

L'Empire vénitien

Elisabeth Crouzet-Pavan

Professeur d'histoire du Moyen Âge à l'université Paris IV-Sorbonne

La lagune vénitienne n'avait rien à offrir, sauf son sel et sa situation, à savoir un bout de monde pris entre terre et mer Adriatique. À la fin du Moyen Âge, Venise, pourtant, était devenue une des plus grandes places de commerce, sinon la plus grande de l'Occident. Comment expliquer une telle prééminence ? Elisabeth Crouzet-Pavan auteur parmi d'autres ouvrages de Venise triomphante. Les horizons d'un mythe (Paris, Albin Michel – 1999), répond à cette question en nous expliquant comment les Vénitiens, à la fois marins et marchands, surent peu à peu se constituer un véritable empire, conférant gloire et puissance à la Sérénissime.

Repères chronologiques

Il est incontestable que l'expansion commence tôt, dès le IX^e siècle. Le bassin lagunaire tire avantage de son appartenance originelle aux possessions byzantines. Il joue un rôle important à la fois comme débouché et comme source d'approvisionnement pour l'empire d'Orient. Par la lagune transite une bonne part des exportations byzantines vers l'Occident – soieries de luxe, épices, métaux précieux –, tandis que, depuis Venise, les esclaves, le sel et le bois sont envoyés vers Byzance et le Levant.

Venise commerce donc avec l'empire d'Orient – un premier accord entre le doge et Constantinople date de 993 – comme avec le monde musulman. Mais, jusqu'à la fin du XI^e siècle, le gros de l'activité maritime a encore pour cadre l'Adriatique. La flotte vénitienne y intervient souvent, et on la rencontre jusque dans les eaux méridionales où il lui revient d'assurer, contre les Normands, la défense de l'Empire byzantin. D'importants privilèges commerciaux, accordés en 1082, récompensent les services ainsi rendus.

Les croisades marquent ensuite un autre repère. Sans doute, la première n'est-elle pas, tout d'abord, très favorable aux intérêts de Venise qui voit son ancienne prépondérance remise en question par la concurrence des Pisans et des Génois. Vite, pourtant, les marchands vénitiens parviennent à rétablir leurs positions. C'est toutefois la quatrième croisade (1204) qui assure définitivement la primauté de Venise en transformant cette cité construite au milieu des eaux, sans terre ni plat pays, en une puissance impérialiste.

Certes, cette primauté est à plusieurs reprises menacée. Quatre guerres, entre le milieu du XIII^e siècle et le dernier tiers du XIV^e siècle, opposent Venise et Gênes et bouleversent l'histoire de la Méditerranée. Entre les deux cités maritimes, dont aucune ne parvient à triompher de l'autre, le combat est marqué par des batailles acharnées dont la violence saisit les contemporains, des razzias et des pillages sur les littoraux, des actes de piraterie. Après la quatrième guerre – celle de Chioggia –, Venise parvient toutefois à imposer son hégémonie en Orient. Et, dans les premières décennies du XV^e siècle, un apogée s'affirme. Le doge Tommaso Mocenigo, dans une harangue célèbre, décrit alors la formidable fortune de sa ville. Trois mille navires, trois cents naves et

quarante-cinq galères naviguent sous la bannière de saint Marc. Dix millions de ducats sont investis chaque année dans le commerce...

Cette domination est progressivement remise en cause par l'avancée turque. Surtout, même si des fragments d'empire résistent jusqu'à la chute de la République, et bien que la lutte contre les Turcs, vaille que vaille, se prolonge jusqu'au XVIII^e siècle, le commerce lointain de l'Europe ne passe plus majoritairement au XVI^e siècle par la Méditerranée.

Repères géographiques

La République disposait d'un certain nombre de possessions dont le maintien intéressait au plus haut point son commerce. Ces villes et ces îles, disséminées de la Dalmatie jusqu'à Chypre, formaient un véritable empire. Dans ce vaste *stato di mar*, deux types de territoires doivent cependant être distingués. Aux possessions dites du Golfe, c'est-à-dire de l'Adriatique, sont venues s'ajouter, après la quatrième croisade, celles du Levant.

Venise a d'abord imposé sa loi au nord de l'Adriatique en soumettant un certain nombre de villes situées sur la côte de l'Istrie. Pola, Trieste ou Capo d'Istria lui doivent un cens ; elles sont surtout liées à la Dominante par de contraignants traités de commerce. À partir de l'an mille, la flotte vénitienne s'attaque à l'Adriatique moyenne. Îles et cités dalmates sont conquises – Zara, Spalato, Raguse – et le doge joint à son titre celui de duc de Dalmatie. Sans doute ces cités ne reconnurent-elles jamais à Venise qu'une souveraineté lointaine. Il reste que, grâce aux actions guerrières successives, Venise tient l'Adriatique. Aucun navire de guerre ne peut pénétrer dans cet espace maritime sans sa permission et l'escadre du Golfe, que commandent de prestigieux capitaines, est chargée de la surveillance. La suprématie sur cet espace visait d'abord à empêcher toute puissance de fermer aux bâtiments vénitiens l'entrée ou la sortie de l'Adriatique, ce qui aurait condamné la ville à l'asphyxie économique. Mais elle permit aussi d'établir un fructueux monopole commercial. Dans ces eaux, tous les trafics, y compris ceux destinés à remonter les artères fluviales de l'Italie septentrionale, devaient transiter par le port de Venise. Dès le milieu du XIII^e siècle, grâce à l'action conjointe de sa flotte et de ses patrouilles fluviales, Venise était parvenue à contrôler les mouvements commerciaux au nord d'une ligne allant d'Ancône à Zara.

