

ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES EN SCIENCES SOCIALES CENTRE DE RECHERCHES HISTORIQUES

Civilisations et Sociétés 41

ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES EN SCIENCES SOCIALES MOUTON ÉDITEUR · PARIS · LA HAYE

JEAN GEORGELIN

Venise au siècle des lumières

Ouvrage publié avec le concours du Ministère de l'Education nationale

ISBN: 2-7193-0828-5 (Mouton Paris) 90-279-7746-1 (Mouton La Haye) 2-7132-0601-4 (E.H.E.S.S. Paris)

© 1978 Mouton Publishers and École des Hautes Études en Sciences Sociales

IMPRIMÉ EN ALLEMAGNE



Cette thèse n'eût pu être menée à bien sans l'aide du C.N.R.S. qui nous accorda quatre années de séjour à Venise, sans compter deux séjours d'été. Nous voudrions remercier plus particulièrement son directeur général, M. le professeur Monbeig.

Enfin, nous voudrions assurer de notre immense gratitude M. le professeur Labrousse qui accepta d'être notre premier directeur de thèse, M. le professeur Vilar qui voulut bien le remplacer, M. le professeur Braudel, notre conseiller auprès du C.N.R.S., sans lequel cette thèse n'eût jamais vu le jour.

Notre dette est grande envers de nombreux chercheurs, amis ou professeurs étrangers parmi lesquels nous voudrions citer plus précisément :

M. le professeur Andrillat, professeur de faculté des sciences qui nous a guidé dans nos recherches de climatologie,

Mle Antoniadis, directrice de l'Institut hellénique de Venise et son successeur à ce poste, le professeur Manoussakas, qui nous permirent de travailler à l'Institut hellénique de Venise, auxquels nous voudrions associer les chercheurs grecs de Venise et plus particulièrement M. Plumidis, le comte Asquini, de Fagagna, qui nous fit les honneurs des fonds d'archives de sa famille,

notre collègue Aymard, avec lequel nous échangeâmes une correspondance des plus profitables.

Mme Bassi, professeur d'histoire de l'art, qui voulut bien nous accorder une entrevue très profitable,

M. Benzoni qui mit à notre disposition les ressources de la fondation Cini dont il avait la charge,

M. Berengo qui dirigea nos premiers pas à Venise, nous indiqua des fonds au musée Correr et nous présenta au regretté Torcellan,

M. Bernardello qui nous guida dans la recherche de notre documentation,

M. Billet, enseignant à l'Institut de géographie alpine de Grenoble qui, avec M. Bravard du même institut, nous facilita la consultation de cartes de la plaine padane,

M. le professeur Caizzi qui nous accueillit à Milan, ensuite à Venise, et voulut bien nous faire part de ses recherches, ce dont nous le remercions vivement,

Mle Calzavarani qui nous guida dans certaines recherches d'histoire agraire,

M. Carmona, historien de Florence, qui, avec M. le professeur Thiriet, spécialiste de la Romanie vénitienne, fut le premier historien français à guider nos pas en Italie,

MM. Carrière, Courdurié, Rebuffat qui attirèrent notre attention sur le fonds Roux de la Chambre de Commerce de

Marseille,

M. le professeur Chaunu qui à Vienne, en 1965, nous fit bénéficier de son expérience en matière d'archives judiciaires,

notre collègue Chedozeau, enseignant en faculté, spécialiste du 17e siècle français auprès duquel nous trouvâmes toujours d'utiles conseils,

M. Cholvy, enseignant de faculté, qui nous fit bénéficier de son expérience en matière d'enquêtes,

M. Vital Chomel, archiviste,

M. Guido Comessati qui chercha à nous rendre notre séjour au Frioul le plus agréable possible,

M. Marcel Couturier qui s'offrit bien aimablement à nous guider dans nos recherches d'informatique appliquée à l'histoire,

M. le professeur Cozzi dont l'aide nous fut précieuse à

un moment difficile de notre séjour vénitien,

- M. le professeur Dermigny auquel nous sommes redevable de renseignements bibliographiques sur le commerce européen au Levant,
 - M. Drain, géographe, qui nous donna tant d'utiles conseils,

M. le professeur Dugrand, grâce à qui nous avons beaucoup appris sur les rapports villes-campagnes,

M. Giorgio Ferrari, directeur de la Marciana, envers lequel notre dette est immense et qui mit à notre service ses prodigieuses connaissances bibliographiques et ce avec une bonté dont nous lui serons toujours reconnaissant,

M. Filliâtre du Laboratoire d'informatique de la faculté des Sciences de Montpellier, qui dirigea notre première enquête sur fiches,

Mlle Frizzerio qui, à plusieurs reprises, facilita nos recherches d'archives à l'Archivio di Stato de Venise.

M. le chanoine Fusaro qui nous guida à San Rocco,

M. le professeur Gabert, géographe, qui nous conseilla dans l'approche géographique de la plaine padane,

M. le professeur Ginzburg qui voulut bien répondre à certaines de nos questions sur la sorcellerie italienne.

notre collègue, M. Goy, des Hautes Etudes, auquel nous ne fîmes jamais appel en vain.

ne fîmes jamais appel en vain,
M. Jouffroy, économiste, envers lequel notre dette
est grande,

M11e Keddie, historienne américaine, qui nous fit bénéficier de sa connaissance de l'Orient, son domaine de recherche,

M. le professeur Lapeyre qui nous mit en contact avec

M. Braudel au tout début de nos recherches,

M.le professeur Laurent qui veilla à ce que toutes facilités nous soient accordées alors que nous n'étions encore que professeur au lycée Joffre à Montpellier,

M. le professeur Lane, l'éminent historien de la marine de Venise, dont nous appréciames beaucoup l'accueil au début

de notre séjour dans la Dominante,

M. Lanfranchi, directeur actuel de l'Archivio di Stato, qui facilita notre travail et plus précisément lors du dépouillement des fonds ecclésiastiques,

M. Lewandowski, enseignant de faculté, sociologue, qui de bonne grâce, nous guida dans nos recherches bibliographiques,

M. le comte Marcello qui voulut bien nous faire part de

son expérience en matière de paléo-botanique,

M. Marciani, historien, qui nous donna des renseignements sur les consuls vénitiens,

M. le professeur Mazzariol, directeur de la Querini, qui, avec courtoisie, fut l'un des tout premiers à guider nos recherches sur le terrain,

M. le professeur Meuvret qui nous apprit beaucoup et de fort bonne grâce, en matière d'histoire agraire,

notre collègue et ami, M. Michel, historien, qui nous

offrit des documents découverts par lui à Vienne,

M. le professeur Mollat, avec lequel nous avons travaillé dans le cadre du C.N.R.S. et qui nous montra toujours beaucoup de compréhension et de courtoisie,

M. Morineau, enseignant en faculté, avec lequel nous

eûmes des échanges profitables,

M. le comte Morozzo della Rocca, directeur de l'Archivio di Stato lors de notre arrivée dans cette ville et qui nous indiqua les premiers fonds indispensables à nos recherches,

notre collègue et ami, Reinhold Muller, médiéviste, qui de bonne grâce nous donna des documents couvrant cette période d'histoire vénitienne,

M. Nicolas, historien, enseignant en faculté, qui nous donna des renseignements sur le Piémont,

Don Niero, professeur au Séminaire patriarcal, qui nous

montra toujours la plus grande bienveillance,

notre collègue et ami, M. Olivieri, historien, qui nous fit rencontrer M. le professeur Vecchi, ce dont nous lui sommes reconnaissant,

M. le professeur Perusini qui voulut bien nous recevoir à la Rocca Bernarda (Frioul),

M. le professeur Pignatti, directeur du musée Correr, notre collègue et ami, M. Piussi, enseignant à Florence, qui nous initia aux problèmes de la sylviculture italienne,

M. le professeur Poni avec lequel nous commençâmes à partir du congrès de Vienne de 1965 une correspondance des plus fructueuses.

M. Pouspourikas, enseignant de faculté (mathématiques), M. Alberti Rizzi, historien de l'art, qui nous facilita l'accès du cadastre de Polésine,

M. le professeur Ruiz Martin qui s'offrit fort aimablement à nous faire découvrir les fonds intéressant l'histoire

de Venise qui se trouvent en Espagne,

M. le professeur Ruggiero Romano qui voulut bien nous recevoir au tout début de nos recherches et nous fit rencontrer le professeur Venturi,

M. Rossi, directeur de l'Archivio di Stato de Rovigo,

Mile Sbrizziolo, bibliothécaire à la Marciana,

le docteur Selmi, archiviste,

M. le professeur Seneca de l'université de Padoue qui nous reçut au début de notre séjour vénitien,

M. le professeur Soboul qui accepta de répondre à

certaines de nos questions,

M. le professeur Sodérlund, de l'Institut d'histoire économique de Stockholm qui voulut bien s'intéresser à nos recherches d'histoire comparée sur la Suède,

M. Tagliaferri, professeur à la Çà Foscari, auquel nous nous en voudrions de ne pas associer M. Brazzale,

assistant d'histoire,

M. le professeur Tenenti qui nous reçut en 1963,

la comtesse Tiepolo, archiviste, dont les conseils avisés nous firent gagner des centaines d'heures de travail,

notre collègue Tirat, historien, qui nous fit bénéficier de son expérience en matière d'histoire sociale,

le professeur Tonini, hydrologue, qui nous réserva le meilleur accueil à son Institut de Padoue,

M. Tucci qui nous reçut avec tant de sympathie en 1965 à l'Archivio di Stato de Trieste,

M. Tursi, mécène et érudit,

le père Tramontin qui nous indiqua quelques pistes profitables en matière d'histoire ecclésiastique,

Mme Elena Vasse, diplômée d'histoire de l'université suédoise, qui nous guida dans nos recherches bibliographiques,

M. et Mme Vitale, archivistes à Venise, dont nous appréciâmes tant la courtoisie au début de notre séjour à Venise,

Mlle Zille dont la connaissance des archives financières

de la République nous fut précieuse,

Mme Zenarola, directrice de l'Archivio di Stato d'Udine qui nous permit de travailler dans les meilleures conditions, Enfin nos remerciements vont au personnel de l'Ecole nationale supérieure agronomique de Montpellier, du Club alpin de Venise qui nous guida dans nos recherches sur les glaciers des Alpes orientales, au personnel de la Curia archiepiscopale de Venise qui nous facilita nos recherches dans les paroisses de la ville, à M. le curé de la paroisse de Santa Maria del Giglio, au personnel des archives de Vérone, Udine, Padoue, Venise, du musée Correr, des bibliothèques Querini et Marciana, de l'E.C.A. (Ente comunale di Assistenza) et enfin du Seminario patriarcale.

Nous nous en voudrions de ne pas associer à ces remerciements les noms de trois disparus : les professeurs Beltrami, Luzzatto et Torcellan.

Introduction

Pardonnera-t-on à un historien de commencer cet exposé de ses recherches par un bref historique de sa thèse? Après 1963, après que nous eûmes renoncé, pour des raisons strictement familiales, à nos premiers travaux sur la Suède, M. Braudel nous guidait vers Venise dans le but d'y étudier la civilisation de cet Etat à l'époque moderne. Ainsi naquit Venise au siècle des Lumières (1669-1797). Et les années passèrent sans que nous éprouvions jamais le besoin de modifier le libellé de cette thèse. Crise de civilisation certainement... A Venise, les Lumières jouèrent le rôle d'un révélateur en mettant à nu les contradictions qui existaient au sein d'un groupe dirigeant. Mais certaines d'entre elles étaient apparues dès 1669, à la fin de la guerre de Crète, et l'historien qui négligerait de porter son regard sur les trois décennies de la fin du 17e siècle ne donnerait de la réalité vénitienne de cette époque qu'une vision étriquée, tronquée. En septembre 1963, après un été passé à rassembler la bibliographie de ces recherches, le rapport que nous rédigeames, premier d'une longue série, témoignait à sa manière de notre perplexité puisque nous l'achevions par ces lignes :

"En conclusion... on ne peut qu'être frappé des contrastes que présente la République au siècle des Lumières : essor artistique et intellectuel incomparable et d'autre part un immobilisme politique certain, une perte de puissance sur le plan politique qui n'est pas niable, ainsi qu'une non moins évidente stagnation démographique. Les oppositions ne sont pas moins vives sur le plan économique. Tout cela n'est pas simple. La décadence de Venise nous apparaît déjà comme un phénomène

passablement complexe..."

Perplexité, le terme est un peu faible. Un jeune historien peut aussi être touriste à ses moments perdus et, flânant à travers les <u>calle</u> de cette incomparable cité, ressentir un trouble à la vue de toutes ces églises et <u>scuole</u>, de tous ces palais et hôpitaux édifiés pour la plupart au 18e siècle. Car la ville qui s'offre aujourd'hui au regard du voyageur n'est plus celle de la Renaissance, quoi qu'en pensent certains. Comment, par qui avaient été financés ces magnifiques ensembles

architecturaux ? Et combien tout cela avait-il coûté ? Il était plus facile de poser la question que d'y répondre. Cette complexité, ces hésitations, nous les avions retrouvées dans la mise au point la plus récente que nous possédions à cette date sur l'histoire économique du 18e siècle vénitien, signée de M. Fanfani et que l'éminent historien avait présentée à un colloque qui s'était tenu à l'île de San Giorgio en 1960.(1) Après avoir passé en revue la trentaine d'ouvrages et d'articles - guère plus - qui avaient traité de cette question, l'auteur concluait prudemment à un "renouvellement économique manqué". De cette conclusion, il n'hésitait d'ailleurs pas - et fort justement - à faire le titre de sa communication. Mais pourquoi manqué ? Les premières recherches que nous entreprîmes dans les fonds des Inquisiteurs d'Etat, la plus importante des magistratures de la Cité, laquelle à ce titre s'occupait aussi de l'économie, ne nous apportèrent aucun élément de réponse. A vrai dire, nous errions quelque peu. Une recherche spécialisée nous tenta quelque temps. Une histoire sociale, celle de la noblesse vénitienne ? Elle était possible à cause de l'extraordinaire richesse du musée Correr où sont rassemblés les papiers de famille de tant d'aristocrates de la Dominante. Une histoire rurale, celle de la mise en valeur des campagnes de la Vénétie au 18e siècle ? Il n'était que de parcourir, 1'un après l'autre, les Archivi di Stato de toutes les villes moyennes et petites qui avaient été soumises à la Sérénissime. Une histoire de la civilisation ? Aux Frari, les fonds des Bestemmie, des Raspe offraient au chercheur de très belles séries, celle des procès de moeurs entre autres.

Mais invinciblement, au risque de nous perdre, nous étions ramené vers des problèmes "généraux". Pourquoi cet Etat où l'argent au 18e siècle semblait ne pas manquer avait-il pu, à l'inverse du Piémont, cesser d'être un "fabricant" d'histoire ? En juillet 1965, intrigué par deux opuscules de Berchet (2) - estimable érudit du siècle passé - qui citait in extenso des documents témoignant d'une forte présence vénitienne au Moyen Orient en 1750, nous décidâmes de nous attaquer aux fonds des Cinq Sages du Commerce. Et là, nous allâmes de surprises en surprises. Les Vénitiens avaient rouvert une quinzaine de consultats. Et leur trafic, en volume et en valeur, était bien plus considérable que ne l'avait pensé Paul Masson lequel, à cette date, restait encore notre meilleur guide pour cette région et cette époque. La France, certes, se taillait la part du lion. Mais la République dépassait l'Angleterre et tous les autres pays européens. Et pour comble, ces échanges, quantitativement importants, ne brillaient guère par leur qualité. "...mauvais marins, mauvais commerçants, mauvais industriels..." (3), les Vénitiens de cette époque s'étaient

montrés incapables de s'adapter à la conjoncture du Levant. Mais pour quelles raisons ? Car les recherches entreprises au fonds du Consulat de Venise à Trieste, confirmées par des sources françaises, aboutissaient au même diagnostic. La Dominante avait nourri l'essor de sa prétendue rivale par une forte migration d'hommes et plus encore de capitaux. Quelques semaines plus tard, nous découvrîmes le fonds d'Anguillara, lequel nous fournit la matière d'un article.(4)

Parlant du traité de Passarovitz, en 1718, qui vit les Vénitiens céder la Morée aux Turcs et se replier sur l'Adriatique, le comte Daru écrivait non sans quelque emphase :"Ici finit l'histoire de Venise". (5) Pour nous l'histoire de la République ne commença à s'éclaircir qu'après cette découverte. L'économie de l'Etat vénitien, l'Etat au vrai sens du terme, la fédération des quatorze provinces, s'était ruralisée. Le taux de profit dans les grandes propriétés, supérieur à celui que pouvait procurer le commerce du Levant, avait privilégié la Terre Ferme, au point que nous nous permîmes d'écrire : "Pour eux (les Vénitiens), dans le second tiers du 18e siècle, l'aventure n'était plus au fond de la mer Rouge mais aux portes de Padoue. (6) La rente foncière ainsi accumulée avait alimenté un véritable "investissement dans la pierre", lequel, outre les 40 palais, les 12 scuole, les 6 hôpitaux, les 40 églises de la Dominante, fit jaillir du sol de la Vénétie près de 600 villas qu'un admirable effort de rénovation s'efforce aujourd'hui de sauver de la destruction. L'essor de l'agriculture à cette époque ne pouvait que frapper par ses traits résolument modernes, la place tenue par le mais, la soie, le vin. Par ses niveaux de production, per capita, elle dépassait le Piémont et à coup sûr la majorité des provinces françaises. Atteignit-elle le niveau de l'Europe du Nord-Ouest, des Flandres, de l'Angleterre ? Probablement non, encore que la preuve n'en puisse être fournie. Et les chiffres que nous avons cités, en nous appuyant entre autres sur les Anagrafi, les recensements de l'État vénitien, lesquels, à l'exception de la Suède, n'avaient pas leurs pareils en Europe, ces chiffres nous amènent à penser que la vraie crise italienne, la prolétarisation, voire la paupérisation absolue de larges secteurs de la population ne remonte guère au-delà du 19e siècle, à l'exception peut-être de la Lombardie. Cette croissance agricole vénitienne, stimulée par un dense réseau de petites villes, n'eut rien de spontané. Elle ne sortit jamais d'un cadre très rigide...

Cadre géographique tout d'abord au point qu'il n'est pas exagéré de parler d'une véritable dictature du milieu physique, laquelle, selon toute vraisemblance, s'est exercée sur des sociétés traditionnelles, que nous appellerions volontiers les sociétés Vidal de la Blache, jusqu'au milieu du 19e siècle, jusqu'à l'apparition des moyens de transport modernes.

Céréaliculture, élevage, sériciculture, la répartition zonale de ces trois grandes activités de la Vénétie ne s'explique que par référence au relief ou à la proximité des villes, lesquelles à leur tour sont tributaires des fleuves ou des sites de port. Et si nous avons quelque regret, c'est de n'avoir pu, faute de temps, nous livrer à une étude géographique plus minutieuse encore, laquelle, nous en sommes certain, n'aurait fait que confirmer cette interdépendance entre le cadre naturel et la vie quotidienne.

Cadre climatique enfin. En 1959, trois agronomes toulousains rendaient publics les résultats de patientes recherches, d'où il ressortait qu'il était théoriquement possible de calculer les rendements de mais et de froment en fonction des pluies et des températures de certains mois. (7) Par bonheur. l'observatoire de Padoue avait conservé une des plus anciennes séries météorologiques d'Europe, régulière de 1725 à nos jours. Et l'abbé Toaldo, son directeur, dès 1783, avait eu l'intuition de ces liens entre climat et récoltes.(8) Aussi convient-il de lui rendre hommage même s'il se trompa en accordant trop d'importance à ses fameux "cycles lunaires". Mais l'historien ne pouvait se contenter de calculer ces indices de possibilités de récolte et de les comparer ensuite aux courbes du prix des céréales. Un très sévère contrôle s'imposait, année après année, sinon mois après mois, lequel se révéla possible grâce aux comptabilités des grandes propriétés et aux archives des Biave, les magistrats des blés. Il est vrai que les recherches pionnières de Le Roy Ladurie nous avaient déjà indiqué la voie à suivre. Ce dernier n'écrivait-il pas, dès 1965 : "Le bilan des destructions du froid d'hiver au 18e siècle est donc extrêmement sévère quoique difficile à chiffrer".(9) Des chiffres, nous en possédons maintenant pour la Vénétie. De 1735 à 1796, en moyenne mobile, la baisse des rendements atteignit 38 % pour le mais. Pour le froment, moins forte et moins régulière, elle se stabilisa entre 15 et 20 %. Pourquoi cacher ici la joie, l'émotion que nous ressentîmes au vu de ces graphiques de récolte qui confirmaient tout ce qu'avait déjà découvert en France Ernest Labrousse, à savoir que les bonnes et mauvaises récoltes s'écartaient très rarement du tiers de la normale ? Fort de cet appui, nous poursuivîmes nos recherches avec plus d'ardeur encore. Le froid certes avait joué mais plus encore la perturbation des saisons, ainsi qu'il ressort de la comparaison des deux climogrammes de Padoue qu'a élaborés le météorologue Indri, un pour le 18e siècle et un pour le 20e, étude probablement unique en Europe. (10) C'est ce dérèglement, plus que la baisse des températures, qui explique la baisse des rendements et la montée du prix des céréales qui s'ensuivit, tout au moins en moyenne durée. Nous disons bien

en moyenne durée. Car le pire service que pourraient nous rendre quelques étudiants trop enthousiastes serait d'extrapoler sans précautions à des périodes antérieures et plus spécialement aux 15e et 16e siècles.

Nos séries ne dépassent guère 72 ans. Aussi, tenonsnous à répéter fermement que nous n'avons pas la prétention d'apporter du neuf en ce qui concerne les mouvments séculaires des prix et leurs liens avec les arrivées des métaux précieux.(11) Pour cela d'autres recherches seront nécessaires. La série d'Imola que nous avons publiée en annexe (12) démontre qu'il ne

faut pas désespérer, bien au contraire.

La détérioration du climat joua un rôle fondamental dans le démarrage de la révolution fourragère, plus poussée peut-être en Vénétie qu'en Lombardie. Mais elle échoua comme dans la plupart des pays d'Europe. Augmenter la production agricole de 15 à 20 % en moins d'une génération, n'était-ce pas trop demander à ces économies traditionnelles ? Cette question n'est pas la seule qui demanderait un complément de recherches car nous ne prétendons pas avoir résolu tous les problèmes. Ainsi la géographie des puissantes manufactures de Terre Ferme demeure partiellement inexpliquée. Ses liens avec l'économie agricole apparaissent mal. Une étude minutieuse, à la loupe, des cours d'eau donnerait peut-être la réponse. Peut-être... Enfin si le trafic du port de Venise - qui tripla après la profonde dépression des années 1715-1735 - ne fit en cela que suivre une conjoncture commune à l'Europe de son temps, le dernier mot n'est pas encore dit sur le déclin manufacturier de la Dominante. Il semble à peu près certain que les agrégations nobiliaires de la fin du 17e siècle et du début du 18e entraînèrent un désinvestissement massif, lequel à son tour amena le chômage et la crise démographique. Mais pourquoi la reprise des échanges dans le second tiers du 18e siècle ne s'accompagnat-elle pas d'une renaissance même partielle de ces industries qui avaient donné tant de force à la Dominante aux 16e et 17e siècles ? Cette question est intimement liée à celle des négociants étrangers. Pour quelles raisons ces derniers tinrent-ils le haut du pavé au cours des années 1760-1780 ? Sur ce point précis, le diagnostic de A. Fanfani : "un renouvellement manqué" demeure pleinement valable. Il incite aussi à ne pas schématiser les réalités sociales vénitiennes de cette époque, à ne pas surestimer les conflits de classes entre la noblesse d'une part et d'autre part la bourgeoisie commerçante dont Goldoni se serait fait le porte-parole. Ce n'est pas rendre service au marxisme que de s'emparer de son langage pour faire avaliser de telles simplifications. En vérité, la bourgeoisie vénitienne du 18e siècle offre au chercheur un champ d'études immense. Mais il faudra beaucoup de temps et d'effort pour la faire sortir de son néant historique. L'étude des fortunes nobiliaires s'est révélée difficile faute de séries qui se prêtent à des traitements statistiques appropriés. Il en ira de même avec les autres groupes sociaux.

C'est ce déclin manufacturier qui est à l'origine de tant d'incompréhensions des réalités vénitiennes de cette époque. Bismarck disait de l'Alsace-Lorraine que c'était une Pologne avec la France derrière. Paraphrasant le grand chancelier, nous irions jusqu'à écrire que la Vénétie était une Catalogne, avec Venise devant. La crise des industries dans la Dominante ne pouvait pas ne pas se voir. Il n'est jusqu'au président de Brosses qui ne s'aperçut que les chantiers de l'Arsenal ne travaillaient pas à plein temps. Et si de Brosses le vit... Mais personne ne décrivit l'essor de la viticulture du Frioul, une des plus éclatantes réussites économiques de ce temps (et nous serions heureux si nos recherches pouvaient réhabiliter ces régions du Nord-Est jugées trop longtemps "arriérées" dont le Frioul était le plus beau fleuron). Bref. la crise des manufactures de la Dominante ne doit pas tel l'arbre cacher la forêt.

Au vu des documents en notre possession l'on ne peut plus douter que la Vénétie ait connu, elle aussi sa splendeur Louis XV. A une Terre Ferme dont le produit agricole et manufacturier avait peu de rivaux en Europe, s'ajoutaient les profits d'une flotte supérieure à celle de la France - per capita s'entend - et d'un port dont le trafic égalait celui de Bordeaux - si l'on en croit du moins les chiffres avancés par Dardel (13)et avait donc dépassé les sommets du 15e siècle, pour autant d'ailleurs que l'on puisse accorder grand crédit au trop célèbre discours du doge Toma Mocenigo. Et l'on comprend sans peine que le consul français en poste à Trieste ait pu évoquer en 1773 "cette fière et orgueilleuse République".(14) L'humble fonctionnaire amené de par son métier au contact des réalités économiques s'était montré plus clairvoyant que bien des voyageurs pressés, trop pressés, dont le témoignage ne fut pas toujours très heureusement utilisé par les historiens. Le mérite d'avoir su, 1'un des premiers, s'en détacher revient à Focillon lequel, dès 1928, étudiant Piranesi, avait émis des doutes sur la décadence de Venise dans une page qui n'a rien perdu de sa vigueur : "La médiocrité artistique de l'Italie au dix-huitième siècle est discutable puisque c'est à cette même époque qu'elle a produit ses plus illustres musiciens et fait retentir entre tant d'autres, la grande voix de Marcello, sans parler des maîtres de l'école vénitienne de peinture, de nombreux architectes incontestablement doués et de quelques beaux graveurs. Dès à présent, il est permis de se demander si derrière les

apparences de nonchaloir voluptueux, de pénétrabilité cosmopolite, de dissolution morale, il ne subsiste pas en elle des éléments assez nombreux et assez vivants de sa longue tradition pour expliquer sans avoir besoin de recourir au miracle de la résurrection campanienne et à l'afflux de chercheurs étrangers, tant de manifestations éminentes et méconnues de son génie pour justifier d'une manière générale - sans le déterminer autrement - la possibilité d'un Piranesi".(15) "Qu'il soit né à Venise même ou près de Mestre, sur le territoire de la République, il reste proprement vénitien et non romain".(16) 'Malgré la facilité des moeurs et les caprices voluptueux, Venise reste la grande cité vivante, l'atelier où la pensée italienne donne son effort le plus fécond. L'âme vénitienne conserve jusqu'à la fin une vigueur, un feu, une alacrité qui dépassent infiniment tout ce que l'Italie du 18e siècle nous révèle de meilleur. A parcourir les 'galeries' biographiques d'artistes et de lettrés du Veneto à cette époque, on reste étonné de leur nombre et de leur valeur. Il y a là une extraordinaire ardeur d'émulation, une verdeur et une étendue de curiosité, une originalité dans la critique et l'invention que Florence, Rome et Naples ont dès longtemps oubliées et qu'elles n'ont peut-être jamais connues. Le génie de Venise demeure tout entier comme ses maximes d'Etat, comme ses palais, Loin d'être le carrefour des mélancolies romantiques, la capitale des décadences, elle est capable de donner au monde non seulement des âmes charmantes, ingénieuses et délicates mais de grands caractères et de grands talents".(17) Et Piranesi en qui Focillon retrouvait la "vigueur physique et morale" (18) du peuple vénitien"..."eut le bonheur de naître Vénitien et de respirer sous le ciel de la République, mêlé aux étrangetés de son siècle, un air de magnificence et de liberté". (19)

Focillon avait vu juste. Un tel pays, sain dans ses profondeurs, pouvait "produire" un Piranesi. Et il ne s'en tint pas là puisqu'il "produisit" aussi Tiepolo, les frères Guardi, Canaletto, Goldoni et tant d'autres encore... Si l'on ajoute à l'éclat de cette civilisation la médiocrité du prélèvement seigneurial, la modicité des impôts en Terre Ferme, leur caractère non vexatoire - la République n'imposa la gabelle qu'à ses territoires coloniaux - l'aspect familial des relations qui s'étaient établies au cours des âges dans la Dominante entre gouvernants et gouvernés, cet État fondé sur un paternalisme intelligent semblait assuré de durer. Et pourtant une grave crise interne le rongeait. Crise politique avant tout... qui rend passionnante, dans le cas vénitien, l'étude des rapports entre infra et superstructures. En 1963, 1'on nous aurait beaucoup surpris si 1'on nous avait prédit que les premières recherches entreprises en Scandinavie nous permettraient de mieux comprendre la vieille république de Saint Marc. Mais les Bonnets et les Chapeaux qui se disputaient

le pouvoir à Stockholm, eux, invoquaient et non sans raisons la constitution vénitienne, au même titre que l'anglaise lorsqu'il leur fallait justifier leurs prétentions à l'hégémonie.

La comparaison avec la Suède apparaît justifiée à plus d'un titre. Les deux pays cessèrent, au même moment de jouer un grand rôle dans le concert européen : 1718 pour Venise et 1720 - la paix du Nord - pour la Suède. (20) Mais cette dernière ne connut nulle décadence. Aussi lorsqu'on étudie la crise de l'Etat vénitien, il convient de distinguer soigneusement administration et gouvernement. La première ne démérita pas. Suffisent à en témoigner l'effort de remise à jour de la législation qui aboutit, entre autres, en 1784, au code de la marine marchande, véritable testament maritime de la vieille République et la construction des Murazzi, les célèbres digues. Les travaux d'aménagement portuaire, bien moins connus, forcent tout autant le respect car ils firent de la lagune un des havres les plus sûrs de toute l'Adriatique. Enfin, grâce à des budgets régulièrement reconduits, la dette publique avait été contenue dans des limites raisonnables. Aucune crise financière ne pointait à l'horizon des années 1790. Et l'on sait de quel poids a pesé le déficit budgétaire en France, au début de la Révolution. Mais la plus belle de toutes les réalisations de cette administration fut celle des recensements, six au total de 1766 à 1795. Même l'Angleterre ne pouvait rien inscrire de tel à son actif. Et il serait à souhaiter que fût menée à bien une étude comparée des statistiques suédoises et vénitiennes. les meilleures de l'Europe de leur temps. L'administration ne chôma pas au 18e siècle et fit même un fort bon travail. A l'imitation de Philippe Monnier (21) trop d'auteurs italiens ou français se sont complu à décrire la rencontre de 1797, sur la place Saint Marc, entre les petits marquis à perruque et les soldats français, noirs de poudre, qui apportaient le progrès par le fer et par le feu. Belle image d'Epinal, historiquement fausse. La modernité n'était pas toujours du côté des

Pour ce qui est du gouvernement, c'est plus complexe. Dès 1968, nous écrivions que le déclin de la République était "moins le fait d'un peuple que d'une classe dirigeante".(22) Si par classe dirigeante on entend la noblesse il convient de restreindre encore l'aire des responsabilités. Car à l'intérieur de l'aristocratie - moins fermée que ne le veut la légende - 42 familles et 42 seulement détinrent les leviers de commande. Ni le nombre, ni la richesse, ni même la date d'admission dans l'ordre n'expliquent ce fait déroutant, lequel semble d'origine byzantine, c'est-à-dire qu'il remonte aux origines mêmes de la République. La restriction du nombre des nobles ne peut, en aucun cas, expliquer à elle seule la crise

politique car les 42 déclinèrent moins que les autres. Et les agrégations donnèrent un second souffle à l'aristocratie dont celle-ci ne sut pas ou ne voulut pas profiter. Est-il besoin de préciser que la biologie est hors de cause ? Les alliances matrimoniales dépassaient le champ des préférences politiques ainsi qu'il résulte du traitement par ordinateur de tous les actes de mariage de la noblesse vénitienne de 1600 à 1800. La consanguinité n'a donc pu jouer. En vérité, dans ce cas précis, la recherche souffre du retard de la sociologie des élites qui, à l'heure actuelle, ne peut lui fournir des modèles.

Ouant à la fin de la République, elle est bien connue, sinon toujours bien expliquée. Réformateurs et conservateurs ne cessèrent de s'affronter de 1744 à 1797. Le choc décisif se produisit le 16 mars 1762 quand le parti du mouvement inspiré par Angelo Querini, membre d'une des plus illustres et plus anciennes familles de Venise, fut battu d'une ou deux voix seulement. Que le parti conservateur ait été animé par Andrea Tron, véritable homme-orchestre, mathématicien à ses heures perdues, homme d'Etat dont la fermeté face à la Curie romaine impressionna l'Europe, capitaliste agraire avisé qui possédait à Anguillara une des plus belles propriétés d'Europe, ce fait ne doit pas étonner outre mesure celui qui veut bien admettre l'autonomie du politique dans ces sociétés européennes d'Ancien Régime. Le poids du milieu physique ? Oui. La grande importance de la conjoncture ? Certes. Pendant trop longtemps certains historiens de la Sérénissime l'ont séparée de l'Europe. Aussi ayons-nous tenu à démontrer que son destin économique et social, en fin de compte, ne se différenciait pas tellement de celui des autres pays situés à la même latitude, de l'Espagne du Nord à Trieste. Mais nos recherches nous ont aussi sensibilisé à la permanence séculaire d'un Etat dans lequel il serait abusif de ne voir que l'émanation d'une classe sociale tout entière et, plus encore, un simple gérant des affaires courantes de la Cité. Car la République, à l'inverse du Piémont, en 1797 était bel et bien morte et morte de politique. Ce qui ramène à ses justes dimensions la vantardise de Bonaparte : "Je serai 1'Attila de Venise". Son Attila ? Il fut tout au plus son fossoyeur.

PREMIÈRE PARTIE

La cité

Venise et sa lagune

"La Città, lo Stato", l'expression revenait souvent sous la plume des publicistes vénitiens de cette époque.(1) Mais par lo Stato, il fallait entendre l'Etat vénitien de Terre Ferme et par la Città, la Dominante - la ville avec ses six quartiers -, plus le Dogado. Le Dogado qui englobait la majeure partie de la lagume et quelques têtes de pont en Terre Ferme n'avait aucume unité géographique ou politique. Ses frontières marquaient en gros la limite des acquisitions de la République jusqu'au 14e siècle, avant qu'elle ne s'empare du Padouan.

Les bons guides ne manquent certes pas. Mais on ne saurait trop leur demander. La plupart de ceux qui s'offrent au touriste n'apparaissent que comme autant de copies des éditions du 19e siècle et surtout de Venezia e le sue lagune. Au 18e siècle, le genre Baedeker n'était pas encore entré dans les moeurs, au moins dans cette ville :

- Leonico Goldioni, Le cose meravigliose e notabili della città di Venezia, 1603, rédité en 1624, 1666, 1671, 1692, parfois sous l'anagramme de Doglioni, se révèle peu intéressant, excepté pour un tableau de toutes les églises de Venise.
- Sansovino, Venetia, città nobilissima e singolare, reste un guide sûr, limité cependant (éditions en 1586, 1603, 1663, etc.).

Une seule exception mérite d'être signalée :

- Il Forestiere illuminato intorno le cose più rare e curiose, antiche e moderne della città di Venezia.(2) En 1771, il en parut une édition française: L'étranger pleinement instruit des choses les plus rares et curieuses, anciennes et modernes de la ville de Venise.(3) Dans sa préface, l'auteur met bien les choses au point :"...nous n'avions que des livres là-dessus, qui pour être trop étendus ou trop abrégés dans ses descriptions, ou assez mal disposez ne pouvaient satisfaire l'envie et la recherche des Etrangers qui souhaitaient d'être

instruits avec facilité et précision des choses qui intéressent les plus leur curiosité".

Quant aux plans, il fallut attendre 1693 pour que le cosmographe Vincenzo Coronelli en dessinât un bon. Mais le meilleur, un demi-siècle plus tard, fut l'oeuvre de Pietro Ughi. Dans l'ouvrage de Eugenio Musatti, <u>I monumenti di Venezia</u>, se trouve un bon plan qui permet de retrouver la plupart des palais. Il semble qu'il ait été souvent copié. Et la géographie urbaine historique de Venise commence tout juste à naître. Pour cela les guides ne sont que d'un médiocre secours. Par contre, les séries de la Decima - impôt qui portait entre autres sur les immeubles, permettent de reconstituer l'évolution des différents quartiers. L'école d'architecture des Tolentini s'est chargée de ce grand travail. Mais quand sera-t-il achevé ? Jusqu'à ce qu'il soit mené à son terme la géographie commerciale et industrielle de Venise nous échappera. Encore aujourd'hui il s'avère difficile de localiser l'activité textile dans la ville. En ces siècles de dédain à l'égard de la "vile mécanique" elle n'intéressait guère Sansovino et ses imitateurs. Au 18e siècle, un curé intervint en faveur des familles de tisserands en chômage particulièrement bien représentées à San Luca, Santa Croce, San Marcilian. (4) Mais combien de découvertes de ce genre ne seraient-elles pas nécessaires ?

LA DOMINANTE

La ville au vrai sens du mot, la Dominante, s'étendait sur 450 hectares dont 201 bâtis.(5) Sa superficie varia fort peu du 16e au 18e siècle. Les atterrissements ou comblements de canaux ne modifièrent guère la physionomie urbaine. (6) Quant à la division de la ville en six quartiers, elle remontait au plus lointain passé.(7) Chacun d'eux occupait l'emplacement d'une ancienne île, trois de chaque côté du Grand Canal : au nord, Castello, San Marco, Cannareggio; au sud, Dorsoduro, Rialto, Santa Croce. Division administrative mineure le quartier n'avait pas aux yeux des habitants la même importance que la paroisse. Combien en comptait-on à Venise ? 68 ? 70 ?(8) Peu importe. Comme l'avait fait remarquer dès le 16e siècle Sansovino, chacume des 72 paroisses de la ville avec son campiello - sa petite place -, son puits public - le pozzo son campanile, était un petit monde... et souvent même une île (au sens le plus physique du terme).(9)

L'on aimerait être mieux renseigné sur la vie administrative des paroisses. Leurs chefs - les capi di contrade - jouissaient de pouvoirs de police assez étendus. (10) Leur rôle était jugé suffisamment important pour qu'il fût fait obligation aux chefs

du Conseil des Dix de les rencontrer chaque jour. (11) Et à une époque où vie profane et vie religieuse se mêlaient étroitement, l'on ne s'étonnera pas que les élections des curés aient soulevé tant de passion. Seuls les "gens de bien" votaient. Mais tous y participaient! Et quel ne fut pas l'étonnement de Casotti, quand, en 1713, il assista à celle du curé de San Cassian: "Il y avait deux prétendants soutenus l'un par le Peuple, l'autre par la Noblesse. La Paroisse ainsi divisée en deux était un vrai bordel ; et c'était à qui écrirait le plus sur les murailles le nom et les qualités de son poulain et effacerait les inscriptions de l'autre camp, au point qu'il fallut faire intervenir les sbires. Les élections faites selon l'usage par les propriétaires de la paroisse désignèrent le candidat populaire. Il n'en fallut pas plus pour déclencher un grand fracas trois soirs durant sur la place de San Cassiano là où était la maison de l'élu, les feux, les fusées, la foule, tout cela secouait la paroisse; des trombes, des tambourins, et le nom du père Nicoletto répété à tous, c'était un étourdissement...".(12) Car le curé élu, nobles et popolani réconciliés offraient une fête "grandiose" pour accueillir dignement le nouveau curé. (13) Les patriciens avaient l'esprit assez fin pour se laisser battre sur des questions secondaires.

Il va de soi que la paroisse prenait fait et cause pour ses grands hommes. San Stae n'oublia pas de sitôt les fêtes qui marquèrent l'élection d'Andrea Tron au poste de procurateur de San Marco.(14) Il est vrai que le "patron" avait ordonné à ses gens de vider force barriques. Enfin les autorités ne manquaient pas d'accorder à certaines paroisses des privilèges qu'elles refusaient à d'autres. Ainsi les gens de San Nicolo avaient le droit d'armer une grosse barque le jour de l'Ascension et de la faire remorquer par le Bucentaure. Quant à ceux de Santa Maria Formosa, ils recevaient le doge une fois l'an.(15) Tout cela, on s'en doute, entraînait bien des jalousies et des zizanies qui servaient le pouvoir...

Pour intense qu'ait été la vie paroissiale à Venise, elle pâlissait devant cette étrange hostilité qui opposait Nicoletti et Castellani.(16) Elle remontait aux âges les plus lointains quand San Nicolo - des Tolentini - et San Pietro - de Castello -, les deux points les plus éloignés de la cité, n'étaient encore que deux îles.

Autour de ces deux paroisses, la Dominante se partagea en deux zones dont la frontière aurait été une ligne coupant le Grand Canal de part et d'autre du Rialto. L'antagonisme entre les deux groupes s'affirmait même dans le costume : les Nicoletti portaient bérets et ceintures noires, les Castellani choisissaient le rouge. Et que ne racontait-on pas sur la rivalité qui les opposait : qu'un Nicoletto pour se faire accepter dans une paroisse de Castellani alla jusqu'à faire

un faux baptême! L'inimitié entraînait même le refus des mariages.(17) Parfois la compétition restait seulement sportive : lorsqu'ils s'affrontaient pour l'érection des plus belles "forces d'Hercule". En 1753, lors de la feria, place Saint Marc, les Castellani en réussirent une à sept étages. Les Nicoletti venus en nombre espéraient les voir tomber. (18) Du reste, c'était pour cela qu'ils s'étaient dérangés. Hélas ! elle tint bon... Il ne restait qu'un pas à franchir pour en venir aux bagarres. Les batailles de poings - les battaglie di pugni - sur le pont San Barnaba étaient 1'un des grands évènements de la vie vénitienne. Nobles dames. étrangers de passage ne les auraient manquées pour rien, d'autant qu'elles étaient prévues longtemps à l'avance. Du reste, le conseil des Dix se réservait le droit de les autoriser. Et il ne laissait faire que lorsqu'il jugeait bon de ranimer l'hostilité entre les deux factions populaires. Le pont de San Barnaba présentait le grand avantage d'avoir de larges accès, ce qui explique le choix de cette paroisse. La victoire appartenait à qui était resté maître du pont, non sans que beaucoup, on s'en doute, n'aient été jetés à l'eau. Mais le mieux n'est-il pas de laisser la parole à Saint-Didier ?

"L'animosité des uns et des autres paroist si grande dans l'occasion des combats dont je vay parler qu'on ne diroit pas que le peuple de Venise nourry dans ces partialitez e divisé de la sorte, put jamais vivre dans la tranquillité et dans l'union qui est si nécessaire à l'état". (19) Vae victis! "...les vaincus au contraire sont si mortifiés qu'il y en a qui n'osent pas retourner chez eux à cause que leurs femmes les en chassent quelquefois et leur ferment la porte". (20)

Mais les haines parfois allaient jusqu'au meurtre, en 1705 (21), en 1750 (22), ou à de déshonorantes bagarres à coups de pierres à San Nicolo, devant le doge et la Signoria (23), en 1767. Certes les jeux de soule dans la vieille France ne brillaient pas toujours par leur courtoisie.(24) Mais les inimitiés entre Castellani et Nicoletti atteignaient parfois de tels sommets qu'elles amènent à douter de la gentillesse prêtée un peu rapidement au peuple vénitien par des voyageurs pressés.(25)

L'essentiel n'est pas là mais dans le grand mouvement centrifuge qui du 16e au 18e siècle amena une redistribution du rôle des paroisses, pour être plus précis, un éclatement du noyau urbain originel suivi du déplacement de beaucoup d'activités vers la périphérie. L'opposition San Marco-Rialto demeurait, certes, mais fondamentalement transformée. Cette distinction entre les deux centres remontait au haut Moyen Age. (26) A l'un, la politique, à l'autre les affaires...

"San Marco est grand car à Rialto prospèrent le commerce et l'industrie".(27) Mais dès la fin du Moyen Age, le monopole rialtin battu en brèche, les activités commerciale migraient vers d'autres horizons.(28) Et en 1776, un observateur français pouvait écrire : "On regarde comme le premier quartier celui de Saint Marc".(29) Il est plus facile de constater cette évolution que de la mesurer. Les rares séries chiffrées sur lesquelles on puisse s'appuyer se trouvent dans le livre de Daniele Beltrami.(30)

Années	San Marco	Cannareggio	Castello	San Polo
1624	20 267	31 281	31 734	10 500
1633	15 822	24 299	17 630	7 333
1643	18 478	27 709	25 709	8 306
1696	22 395	27 422	29 486	9 838
1761	22 590	33 658	35 060	11 330
Années	Santa Croce	Dorsoduro	Total	
1624	17 869	31 153	142 804	
1633	11 798	21 362	98 244	
1643	14 731	25 463	120 396	
1696	15 659	27 837	132 637	
1761	16 347	30 491	149 476	

En 1761 : Gondole : 1 472 ; Barche : 1 917 ; Etrangers : 3 986

Certes, de 1661, à 1740, San Polo au coeur de la Dominante resta le quartier le plus densément peuplé. Mais les quartiers périphériques, eux, se développèrent plus vite par la construction d'un grand nombre de maisons.(31) Les boutiques demeuraient encore fort nombreuses à Rialto, dans la Merceria, à San Bortolamio, San Luca, San Salvador, San Zulian, place Saint Marc, mieux, la majorité d'entre elles restait encore en ces lieux. Néanmoins, la poussée vers l'extérieur n'avait pu être contenue.(32)

En vérité, Rialto ne fut pas "découronné". Avec Saint Marc, il resta le foyer le plus actif de la ville. Tous deux étaient reliés par la célèbre Merceria. Au 18e siècle, tout ce que possédait l'un de ces centres, l'autre l'avait aussi : dépôts publics de farine, boucheries publiques, marché au poisson, etc. Une terminazione du Sénat en date du 12 septembre 1741 y faisait expressément allusion. (33)

Son déclin relatif n'empêchait pas Rialto de demeurer fort bruyant. En 1754, le curé de San Bartolomeo, mandaté par certains de ses paroissiens, attirait respectueusement

l'attention des autorités sur les rixes, blasphèmes, tumultes auxquels s'adonnaient les commercants et ce presque sur le parvis de son église.(34) C'est qu'en plus du vieux Fondaco dei Tedeschi encore occupé au 18e siècle (35), il abritait la Pescheria, le célèbre marché au poisson, la banque - le Banco Giro - et de nombreuses administrations financières. Très vite. de la place San Bartolomeo, on gagnait la Merceria. Elle gardait encore belle allure au 18e siècle. Casotti la parcourut en 1713 et il ne manqua pas de s'arrêter devant "...des draps d'or, des garnitures d'or, des dentelles et des points très beaux, des toiles, des rubans de tout genre et dans toutes ces boutiques toutes sortes de marchandises" "Bref, cette rue est capable de donner une grande idée de Venise". (36) Cinquante ans plus tard, Pietro Gradenigo confiait à son journal que, si elle avait perdu un peu de son éclat passé, elle demeurait cependant ce qu'elle avait toujours été : une belle rue bien ornée.(37)

On la quittait sous la curieuse tour de l'Horloge, surchargée depuis 1497 de ses célèbres "Maures", ces géants de bronze.(38) Il n'est que d'avoir visité la Terre Ferme vénitienne pour savoir quelle fascination ils exercèrent sur les architectes des villes sujettes. En 1764 encore la ville de Musestre érigea une tour de l'Horloge à l'image de celle de Saint Marc. (39) Adulation ? Complexe d'infériorité ?

La place Saint Marc était donc plus que jamais le coeur de la ville, dominée par son orgueilleux campanile. Les instructions nautiques recommandaient aux marins qui s'approchaient de Venise de ne jamais perdre de vue le 'clocher de Saint Marc', (40) hommage bien involontaire à sa prééminence. N'étaient-ce pas ses cloches qui rythmaient la vie de la Dominante, qui appelaient les magistrats au travail, les nobles au Grand Conseil, le doge à l'église ? Mieux : en pleine nuit, longuement, elles annonçaient à tous que le carême venait de commencer. (41) (Le système horaire de Venise ne brillait pas par sa simplicité puisqu'on y suivait les usages romains et que les heures y variaient donc en fonction du jour réel. A en croire le Giornale veneto (42), le lever du soleil s'effectuait toujours à 2 heures. Gradenigo le contredit qui écrivait - le 1er mars 1765 - que l'aurore avait commencé à 10 heures 49 et que le soleil s'était levé à 12 h 34 midi (mezzogiorno) avait eu lieu à 18 h, vêpres à 20 h et minuit à 6 h. Comment s'y retrouver ?)

Déjà, au 18e siècle, une visite de Venise ne pouvait se concevoir sans qu'on ne montât au sommet du campanile. Et combien de villes d'Europe pouvaient offrir au regard un tel ensemble architectural : les Procuratie Nuove et Novissime, San Geminiano, Saint Marc "gothique" et le Palais ducal ?

A la place des vieilles Procuratie - jetées à terre en 1591 (43) - 1'on avait construit des appartements de fonction pour les procurateurs de Saint Marc. Délaissés par ces derniers au milieu du 18e siècle (44), au moment même où les patriciens préféraient les casini à leurs antiques palais, ils furent occupés, jusqu'à la fin de la République, par les administrations sénatoriales. Quant à Saint Marc, sa réputation à cette époque venait moins de son caractère "gothique" admis par tous (45) que de son trésor : "après celui de Lorète... le plus riche d'Italie". (46)

Centre politique et intellectuel, le Palais ducal abritait tous les conseils, la chancellerie et de nombreuses administrations, (47) en sus des appartements du Doge ; en face, l'édifice dit de la Zecca accueillait la Monnaie et la bibliothèque. Saint Marc était aussi le siège d'une intense activité économique. Chaque jour, barbiers et cafetiers envahissaient toutes les arcades de la Zecca aux Procuratie. (48) De temps en temps, les magistrats en chassaient quelques-uns. Peine perdue, ils revenaient toujours. (49) Les barques et les gros navires arrivaient jusqu'à la Piazzetta, cette partie de la place qui se trouve entre le palais des doges et la Zecca. Le bassin de Saint Marc entre l'île de San Giorgio, la pointe de la Douane et Saint Marc était en effet l'un des plus profonds de la ville et donc des plus fréquentés. Les travaux d'urbanisme du siècle dernier bouleversèrent profondément les abords de la place. Là où se trouve l'actuel jardin, jusqu'à la fin de la République, "il existait une place dominée par les greniers publics, par les bureaux du Magistrat de la Santé, du Bois, etc. Un pont mettait en communication cette zone avec le Fondaco des Farines d'où l'on tombait calle Vallaresso un peu plus loin que le célèbre Ridotto... Sur la petite place se tenait un actif marché de poisson et, contigu, celui de la viande. Les greniers occupaient un immense édifice qui dépassait tous les autres de ses crénelures puissantes... Si 1'on pense que de l'autre côté du Grand Canal fonctionnait la Douane de Mer. il est facile d'imaginer l'animation de ce centre."(50)

Cette activité culminait au moment de la foire de mai, qu'à Venise on n'appelait que la <u>feria</u>, la "foire".(51) Alors les marchands envahissaient non seulement les arcades mais la place elle-même. Les orfèvres, à eux seuls, avaient le droit d'ouvrir 24 boutiques.(52) Mais les vols se multipliant, les autorités rabaissèrent le chiffre à 8.(53) Autant d'espace gagné pour les saltimbanques, les marchands d'orviétan, les diseurs de bonne aventure qui trafiquaient, se disputaient, se donnaient en spectacle en vingt langues. Mais tout a une fin... le septième jour les boutiques devaient quitter la place.(54)

Saint Marc s'enorgueillissait aussi de la proximité de San Giorgio et de la Giudecca, qui faisaient d'ailleurs partie intégrante de la Dominante. "Le monastère (de San Giorgio) est noble et somptueux, les habitations vastes et bien entretenues, les cloîtres très beaux avec des colonnades, de belles vues et un escalier vraiment magnifique sur le dessin de Balthazar Longhena. Les jardins qui l'environnent sont spacieux et leur beauté invite l'Etranger et la meilleure bourgeoisie à jouir toute l'année de cette promenade."(55)

Quant à la Giudecca, aujourd'hui bien déchue, on a peine à s'imaginer qu'elle fut jadis "...pleine de jardins et de potagers et c'est un lieu de délices", (56) du moins jusqu'à la fin du 17e siècle, lorsqu'elle abritait encore de nombreux palais nobles. Mais la triste fin du patricien Agostin Nani, noyé dans la nuit du 27 août 1702, accéléra l'exode des familles patriciennes vers les autres quartiers de la ville. (57) Et les pêcheurs les remplacèrent petit à petit. En 1765, sur les ruines du palais familial, la famille Nani ordonna de bâtir cinq magasins à sel. (58)

Une troisième île avait grande réputation mais, un peu à l'écart de l'agglomération, elle jouissait d'un statut spécial : Murano. Bien sûr, elle abritait l'industrie de la verrerie, non dans sa totalité du reste, mais avec ses jardins, ses édifices nobles, ses cloîtres, elle se présentait comme un lieu de détente fort agréable. L'été, on y venait souvent faire des régates après les repas.(59) Sa vie mondaine ne s'explique donc que trop bien. Dès le 17e siècle, les académies littéraires y florissaient.(60) On y dénombrait 6 000 habitants.

Mais pour un secteur géographique de la Dominante bien connu, combien d'autres demeurent dans l'ombre la plus épaisse. Ainsi tous les auteurs, même les plus avisés, ne cessent de répéter que les nobles pauvres de Venise durent leur nom de Barnabotti à la paroisse de San Barnaba où la plupart d'entre eux avaient choisi d'habiter. Nous y crûmes, nous aussi, même après avoir découvert que le colossal palais Rezzonico se trouvait sur le territoire de cette paroisse! L'extrême opulence et la plus grande misère, après tout n'était-ce pas là un de ces contrastes violents dont Venise se montrait coutumière ? Le dépouillement de tous les actes de mariage de tous les nobles vénitiens pendant deux siècles nous réserva une belle surprise : les nobles qu'ils fussent riches ou pauvres, apparaissaient fort peu nombreux à San Barnaba. C'est alors qu'une lecture plus attentive de Musatti (61) nous révéla que les nobles pauvres y avaient leurs écoles ! Bref, autant dire que la géographie sociale de Venise reste encore à écrire.

Où se trouvaient les beaux quartiers ? A Rialto, San Marco, la Giudecca, certes... mais aussi à Cannareggio où les ambassades possédaient leurs liste, sources de bien des abus, car elles jouissaient du privilège de l'exterritorialité. Gallicioli citait également la paroisse de San Gio e Paolo, un des plus beaux ensembles de Venise à l'en croire. (62) Bien sûr, riches et pauvres durent cohabiter comme dans beaucoup d'autres villes d'Europe à la même époque. (63) Mais cette constatation ne nous avance guère.

Un seul quartier présentait une physionomie originale : celui de l'Arsenal. Au 18e siècle, il s'en fallait de peu qu'il ne fût une ville à lui tout seul avec ses 37 hectares (64) bien séparés du reste de l'agglomération. Ce qu'il pouvait représenter pour Venise, les lignes frémissantes d'orgueil de Sansovino suffisent à le suggérer :"Mais la base et le fondement de la grandeur de cette République et l'honneur même de l'Italie tout entière et pour mieux dire et avec plus de vérité de tous les chrétiens sont les installations de l'Arsenal."(65) Une pareille ville, bien sûr, ne s'administrait pas toute seule.

LES PROBLÈMES URBAINS. L'EAU

Trois d'entre eux causèrent bien des soucis aux autorités : l'eau, l'hygiène publique et la sécurité.

A Venise, de tout temps, on avait pallié le manque d'eau douce en creusant des puits privés ou publics.(66) Le pozzo sur la petite place, au pied du campanile, était le centre de la vie sociale de la paroisse... Hélas! bien souvent il se trouvait à sec... Pour parer au danger, on bâtissait des citernes. Mais qu'attendre d'elles quand il n'avait pas plu depuis des mois et que des puits on ne retirait plus qu'une eau saumâtre, impropre à la boisson ou même à la cuisine? Il ne restait au gouvernement qu'à faire venir de l'eau de Mestre, à grands frais, par barques. Du reste, l'été, les hôtels de la Dominante ne servaient que de celle-là à leurs clients étrangers.

Et Pietro Gradenigo, sans le vouloir, rédigea, de 1747 à 1772, une grande chronique de la soif des Vénitiens. Elle sévissait même l'hiver. Ainsi, en janvier 1750, les canaux gelés, les puits à sec, les autorités durent faire appel aux barques. (67) Un an plus tard, jour pour jour, la pénurie s'installait de nouveau. (68) En 1752, les barques réapparurent en novembre, (69) en 1754 en décembre. (70) La situation s'aggrava pendant le dur hiver 1755. (71)

Le 8 janvier l'eau manquait. (72) Quatre jours plus tard les autorités exposaient la statue de la Vierge. (73) En vain... la pénurie s'installait, les puits publics et privés étaient à sec. (74) La situation empirait à la fin du mois (75) et durant tout l'hiver. (76) En juin, les cloches, matin et soir, appelaient encore la population aux distributions d'eau : les autorités avaient jugé indispensable de la rationner pendant le jour. (77) Et dès le printemps 1756 les barques reprenaient la direction de Mestre. (78) Dix jours plus tard, à cause des risques d'épidémie, les chefs de paroisse recevaient l'ordre de fermer les puits. (79) Une bienheureuse accalmie se prolongeait quatre ans mais en novembre 1760 les pauvres manquaient d'eau (80) (les riches s'approvisionnaient à leurs citernes).

Mars 1761 (81), mai 1762 (82), mars, octobre et décembre 1763 (83), la série noire continuait. L'année 1764 ne laissait aucum répit aux Vénitiens puisque l'eau manquait en janvier (84), en février (85), et en septembre. (86) En janvier 1765, le froid excessif gelait les puits (87) ainsi qu'en décembre 1767. (88) Vint l'année 1768, aussi épouvantable que 1755. Dès janvier l'eau des puits se gâtait. (89) En février, la situation ne s'améliorait toujours pas.(90) Non seulement l'eau manquait mais de plus il en fallait pour nettoyer les "éponges" des puits. En avril, les autorités mirent au point un programme d'urgence pour le ravitaillement en eau de la ville.(91) Passé cette date, il ne s'écoula pas une année sans sécheresse : janvier 1769 (92), décembre 1770 (93), janvier 1771 (94), avec une aggravation en juin, surtout pour les pauvres sans citernes (95) et novembre 1771.(96) En décembre de la même année, la pluie tombait enfin mais pas assez pour remplir les puits. (97)

En octobre 1772, puits et citernes ne contenaient plus rien. (98) Il est permis de se demander si cela n'empira pas au cours du 18e siècle. Benigna, bon bourgeois de Venise, tint lui aussi un journal dans les années 1720. Il mentionnait deux pénuries seulement, une en août 1718 (99) lorsque les autorités firent remplir les puits à sec d'eau de Mestre, une autre en décembre 1728, les hautes eaux ayant endommagé les puits. (100) (Ce n'est qu'en 1750 seulement que furent bâtis les murs de pierre autour des puits de la ville). (101) La détérioration du climat constatée dans la seconde moitié du siècle (102) compliqua sans doute le ravitaillement en eau de la ville, dégrada les conditions d'hygiène du peuple, déjà bien médiocres, et ne se montra pas étrangère au surcroît de mortalité qui marqua cette époque dans la Dominante. Bref, la dysenterie chronique remplaçait la peste...

LA FIN DES ÉPIDÉMIES

Le climat de Venise jouit toujours d'une réputation de "bonté" qui ne cesse de surprendre l'historien le plus blasé (103)... Les rayons d'une bibliothèque se rempliraient aisément avec les seuls ouvrages consacrés à la climatologie médicale de la Dominante. Dès le 16e siècle, Sansovino donnait le ton.(104) Il n'eut que trop d'imitateurs. Au pire concédait-on que l'air de Venise rendait bègues ses habitants (105) (à cause de son humidité excessive qui leur empâtait la langue)!

(Pietro Orteschi fut le seul qui prit le contrepied de toutes ces "théories".(106) Il ne manqua pas de signaler l'influence néfaste qu'exerçaient sur les Vénitiens les excessives sécheresses ou les chaleurs extrêmes de l'été et de l'automne quand soufflait le sirocco. Mais il se gardait bien d'incriminer le seul climat : l'ivrognerie populaire, les abus de mangeaille des gens aisés, les trop longues veilles du carnaval contribuaient aussi, à l'en croire, à détériorer la santé des habitants.)

Sur quels critères s'appuyait une telle réputation de "bonté" ? On aimerait le savoir. Car la simple lecture de l'article "Peste" d'une bonne encyclopédie médicale (107) apparaît déjà fort édifiante : il n'est pas de peste humaine sans peste de rats, ces derniers se multiplient grâce au transport des céréales et les conditions climatiques "idéales" pour la propagation du fléau se présentent comme suit : température comprise entre 10 et 30 degrés avec un taux hygrométrique assez élevé qui permet la multiplication des puces, agent de transmission entre l'homme et les rats ; enfin la promiscuité, le manque d'hygiène corporelle, l'insalubrité des locaux et les logements dans les sous-sols augmentent considérablement le danger. Le climat de Venise répond parfaitement à ces conditions optimales : l'été, la température moyenne s'y élève à 26 degrés. (108) Quant au taux hygrométrique de la ville, il connaît peu de rivaux.

Enfin, à l'époque moderne, peu de ports de la Méditerranée faisaient autant commerce de céréales.(109) Quant à la promiscuité, elle défiait la description. Venise, en 1563, comptait 400 habitants par hectare non bâti et 835 par hectare bâti (en 1790 : 325 et 683) (110), densité bien supérieure à celle des quartiers populaires de Beauvais que Goubert estime à

juste titre "extraordinaire" (111) (il est vrai que Marseille en 1666 devançait la Dominante : 65 000 habitants sur 65 hectares). Passé cette date, la situation s'améliora sensiblement.(112) L'étroitesse des rues à Venise rendait dramatique le problème de l'encombrement. D'aucuns répondront que rien n'est changé aujourd'hui. Non... les barques à moteur plus puissantes et plus rapides assurent un trafic plus important à moindres frais. Trois bouteilles de propane encombrent moins qu'un seul stère de bois. Et le téléphone évite bien des déplacements.

Les Provveditori di Comun n'arrêtaient pas d'interdire aux marchands les places, les rues, les quais.(113) Peine perdue... Et le manque d'hygiène corporelle atteignait les proportions que l'on imagine avec le déficit en eau et même l'absence de tout W.C. public.(114)

La géographie de Venise rendait les locaux particulièrement insalubres. La ville ignorait les caves mais les pien terreno, les rez-de-chaussée, fort humides, eux, abondaient. Ils servaient à la fois de magazen (magasins)... et de logements pour les pauvres. Les riches se réfugiaient dans les soler des deuxièmes et troisièmes étages.

Bref, l'Europe comptait peu de villes aussi pestifères que Venise. Les résultats ne se faisaient guère attendre : de 142 804 habitants en 1624, la population tombait à 98 244 en 1633 après le passage de la grande peste. Un pareil désastre amena les autorités à prendre des mesures encore plus rigoureuses qui portèrent surtout sur les lazarets.(115) La surveillance se renforça au Lazaretto Nuovo - en fait le plus ancien - situé en face de San Erasmo. En 1782, les autorités le transférèrent à Poveglia, à cause du détournement du trafic vers Malamocco (elles avaient songé, un moment, à l'établir à San Spirito, l'île où les délégations du Sénat accueillaient les ambassadeurs arrivant à Venise).

Les mesures de quarantaine étaient particulièrement rigoureuses. Ainsi, en 1751, un maçon qui les avait transgressées fut mis à mort.(116) Elles portèrent leurs fruits : passé 1630, l'Italie frappée, Venise demeura indemme.

Europe occidentale

```
1649 : Dalmatie (117)
<del>1656</del>-1657 : Italie (de
   la Ligurie à la
   Sicile)
```

1665 : dernière peste à Londres (118)

1668 : dernière

peste à Paris (118) et Flandre belge (118)

> 1677-1678 : Dalmatie 1680 : De **V**ienne à la Styrie 1672-1680 :Ljubljana (Slovénie) 1681 : Styrie

1682 : On craint la peste qui frappe la Styrie. Des mesures sont prises. (119) Le 22 juillet elle est à Gorizia aux frontières mêmes de la République mais elle n'y pénètre pas. (120)

1713-1714 : dernière peste en Allemagne (121)

1715 : Autriche (Carinthie)

1720 : Marseille

1724 : Croatie 1735 : Bosnie-Herzégovine, Dalmatie, Croatie 1744 : Messine

Reggio et Hongrie 1783 : Dalmatie (122) 1789: Peste dans T'Adriatique (123) Que pendant plus d'un siècle la peste ait tourné autour de Venise sans l'atteindre n'apparaît pas comme l'effet du hasard. Dans le Beauvaisis non plus où "...ce sont les mesures sanitaires qui ont fait reculer la peste".(124) Marseille fournit en quelque sorte la contre-épreuve, grâce au beau livre de Carrière, Courdurié et Rebuffat.(125) Les imprudences du capitaine Chataud qui entra le 20 mai 1720 dans le port avec une cargaison contaminée causèrent-elles l'épidémie? Non, car "le Grand Saint Antoine n'aurait pas dû s'approcher des Infirmeries".(126) Il ne le fit que couvert par Jean-Baptiste Estelle qui, lui-même, "...n'est en fait que le représentant d'une classe qui ne veut à aucum prix sacrifier ses intérêt propres et immédiats".(127) En um mot, il s'agissait d'une affaire de gouvernement au sens le plus élevé du terme.

Et le scandale marseillais démontre aussi que l'Etat vénitien, trop vite décrété "décadent", fut plus vigilant que son homologue français.

Quand, en 1730, le doge, suivi de toute la noblesse, se rendit à la Madonna della Salute pour remercier la Vierge d'avoir épargné la ville pendant un siècle (128), on se plaît à penser qu'il associa à cet hommage les magistrats de la Sanità. Ces derniers avaient remporté une éclatante victoire. Peut-être par contrecoup contribua-t-elle à accréditer l'idée que l'air de Venise était "bon" ! On ne prétend pas qu'il soit impur ! D'autant que les jardins ne manquaient pas dans la ville, plus étendus qu'aujourd'hui.(129) Il conviendrait aussi de distinguer selon les époques historiques. Que de 1932 à 1950 le taux de mortalité à Venise ait été inférieur à celui des autres grandes villes italiennes, le fait ne prête guère à discussion.(130) Mais l'historien ne se sent pas le droit d'extrapoler au 17e siècle.

Pourquoi donc une administration qui fit preuve de tant d'efficacité dans la lutte contre la peste - et les épizooties (131) - se montra-t-elle à ce point désarmée devant le brigandage ?

LA CRIMINALITÉ

L'on a déjà dit ce qu'il convient de penser de la "gentillesse" vénitienne. La lutte contre le banditisme n'était pas facile dans cette ville où les calle les plus petites et les plus nombreuses n'avaient que 60 à 70 cm de largeur.(132) Presque toutes pavées depuis le 16e siècle (133), elles ne s'en montraient que plus glissantes (134) et mal éclairées de

surcroît. Quand Molmenti prétend que l'éclairage public se généralisa à Venise entre 1719 et 1722 (135), il ne convainc guère. Les grandes artères peut-être... Ainsi à Pâques 1754, la calle del Paradiso à Santa Maria Formosa, décorée de 613 luminaires de cire et d'huile, offrait un merveilleux spectacle aux étrangers de passage (136), (d'où vient la vocation de "calle lumière" de cette rue qui a subsisté jusqu'à nos jours). Mais les autres... Sinon, pourquoi les autorités auraient-elles mis en chantier, en 1756, un vaste programme d'éclairage qui devait être organisé paroisse après paroisse avec le concours des habitants ? (137) Et cinq ans plus tard les curés adressèrent au gouvernement des pétitions qui attiraient son attention sur le fait que ce projet n'était qu'imparfaitement réalisé.(138)

Le meilleur témoignage sur la criminalité vénitienne nous est fourni par le journal de Pietro Gradenigo. Il ne vaut que pour une seule année : 1747. Le 20 janvier, Antoni, fils de Francesco Moschini, âgé de 27 ans, recevait vers 24 heures "un coup d'arquebuse et mourait sur le champ". Deux jours auparavant une prostituée avait massacré une "collègue" à coups de couteau devant le Ridotto, le célèbre tripot vénitien. Le 30, un procès devant la Quarantia criminelle s'achevait par une condamnation capitale et quatre peines de prison. Tout avait commencé par une rixe à Castello. Le 9 mai, les autorités bannissaient de la ville une femme pour infanticide. Le 11, une gamine tirait sur une femme de mauvaise vie qui en voulait à sa vertu. Le 16, les Vénitiens assistaient à une exécution capitale entre les deux colonnes de la Piazzetta. Le 2 octobre, des gondoliers partaient en prison pour rixe et le 5 des voleurs menaçaient de mort un patricien. Décembre ne s'annonçait pas plus calme : le 16 les signori di notte, chargés comme leur nom l'indique de la police nocturne, lançaient une nouvelle proclamation contre les voleurs. (139) Enfin le 29 un gondolier était assassiné (140) (deux gondoliers mêlés à des affaires criminelles en une seule année, cela ne doit pas étonner : au 18e siècle cette corporation se situait en permanence aux frontières de la délinguance). A titre de comparaison, pendant la décennie 1955-1965, on a déploré à Venise un crime de sang tous les deux ou trois ans en moyenne pour une population sensiblement égale à celle du 18e siècle. Et pourtant Gorani comparant Paris et Venise estimait que dans cette dernière ville la police était plus efficace ! (141) Et tel était aussi le point de vue de Carlo Gozzi. (142)

Une éclatante réussite - la lutte contre les épidémies -, un grave échec - l'incapacité d'assurer le ravitaillement en eau de la ville -, un insuccès notoire - la sécurité -, la République en matière de police urbaine se montrait-elle plus

ou moins heureuse que les autres Etats européens ? Il est difficile d'en juger. Mais la Dominante était aussi à cette époque un port de mer actif. Tant d'idées fausses ont couru et courent encore sur l'ensemble portuaire vénitien qu'il convient d'user de rigueur et de séparer clairement la ville et sa lagune.

LE PORT

Le premier français qui écrivit un grand, un vrai livre sur Venise, Saint-Didier, déplorait déjà les erreurs qui avaient cours à ce sujet :"...parmi ceux qui ont esté et qui même y ont fait quelque séjour il s'en trouve beaucoup qui confondent la Mer avec les lagunes sans prendre garde qu'elles en sont tout à fait séparées".(143)

Une importante dépêche consulaire, en 1771, mettait fort bien les choses au point :"...j'auray l'honneur de dire à Votre Excellence que 1'on ne prend icy aucune précaution pour les poudres (144) que les Bastimens de Mer portent dans leur bord il est permis à tous les capitaines ou patrons nationaux ou Etrangers de les garder dans son navire on n'observe aucune règle à ce sujet ils peuvent même tirer des coups de canon dans le Port sans prendre aucune permission, je crois que cette liberté est accordée parce que tous les Vaisseaux qui abordent dans cette ville sont tous éparpillés dans la lagume qu'elle est fort étendue, ils sont maitre de ce placer ou ils veullent, si par hazard il arrivoit quelque disgrace à quelque batiment il n'y auroit aucun danger pour les autres car ils sont la plus part éloigné l'un de l'autre d'un quart de mille et quelques uns à un mille aussi, les environs de Venise forment plutot une Rade qu'un Port par sa situation".(145)

A la même date, le géographe allemand Busching ne disait pas autre chose.(146) Le tomnage plutôt faible des navires au 18e siècle, 100 tonneaux en moyenne, leur permettait d'évoluer sans trop de périls autour de la ville, surtout s'ils rompaient charge à Lido ou à Malamocco. Et tout près des quais, les endroits fort profonds ne manquaient pas.

A l'entrée du Grand Canal, en 1718, on comptait 35 pieds, entre Santa Elena et la Certosa; à l'autre extrêmité de la Dominante, de 20 à 65 pieds.(147) Le canal de la Giudecca, entre l'île du même nom et le quartier de Dorsoduro, atteignait également de grandes profondeurs (c'est le seul qui soit encore emprunté aujourd'hui par les gros navires).

Un autre atout jouait en faveur de cette rade portuaire : la modération des vents due à la proximité de la chaîne alpine.(148) La bora et le sirocco soufflent moins souvent et moins fort à Venise qu'à Trieste.(149) Ils n'y dépassent qu'exceptionnellement 19 km/h.(150) Des deux, le sirocco se montre le plus gênant, d'abord par sa fréquence, ensuite parce qu'il rend la mer plus grosse et donc plus redoutable.(151) Ces vents peuvent donc être dangereux mais pas très souvent.(152) Effectivement, les dépêches consulaires ne mentionnèrent qu'à de rares reprises de grosses tempêtes, telle celle de 1783 : "les chaussées qui forment les Digues pour renfermer les Lagunes ont été presque toutes emportées par la tempête. Des barques et des vaisseaux ont été perdues".(153)

Bref, le site du port au 18e siècle présentait d'incontestables avantages. Les bateaux pouvaient ancrer un peu partout. Mais où déchargeaient-ils ? L'histoire des installations portuaires de Venise reste à écrire... comme celle de Séville.(154)

Un exemple le montrera. En 1720, les autorités ordonnaient un sondage devant la Salute : 9 pieds à la pallificata n° 8.(155)

Ces deux lignes démontrent que la plupart des navires pouvaient accoster devant cette célèbre église et qu'il s'y trouvait au moins un appontement (1'on ne doit pas être dupe en ce qui concerne le numéro 8). Mais combien de documents de ce genre devraient être mis au jour avant que l'historien puisse se risquer à décrire le port ?

Rialto, San Marco demeuraient sans doute les centres les plus actifs.(156) Et ce trafic au coeur de la cité n'allait pas sans provoquer des abus. (157) Enfin, il existait des ports spécialisés : les Zattere recevaient le bois, (158) le sel (159), San Bartolomeo et San Salvador le charbon (160), San Cancian le bois aussi. (161) Le service des traghetti contribuait beaucoup à l'animation de la ville. La majeure partie d'entre eux se contentait d'assurer un petit transit intense de part et d'autre du Grand Canal :"...dans d'autres lieux se trouvent sur ses rives fixées beaucoup de barquettes, dites gondoles, avec lesquelles pour deux sous de monnaie vénitienne, on traverse le canal : et ces lieux dans lesquels sont plantés des embarcadères bien pratiques s'appellent des traghetti et leur nombre s'élève à 100 environ".(162) Un tiers d'entre eux, partant du centre même de la ville, menait gens et bagages jusqu'à Zara et Rimini. (163)

Une activité maritime aussi diffuse amène à s'interroger sur l'état des quais - ou <u>fondamente</u> - de Venise à cette époque. Le droit vénitien <u>prévoyait</u> que la réfection en incombait non à l'Etat mais aux propriétaires riverains. Les autorités durent le leur rappeler à de nombreuses reprises :

en 1536, 1616, 1657, 1661, 1663, 1673, 1682, 1716, 1741, preuve qu'ils n'avaient que trop tendance à l'oublier (164) (cette obligation ne valait pas seulement pour la Dominante mais le Lido, Chioggia, Malamocco, Pellestrino, Murano, Torcello).

Dès le Moyen Age, Venise construisit quelques quais de pierre. En 1328, les magistrats accordèrent au quartier de la Giudecca l'autorisation de faire un quai "de lapide vel de lignamine". En 1398, à Rialto, la Pescheria fut faite en pierre. Et en 1487 la Signoria obligea les dominicains à bâtir leur quai en pierre. (165) Mais le premier d'une certaine importance ne s'éleva qu'en 1590 : les Fondamente Nuove. (166) A peu de distance, le canal dit des Juifs, degli Ebrei, permettait à ces derniers de porter leurs morts au Lido. en terre non chrétienne. L'étude du fonds Poleni (167) confirme que les bateaux fréquentaient peu ce quai. Des hauts fonds à la hauteur de l'île de Santa Elena rendaient difficile l'accès au profond canal des Marani. Pourquoi, alors, fut-il le premier aménagé ? Au 18e siècle, les Vénitiens s'intéressèrent de nouveau à leurs quais : à ceux du Rialto (168), des Fondamente Nuove (169), des Prisons (170), de San Gio e Paolo (171) de la Riva dei Schiavoni. (172) Malgré cet effort non négligeable, la pierre ne l'emportait pas partout, il s'en fallait de beaucoup. L'officieuse Description, en 1776, l'admettait explicitement: "les quais ne sont pas en grand nombre, le plus beau et le plus long est celui qui va vers Murano (Fondamente Nuove). La promenade en est belle. Les plus agréables après celui-là sont les quais de la Zecca et de la Dogana et du Porte où aboutit la place de Saint-Marc...".(173)

Tout insuffisants qu'ils aient été, les quais de Venise ne se différenciaient pas de ceux des autres ports de l'Europe. Dans la région de La Rochelle, qui connaissait une activité appréciable, "la plupart d'entre eux n'avaient que des installations portuaires rudimentaires". (174) A Bordeaux, le port se montrait "pauvrement équipé". (175) Comme à Venise on constatait une certaine spécialisation des installations mais les postes d'amarrage à terre étant en nombre trop limité, il s'ensuivait des pertes de temps.(176) "Au début du 18e siècle en effet Bordeaux n'a pas encore de quais continus".(177) "On appelle quai une cale empierrée en pente douce".(178) Enfin, il n'existait aucun balisage. (179) Peut-être Marseille était-elle plus favorisée car elle possédait des quais depuis 1511. (180)

Pour ses quais comme pour son site de port, Venise au 18e siècle ne partait nullement défavorisée, bien au contraire. Mais entre la Dominante et la mer s'étendait la lagune. Et celle-ci posa de redoutables problèmes aux autorités.

Les meilleures sources d'information semblent être les fonds Zendrini et Poleni que nous avons dépouillés intégralement. Pour les cartes, c'est plus décevant.

En 1665, les magistrats des Acque reconnaissaient que l'ordre donné par eux, trois ans auparavant, de dresser une carte des lagumes n'avait pas été exécuté.(181) En 1969, ils admettaient qu'à cette date on n'avait fait qu'un dessin.(182) Un changement se produisit en 1693 quand ils ordonnèrent aux experts de perfectionner les sondages et d'améliorer la carte de la lagume.(183) En 1702, plans et cartes existaient sûrement sinon le consul français n'en aurait pas expédié au chevalier de Forbin qui ravageait alors les côtes de la Vénétie.(184) Le père Vincenzo Coronelli dut dessiner son Atlante veneto ces années-là. A cette date, Bellini reconnaissait s'en être servi (185) ainsi que d'autres plans qu'il avait trouvés au dépôt de la Marine.

Françaises ? Italiennes ? Et de quelle valeur ? Car on ne saurait rejeter le témoignage de l'officier français qui, en 1806, mena à bien une étude sur l'Adriatique et se plaignit du "défaut de Bonnes Cartes et de descriptions exactes des côtes".(186)

La lagune s'étend sur 50 km de Jesolo à Brondolo. Sa largeur moyenne ne dépasse guère les 10-12 km, sauf à la hauteur de San Erasmo où elle atteint 15,5 km. Les distinctions quelque peu stériles entre lagune vive et lagune morte ne méritent guère qu'on s'y attarde. (187) Il nous suffira d'admettre avec Poleni que la lagune est vive là où la marée se fait sentir et morte ailleurs. (188) La première fait au moins deux pieds et demi de profondeur, l'autre par contre est presque au ras de l'eau (à ces chiffres on mesure mieux à quel point les "environs" de Venise ne font pas partie de la lagune). Le fait n'échappait pas à la sagacité de Saint-Didier :"...le peu de profondeur de la lagune qui fait la force de Venise" (189) puisqu'on pouvait la comparer à "de grandes plaines que l'on aurait inondées à dessein de rendre la situation de Venise aussi forte qu'elle est admirable !".(190) En 1771, Bellini n'écrivait pas autre chose : "le fond en est même si élevé en quelques endroits qu'on est obligé de marquer les routes où passer qui sont tortueuses par des pieux élevés de distance en distance et que la République ferait couper dans une nécessité pressante pour rendre la ville inaccessible aux ennemis". (191)

Ces témoignages de 1680, 1728, 1771 ne concordent que trop bien : la lagume ne s'enfonça guère aux 17e et 18e siècles et conserva dans ses grandes lignes l'allure qu'elle présentait déjà à l'époque romaine.(192) (Au 20e siècle, il en va différemment. Les grands travaux d'irrigation entrepris les années 1880, les forages de pétrole et de méthane ces dernières décennies ont amené un affaissement dramatique du sous-sol vénitien. Mais il est hors de notre propos de l'étudier ici).(193)

Et cependant les alarmes ne manquèrent pas aux 17e et 18e siècles. En 1674 (déjà !) les magistrats se virent obligés d'inspecter toute la lagume. Le peuple se plaignait, redoutait de la voir disparaître et, avec elle, son gagne-pain ! (194) Les études les plus sérieuses concluaient à l'absence de danger.(195) Et pourtant cette même année certains magistrats s'abandonnaient au plus profond pessimisme :"...l'état de la lagume et des ports est proche d'une totale disparition".(196)

La date de ce dernier rapport ne manque pas d'intérêt : 1744, deux ans après les "hautes eaux" de 1742, les plus meurtrières sans doute que subît jamais Venise. C'est à elles qu'il convient d'attribuer le climat d'insécurité de la lagune aux 17e et 18e siècles.

La marée normale à Venise ne dépasse guère 85 cm. Mais aux nouvelles et pleines lunes, avec vent de sirocco, le flux. peut s'élever de un ou deux mètres au-dessus du niveau moyen et ce avec d'autant plus de facilité que les flèches de sable qui séparent la lagune de la mer sont fort basses (197) (surtout à Chioggia et à Caorle). Elles n'offrent donc qu'une protection médiocre contre le flot qui frappe la Dominante de plein fouet. Et, en cas d'inondation, les eaux des fleuves s'ajoutent à celles de la mer. Les hautes eaux constituent, en permanence, un désagrément des plus fâcheux pour la vie vénitienne. En 1686, elles frappèrent fort : "...les désordres que les hautes eaux ont causés à Venise et aux environs, ce que l'on appelle ici le Lido (198) qui est long de cinq milles d'Italie a esté en plusieurs endroits fort endommagé par la hauteur de la marée qui fust si extraordinaire le 4e de ce mois, de sorte que s'il arrivoit encore de semblables hauteurs de marée il y auroit fort à craindre que l'eau de la mer ne se fît un grand et long passage par le Lido dans les lagunes...".(199)

L'expert Bellini dans un rapport rédigé à la demande des Acque signale que le 5 novembre 1686, après qu'eut soufflé le sirocco, l'eau s'éleva à partir de 6 h du matin et de 18 à 22 h submergea tous les quais.(200)

Ce même Bellini observa celle de 1691, le 4 décembre. Cette fois, à l'en croire, les eaux montèrent à un demi-pied de moins que cinq ans auparavant. (201) Le 28 novembre 1700, toujours à la suite d'une poussée de sirocco, l'eau submergea à nouveau les quais, pénétra dans les magasins et les maisons et dépassa d'un demi-pied le niveau atteint en 1686 et ceci de 15 à 19 h.(202) Celles de 1731 et 1732 éprouvèrent beaucoup la ville. Mais aucun expert ne les décrivit.(203) En 1752, tout recommença : "Les hautes eaux ont rompu les digues et surmontant les Rives ont gatté les Cisternes, les Jardins des environs et quantité de marchandises dans les Magasins des Négocians".(204)

Le temps de réparer les dégâts, arriva celle de 1746. Le lundi 3 octobre, l'eau commença à monter à 13 h. A 19 h, les gondoles voguaient de la Piazzetta à San Geminiano. Un étranger en profita pour se faire promener place Saint-Marc et aux alentours. Les Vénitiens n'allaient pas oublier de sitôt cette journée qui, de plus, fut sans cesse pluvieuse et venteuse. (205) Dix-huit ans plus tard, en 1762, les eaux déferlaient à nouveau. (206)

Pour éloigner cette menace de la ville, Vincenzo Coronelli, dès la fin du 17e siècle, avait suggéré la construction de grandes digues : les Murazzi. Le plan des travaux, tels qu'ils furent menés à bien au 18e siècle, témoignait d'une parfaite cohérence.

1. Maintenir la lagume "vivante". N'était-elle pas la meilleure protection pour la Dominante ? De plus, la pêche faisait vivre beaucoup de gens. Ce but supposait que les fleuves soient rejetés hors de la lagume.

2. Limiter les dégâts des eaux hautes par la construction de digues,

3. ... mais en même temps veiller à ce que les canaux et les entrées aient une profondeur suffisante pour que les navires accèdent à la Dominante. Ces gros travaux peu connus allaient être menés à bien en moins d'un demi-siècle.

Au nord-ouest, en 1653, on rejeta le Piave à Caorle et en 1743 à Cortelazzo. Le Sile se déversait à Treporti jusqu'au milieu du 17e siècle. En 1673, on l'obligea à rejoindre l'ancien lit du Piave, constituant ce qui fut appelé par la suite le "Nuovo Taglio". Ces travaux réalisés un peu plus tôt - mais était-ce techniquement possible ? - eussent sans doute empêché l'atterrissement de la zone nord de la lagune, celle de Torcello.

Au sud-ouest, les travaux commencèrent par la Brenta. L'histoire de ce fleuve est celle d'une série de rejets successifs. Au 14e siècle, elle se jetait dans la lagume dite "de Venise" en face de la Dominante. De là, elle dut gagner la lagume dite de Malamocco, puis celle de Chioggia. Au 16e siècle, une première capture fut faite au niveau de Dolo. Et les écluses de ce petit village devinrent un centre de tourisme et de villégiature. Mais au début du 17e siècle commencèrent les travaux du "Taglio Nuovissimo". Ils duraient encore au 18e siècle.(207) Le Novissimo recueillait les eaux du Musone et d'autres fleuves mineurs ainsi que les eaux résiduelles de la Brenta et débouchait dans cette dernière à Brondolo.

D'autres travaux, dont Foscolo ne donne pas la date, rejetèrent le Bachiglione, l'Adige dans le bassin de Brondolo. Les lignes qui précèdent s'appuient avant tout sur l'étude de Foscolo. (208) Mais Fambri, lui, propose une autre chronologie: en 1642, on rejeta le Piave dans le port de Santa Margarita. En 1684, des travaux l'amenèrent dans le "port" le plus proche celui de Cortelazzo et ce sur le conseil de Montanari, professeur de météorologie à l'université de Padoue à la fin du 17e siècle. En même temps, le Sile était contraint de rejoindre son ancien estuaire de Jesolo. Les travaux de détournement du Piave auraient commencé bien plus tôt. Cet auteur cite un texte de 1486 qui y fait allusion. (209) Et pour comble Miozzi n'est d'accord ni avec Foscolo, ni avec Fambri! (210) Quoi qu'il en soit, les tableaux publiés par Fambri (211) montrent que la Brenta et le Novissimo ont un débit moyen de 126 m3 par seconde alors que les petites rivières qui se jettent encore dans la lagune après ces détournements ne représentent plus que 5,5 m3.

En temps de crue, la différence apparaît plus grande : 1 050 m3 contre 38 - d'autant que le Piave ne figure pas dans ce tableau. Ces chiffres donnent une idée de l'ampleur des travaux accomplis.

Avec la construction des Murazzi les Vénitiens allaient faire mieux encore.

En 1691, les lidi s'abritaient déjà derrière 5 000 pieds de digue - arzeri - à Malamocco, Pellestrina, Chioggia (212)

Lido de Malamocco 684 pieds Pellestrina 3 440 pieds Chioggia 1 002 pieds En tout 5 126 pieds

Entre deux ou trois rangées de pieux solidement attachés, on jetait des pierres provenant des collines Euganei, près d'Este, dans le Padouan. Le bois de chêne se voyait préféré ayant la réputation d'être le plus résistant. Les jetées ou speroni à l'entrée des "ports" étaient faites de la même manière. (213) Ces digues ne suffisaient évidemment pas à protéger Venise. A en croire Fambri, c'est en 1716 que Vincenzo Coronelli aurait proposé un nouveau plan de construction de digues dans

son Giornale Veneto. Nos recherches pour retrouver l'exemplaire de ce journal, de cette année-là, se sont soldées par un échec. L'idée en tout cas était dans l'air, puisque Zendrini dès 1721 élaborait un projet de digues en pierres d'Istrie au lido de Pellestrina, projet auquel il ne fut pas donné suite. (214)

En 1739, Zendrini partit pour un long voyage qui l'amena en Toscane, en Ligurie, dans le royaume de Naples.(215) A son retour, il construisit deux guardiani, môles, qui lui permirent de parfaire son expérience. Et le 4 août 1740, il donnait le coup d'envoi des travaux d'édification des Murazzi.(216)

Un précieux rapport adressé aux Acque cette même année où figure le nom de Zendrini à côté de ceux de Poleni, Temanza et autres experts de moindre renom permet de faire le point sur l'état de la protection lagunaire.(217) Malamocco, à elle seule, s'abritait derrière 63 "palaffite dont certaines en grosses pierres d'Istrie, résistantes. Les "pallade" classiques, faites de pierres et de blocs de pierre, ne duraient au mieux que cinq ans. On retiendra que l'usage de la belle pierre d'Istrie est antérieur à la construction des Murazzi... et à peu près contemporain d'expériences similaites tentées en France. (Au Havre, la jetée nord en charpente fut reconstruite en pierre en 1718.)(218)

Les travaux ne progressèrent pas très vite jusqu'en 1744, date du rapport de Girolamo Correr, magistrat des Acque.(219) Certes, le lido de Malamocco possédait désormais 66 pallade, trois fois plus qu'en 1740, et celui de Chioggia 80.(220) Pour parer au choc frontal des vagues, on avait construit des "paliselle", petites digues perpendiculaires aux grandes. Mais le résultat avait été jugé décevant. Il n'est donc pas sûr qu'à cette date avait vraiment commencé la construction des grands murs de pierre d'Istrie reliées entre elles par un ciment fait de pozzolane et de chaux. Un mémoire des Acque découvert par Fambri permet de connaître le montant des travaux de 1739 à 1752 (221):

Tolpi (pali di quercia)	307	746	22	d
Chiavi (?)	20	292	21	d
Chiodi	29	340	22	d
Sassi d'Istria	247	445	23	d
Sasso Lispidana (colli Euganei)	90	802		d
In fattura (lavorazione)	146	349	11	d
	842	478	3	d

L'ensemble certes ne manque pas d'allure. Les digues s'étendent sur 4 027 m au lido de Pellestrina, 1 200 à Sottomarina. (L'interruption des Murazzi entre Santa Maria Isabetta et les Alberoni s'explique par la hauteur du Lido à cet endroit.) A la base, elles présentent de 13 à 14 mètres d'épaisseur, au niveau des marées normales 4,5 m et de flux exceptionnels : 1 m. L'essentiel du matériau est constitué par de la belle pierre d'Istrie... Un travail de Romains...

Le troisième volet du programme d'aménagement de la lagune

était représenté par les entrées et les canaux.

Du nord au sud, on comptait cing entrées :

Du nord au sud, on comptait cinq entrées: Treporti, San Erasmo, Le Lido, Malamocco et Chioggia. Celles de Jesolo au nord et de Brondolo au sud ne laissaient passer que de petites barques. Les experts des Acque n'en parlaient jamais. Quant au terme de Lido, il est dangereux. Les Vénitiens l'appelaient aussi "la Fossa", "il Porto", Lido de San Nicolo serait plus exact. Jusqu'à la fin du 18e siècle, Santa Maria Isabetta et San Elena, avec deux églises et un monastère végétèrent. (222) Ces deux bourgades abritaient également les cimetières protestant et israélite.

Treporti et San Erasmo avec trois pieds de profondeur (223) permettaient le passage de grosses barques. La fosse de Chioggia elle laissait les navires accéder au sud de la lagune. En 1722, Zendrini et ses collaborateurs y firent de très beaux sondages, à raison d'un toute les cinq minutes, pour tenir compte de la marée et des changements de direction des vents. (224) A cette date, la profondeur atteignait de 9 à 11 pieds. Mais cette passe ne desservait finalement que Chioggia. En effet, le canal qui la joignait à la partie nord de la lagune manquait de fond.(225) Bellini, en 1806, avançait le chiffre de 4 à 5 pieds. Aussi Pellestrina et San Pietro in Volta avaient-elles une vocation agricole ou piscicole mais non maritime. (Les femmes de ce dernier bourg, habituées à "souquer" ferme sur les avirons lorsqu'elles accompagnaient leurs maris aux marchés de légumes de Venise remportaient régulièrement les régates féminines organisées par la Dominante, ce qui leur valait une flatteuse réputation.)

Ne restait donc à la lagune que deux passes dignes d'intérêt : celles du Lido et de Malamocco. Il est peu de tâches aussi irritantes, harassantes, que d'écrire leur histoire. Les experts n'arrêtaient point de se contredire. Tel jour, ils affirmaient que jusqu'en 1493 le port de San Nicolo servait pour la petite et la grosse navigation et que cette dernière ne le déserta qu'en 1519.(226) Tel autre, ils découvraient un document qui "prouvait" que dès 1135 le Lido ne convenait plus à la navigation et que, passé cette date, Malamocco seul fit fonction de vrai port.(227) Certes des hydrographes pouvaient n'être point chartistes. Qu'ils se contredisent pour le Moyen Age peut s'excuser. Mais pour le 17e siècle, hélas ! ils ne se montrent guère plus sûrs. En 1662, tel d'entre eux avançait intrépidement que depuis 46 ans la "fosse" (celle de San Nicolo) avait crû de 10 pieds. Mais à la page suivante de son rapport il affirmait le contraire ! (228)

Et Poleni reprenant l'étude de ce problème estimait que c'était bien en 1662 que la fosse avait commencé de se remplir.(229) Pour lui, les premiers symptômes d'une détérioration apparaissaient dès 1530 ! Par contre, de 1500 à 1530, la passe n'avait donné que des satisfactions. (230) En 1663, Acque demandaient des sondages à leurs experts. Mais ces derniers, mission accomplie, demeuraient dubitatifs, n'étant pas sûrs d'avoir travaillé au même endroit que l'année précédente! (231) (La sonde atteignait 14 pieds et demi.) Grâces soient rendues à leur honnêteté intellectuelle ! Ils nous inspirent une légitime méfiance à l'égard des sondages effectués sans cet esprit de méthode qui caractérisa ceux de Chioggia en 1722. Las, les Acque convoquèrent des pilotes. L'un d'entre eux, âgé de 70 ans, affirma que par temps calme le Lido accusait 11 pieds, moins que du temps de sa jeunesse.(232) Mais les registres des Acque contredisaient le brave homme, selon eux, le niveau n'avait pas varié de 1600 à 1700 ! (2**3**3)

Le mieux dans ce cas n'est-il pas de donner la parole à un non-expert, le consul français ? "Pour ce qui regarde le port de Venise, les mouillages et l'entrée en sont difficiles y ayans des bancs de sable mouvans qui changent quasi tous les jours Ce qui oblige les bastimens de s'arrêter en Istrie et d'y prendre ou des peotes pour se faire remorquer ou des pilotes qui ayant une connoissance journalière les conduise seurement".(234) Ce n'est qu'à partir des années 1720 que la situation s'éclaire un peu. Les travaux dans la lagune, l'intérêt que leur portent des hommes de la valeur de Zendrini, Poleni, suffisent à l'expliquer. En 1719, pour la première fois, un rapport décrivait assez correctement la "Fosse".(235) L'expert commençait par souligner son gros atout : elle se trouvait au débouché du canal de San Marco. A la hauteur du fort de San Andrea, les fonds se relevaient. Le "bassin" proprement dit, sa partie la plus profonde, s'étendait à l'entrée entre la flèche de sable du lido de Malamocco et San Erasmo. Ces hauts fonds de San Andrea !... Toute la navigation dans la lagune dépendait d'eux. Interrogés, les experts estimaient qu'il était vain de tenter le creusement de cette barre. Et ils n'y voyaient que des avantages pour la défense de la Dominante. Cet argument dut peser d'un grand poids pour la suite des travaux.

En 1724, un autre hydrographe laissait percer son amertume à propos de ce banc. Sans lui, écrivait-il, Venise serait l'un des meilleurs ports de l'Adriatique. (236) Malgré tout, l'étude scientifique de cette passe ne progressait pas jusqu'en 1729. Poleni se plaignait que "...la connaissance de la nature de la Fosse... soit encore une connaissance un peu obscure".(237) Elle n'allait plus le demeurer longtemps. En 1731, la fosse était activement sondée. (238) Un mois plus tard un rapport parvenait aux Acque (239) : le "port" de San Nicolo valait mieux que sa réputation. Entre les deux forts (240), la profondeur atteignait toujours 12 pieds. Suivant une explication intéressante de l'origine de cette barre de San Andrea. A la différence de Chioggia ou de Malamocco, la passe n'était pas un golfe. Les eaux n'y pénétraient donc pas assez. Les Acque durent accueillir ces chiffres avec soulagement ; cinq ans auparavant un autre expert leur avait affirmé que les fonds de San Andrea ne dépassaient pas 10 : 6 pieds. (241)

Il s'ensuivit une discussion fort intéressante sur le rôle des "pallade" dans l'aménagement d'une fosse. Poleni estimait que les "guardiani", les môles chargés de canaliser le flot, se montraient plus nuisibles qu'utiles car ils gênaient la navigation. (242) Un autre expert étudiant les palaffite faites à San Erasmo et au Cavallino, de 1677 à 1680, leur attribuait le creusement de la fosse de 1682 à 1685. (243) Mais il reconnaissait que de 1716 à 1722 la fosse s'était de nouveau comblée. C'était aussi la confirmation qu'en 1724 la situation de la fosse inspirait des inquiétudes.

Les recoupements deviennent donc meilleurs à cette époque. Ainsi Poleni avance que la première pallade vit le jour en 1696 à San Nicolo du Lido. (244) Un autre expert lui apporte une confirmation indirecte puisque à l'en croire en 1680 aucun ouvrage de ce genre n'existait encore à San Nicolo

du Lido. (245)

De 1726 à 1729, la profondeur de la fosse s'améliora ainsi qu'à Treporti d'ailleurs. (246) En 1736, trente sondages confirmaient que la situation ne changeait pas. (247)

Mais en 1743, à Treporti, le fond se relevait (248) : de 2 : 5 à 2 : 9 pieds. En 1744, au Lido, partout, le rivage remontait.(249) Dès 1741, Girolamo Correr avait poussé un cri d'alarme.(250) Mais passé ces années 1741-1744 les documents manquent. En 1806, un officier français confirmait qu'à cause de son banc de sable la fosse "n'a dans les marées ordinaires que 6 et 6 pieds et demi. C'est la passe par où entrent tous les Bastimens qui tirent moins de 7 pieds".(251) Mais le Lido se voyait désormais détrôné par la passe de Malamocco.

Le premier sondage fait à Malamocco, en 1680, donnait 14 pieds.(252) D'autres furent effectués en 1686 mais on n'en connaît guère le résultat.(253) Suivit un long silence qui ne s'expliquait que trop bien : la profondeur était telle que les autorités n'avaient aucun souci. Enfin, dernier atout de cette passe, à 3 milles en mer se trouvait un excellent mouillage. Si les vents d'Est se levaient, on pouvait jeter l'ancre, toujours en mer, à Sacco di Piave qui se trouvait entre Piave Vecchia (254) et Treporti :"...à l'entrée de Malamocco de quel Endroit que vous veniez Lamiral du port vous vient à bord. Et puis Rentrer à Saint Pierre qui Est en dehors de La palaissade. C'est un bon mouillage on amarre à La palaissade qui Est une espèce de Digue."(255) Les Alberoni possédaient aussi un bon mouillage. Bref, à partir de 1752, Malamocco était ouvert en tout temps et c'était le seul port à bénéficier d'un tel atout dans toute la lagume.(256)

Une bonne passe - dont il ne faut cependant pas s'exagérer la profondeur : 14 pieds et demi en 1806 d'après Forfait, bon juge (257) - l''impossibilité'' de creuser le banc de San Andrea du Lido ou le désir de ne pas le faire, tout ceci explique la direction que donnèrent les magistrats aux grands travaux entrepris au 18e siècle dans la lagune même.

Quant au système des canaux internes Poleni le décrivit fort bien en 1731.(258)

Le canal de San Marco, du Lido au bassin de Saint Marc, en constituait l'épine dorsale". Sur sa gauche, il recevait l'essentiel des eaux du canal des Marani entre Santa Elena et la partie orientale de Castello.(259) A sa droite, à la pointe de San Antonio, débouchait un autre canal qui se prolongeait jusqu'à Malamocco en "sautant" d'île en île. Poleni ne lui donnait pas de nom. Le consul français le désignait comme "le canal des Lagumes" terme que nous adoptons. Le canal de San Marco était profond. Dès 1625, il avait été sondé: partout 17: 6 pieds au moins.(260) Un navire de guerre vide sortant de l'Arsenal demandait 13 pieds et demi d'eau d'après Poleni.(261) Forfait, en 1797, lui apportait une première confirmation: 13 pieds et il ajoutait dans les meilleures conditions de marée.(262)

Il ne se posait donc aucun problème pour faire évoluer les navires dans la lagume. A cause de la barre de San Andrea, l'attention des autorités se porta très vite sur ce canal dit des Lagumes. De San Marco à l'île de Poveglia, sa profondeur était grande. Elle atteignait son maximum entre les îles de San Clemente et San Spirito, c'est-à-dire dans le canal Orfano. Aussi la Sanità l'avait-elle choisi comme lieu de quarantaine pour les navires. Mais il ne suffisait pas à la tâche. Et un expert, sans doute Poleni, suggérait d'utiliser le canal de la Giudecca. (263)

Ce canal dit des Lagunes était donc emprunté depuis longtemps. Coronelli, à la fin du 17e ou au début du 18e, affirmait que les Vénitiens se rendaient à l'île de Poveglia pour voir passer les navires. (264) Mais entre Poveglia et Malamocco se trouvaient des hauts fonds. Des 1697, le gouvernement demandait aux experts de porter le canal dans ce secteur à 15 pieds. (265)

Les vrais travaux ne commencèrent que trente ans plus tard. Et les lettres du Consul de France sont la meilleure source d'information : "...la République pense si sérieusement aux moyens de réparer le dommage que la Mer apporte continuellement avec elle en remplissant petit à petit les embouchures des deux ports de Lido et de Malamocco que cette affaire a été fort agitée dans les derniers Pregadi. Le premier de ces deux ports est déjà considérablement plein que l'on n'ose plus y faire passer de gros vaisseaux et le second est si éloigné d'ici en comparant de l'autre qu'il ne pourrait servir qu'en faisant d'immenses dépenses pour le mettre en sûreté outre l'inconvénient d'y traduire de l'Arsenal les gros vaisseaux qui ne peuvent déjà qu'à peine y être transportés même dans l'esté. On a proposé deux expédients pour remédier à ce mal, lequel avec le tems anéantiroit cette République mais ils sont tous d'une si grande dépense que l'on n'a pas encore osé se fixer à aucun quelque nécessité que l'on soye de le faire. Le dernier projet est de nettoyer l'embouchure du Lido ce serait le plus commode par sa proximité n'étant éloigné que d'un petit mil mais on craint que la dépense n'en devienne inutile et que la mer ne remplisse cette embouchure plus un jour que 1'on en pourroit oter en un mois. Le deuxième projet serait de creuser le canal des Lagunes qui va de Venise à Malamocco et qui a six mils de longueurs, mais on appréhende par là d'ouvrir un chemin aux ennemis en tems de guerre et de détruire par ce moyen la plus grande force de la situation de Venise. Le troisième projet est de transporter une partie de l'Arsenal jusqu'aux environs de Malamoque et d'y faire bâtir des forteresses capables de le mettre en sûreté : ce dernier expédient quoique le plus solide est quasi impraticable à cause des fonds qui manquent au gouvernement tant par rapport aux revenus de la République qui sont considérablement diminués que par rapport au commerce, ressource ordinaire des Etats lequel est icy tellement tombée qu'il n'y a pas d'aparance qu'il puisse jamais s'en relever". (266)

Un mois plus tard : "... La République continue jusqu'à présent sans fruit et sans aucume résolution fixe à tenir de fréquents Conseils sur l'affaire qui luy est la plus importante, je veu dire celle de remédier aux principaux canaux que la Mer comble tous les jours. Ce mal est d'autant plus pressant que

leurs gros vaisseaux ne peuvent plus se risquer à sortir par l'embouchure du Lido. On m'a même assuré que l'épreuve a été faite depuis peu et que l'on a été obligé de ramener le vaisseau dans l'Arsenal". (267)

Les travaux commencèrent effectivement en 1725 : "La résolution que la République a prise de faire nettoyer le Canal de la Fosse qui ferme l'entrée du port du Lido est effectivement fondée sur une nécessité absolue, mais le caractère de ces Messieurs-cy est tel que les nécessités toutes indispensables qu'elles soient par elles-mêmes ne les touchent pour l'ordinaire qu'autant qu'elles deviennent pressantes et extrêmes". (268)

"C'est pour quoy je crois qu'ils seront contraints par la nécessité ou de faire nettoyer ce canal ou d'en faire creuser un autre en deça du Lido qui conduit à Malamocco en trayersant les Lagunes". (269)

Les travaux progressèrent assez vite: "L'on commence à se persuader d'une heureuse réussite dans l'entreprise du canal de Venise à Malamocco pour le passage des gros vaisseaux, l'on y travaille sans interruption et le progrès que l'on y fait dans les endroits les plus difficiles à creuser depuis la première relation que j'en ay donné à votre Excellence fait espérer que l'on en viendra à bout bien plutost de ce que l'on ne s'attendait pas car l'opinion commune est que dès lors qu'on aura coupé deux petites langues de terre qui traversent ce canal, l'art se trouvera secondé par la nature pour rendre cet ouvrage parfait". (270)

"Pour ce qui est du canal interne que l'on fait pour le passage des gros batiments, l'espérance de la perfection l'augmente à mesure que l'on avance à creuser..." (Le consul essayait de se procurer un croquis pour l'adresser à Paris.) (271)

A la fin de 1726, tout était achevé: "Le Progrès du travail que l'on fait à creuser le Canal de Venise à Malamocco promet toujours un plus heureux succès. Il a présentement huit pieds de fond et l'on compte de luy en donner 4 ou 5 autres qui seront suffisants pour le passage des plus gros vaisseaux qui n'y doivent passer que désarmés par un reste de Politique du Païs e sera nettoyé de tems en tems par le moyen des mesmes machines qu'on aura soin d'entretenir toujours en état. La vigilance de ces Messieurs jointe aux rigoureuses prohibitions de laisser approcher de ces dites machines afin qu'on n'en puisse point tirer la Construction me fait entrevoir qu'il ne sera pas aisé de trouver occasion d'en avoir un dessein qui soit bien exacte. J'en ometteray rien cependant pour en faire la recherche et Si j'ay la fortune de la rencontrer je ne la laisseray pas échapper". (272)

Les lettres consulaires en parlèrent à nouveau deux fois en 1727; en avril l'ambassadeur Gritti rentra d'Istrie avec deux gros navires. Le consul signala qu'il ne pourrait passer le canal de Malamocco, ces navires jaugeant de 18 à 20 pieds (273), et en août :"On a fait passer des bateaux dans le Canal avec succès. On le perfectionne".(274)

En 1727, donc, tout était terminé. Après, par le canal des Lagumes, les navires qui jaugeaient de 13 à 13 pieds et demi pouvaient en tout temps passer de la haute mer au bassin de Saint-Marc. (275) Et la dernière fois que le consul signala le cas d'un navire qui n'avait pu entrer dans le port à cause du mauvais temps, c'est précisément l'année 1727. (276)

Quel tonnage représentaient ces 13 ou 14 pieds de jauge ? De 450 à 500 tonneaux à coup sûr : le consul en 1749 écrivait que ces navires pouvaient entrer dans le port de Venise mais pas à Trieste.(277) Autant dire que la plupart des navires de commerce européens avaient accès à la Dominante. Au 18e siècle, le tonnage des navires resta plutôt faible avec une tendance à la diminution, et ce quelque fût leur secteur d'activité : Levant, Ponant, Méditerranée occidentale.

Ainsi, en 1789, le tonnage de la majeure partie des navires français partis pour les grandes échelles oscillait entre 90 et 140 tonneaux.(278) Les navires vénitiens qui, de 1745 à 1754, allèrent de Zante à la Dominante - une partie d'entre eux avait sûrement effectué le voyage du Levant - jaugeaient de 80 à 250 tonneaux.(279)

A Bordeaux, pendant quatre siècles, le tonnage moyen ne varia pas et se maintint à 120 tonneaux, niveau assez bas.(280) Il convient de signaler que dans la seconde moitié du 17e siècle les grands navires hollandais n'accusaient que 140 tonneaux de port en moyenne (281), les anglais, 54 tonneaux pour les navires venant de Londres, 36 pour les autres (282), et les bretons 40 tonneaux.(283) Quant au commerce des Isles, le tonnage moyen s'échelonnait de 90 à 150 tonneaux.(284) Mais certains navires, "chose à peine croyable", traversèrent l'Atlantique alors qu'ils ne jaugeaient que 30 tonneaux.(285) En 1827 encore, la quasi totalité des navires français eût pénétré jusqu'à Venise. A cette date, la moyenne était de 48,3 tonneaux.(286)

Tonnage	Navires	Tonnage	Navires
800	3	200-300	570
700-800	6	100-200	1 357
600-700	2	60-100	1 565
500-600	13	30-60	1 110
400-500	38	30	9 475
300-400	183		

A Saint Malo, en 1703, 12 navires avaient un port supérieur à 100 tonneaux (287), vers 1720, 4 ou 5 seulement atteignaient ces chiffres. A Terre-Neuve, au 18e siècle, se dessinait une évolution vers le petit tonnage. (288) A Nantes, le tonnage moyen régressait au cours du 18e siècle: la majeure partie des navires se tenait entre 120 et 250 tonneaux. (289) On vit même un navire de 15 tonneaux traverser l'Atlantique! (290) Paul Mantoux dans son classique ouvrage avait déjà signalé le très faible tonnage des bateaux à Liverpool au début du 18e siècle. (291) Ces chiffres se voient confirmés par un document inattendu, un très beau Tableau du commerce de l'Amérique septentrionale (292) (1er janvier 1769 - 1er janvier 1770). Les navires qui traversèrent l'Atlantique cette année-là atteignaient tout juste 50 tonneaux de moyenne.

	Vaisseaux	Goëlettes	Nombre de tonneaux
Entrées	2 213	4 891	367 572
Sorties	2 142	4 781	360 530

Ce tableau confirme la faiblesse du tonnage des morutiers français en 1773, 264 navires jaugeaient 27 439 tonneaux, soit 104 tonneaux de moyenne.

En Méditerranée occidentale ou centrale, dans le port de Sète en 1774, les navires méditerranéens atteignaient 72 tonneaux et les ponantais 104.(293) A Gênes, au 18e siècle, la marine, en pleine reprise elle aussi, comptait surtout de petits bateaux.(294) En Afrique du Nord, la Compagnie Royale d'Afrique n'utilisait que des navires qui jaugeaient entre 150 et 200 tonneaux.(295) A Naples, le commerce empruntait des navires de 101 tonneaux en moyenne (les Napolitains : 119, les Anglais : 173, les autres : 97).(296) A Tripoli d'Afrique, d'avril à juin 1771, le tonnage moyen de 15 navires français entrés dans le port s'élevait à 66 tonneaux.(297) Quatorze ans plus tard, dans le même port, le tonnage se montrait toujours aussi médiocre : de 50 à 100 tonneaux.(298) A Venise, les quinze bateaux français entrés dans le port de 1760 à 1766 accusaient un tonnage moyen de 73 tonneaux.(299)

En 1766, la moyenne des navires patentés vénitiens s'élevait à 163 botte, en 1781 à 148,4, en 1794 à 140,6.(300)

Cette évolution vers les petits tonnages apparaît d'autant plus nette qu'à l'époque de la Renaissance les galères vénitiennes transportaient en moyenne 281 tonnes métriques. (301) Ses raisons - sécurité (302), prospérité croissante (303) - semblent ici moins intéressantes que ses conséquences. Venise pouvait à coup sûr tenir une place honorable dans les ports européens de cette époque. Que les autorités aient cherché à en tirer profit afin d'améliorer leurs liaisons avec le Pô (304) ne peut donc étonner. Mais il n'est pas certain que dans la seconde moitié du 18e siècle de grands travaux aient été entrepris. Busching décrivit minutieusement le trajet qu'empruntaient les barques du fleuve à la Dominante (il est à regretter qu'il n'ait pas mentionné leur tonnage) : "Le lit du fleuve Pô qui traverse toute la Lombardie en son milieu est navigable sur presque tout son cours de Turin à la Mer... Lorsque les barques arrivent par le Pô jusqu'aux frontières du Dogado près de Mazorno, à un lieu dit la Vallina, sur la rive septentrionale opposée se trouve un canal profond et navigable, mais fermé avec des écluses, ou portes, lesquelles peuvent être franchises avec une faible contribution; et les Barques entrent dans le dit canal, appelé la Cavanella di Po, elles entrent dans le Castagnaro ou canal blanc". (305)

'De là, elles passent dans le lit même qui de l'antique cours du Pô qui s'appelle sur tout son parcours Po di Levante. mène jusqu'à un village dit La Retinella sur la rive méridionale du Fleuve, en face duquel elles rencontrent un autre canal profond dit Canale di Loreo, parce qu'il traverse cette Terre en son milieu. Le cours de celui-là se dirige vers le nord, une fois arrivé à Tornora, il s'infléchissait vers l'est pour s'unir à l'Adige, mais aujourd'hui suivant la même direction de Tornora par un chemin plus bref, il s'unit au fleuve lui-même, par lequel les barques descendent à un autre canal dit la Cavanella d'Adige ou Canal di Valle, qui les conduit dans le port dit Conca di Brondolo ; lequel une fois franchi elles trouvent sur le rivage opposé septentrional les portes dites de Brondolo qui séparent les eaux douces des eaux saumâtres. Ces portes cependant ne sont pas tellement larges au point que peuvent y passer toutes les barques de quelque grandeur qu'elles soient : et partant les plus grandes n'ont pas accès aux lagunes, et sont contraintes de demeurer dans le port de Brondolo, ou doivent affronter la mer pour pénétrer ensuite dans les lagunes grâce au port de Malamocco (306) Pour la marine de commerce, tout allait pour le mieux dans la seconde moitié du 18e siècle... Par contre, l'Arsenal se trouvait dans une situation critique. Les navires n'en pouvaient sortir qu'à la haute mer. Encore ne devaient-ils pas dépasser les fatidiques 13 pieds et demi. Or, ''nos moindres frégates en tirent 16''.(307)

Le transfert de l'Arsenal en Istrie, aux belles rades profondes, eût tout arrangé: les impératifs de la technique moderne et la protection de Venise puisque, plus que jamais, la lagune se montrait inacessible aux gros navires de guerre. Les Autrichiens le firent d'un coeur léger au 19e siècle. Ils transportèrent les chantiers ne laissant à Venise que les services administratifs et la construction de petits navires. (308) Seul un Etat ayant une grande confiance en ses destinées eût pu prendre une telle décision.

Le trafic du port de Venise de 1600 à 1800

Le choix de la date de 1600 était imposé par les sources et le rapport de Capello.

LES SOURCES

Au premier plan figurent, bien sûr, les statistiques douanières. A Venise, les douanes se signalèrent jusqu'à l'extrême fin du 18e siècle par "...une énorme complication de direction".(1) Ce n'est qu'en 1789 que se fit leur réunification : "Le nouveau Règlement réunit toutes les Douanes en un seul Département... on supprime une quantité de petits Bureaux onéreux aux finances de l'état lesquels faisaient retarder toutes les expéditions de Commerce par leur complication et par le monopole de ses petits Commis qui s'étaient formé un état en donnant la prefférence à ceux qui les payaient mieux".(2) Deux groupes de douane avaient à s'occuper du trafic du port : celles qu'à Venise on appelait de "consumo" et du "traffico". Le premier dit encore des "Douanes particulières" regroupait essentiellement les fermes des produits alimentaires (huile, sel, grains, etc.). Les statistiques de celles-ci sont très pauvres. (3)

Le second groupe, dit encore des Cinq Douanes ou des "Douanes mercantiles" (Dogane mercantile) comprenait:

1. La Dogana da Mar ou Nuovo Stallagio appelée tout simplement le Stallagio qui s'occupait des marchandises entrant par mer. A une date que nos documents ne permettent guère de préciser - mais qui se situe au début du 18e siècle (4) - il ne fut plus question de Ponante, Levante, Mare, qui jusqu'alors jouissaient d'un statut spécial à l'intérieur du Stallagio. Désormais, les actes officiels ne connurent que ce dernier. (5)

- 2. L'Entrada da Terra, la douane des marchandises entrant du côté de la Terre mais par mer puisqu'à l'époque le port n'était pas relié à la Terre Ferme.
- 3. Le Fontico de Tedeschi concernait exclusivement les marchands allemands, à l'entrée et à la sortie.(6)
- 4. L'Uscita encore appelée Uscita Ordinaria (pour la distinguer de l'Uscita de Tedeschi comme l'Entrada da Terra de l'Entrata de Tedeschi contrôlant le départ des marchandises fabriquées à Venise et destinées à l'étranger.
- 5. Enfin <u>la douane dite de San Giorgio ou Transito ou Sotto Vento</u> avait pour rôle l'imposition des marchandises en transit.

Un document des Inquisiteurs d'Etat donne la liste des chancelleries habilitées à travailler avec elle : Foglio delle Cancellerie che rilasciano Bollette di Transito : Padova, Verona, Salo, Brescia, Bergamo, Cortelazzo, Chioggia, Portogruer, Treviso, Mestre, Castello.(7) Il n'est d'ailleurs pas sûr qu'au 18e siècle elle occupât encore 1'île de San Giorgio. En ville, les bureaux et entrepôts du Stallagio se trouvaient à la pointe de la Dogana, au bassin de Saint-Marc. Il était difficile de trouver endroit plus adéquat. Pour les Tedeschi, il ne se pose aucun problème de localisation. Les bureaux de 1'Entrata Terra logeaient Riva del Ferro près du Rialto.(8) Quant à 1'Uscida, aucun document ne permet de la situer. Et les douanes de Venise installaient des bureaux fort loin de la Dominante. (La première visite des employés avait lieu au Dolo, sur la Brenta.) (9)

Mais une équivoque pèse sur ce terme de Cinq Douanes. Au 18e siècle, n'y figurait plus le Transito. Par contre, l'Intrada Tedeschi se voyait séparée de l'Uscida Tedeschi... et le nombre des "douanes mercantiles" ne variait pas ! (Il faut en tenir compte si on veut calculer le trafic de Venise en valeur à la fin du 18e siècle.)

Cette multiplicité des douanes encourageait-elle beaucoup la contrebande comme le pensait le consul français ? Et si oui, peut-on encore faire crédit aux statistiques ? Certes le mal avait existé de tout temps.(10) En 1686, elle sévissait sur le tabac et les draps.(11) En 1749, les autorités ordonnaient de brûler une énorme quantité de tissus dans la cour du Palais ducal et elles arrêtaient l'homme qui les avait introduits frauduleusement.(12) Un an plus tard, les sbires tuaient un marin qui transportait en fraude des barils de vin.(13) En 1751, le gouvernement eut la main lourde : un maçon paya de sa vie la contrebande de soie, en quarantaine il est vrai, et un autre contrevenant écopa de 10 ans de prison.(14) En 1760, on arrêtait des contrebandiers transportant de l'huile.(15)

Ce n'était que le signe avant-coureur d'une grosse affaire de contrebande que les autorités découvraient deux jours plus tard. (16) En 1761, elles se saisissaient d'une petite quantité de café (2 000 ducats). (17) Peu de temps après, l'ambassade de France se voyait compromise puisqu'on découvrait 40 balles de café dans la <u>Lista</u>. (18) A la fin du siècle, le problème demeurait : les dossiers des Inquisiteurs d'Etat contiennent de nombreux dossiers sur la contrebande de tabac et de sel. (19) En 1768, ils réclamaient des recteurs une vigilance accrue. (20)

Ces témoignages suffisent. Ils démontrent aussi que les autorités ne relâchaient pas leur vigilance. Même si les Sages admettaient officiellement l'existence de la contrebande (21), on peut affirmer qu'elle n'atteignit jamais des proportions napolitaines.(22) Quiconque a étudié quelque temps les dossiers des douanes ne peut admettre que, pour les produits manufacturés, elle ait pu atteindre la moitié des marchandises déclarées ainsi que se plaisait à l'affirmer le consul français :"Il entre chaque jour dans cette ville par contrebande la même quantité de ces Marchandises qui sont employées dans les Manufactures vénitiennes qui ne peuvent s'en passer..."(23) A quoi bon invoquer des cas semblables en Hollande ? (24)

Le consul lui-même dut reconnaître en 1783 l'efficacité des contrôles aux frontières : "Comme il y a dans chaque Bureau des Douanes un Noble vénitien, qu'il y préside tous les jours, mes recherches deviennent fort difficiles et impossible à me procurer les pièces relatives à ce travail... Par la méfiance de ce gouvernement et des Ministres employés aux bureaux des Douanes de cette ville qui sont fort nombreux... je vois l'impossibilité de former les Etats que Votre Excellence m'a ordonné".(25) Ces lignes furent écrites, il est vrai, au moment de la réorganisation des douanes vénitiennes. Mais vingt-cinq ans auparavant Grosley n'avait pas constaté plus de mansuétude :"Vers Malamocco d'où l'on découvre Venise, nous fûmes visités et fouillés par les Commis de la Douane. Ces Commis sont des Barcaroles, gens robustes et sous les habits de leur premier état : Ils visitent aussi silencieusement que rigoureusement, en sondant avec de longs stilets les ballots et les coffres qui ne peuvent commodément être ouverts. Je remarquai que dans cette visite leur attention ne se portait pas moins sur la physionomie des passagers que sur les hardes et les marchandises".(26)

Pour juger de la valeur des statistiques vénitiennes, il faut les soumettre à des tests de concordance. Ainsi pour la période 1700-1730 :

	Poids	;	Valeur (période
	(1700)-1725)	1710-1720 à 1720-1730)
1. Stalla 2. Uscida 3. Fontic 4. Terra 5. Transi	baiss o baiss baiss	se se	légère diminution baisse baisse baisse baisse

La concordance l'emporte nettement avec des séries qui ne proviennent pas d'un même fonds. Une confirmation s'offre avec l'Uscida. Tout au long du 17e siècle, elle montre une certaine stabilité en poids.(27) Un document (28) apporte les chiffres pour 6 ans:

1658	139	214	3	d
1659	161	893	12	d
1660	168	009	14	d
1661	1 47	455	18	d
1662	158	373	9	d
1663	166	185	11	А

Malgré la réforme douanière de 1662, ces chiffres se situent au même niveau que ceux des autres années connues. (29) Encore une fois, les deux mouvements, en poids et en valeur, concordent. Dardel l'observait déjà pour la Haute-Normandie "Ainsi les importations de Rouen, les recettes du Havre, les navires du Havre se présentent comme autant de séries chiffrées qui constituent finalement un ensemble cohérent". (30) Et pourtant !"En France au 18e siècle, l'indocilité et la dissipation des employés du bureau du Havre n'est plus à démontrer". (31) L'avant-propos du livre de Dardel démontre aussi la supériorité de l'administration vénitienne puisque le premier tableau des importations et exportations françaises date de 1713. Et l'énorme lacune rouennaise des années 1700-1728 ne se retrouve pas dans la Dominante, privilégiée aussi par rapport à Londres. (32)

Bref, ces séries vénitiennes peuvent et doivent être utilisées... avec beaucoup d'esprit critique. Ainsi, en 1753, un employé de l'ambassade de France constatait que le commerce avait diminué.(33) C'était vrai s'il adoptait comme point de repère l'année 1750. Mais à partir de 1760 les échanges repartaient de l'avant!...

LE TRAFIC AU DEBUT DU 17e SIÈCLE

Grâce au rapport de Capello (34), il est possible de l'appréhender, tout au moins pour les Cinq Douanes. Les moyennes sont quinquennales et, de ce fait, n'en ont que plus de valeur. Leur "inventeur" précisait bien que le collo adopté par lui valait 300 libbre (96 kilogrammes). C'est le plus faible des deux colli. L'on ne saurait donc accuser Capello d'avoir surévalué ses séries :

Années	Tonnes métriques
1600	18 275
1625	18 825
1675	14 976
1700	16 700
1725	17 9 11

Dans ce total, figurait également le transit de Chioggia vers la Lombardie, assez faible cependant. Les chiffres de l'enquête Bon, utilisée par Sella (35), confirment pleinement ceux-ci. Pour le début du 17e siècle c'est là un trafic plus que respectable. Et cette série valide - s'il en était encore besoin ! - les recherches de Braudel, Lane, Sella.(36)

Mais les douanes dites particulières ne figuraient pas dans ces statistiques.

Douanes particulières

A	В	С
Huile, sel, tabac chanvre, victuailles (grascia), vins, le bois d'oeuvre, le cuir ouvré	victuailles, blé bois, poisson	Grains, huiles, vins carnami grasciani, legnami (pierre), chanvre. Plus en ferme, le tabac, l'huile de lin, l'eau-de-vie, le sel

Sources: (A) A.S.V. V Savi 56, foglio 2;

(B) A.S.V. I. S. 903,

(C) Cor., Capello, <u>Principi</u>, p 58

Or, elles l'emportaient en poids sur les cinq autres. Deux des sources citées ci-dessus l'affirmaient expressément.(37) Elles se voient confirmées par d'autres témoignages. Ainsi, de 1603 à 1606, les rentrées de froment dans la Dominante se présentent comme suit :

		<u>Stara</u>	
1603-1604	(Luglio-	515 257	(moyenne:
1604-1605	Giugno)	394 616	27 772 tonnes
1605-1606		436 716	métriques) (38)

La stara pesait 132 libbre grosse, soit 60 kg. Les entrées de céréales, ces trois années, représentaient presque le double des besoins. (Sur l'importance du marché vénitien à cette époque, l'on ne peut que renvoyer à l'étude de Aymard.) Quant à l'huile, de 1598 à 1605, la ville en fit venir chaque année 14 000 miara y compris, est-il bien précisé, celle nécessaire aux savonneries, à l'industrie de la laine, aux exportations, soit 9 023 tonneaux de 1 000 litres.(39)

Année	Année		
1607-1608 1608-1609 1609-1610	1 139 miara miri 17 1615-161		
		8 1 295 miara miri 4	

(a) 1 miara = 631 litres.(40)

Il est possible de connaître la quantité de vin entrée à Venise de 1650 à 1683 grâce à deux documents (41) :

Années	В	A	Années	В	Α
1650 1641 1652 1653 1654 1655 1656	47 672 52 764 55 040 58 214 51 263 51 426 49 787		1667 1668 1669 1670 1671 1672 1673	58 595 55 760 55 370 55 058 53 192 51 784 52 180	58 595 55 791 55 351 55 096 53 192 51 784
1657 1658 1659 1660 1661 1662 1663 1664 1665 1666	48 263 48 158 51 732 60 099 59 219 57 902 60 683 58 790 59 100 60 253	62 783 58 050 59 033 60 253	1674 1675 1676 1677 1678 1679 1680 1681 1682 1683	51 744 49 433 49 333 50 367 47 291 47 935 51 653 46 490 49 575 45 304	

La concordance se montre bonne entre les deux séries.

Les nombreux textes publiés par Stella (42) témoignent d'une certaine stabilité - en longue durée - pour le 17e siècle et une légère augmentation au 18e siècle. De 1663 à 1672, on débarquait à Venise 568 928 amphores, en moyenne 341 352 hectolitres par an, soit encore 34 000 tonneaux de 1 000 litres (43), chiffre considérable puisque Bordeaux. les meilleures années du 14e siècle, exporta 100 000 tonneaux de 900 - 1 000 litres vers l'Angleterre. (44) Avec une population qui, pendant ces deux siècles, oscilla entre 150 000 et 200 000 habitants, la consommation de vin par adulte approcherait les trois quarts de litre quotidiens. On objectera que c'est manifestement trop pour l'époque... les Vénitiens n'ayant pu atteindre les niveaux de la France sous la IIIe République... et la Ve ! Mais qui dit que ce vin ait été bu uniquement par eux ? Un précieux texte cité par Stella (45) donne le nombre d'amphores débitées par les bastioni (les cabarets de Venise) : 12 000 en moyenne de 1761 à 1771, soit entre le quart et le cinquième du vin entré dans le port, ce qui est déjà bien plus vraisemblable.

Le reste dut être redistribué. Comment ? Où ? Il n'est guère possible de le savoir, pas plus qu'on ne connaît l'origine de ces vins (à l'exception des vins de luxe qui

venaient de Crète ou de Chypre).

1662-1663	635 anfore	1667-1668	778 anfore
1663-1664	249 anfore	16691670	521 anfore
1664-1665	494 anfore	167C-167 1	458 anfore
1665-1666	535 anfore	1671-1672	620 anfore
1666-1667	251 anfore		

En 1736, les vignes étaient encore fort peu nombreuses en Terre Ferme; "elles sont situées pour la plupart à l'intérieur des îles du Dogado voisines de la Dominante".(47) Les vignobles de San Erasmo - appelée encore les Vignole -, de Mazzorbo, des lidi, ne pouvaient évidemment produire qu'une bien petite partie de ces 34 000 tonneaux. Le reste venait de loin...

Pour la viande, on dispose de peu de chiffres. Nous avons dépouillé intégralement les dossiers des Beccarie, magistrats chargés de la boucherie. Au 18e siècle, à un moment où le niveau de vie des classes populaires apparaissait plutôt déprimé par rapport à celui du siècle précédent, où la population stagnait ou diminuait, il rentrait chaque année dans la Dominante de 15 000 à 20 000 boeufs. Les autorités exigeaient un poids minimum de 600 libbre grosse, soit 270 kg. Cependant les boeufs normaux atteignaient 800 libbre. Les estimations les plus pessimistes suggéreraient 5 000 tonnes, non compris moutons et porcs. La majeure partie de ces bêtes venait de Zara. Des prés leur étaient réservés à San Nicolo du Lido afin que les bêtes puissent reprendre quelque poids après le voyage en mer.

En ce qui concerne le poisson, de 1772 à 1781, du seul Haut Ponant - Espagne et au-delà - vinrent à Venise chaque année 21 navires avec des cargaisons de poisson séché. Certains bateaux à eux seuls transportaient des centaines de tonneaux (48); 5 000 tonnes de poisson ne représentaient sûrement qu'un strict minimum. Et des lacunes subsistent : le bois, la pierre, le tabac, le sel (49), le chanvre...

83 000 - 88 000 tonnes jointes aux 20 000 tonnes des Cinq Douanes, c'est évidemment beaucoup. "Finalement le port de Venise serait plus actif qu'on ne le pense d'ordinaire..." (à la fin du 16e siècle.) (50) Il convient de répêter que les analyses qui suivent ne portent que sur le trafic dit commercial. Ce n'est qu'à l'extrême fin du 18e siècle que l'on peut connaître - en valeur - le trafic des douanes particulières : de 1772 à 1782, entre le quart et le tiers des autres. (51) En poids, on ne sait. De 1600 à 1625, le trafic global continua à progresser pour les Cinq au moins mais de manière inégale. Le Transito accusait une baisse sensible presque des deux tiers. Les grands courants commerciaux

s'éloignaient de la Dominante ? Il ne semble pas. Car le Stallagio, lui, croissait et le Fontico restait stable ainsi que l'Uscida. Et l'Entrada Terra, elle, augmentait d'un bon quart. (52) Conclure de cette seule augmentation à une tendance de la Dominante vers l'autoconsommation serait bien exagéré. Les fragments de statistiques annuelles dont on dispose ne permettent pas de situer avec une grande précision les courants du trafic. (53) La baisse des entrées de Ponante apparaît clairement de 1610 à 1624. Mais on n'en saurait conclure qu'elle se fit en faveur du Levante estero (la Méditerranée orientale).

/A cause des ambiguités qui pèsent sur ces termes de Levante et Ponante, il a semblé utile de publier une liste des ports étrangers, avec leur répartition géographique, telle qu'elle avait cours officiellement à Venise (54) :

Golfo: Sottovento: Ancona, Manfredonia, Barletta, Trani, Bari, Monosioli.

Sopravento: Spalato, Fiume, Castelnovo, Durazzo,

Bojiana, Vallona.

Alto : Tolon, Marseille, Alicante, Cartagene, Cadix, Ponante:

Lisbonne, Angleterre, Olande.

Basso: Gallipoli, Taranto, Messino, Palerme, Naples, Civita Vecchia, Livourne, Gênes.

Mar Ionia : Corfou, Cephalonia, Zante, Morea, Tine. Levante: Mar Egeo : Scio, Metelin, Smirne, Costantinople. Mar Sirio: Cipro, Alexandria, Tripoli, Damietta.

Cette liste fut dressée au début du 18e siècle. Certains noms sont en français, d'autres en italien./

De 1598 à 1640, le sommet du trafic se situa en 1615. Cette conjoncture présentait bien des analogies avec celle de Londres qui assurait à l'époque les deux tiers ou les trois quarts du commerce extérieur du pays. (55) Quant à Séville, elle connut son apogée en 1608, elle aussi. Mais trois ports ne suffisent pas à dessiner la conjoncture d'un continent... Le problème plus spécifiquement vénitien consiste à choisir entre deux conceptions de la crise vénitienne, celle de Sella (56) et Tenenti (57) qui la placeraient plutôt au début du siècle et l'autre, défendue par Braudel, qui la situerait vers 1620 ou au-delà.

Autrement dit, quel fut le rôle de la piraterie uscoque sur le trafic de Venise ? (58) Les Uscoques dont le nom signifiait réfugié, fuirent en 1453 devant les Turcs et s'installèrent à Segna, cité libre dépendant de l'empereur d'Autriche. (59) Vers le milieu du 16e siècle, la cité comptait 2 000 hommes en état de prendre les armes. (60) Ils s'attaquèrent d'abord aux

Turcs que la République avait promis de respecter, puis aux Vénitiens lorsque la République fit protéger les galères turques et juives de Spalato.(61) Le premier assaut contre un navire vénitien se déroula la nuit de Noël 1573.(62) Le comble de leur audace se manifesta par la prise de Pola en 1608, suivie d'une guerre ouverte de 1614 à 1617 qui s'acheva cette même année par la paix de Madrid laquelle mit fin à cette forme de piraterie "épique".(63) Les chiffres et les dates semblent donner raison à Braudel.(64)

LE TRAFIC DE 1625 A 1675-1682

Pendant ce demi-siècle, le trafic des Cinq Douanes baissa de près d'un quart. Les séries annuelles n'apportent que peu d'éclaircissements. Quelques courbes, surtout celle de l'Intrada Terra, évoquent une conjoncture en dents de scie... Les deux douanes qui contribuèrent le plus à cette baisse de longue durée furent le Stallagio et l'Entrada Terra. L'Uscida et le Fontico changeaient peu. Le Transito, lui, augmentait. Il est permis d'en conclure, non sans précautions, à une diminution des échanges avec les pays étrangers, à un certain repli sur l'arrière-pays. A partir de cette date, l'Europe ne s'approvisionna en épices que par la voie atlantique, à la suite de l'implantation des Hollandais à Batavia. Ce qui explique qu'en 1626 le Sénat établit un droit de 10 % sur les marchandises du Levant transportées par les navires du Ponant. (65)

Au même moment, le port de Londres accusait une chute profonde de ses exportations.(66) Marseille affrontait une dépression, à partir de 1644 ou 1647.(67) En 1640, quatre ans avant que n'éclate la guerre de Crète - 1644-1669 -, un décret du Sénat reconnaissait, en quelque sorte officiellement, la crise.(68) (L'exemple de Marseille se remettant très vite de l'épidémie de peste de 1720 qui fit périr la moitié de sa population (69) inciterait à ne pas surestimer l'importance de celle de 1630 qui emporta dans la tombe un tiers des Vénitiens.)

La guerre qui survint ensuite gêna beaucoup les échanges avec le Levant. Dès 1646, le Sénat décidait, se référant à un précédent de 1570, de restaurer l'égalité de tous les chrétiens à Venise, pour le trafic du Levant. (70) Tel se présentait donc le "climat" dans lequel les autorités réalisèrent l'importante réforme de 1662.

Les mesures adoptées n'aboutissaient pas à la création d'un port franc intégral, pas plus que l'édit de 1669 à Marseille.(71) Mais que deux grands ports méditerranéens aient adopté en même temps une politique douanière libérale n'est sûrement pas le fruit du hasard... Si tous les droits à l'entrée de mer se voyaient supprimés, le dazio d'Uscida, lui, était maintenu. Enfin les étrangers ne pouvaient introduire des étoffes de laine. Cette mesure visait surtout les Anglais et les Hollandais. En 1666, les états généraux tentèrent de faire revenir le Sénat sur cette décision. En vain. (72) La Dominante ne voulait pas sacrifier sa puissante industrie textile : Capello l'admettait sans fard : Livourne n'était qu'un fondouk sans marine, sans marchands, Dans cette aventure du port franc, Venise avait beaucoup plus à perdre. (73)

Comment le commerce de Venise supporta-t-il ces mesures ? L'historien se trouve bien embarrassé pour y répondre. En effet. les séries douanières n'existaient plus à l'exception de l'Uscida. (74) Cette dernière montra une incontestable stabilité de 1662 à 1682. Ces mêmes années rentrèrent dans le port de 35 000 à 40 000 tonneaux de vin (à mesure française). Enfin, en 1663, l'excellent observateur qu'était le comte Jean Cernin nota que le commerce reprenait. A l'en croire, les vaisseaux se montraient plus nombreux depuis l'ouverture du port franc. Il estimait cependant que le niveau de vie des sujets avait dû accuser une baisse à cause des impôts nouveaux, rançon de l'interminable guerre de Crète. (75) Du reste, les deux phénomènes n'apparaissent nullement contradictoires. Et, en 1671, la paix enfin revenue, un document des Cinq Sages signalait la reprise de la construction navale, preuve de confiance en l'avenir de la part des marchands de la Dominante. (76) Ces témoignages démentent donc qu'une baisse catastrophique se soit produite pendant ces vingt ans. Et pourtant...

En 1681-1682, le Sénat faisait ses comptes... et s'apercevant que le fisc n'avait pas touché en vingt ans les sommes qu'il retirait avant cette réforme, rétablissait les droits! Les caisses de l'Etat avaient perdu 1 million et demi de ducats et le trafic avait plutôt diminué qu'augmenté.(77) A l'origine de ce spectaculaire revirement, se trouvaient donc des préoccupations fiscales.(78) Quelles en furent les conséquences sur

le trafic.

Les statistiques, en poids, de Capello ne laissent pas la place au moindre doute : il accusa une nette reprise de 1675 à 1700. (Il est peu probable qu'elle se soit produite de 1675 à 1682.) En 1700, le trafic des Cinq Douanes, le seul - hélas! - qu'on puisse appréhender, n'atteignait cependant pas celui de 1625, ni même de 1600. Le Fontico, le Transito, et l'Uscida Terra augmentaient légèrement. Le Stallagio montait nettement. Seule, l'Intrada Terra diminuait, peu.

Pour la première fois, il est possible de confronter poids et rentrées fiscales. Que disent ces dernières ? Que les entrées du Fontico augmentèrent elles aussi (79), comme celles du Stallagio.(80) Quant à l'Uscida, de 1687 à 1700, elle montrait une tendance à la stagnation et chutait par rapport aux années 70. Faut-il y voir une confirmation de la crise qui

frappa l'industrie vénitienne à cette époque ?

Avant d'en décider, il faudrait être sûr qu'en 1682 les autorités ne procédèrent pas à une révision du taux de l'Uscida.(81) Au même moment, le consul français rédigeait un fort important mémoire sur le commerce de Venise.(82) Le mieux est encore d'en publier les plus larges extraits :"Le Negoce de Mer qui se fait en ces quartiers comprend beaucoup de Nations et denrées différentes...d'Angleterre, taffetas, satins et rubans, des estains en pain et en verge, des plombs, des drogues, des laines des dens d'éléphant, des peaux de Roussy (sic!), peaux de lapins, bas de soye e d'Etame, gants, castors, Toiles peintes de goudron qui vient de Hambourg et autres choses en abondance, principalement quantité de poisson et Hareng, Saumons, merluches, Caviars et autres dont la République en consomme beaucoup dans ses Etats...

Les Anglais transportent d'ici quantité de Ris, des Soyes, des perles fausses, très peu de Miroirs, des Aciers qu'on tire d'Allemagne, du vif argent, des Bleds, du soufre, du vitriol, des grains d'émail de toutes les couleurs et dans l'occasion de leur passage en ces Mers, ils chargent au Zante, Caphalonie, Corfou et autres iles de la République quantité de raisins de Corinthe, des huiles, des muscats et beaucoup de Soyes (83) ce qui cause un grand profit et cet Etat pour les Douanes qu'on tire et aux Sujets tant de Venise que des Isles...

Les Hollandais font aussi un commerce considérable en ces quartiers tant par mer que par Terre ayant la mesme Commodité par Mer que les Anglais, outre celle de Terre. Ils apportent ici par mer quantité de Poivre, Clous de Girofle, perles précieuses, draps noirs la plus grande partie, quelques uns de couleur, Soyes et quelques Etoffes de Soye de nouvelle fabrique Establie par les Français Réfugiés, du fil de toutes les sortes tant de Flandre que de Hollande, du Tissu Cordonnets, toiles peintes, pipes, tabacs, fromages, couleurs et bois propre pour les Teintureries, Plumes à Escrire, cheveux..."

"Ils envoient aussi par la voye de Franfort et d'Augsbourg quantité de marchandises fines comme toiles, Serges, Etoffes, Drapperies.(84)

...leur négoce (des Allemands) qui est considérable par la proximité de l'Allemagne. Ils font venir d'Allemagne quantité de toiles de plusieurs qualités, des fils de la Chinquaillerie, dont il s'envoye beaucoup dans le Levant, de Lairin, du laiton en barre, du Vif Argent, du vitriol, du (-) (85), qui s'appelle ici oro Contarini (86), du fil de fer de laiton et de Cuivre, Eguilles, Epingles, Amessons, du Galon d'or et argent faux, des Cousteaux, des Razoirs, des cires, Marteaux et ferrailleries, Ouvrages d'Ambre, Spique celtique (87), Scangalo taillé, Grains !...

On envoie de Venise en Allemagne des vins muscats, des huiles, des (-) (88), des estoffes d'or et d'argent et de soye de toutes les qualités, du raisin de Corinthe, des cires, cottons filés et non filés, Mauquins, Macis, (-) (89), Eponges,

Soye, Endigo, Points de Venise...

Il vient ici plusieurs marchandises de Flandre par terre Savoir des toiles, fil dentelles blanches et noires, soyes de plusieurs sortes, estoffes toutte laine de Lisle en quantité, des Camelots, des cheveux, des Tapisseries... Eguilles, Epingles...

...les Marchandises qu'on Envoye en Espagne et Ports de Cadix et Malaga sont : Riz, Souffre, Acciers, Verrerie,

Ameçons, papier mais fort peu... sandaline.

Le commerce de France consiste icy en fort peu de choses.(90) Il est impossible de vous dire un nombre juste de Bastimens qui viennent icy par an, cela va Suivant les occasions, Avant la guerre (91), il en venait beaucoup moins d'Estrangers...

Les Vaisseaux anglais et hollandais qui y viennent sons

la pluspart gros Bastimens revenant chargés...

Les frais icy sont extraordinaiement grands pour les Bastimens qui y viennent tant pour les officiers Amiraux de Ports, Gardiens de la Santé, Gardes sur les Vaisseaux que pour les quarantaines et particulièrement quand ils viennent du Levant ou des pays suspects ce qui cause un dommage considérable et fait perdre beaucoup de temps aux Capitaines.

J'en ai vu quelques uns si dégoutés qu'ils ont résolu de ne plus jamais retourner dans ce port...".(92)

"Il y a 30 ans passés que je suis venu en cette Ville alors que le commerce y étoit florissant de toutes parts et particulièrement par la quantité de miroirs, de verreries, d'étoffes...

Tout le Négoce, en général est extrêmement diminué... Chacun s'en plaint et il y a un nombre infini de pauvres ouvriers qui ne savent à quoi s' employer". (93)

Restait la question des droits. Le consul qui s'intéressait peu à l'Intrada Terra ou au Fontico donnait par contre des renseignements intéressants sur les droits d'entrée. Ad Valorem, en ducat de banque pour 100 ducats, les Vénitiens payaient 9 ducats 1 lire 16 sous, les marchands-boutiquiers 11 ducats 4 lires 6 sous, les étrangers 13 ducats 3/4 de lire et les Arméniens 30 % sur les verreries expédiées au dehors. "Les Douanes se payent ici suivant le prix que chaque marchandise est notée dans un tarif imprimé". A la sortie, les droits s'élevaient à 9 % ad valorem. "Il y a plusieurs marchandises qui ne payent que la moitié de la Douane de sortie comme Cannelle, cloud de girofle, Noix muscade, Poivre, Laines de Pouille, Camelots, Mucagiari, (-) (94), Carisée, Cordouans, Sucre Verzin en poudre..." Sur les draps de laine ou de soie les fabricants payaient 4 %, les autres 5 %. Les douanes de l'huile variaient en fonction de la destination du produit. Et le consul ajoutait ces lignes extrêmement importantes : "Quoique les douanes paroissent rigoureuses, il faut scavoir qu'elles sont fort adoucies en ce que les marchandises ne sont pas estimées dans l'ordonnance ce qu'elles valent, estant la pluspart nottées beaucoup moins de ce qu'elles coustent, ce qui fait que pour quelques-unes on ne paie pas 4,5 6 à 7 % du véritable prix coustant". (95)

4 ou 7 % ? L'imprécision est telle que l'historien doit renoncer à faire des conversions droits/valeur des marchandises afin d'appréhender le trafic en ducats. D'autres témoignages montrent que le tableau dressé par le consul n'était pas trop

optimiste.

Les Vénitiens ne fréquentaient plus beaucoup le Levant. La guerre contre l'Empire ottoman - de 1684 à 1699 - suffirant évidemment à l'expliquer. Mais dès 1683 le consul le déplorait : "Le Negoce de Mer pour le Levant est présentement fort misérable". (96) Il invoquait les avanies des Turcs. A cette date, la plupart des consulats vénitiens en Orient avaient fermé leurs portes.(97) Les "Allemands" de Venise les y relayèrent? Les chiffres avancés par Capello laissent à penser que le trafic du Fontico représentait chaque année - vers 1700 - une douzaine de navires de 100 tonneaux. (98) (Le record fut établi l'année 1690 avec 15 289 colli.) Mais il resterait à

démontrer que le trafic des Allemands se soit dirigé vers le Levant. Cette même année 1690 un marchand vénitien recevait une lettre d'Amsterdam.(99) Son correspondant lui demandait de ne plus faire venir les marchandises par Livourne mais par terre à cause de l'insécurité maritime. Le même dossier contenait des chiffres sur ce qu'il en coûtait de faire venir un "collo" par terre ou par mer à Venise.(100) Ils apportent une confirmation à ce qu'avançait Kellenbenz, à savoir la reprise des échanges avec les pays germaniques à la fin du 17e siècle.(101)

En Afrique, à la même époque, les marchandises vénitiennes se vendaient fort bien. Le rapport de Lemaire publié voici déjà quelque temps par Masson (102) le signalait : "En 1686. Les marchandises que le dey de Tunis y envoie (au Sahara et au Soudan) viennent pour la plupart de Venise". A Tripoli, en 1698, "On porte dans ces pays-là des étoffes d'or et d'argent qui viennent de Venise, du papier de la conterie ou marguerittes, des feuilles et petites lames de laiton jaune qui viennent aussi de Venise". (103) Au même moment, les Portugais réclamaient la venue des Véritiens à Lisbonne. (104) Les marchands étrangers y gagnaient beaucoup d'argent en vendant des marchandises vénitiennes. (105)

Et dans l'Adriatique, les échanges ne ralentissaient pas. Le commerce de l'huile était plus florissant que jamais. "Il se fait ici un grand commerce d'huiles qui viennent de Candie, de Corfou et de la Pouille, elles se distribuent non seulement dans l'Estat de la République. Mais elles remontent le Po pour aller dans les Etats du Pape, de Mantoue, de Modène, de Parme et de Milan après avoir payé les dacis à Venise". (106) L'échelle de Spalato connut un important trafic dans la seconde moitié du 17e siècle. (107) La comparaison entre les quantités de panni envoyés en Bosnie, Albanie, Levante (Iles grecques) et en Orient est éloquente. (108) Il est difficile de savoir quelle fraction de ces panni transita par Spalato. Mais le trafic de cette échelle devait sûrement dépasser la capacité des deux galères envoyées par le Sénat.(109) Il est probable que Spalato prit la place de Constantinople où, en 1680, quatre ans avant l'ouverture de la guerre, les marchands vénitiens étaient encore les premiers. (110)

Cette remontée vénitienne ne doit pas surprendre. Les recherches ont progressé depuis l'époque où Braudel voyait dans la conjoncture du 17e siècle "le grand personnage à identifier".(111) Elle s'inscrit dans cette grande ascension des années 1700, ce "pré-18e siècle" commercial. Delumeau l'a bien observé pour les ports français du Ponant (112), tout comme Masson l'avait constaté à Marseille.(113) Quant au commerce extérieur anglais, il progressa aussi de 1663 à 1701 : d'un tiers aux importations, de moitié aux exportations.(114)

Une période belliqueuse ne coïncide pas nécessairement avec un déclin commercial. A Venise, la guerre de Crète ne fut pas à l'origine de la baisse sensible des années 1650. Quant au redressement il s'opéra pendant la première guerre de Morée (1684-1699). Les étrangers pouvaient relayer la marine vénitienne, laquelle pour comble est encore mal connue. Le consul français ne l'évoqua, fort brièvement, qu'à trois reprises. (115) Sella apporte davantage: la flotte marchande en 1671 aurait été plus forte qu'en 1637 et qu'en 1700. (116) Nos propres recherches confirment ces hypothèses (117):

1671

1699

77 navires de 300 à 1 400 botte 69 Navi dont 12 à des Juifs 35 inférieurs à 300

112 marciliane

78 marciliane

Chiffre confirmé par l'ambassadeur : 62 navires en 1699.(118)

DE 1700 A 1736

(Les raisons du choix de ces dates ? Capella s'arrêta à 1700 lorsqu'il dressa un nouveau bilan du trafic de Venise. Quant à 1736, ce fut l'année de la grande réforme douanière. Durant toute cette période, la législation douanière varia peu.)(119)

Les Cinq Douanes augmentèrent jusqu'en 1725 passant de 16700 tonnes métriques à 17 911. Le Nuovo Stallagio continua de progresser. L'essor du Transito compensa le déclin de l'Entrada Terra et du Fontico. Enfin l'Uscida resta stable. Il convient de rappeler qu'il s'agit de moyennes quinquennales qui demandent à être nuancées par l'étude du mouvement annuel (rentrées en ducats):

Nuovo Stallagio: il monta de 1700 à 1706. Suivit une descente en dents de scie jusqu'au creux de 1715-1716, ou 1716-1717 selon les sources, enfin une brutale remontée er 1716-1717 ou 1717-1718, sans lendemain, car la baisse se poursuivit, s'accentua entre 1727 et 1728 et n'arrêta pas jusqu'en 1734.

Uscida: elle connut de hauts sommets entre 1711 et 1716-1717. A l'image du Stallagio, les rentrées accusèrent une chute très nette en 1720. Et la descente se poursuivit jusqu'en 1734.

Entrada Terra: l'apogée se produisit en 1707 ou 1708-1709, selon les sources. Survint ensuite un creux très prononcé en 1715-1716, une reprise en 1717 laquelle ne dura guère. Et les rentrées diminuèrent jusqu'en 1734, avec un creux particulièrement accentué entre 1729 et 1730.

Tedeschi: cette douane monta jusqu'en 1711-1712, avec un creux particulièrement marqué en 1716, suivi il est vrai d'une remontée en 1717-1718. Mais là aussi la descente finale

ne put être freinée.

Transito: il ne figurait plus au chapitre des Cinq, ce qui ne veut pas dire qu'il ait disparu. (Son existence est encore attestée à la fin du 18e siècle.) Toutes ces courbes se voient "plébiscitées" par le tableau décennal (120) qui enregistre une baisse très nette des rentrées entre 1710-1720 et 1720-1730. Il convient aussi de faire remarquer que la documentation statistique s'améliora grandement vers 1700, au point qu'il est possible de construire un indice annuel (121) et qu'enfin pour certaines douanes les séries proviennent de deux ou trois fonds différents.

Ainsi les deux courbes de l'Entrada Terra connaissent la même chute en 1715-1716.(122) Quant au Nuovo Stallagio, les deux séries plongent en 1716 pour se relever en 1718.(123) Il n'est pas jusqu'au sommet du Nuovo Stallagio en 1722 qui ne se retrouve à la fois en poids et en valeur. (124) En ce qui concerne l'Entrada Terra, le parallélisme est plus net encore. Et l'Uscida montre une belle concordance entre "poids" et "valeur".(125) Bref, ces séries témoignent pour la plupart d'un sommet en 1706-1714 suivi d'une plongée brutale après 1715. Le relèvement de 1717 fut sans lendemain : il n'empêcha pas la baisse de se poursuivre jusqu'en 1734. L'indice global du trafic du port oblige à porter quelques retouches à ce tableau : à prix constants, il marqua un sommet en 1709, à prix rectifiés - sur le tarif de 1698 - en 1703-1704. A plusieurs reprises, ces années-là (1703, 1705, 1709, 1710), les niveaux de 1600 et 1625 furent atteints ou dépassés.

Il reste à expliquer ce mouvement qui, d'entrée de jeu, n'apparaît pas spécifiquement vénitien. En effet, la série des rentrées de Curzola (126) montre trop de similitudes avec celles de la Dominante pour qu'on ne puisse être assuré que les courbes vénitiennes épousent une certaine conjoncture adriatique. Alors, la guerre ? De 1714 à 1718, la République soutint la deuxième guerre de Morée contre les Turcs. La crise de 1715-1716 n'appelle donc pas de commentaires. Le consul ne pouvait pas ne pas le constater :"...le commerce s'anéantit.."(127) et "La navigation diminue journellement dans ces quartiers depuis la déclaration de la guerre contre les Turcs. J'ai remarqué que depuis le 9 de ce mois il n'est arrivé dans ce port qu'une Tartane, de Calabre, une de Durazzo et un Anglais".(128)

Mais le déclin avait commencé dès 1713. La guerre s'acheva en 1718. En 1722, un nouveau déclin se manifesta, le plus grave de tous puisqu'il allait durer de manière à peu près ininterrompue jusqu'en 1734. La course peut-elle expliquer ce tassement ?

Pour le savoir, le mieux est de reprendre, une à une, toutes les lettres consulaires qui évoquèrent ce problème :

En 1702, Le Blond signalait que la 'mission' du chevalier de Forbin entraînait une baisse du trafic :"... Mr le chevalier de Forbin et de l'épouvante qu'il avait jetté dans le Golfe. Il est certain que le commerce est présentement interrompu que ce qui peut passer est très peu de chose par les mesures qu'il a prises".(129) La même lettre apprenait au ministre qu'un Pregadi extraordinaire s'était penché sur le problème. Le Blond exagérait, mais les rentrées douanières de cette année-là accusèrent une baisse sensible pour l'Entrada Terra et surtout le Stallagio et le Fontico de Tedeschi.(130)

En 1706, le consul se plaignait à nouveau et accusait "les courses des Segnans...".(131) Mais on ne voit pas que cette année-là le trafic ait baissé.

En 1711, ce fut plus grave "... un grand nombre de marchands de cette place s'est présentée ces jours passés au Collège avec un fameux avocat pour représenter leurs griefs au Sénat sur les grosses pertes qu'ils font journellement par la prise de tant de Batiments de cette République ce qui détruit et mine entièrement le Négoce et les Negocians supplient la Sérénissime République d'y vouloir apporter quelque remède".(132) Qu'en penser ? Depuis deux ou trois ans le Stallagio et l'Uscida baissaient mais pas cependant de manière catastrophique. L'année 1711 ne se signalait pas par une plongée brutale. L'ensemble des rentrées douanières n'accusait qu'une baisse de 11 000 ducats par rapport à 1710, moins de 1 %. Quant au Fontico, il atteignit un beau sommet cette année-là. L'Entrada Terra, elle, ne présentait aucun comportement original. Le cas du Fontico incite à penser que navires et marchands étrangers, une fois de plus, relayèrent les Vénitiens.

Ces trois creux de 1702, 1706, 1711 sont exemplaires: ils démontrent que <u>Le Blond a toujours exagéré les périls de la course.</u> (133) Cette dernière ne reprit qu'en 1724 (134) et connut une certaine ampleur en 1725 ("Il est étonnant que la République armée comme elle est n'ose purger le Golfe Adriatique de ces forbans et il ne l'est pas moins que ce fameux Alicoggia duquel on dit que le Grand Seigneur a mis pour ainsi dire la tête à prix vienne se réfugier dans le Golfe de Venise comme dans l'asile le plus sûr pour éviter le chatiment qu'il

mérite".)(135) En 1726, le consul la mentionnait pour la dernière fois.(136)

La course qui a sévi de 1724 à 1726 n'explique pas le "décrochage de 1722, ni le déclin confirmé de 1727-1728.

Attribuer à la réforme douanière de 1727 - qui concernait le Levant - la chute du Stallagio et de l'Uscida serait faire preuve d'une bien grande hardiesse. D'autant que le Fontico concerné au premier chef par cette mesure augmentait!

Le mieux n'est-il pas de jeter un coup de sonde - si superficiel qu'il puisse paraître au premier abord - sur la conjoncture de l'Europe au même moment ? Les années 1730, à Rouen, les importation régressaient (137), les ports de Haute Normandie stagnaient (138), Marseille en 1725 ne connaissait pas des jours plus fastes.(139) La fièvre de Lyon était retombée après la période 1680-1709.(140) Que les échanges internationaux aient connu ces années 1725÷1735 une période de"vaches maigres", les contemporains en eurent conscience. "Quant aux moyens qui pourraient faire augmenter le commerce de la France avec cette République, il seroit bien difficile pour ne pas dire impossible aujourd'hui que toute l'Europe en général est fort en peine pour allimenter le peu que chaque Etat en fait..."(141)

Les années 1735, tout changea ; encore qu'il soit difficile de voir comment l'Europe passa de la phase B à la phase A. (142) En Vénétie, la hausse des prix des céréales

en longue durée reprit en 1733.

Mais un fait dut masquer, au moins pour une année, les signes de la reprise : la course des "Seignans". Après l'entrée en guerre en 1734, les Impériaux leur laissèrent une fois de plus carte blanche. Leurs ravages furent sensibles, quoique limités, de janvier à mai 1734.(143) Mais il n'y avait pas qu'eux. En avril, le consul parla de "...la déclaration de la guerre qui a remply l'Adriatique de Corsaires qui ne cessent de commettre des violences à tous les Batiments qu'ils rencontrent spécialement depuis que les Espagnols se sont rendus maîtres du royaume de Naples...".(144) En avril, le ton monta: "Toutes les lettres d'Istrie ne font mention que des excès et violences que les Seignans commettent dans le Golfe Adriatique, les Corsaires prennent aujourd'huy indiféremment sur toutes les Nations et font de grands désordres particulièrement sur la côte de l'Etat ecclésiastique exercent leurs brigandages et par mer et par terre ils n'épargnent même pas les Batimens pouillois portant Pavillon Impérial leur tenacité alla assez loin pour enlever en plein jour dernièrement une barque de cette nation qui était mouillée à Rovigno mais les habitans ne pouvant tolérer cette violence armèrent à la hâte pour les poursuivre et l'ayant atteint

se sont rendus maîtres de la (---) (145) et des Corsaires qu'ils ont ramenés à Rovigno où ils sont gardés prisonniers en attendant les ordres de la République à qui le gouverneur du lieu a donné part de cette affaire par un exprès qu'il détacha immédiatement à Venise...".(146)

Un mois plus tard, la situation n'avait pas changé. "Les Seignans continuent à commettre les plus grands désordres dans le Golfe Adriatique".(147) Mais, passé cette date, aucune lettre n'en parla plus. L'alerte avait été chaude.

Le tarif de 1698 qui servit de base pour toutes les rentrées douanières cache l'énormité de la chute du trafic. De 1702 à 1734, celui-ci passa de l'indice 110 à 54, soit une diminution de moitié. Malgré ce, Venise restait un grand port. Les chiffres avancés par Dardel permettent de la comparer à ses homologues français. En 1730-1732, elle arrivait en tête avec 37 millions de livres contre 27 à Nantes et Rouen. 21 à Bordeaux et 14 à Marseille. (Pendant tout le 18e siècle. le rapport de la lire et de la livre tournois ne varia guère : 2 à 1.) Au même moment, le trafic des ports européens se réanima... Le Sénat dut y être sensible. En 1735, il créa une commission pour étudier le projet de port franc :"A Venise, on discute le nouveau règlement ; sera-t-il calqué sur celui de Londres ou celui de Gênes et Livourne ?" (148) (Le Sénat était tenu au courant - et fort bien - de la politique commerciale de tous les Etats européens. (149) Et il avait discuté de ces problèmes avant 1735.(150) Le fruit de ces discussions, ce fut la très importante réforme douanière de 1736.

LA RÉFORME DE 1736

Il était grand temps qu'elle fut votée : "La situation du commerce dans cette place est très déplorable ; le port d'Ancone faisant à présent beaucoup plus d'affaires que celui de Venise, à Venise ils se trouvent obligés à payer 3 1/2 pour cent qui est ordinairement tout le profit que les marchands peuvent espérer de faire sur leurs effets".(151) Un tel taux de profit semble bien bas. Et l'on peut douter que le trafic global d'Ancône dépassait à ce moment celui de Venise. Heureusement pour éclairer ces observations du consul, on dispose d'un remarquable rapport rédigé (en 1736) par Michiel Morosini, Emo, Tiepolo et Pisani.(152)

Deux ports devaient être surveillés : Livourne et Ancône. Trieste faisait des progrès. Ne restait à Venise que le trafic de Constantinople et de Smyrne (avec les convois), le commerce

des uve passe (raisins secs), quelques bateaux du Ponant et un peu de négoce dans le golfe. Le résultat : à Venise, on perdait de l'argent sans que le commerce en soit avantagé. Les Quatre Dazi (153) rapportaient 200 000 ducats, 100 000 de moins qu'en 1720. Les exemptions atteignaient 20 000 ducats. (154) Livourne ne rapportait que 150 000 ducats aux Medicis. Mais le commerce avait prodigieusement enrichi la ville. Et à Ancône les grosses dépenses engagées se révélaient rentables. Les droits s'élevaient à 1,5 % à Livourne et à 0,75 % à Ancône. A Trieste, ils avaient été abaissés. Mais à Venise ils atteignaient "le poids insupportable de 13 %".(155) Il fallait supprimer le 8 % à la sortie, diminuer le dazio d'entrée qui se chiffrait à 4 % et plus, et interdire de commercer librement des raisins secs et de la laine. Le rapport envisageait enfin le cas des marchandises qui entraient au port pour en sortir quelque temps après, pour souhaiter qu'elles ne paient qu'une fois. Il évoquait aussi le problème des aggravi dans le port - sans doute les droits d'ancrage et autres taxes - et des retards dans la manutention. Il reconnaissait la nécessité de demander son avis au cavalier Tron. (156) En résumé, 8 1/2 + 4 1/2 = 13 %. Venise devait passer de ce chiffre à 1 1/2 %. Mais le choc risquait d'être trop brutal. Les rentrées de l'Etat devaient passer de 200 000 ducats à 25 000 ! Aussi fallait-il prévoir des étapes. Rien ne serait changé pour les marchandises de consommation - c'est-à-dire les douanes particulières.

Les enquêteurs avaient fait comparaître devant eux les deux chefs de la place : Perulli et Algarotti. (Le fonds privé Perulli, en possession de l'A.S.V., donne peu de renseignements sur la fortune de la maison. Un membre de la famille Algarotti jouissait d'une fortune personnelle de 300 000 ducats, considérable. Ce chiffre est connu grâce au

dépouillement de la série des Acque.)

Ces derniers pensaient qu'avec un tarif fixé à 1 %, tout irait bien. Avec tous ces accomodements, les rapporteurs estimaient que les rentrées resteraient de l'ordre de 100 000 ducats. La perte de 90 000 ducats serait facilement compensée par les nolis, la marine, la fin de la contrebande, etc. Puisque les douanes particulières ne changeaient pas (157), on prévoyait un cas spécial pour les comestibles figurant dans les douanes générales. En ce qui concernait le Levant (Moyen-Orient et Grèce compris), les étrangers garderaient l'ancien tarif. Les nationaux conservaient aussi quelques avantages pour le commerce du Ponant et ce pour une durée de cinq ans. En 1737, 87 navires venus du Ponant avaient jeté

l'ancre à Venise parmi lesquels 44 venaient d'au-delà du détroit de Gibraltar. De ce nombre, 15 seulement battaient pavillon vénitien : la plupart transportaient du sel de Trapani.

Par contre, dans le golfe, la situation se présentait sous un jour plus favorable. Les navires vénitiens gros et petits ne manquaient pas et les gens qui s'en occupaient, nombreux, en tiraient des profits non négligeables. Après réflexion, les enquêteurs demandaient qu'on ne changeât rien au dazio di Transito ou Sottovento. (158) Ils évoquaient le problème des navires atti et proposaient de rechercher la paix avec les Barbaresques, comme l'avaient fait les autres nations.(159) Et ils achevaient leur rapport sur la constatation de la "nouvelle industrie universelle des Nations". (160) C'est donc bien le changement de la conjoncture internationale qui est à l'origine de cette réforme. Le Sénat l'approuva 1e 28 août 1736 par 160 voix pour 48 abstentions et 4 voix contre, dont celle de Tron. (161) "Tron a parlé six heures contre le Port franc parce qu'il a des manufactures en ce Païs auxquelles cette nouveauté fait grand tort".(162) Le consul était bien informé; il s'agissait de filatures. Certes Nicolò Tron, le père d'Andrea, ex-ambassadeur en Angleterre, jouissait d'une solide position dans la Dominante. Les enquêteurs, on l'a vu, le ménageaient. Mais la famille Tron aurait-elle réussi, toute seule, à maintenir ces droits élevés pendant des années ? On a peine à le croire. Quant au peuple, on ne sollicitait pas son avis. Il continuerait à payer son huile, son vin, son pain aux mêmes tarifs, c'est-àdire fort cher.

Désormais les droits s'élevaient à 1 % à l'entrée, à 0,5 % à la sortie. Le consul vit tout de suite les conséquences de cet extraordinaire abaissement :"Il y a apparence que ce décret du Sénat attirera par la suite des familles à Venise et des vaisseaux dans son port. Ceux de Livourne, d'Ancône et de Trieste en souffriront sans doute et le Sénat prétend que la quantité de Batiments qui viendront icy chargés dédommagera le Public de la diminution considérable de droits que l'on tirait, il reste à voir si cet établissement qui a été fait autrefois icy en 1660 sans succès pourra se soutenir. La situation singulière et unique de Venise peut contribuer beaucoup à la réussite de ce projet par la distribution des marchandises dans toute l'Italie que facilitent les différents fleuves par lesquels on peut conduire les effets qu'on débarque icy et qu'on y vient embarquer pour les Païs étrangers". (163)

Mais il n'était pas dupe : il ne s'agissait pas d'un vrai port franc. "Il n'y a point encore de Placards imprimés pour Tétablissement du Port franc prétendu qui est plutot une modération des droits qu'un établissement de Port franc puisque non seulement il n'y aura que les marchandises ordinaires qui y entreront qui y seront reçues mais encore les droits d'entrée de tout ce qui vient du Levant ne sont modérez que pour celles qui entreront icy sous la bannière vénitienne. il est vrai que ce qui viendra du Ponant de Marchandises permises jouira du même bénéfice et de la même réduction des droits que le pavillon vénitien" (164), et "...mais on a été bien surpris de voir que les Marchandises dont l'entrée était défendue cydevant restent encore prohibées et que toute cette franchise soit bonne aux marchandises permises...".(165) Le Blond traita de ces problèmes avec des sénateurs qui n'eurent pas assez de paroles apaisantes : ce n'était qu'un début à les en croire.

Le nouveau cours douanier ainsi que les mesures prises en faveur des navires <u>atti</u> portèrent leurs fruits, <u>dès juin</u>.
"En attendant l'on <u>s'aperçoit</u> que le Commerce des Vaisseaux devient plus fréquenté qu'il n'étoit auparavant". (166) Et "Les Negocians de cette Place étaient déjà informés des dispositions favorables du gouvernement appliqué à redresser le commerce de Ses Sujets, Se sont Mis en Etat d'en profiter. Il y en a déjà quatre d'entre eux qui ont mis un Vaisseaux chacun sur les chantiers et plusieurs autres se disposent à suivre cet exemple dans l'espérance de faire revivre le Commerce vénitien et de rétablir les affaires qui commencent à ressentir déjà les avantages de la diminution des droits d'entrée et de sortie...". (167)

(Il n'y a pas lieu de s'étonner que les rentrées douanières aient augmenté dès 1735. Le fait n'est nullement contradictoire avec les lettres consulaires. Les négociants spéculaient dans l'attente des décisions du Sénat. Un fonctionnaire des douanes l'admettait sans fard.)(168)

En septembre, le Sénat adopta une dernière mesure législative : "Il a été rendu dans le dernier Pregadi d'accorder aux sujets de Sa Sainteté et de leurs Majestés Impériale et Sicilienne qui ont des ports dans l'Adriatique le même traitement qu'on donne à tous les Pavillons Etrangers venant du Ponant et je crois que peu à peu l'on en usera de même pour tous ceux qui feront le commerce du Levant à Venise et de Venise au Levant" (169) (comme toujours le consul laissait planer une ambiguīté sur le terme de Levant. Avec ou sans les Iles?).

Le trafic global pour les Quatre Douanes augmenta d'un quart en une année passant de 12,5 à 15,7 millions de ducats.(170) En 1737, un document officiel déplorait : "...L'insuffisance actuelle des magasins de la Douane de Mer à la garde des marchandises qui doivent payer le droit de Stallagio... lesdites marchandises en Douane s'embarquent sur les navires atti pour le transit du Levant au Ponant et du Ponant au Levant...".(171) Derrière ces magasins, les autorités créèrent alors un nouvel entrepôt pour le sel.(172) Les navires revenaient.(173)

	1732	1733	1734	1735	1736	1737
Navi Marciliane Tartane	108 45 88	93 62 104	88 43 66	132 43 71	116 47 81	112 53 108
Total navir Navires plu		259	197	246	244(174)	273
barques	312	325	300	387	603	376

(Le nom d'un navire ne saurait en aucun cas, à Venise au moins, renseigner sur son tonnage. La capacité d'une nave dépassait à coup sûr celle d'une marciliana, elle-même supérieure à une tartane.) (175) En 1737-1738, le trafic baissa, sans retomber aux niveaux d'avant la réforme, réaction naturelle après une poussée de fièvre spéculative. Mais 1738-1739 se montra excellente pour le trafic. Malgré une légère contraction en 1739-1740, le bilan, au début de cette année, apparaissait nettement favorable : "Il est constant néanmoins que la franchise du Fort a produit une augmentation notable dans les finances publiques et comme elle devoit finir le 1er du mois prochain suivant le décret qui en fut fait il y a 4 ans le Sénat a jugé à propos de le confirmer sans limitation de tems ce qui fait espérer qu'elle sera stable à l'avenir, l'aissai ayant assez fait connoistre que les affaires du Commerce en doivent aller de mieux en mieux". (176)

En 1741, éclata une crise qui dura jusqu'au printemps de 1745. Elle entraîna une baisse du trafic de l'ordre de 15 % (à prix constants). Les lettres du consul, une fois de plus, sont notre meilleure source d'information. Dès février 1741,

il l'avait annoncée : "Les affaires du commerce de cette ville sont extrêmement dérangées par les Banqueroutes, considérables et fréquentes, qui surviennent parmi les Négocians, il en est manqué quatre... qui emportent plus de 800 mille écus à différens particuliers qui leur avoient confié leurs biens - Il y en a encore beaucoup qui ébranlent si fort qu'on s'attend à les voir culbuter avant qu'il soit peu. On ne scait à quoi attribuer ces désordres, mais je crois qu'ils sont l'Effet de la mauvaise direction des Chefs de ces Maisons qui viennent de manquer et une suite évidente des Banqueroutes arrivées à Vienne où les Vénitiens ont souffert de grandes pertes depuis la mort de l'Empereur. Ce qu'il y a de certain est que la place est réduite aux abois et qu'elle aura bien de la peine à se rétablir".(177) Cette lettre, qui prouve que les Vénitiens plaçaient leurs capitaux dans l'Empire (178), se voit pleinement confirmée par la série des faillites. (179) Elles avaient augmenté en 1739, 1740, mais accusèrent un bond en 1741... tout comme à Rouen où : "le nombre des faillites est relativement élevé".(180) Il s'agissait donc bel et bien d'une crise internationale, provoquée sans doute par les krachs de Vienne et aggravée par les méfaits des corsaires autrichiens dans le golfe. "Les Seignans ne discontinuent point de troubler la navigation du Golphe. Ils ont plusieurs Batimens aisez en course sur les cotes de la Romagne et dans la Pouille... Le Commerce des autres nations en est extremement dérangé et spécialement celuy des Vénitiens pour lesquels ces Corsaires affectent d'avoir moins d'égards quoy que par ailleurs ils (---) (?) indifféremment tous les Batimens qu'ils trouvent en mer dont ils s'approprient ce qu'ils croient à leur bienséance".(181)

La dépression atteignit son point le plus bas à la fin du printemps 1744. L'indice du trafic du port recoupe parfaitement les affirmations du consul :"Le commerce vénitien est entièrement interrompu à cause des corsaires autrichiens dans le Golphe".(182) (Pour l'étude d'une année sur l'autre, l'indice à prix constants semble mieux adapté. L'autre s'impose pour connaître le mouvement séculaire.)

Cette cassure de 1744 ne dura guère. Le commerce reprit sa marche en avant les deux années qui suivirentet ce pour plusieurs raisons :

- . la neutralité de la Sérénissime dans la grande guerre européenne,
- . l'incendie de Gênes dont les magistrats affirmaient sans ambages qu'il profitait à Venise (183),
- . la fin de la course, ainsi qu'il résulte d'un tableau du fonds Dona : prises faites par les Barbaresques de 1736 à 1751 (184) : absolument rien les années 1736, 1737, 1741,

1742, 1745; 6 en 1744, une vingtaine les trois années 1749, 1750, 1751. Sur ce total, une dizaine était à mettre au compte des Maltais.(185)

"Ainsi en ces années notre navigation se trouva heureuse d'avoir de l'emploi au Ponant, notre commerce aussi tira des

avantages spéciaux...".(186)

L'augmentation des droits en 1745-1746 joua sans doute dans le même sens.(187) Si elle ralentit les importations, elle incita aussi les manufacturiers vénitiens à augmenter leurs exportations. Le fait n'échappa nullement au consul: "Le débit des fabriques de Venise dont le commerce depuis la dernière prohibition a repris de Nouvelles Forces..." (188) Celle-ci apparaît donc justifiée, au vu de la conjoncture de ces années-là. Par contre, Le Blond, une fois de plus, se montra trop pessimiste en 1748: "Les circonstances de la Paix occasionment une Révolution d'autant plus grande dans cette Place que le Commerce du Levant va diminuer considérablement". (189)

La baisse - sensible en 1747-1748 et 1748-1749 - ne tourna pas à la catastrophe. Qu'il suffise de rappeler qu'en 1734 l'indice du trafic se situait à 52 et en 1749 à 138.

Dès 1749, un autre facteur revint au premier plan : <u>le</u> retour des corsaires dans l'Adriatique.(190) Il amena les autorités à réviser la législation de 1736.(191) "Les Vénitiens viennent d'augmenter de 10 % les droits que payent les Hollandais, Anglais et Français sur les marchandises qu'ils apportent du Levant".(192) Le consul jugeait fort sévèrement cette politique qui, à l'en croire, sacrifiait l'avenir du port de Venise.(193) Que suggérait-il ? La création d'un vrai port franc "...et comme Venise a Infiniment plus de Commodité pour le Transport des Marchandises par Eau dans les Etats de Milan, Savoye, toute la Lombardie, les autres provinces, la Suisse et le Tyrol..."(194), ce port eut éclipsé Trieste qui ne pouvait recevoir les bâtiments jaugeant de 450 à 500 tonneaux ou plus encore.

En ce qui concerne le port franc, il eut été facile de répondre au consul que Venise ne pouvait se permettre de lui sacrifier une industrie qui, même déclinante, restait plus importante que celle de tout autre port de l'Adriatique. Les fonctionnaires vénitiens, eux, le savaient fort bien. (195)

Les faits demeurent : le trafic accusa une baisse sensible en 1750-1751. "Les négociants vénitiens ne veulent pas sortir du Golphe car il est moins protégé. Les assurances sont exorbitantes".(196) Le point le plus bas fut atteint au printemps 1751 : "La place de Venise se trouve très allarmée par la continuation de tant de pertes qui sont réellement accablantes pour les Négociants".(197) Le consul, sans nier

l'importance de la course, pensait que la nouvelle règlementation s'était montrée plus meurtrière encore et restait donc fidèle à ses interprétations premières.

En septembre, il ne se passe guère de semaine depuis 12 mois qu'il n'arrive icy quelque Nouvelle faillite".(198) En effet, leur nombre s'éleva considérablement et fit de 1751 un des sommets du siècle.(199) Mais le consul, une fois de plus, exagérait en accordant tant d'importance au nouveau tarif.(200) On ne nie pas que ce dernier, imposé assez brutalement aux Vénitiens afin qu'ils prennent la place des étrangers, ait pu être nocif.(201) Mais certains indices permettent d'avancer que la crise comme en 1740, s'étendait à une partie de l'Europe. Trieste aussi se débattit dans de graves difficultés cette année-là (202), Rouen, de 1750 à 1752, affronta trois mauvaises années.(203)

Du moins, peut-on sans exagération parler de la crise la plus dure qu'ait connue Venise de 1735 à 1792. Peut-être est-ce à ce moment-là que certaines compagnies étrangères quittèrent la ville à cause des droits trop lourds. Beutin qui a signalé ce phénomène ne le date cependant pas. (204) Mais en 1751, le consul notait : "Le dégoust de la plus part des Négociants...", et "...la plus part tournent leurs vues sur des établissements à Trieste. Et surtout les Allemands dont le nombre est fort considérable icy". (205)

Grâce à un rapport rédigé en 1753, sans doute par l'un des Cinq Sages, à la demande du gouvernement, l'historien peut faire le point sur le trafic de Venise, passé cette crise. (206) Après avoir comparé les années 1750-1753 à 1736, le rédacteur constatait que seul le Fontico - des Allemands - avait décliné. Cette diminution présentait des avantages pour Venise : elle était compensée par l'essor des exportations vénitiennes : faux du Bergamasque, toiles de Linussio, textiles de toutes sortes, porcelaines. L'ensemble se soldait par une augmentation générale des échanges. Dans ses calculs, l'auteur tenait compte du changement des prix. (Le trafic indiciel, à prix variable, lui donne raison : 1735-1736 : 74, 1736-1737 : 93, 1750-1751 : 109, 1751-1752 : 119, 1752-1753 : 112.) Non sans générosité, pour qui connaît la sécheresse de coeur des aristocrates vénitiens, il créditait de ce bon résultat les peuples de la Dominante et de la Terre Ferme dont les "sueurs" avaient accru d'autant le capital de la nation, grâce à la vente des produits manufacturés. Il constatait aussi que la réforme de 1751 n'avait modifié en rien le mouvement général du trafic (l'expression figurait telle quelle dans le rapport). Ce fonctionnaire qui disposait de statistiques plus élaborées que les nôtres constatait qu'en 1752 figuraient à l'Entrada Terra beaucoup de produits manufacturés de Terre Ferme

et qu'à l'Uscida ceux-ci dépassaient en valeur les mêmes articles importés de l'étranger.

Il en résultait un gain énorme de 1 million de ducats que la simple "manipulation" des bilans des Cinq Douanes ne permettait évidemment pas d'appréhender. Aussi, mieux vaut ne point accorder trop d'importance à ces bilans importations/exportations dressés à partir de ces seules sources. Les autorités vénitiennes le savaient. Un curieux document (207), rédigé ces mêmes années, considérait qu'après la réforme de 1736, pendant quatre ans, il était entré en moyenne chaque année 6 830 699, 2 ducats de marchandises parmi lesquelles 1 436 555, 11 ducats de dannose (dangereuses), 410 726, 5 ducats de meno dannose (moins dangereuses), 1 237 656, 16 ducats de "commerce et consommation". 2 017 363, 14 ducats de produits pour les manufactures considérés comme utiles (coton, laine, etc.) et 901 315,6 ducats de produits manufacturés "utiles". Fort bien... Mais quels critères avaient guidé le rédacteur dans sa distinction de 1*"utile" et du "dangereux" ? Rien ne permet de le savoir.

Cependant le redressement de 1752-1753 ne dura guère. En 1753-1754, le trafic accusait de nouveau un léger fléchissement. Faut-il y voir un reflet de la crise de Cadix avec laquelle Venise entretenait des relations commerciales non négligeables ? (208) Pour une année à la rigueur, mais jusqu'en 1755 ? Force est d'avouer que la documentation manque pour ces années-là. La guerre de Sept ans se signalait en tout cas par les mêmes conséquences que la précédente : de 1758 à 1760, le trafic se relevait sensiblement, sans atteindre cependant le niveau de 1749. Deux reprises pendant les guerres, c'est assez pour signaler la corrélation entre le trafic de Venise et celui... du canal du Midi ! (209) Mêmes sommets, en 1706-1709, même remontée en 1735, les années 1745, 1766-1767 et 1778-1780. (Seul le sommet vénitien de 1760 ne s'y retrouve pas.) La similitude assez troublante entre les deux courbes ne doit pas surprendre : Venise en temps de guerre profitait de sa neutralité et de la réouverture de la route terrestre des Alpes.

Enfin la politique des Marséillais favorisait Venise : "L'arrêt de 1704 resta en vigueur jusqu'en 1769. Il empêcha Marseille de jouer le rôle que la nature semblait lui avoir réservé, d'être le port méditerranéen de la Suisse et de l'Allemagne. Les obstacles douaniers compensaient pour les Italiens la formidable barrière des Alpes. Par le col de Tende, par le Cenis, le Saint-Gothard, le Brenner, Nice, Gênes, Livourne, Venise s'efforçaient de devenir les fournisseurs de la Suisse et des Allemands".(210)

En même temps survenaient la fin de la guerre de Sept ans et la paix avec les Barbaresques (211), deux évènements en apparence contradictoires. "Les Vénitiens commencent à jouir des avantages de leur Paix ; il arrive depuis beaucoup plus de Vaisseaux Etrangers et les Négociants en font construire un très grand nombre de Nouveaux de manière que leur commerce sera infiniment plus florissant qu'il était auparavant" (212) et : "(1'armistice) du 3 avril dernier a produit icy de grands effets... ils ont établi une Chambre de Commerce à l'instar de celle de Marseille".(213) Aussi le trafic qui avait accusé une baisse - normale - à la fin de la guerre de Sept ans en 1761-1762, reprit légèrement en 1763, baissa très légèrement en 1764, repartit en 1765, recula à nouveau en 1766 à cause de la course. En mai 1766, les ouvriers de l'Arsenal bénéficièrent d'une double paie. Les autorités voulaient amener le plus tôt possible des navires dans le golfe et le Levant à cause de la course qui y sévissait. (214) Mais en 1767, le trafic avec un indice de 138 dépassa le précédent record de 1749.

Même les Français redécouvraient Venise : 16 navires en 1764, 25 en 1765, 36 en 1766 et 60 en 1767.(215) Cette même année, le conseiller impérial, Besti, rédigea son rapport sur Trieste qui démontrait que sa concurrente, Venise, tenait encore fort bien son rang.(216) A partir de ces années, les courbes du trafic divergent sensiblement selon qu'elles indiquent le mouvement en prix constants ou variables. Ces derniers doivent l'emporter : les prix constants ne représentent fidèlement que les années 1735-1740. Crouzet accepte une montée des prix de 60 % dans ses calculs de correction du commerce extérieur britannique au 18e siècle (217), Mnne Schumpeter 68 %.(218) De 1738 à 1788, en moyenne mobile, la montée du prix du blé vénitien qui sert de référence à ces calculs indiciels atteignit 43 %. Ces calculs de l'Annexe 17 ne pèchent donc pas par excès.

La baisse du trafic en 1771 doit sans doute être mise au compte de la très grave crise céréalière qui désorganisa l'arrière-pays vénitien - et l'Europe - de 1770 à 1774. En janvier 1774, le correspondant vénitien des frères Roux leur apprit qu'à cause des "temps difficiles" les négociants vénitiens refusaient de commercer.(219) Mais comme elle se produisit en même temps que la guerre russo-turque, l'historien se doit d'être prudent dans ses interprétations. En août 1774 ce même correspondant leur faisait savoir qu'à cause de la paix signée à Constantinople le commerce allait reprendre au Levant et surtout l'importation de grains dont l'Italie avait besoin.(220) