 1991, p. 61-83.

réguler et réglementer une activité essentielle pour les entrepreneurs privés comme pour la communauté.

Forts de leur importance grandissante, les gestionnaires de la navigation privée en profitent pour réclamer des dérogations concernant le transport des épices, de la laine et autres marchandises précieuses. Dans les faits, à partir des années 1510, de très nombreuses nefes participent à un commerce qui aurait dû, théoriquement, être réservé aux galères. Les sénateurs suppriment progressivement le monopole des galères marchandes. Jusqu'à présent, celui-ci représentait la contrepartie offerte aux patriciens qui acceptaient de collaborer avec l'État, sous certaines conditions : participation aux opérations militaires, gestion intègre des comptes, paiement régulier des salaires de l'équipage, taxes et impôts, et accès garanti à tous les patriciens. Les gestionnaires ne respectant plus ces engagements, il n'était plus question de leur réserver le monopole du transport des marchandises de prix.

Au moment où la navigation commerciale publique disparaît, la navigation commerciale privée se renforce. La première ne correspond plus aux conditions économiques et politiques du début du XVI^e siècle, bouleversées par des concurrences économiques accrues et par un nouvel équilibre politique. Par ailleurs, les patriciens paraissent désormais préférer un mode de gestion plus libre, dans lequel l'État ne joue plus qu'un rôle secondaire de législateur, plus que de régulateur.

Un tel choix s'intégrait dans un processus politique de grande ampleur, par lequel l'État s'autonomisait des patriciens qui en avaient la charge³³. Ce phénomène complexe entraînait une distinction plus nette entre l'appareil d'État et les hommes chargés de gouverner. Dans ces conditions, les sphères publique et privée se réorganisaient elles aussi, les patriciens établissant entre leurs fonctions publiques et leurs activités privées une dynamique nouvelle. Cette relation ne permettait plus l'expression de la collaboration ancienne que représentait la navigation de ligne, et favorisait, en revanche, le développement d'un secteur dans lequel les rôles de chacun se distinguaient davantage.

Du XII^e siècle au XVI^e siècle, les transports vénitiens ont donc connu des évolutions régulières, réajustements successifs des rôles respectifs du public et du privé. A la fin du Moyen Âge, le modèle ancien de la navigation publique est remis en cause, tandis que l'organisation des transports privés s'améliore. Le premier avait été institué durant la période communale, lorsque l'ensemble des patriciens incarnait théoriquement l'État, et que la défense du Bien public constituait l'essence de la mission de chacun d'entre eux. Désormais davantage attachés à défendre leurs intérêts propres, les patriciens – tout à la fois acteurs économiques et gouvernants – décident de l'abandon de ce système.

L'évolution des transports maritimes vénitiens entre la fin du XV^e siècle et le début du siècle suivant s'inscrit dans un processus complexe de changements économiques. La relation entre l'État et le patriciat s'est transformée, rendant de ce fait plus difficile la poursuite de la navigation de ligne qui reposait sur une autre logique économique et sociale. C'est la redéfinition du rôle et des fonctions du patriciat dans la gestion de l'État qui a entraîné la réorganisation des transports maritimes vénitiens. L'histoire des transports, à Venise comme ailleurs, dépasse donc de simples enjeux économiques. Comprendre leur genèse, leur organisation et leurs mutations éclairent en effet plus globalement l'évolution de la société dans son ensemble.

Claire Judde de Larivière

³³ Claire Judde de Larivière, *Entre Bien public et intérêts privés...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 473 et suiv.