Mais c'est sur les possessions du Levant que fut véritablement bâtie la primauté vénitienne. Après la prise de Constantinople et la chute de l'Empire byzantin, le doge Dandolo avait refusé d'être élu à la tête de l'Empire latin que les Croisés étaient en train d'organiser. Mais à sa ville, pour prix de la conquête, fut attribué, en mai 1204, le quart de la Romanie que les vainqueurs dépeçaient : les côtes et les îles de la mer Ionienne, la plus grande part du Péloponnèse, les Cyclades et certaines des Sporades, des places en Eubée, les positions de Gallipoli et de Rodosto sur les Détroits, les trois-huitièmes de Constantinople enfin, avec l'église Sainte-Sophie. Un autre territoire s'ajouta à ce vaste ensemble. Venise acheta en effet la Crète au marquis de Montferrat. Cette île, étape naturelle sur les grandes routes de la Méditerranée orientale, vint donc heureusement compléter, de Corfou aux Détroits, le système d'escales, de places et d'établissements stratégiques qui prenait en écharpe la Méditerranée. D'autres garanties, ou concessions, grossirent encore ce fabuleux butin et affaiblirent d'autant les positions des villes maritimes rivales.

L'empire : un des fondements de la puissance

Étirée sur la mer, la guirlande de bases et de comptoirs fournissait d'abord les relais indispensables au grand commerce. Ces postes jalonnaient la route maritime vers Constantinople et commandaient celles vers la Syrie et l'Égypte. Après les escales de l'Adriatique – Pola, Zara et Raguse, puis Corfou quand Raguse affirma son indépendance –, deux ports, à l'extrême sud du Péloponnèse, jouaient le rôle de plaque tournante pour la navigation : Coron et Modon, les « yeux de la République » comme les conseils se plaisaient à les nommer. Là, tous les navires relâchaient pour se ravitailler en eau et en vivres. Les voies ensuite divergeaient. Pour les convois d'Alexandrie, de Chypre et de Beyrouth, à l'aller et parois au retour, la Crète était une des escales les plus régulières. L'île formait à ce titre la charnière du système de navigation. Les galères de la ligne de Romanie s'arrêtaient, elles, à Négrepont avant de rejoindre Constantinople, puis

Trébizonde et La Tana.

Mais ces terres, et principalement les colonies d'exploitation, jouaient aussi un rôle économique important. Elles exportaient produits alimentaires et matières premières, tout un ravitaillement indispensable à la métropole, même si Venise pratiqua toujours des achats massifs, en particulier de céréales, en Italie – dans les Pouilles, les Marches, la Romagne – et en Orient – en Thrace, sur les rives de la mer Noire. L'Istrie, la Dalmatie, les possessions albanaises fournissaient du vin, du sel, des peaux, du bois, des matériaux de construction. La Crète jouait, là encore, son rôle de « noyau et force de l'Empire ».

Les marchés de Candie et de La Canée offraient du vin – que les bateaux venaient massivement embarquer après les vendanges –, des céréales, de la cire, de l'huile, du miel, des fromages. Le blé et le vin étaient également chargés à Négrepont. Du vin, la malvoisie, partait des escales du Péloponnèse, via la métropole, vers l'Angleterre et les Flandres. Des fruits (oranges, citrons) et des raisins secs de Zante, de Corfou, du Péloponnèse, de l'huile de Corfou, du coton et du sucre, surtout après la cession de Chypre à la République, étaient débarqués sur les quais de Rialto.

Ainsi, comme l'a écrit à la fin du XVe siècle un très célèbre chroniqueur vénitien, « les Vénitiens, depuis les origines, avaient été des marchands et toujours ils demeuraient des marchands ».

Elisabeth Crouzet-Pavan

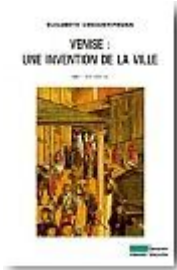
Novembre 2000

Copyright Clio 2021 - Tous droits réservés

Bibliographie



"Sopra le acque salse" : espaces, pouvoirs et société à Venise, à la fin du Moyen Âge
Élisabeth Crouzet-Pavan
École Française de Rome
De Boccard, Paris, 1991



Venise : Une invention de la ville (XIIIe-XVe siècle)
Élisabeth Crouzet-Pavan
Champ Vallon, 1998



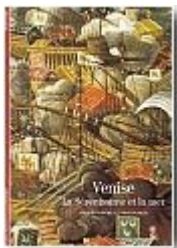
Histoire de Venise
Christian Bec
Que sais-je ?
PUF, Paris, 2002



La République de Venise
Charles Diehl
Champs Histoire
Flammarion, Paris, 1993



Venise, une république maritime
Frederic Chapin Lane, Yannick Bourdoiseau, Marie Ymonet
Champs Histoire
Flammarion, Paris, 2001



Venise, la Sérénissime et la mer
René Burret et André Zysberg
Découvertes
Gallimard, Paris, 2000

Venise et la Porte ottomane, 1453-1566, Un siècle de relations vénéto-ottomanes de la prise de Constantinople à la mort de Soliman
Marie-F. Viallon
Campagnes et stratégies



Economica, Paris, 1999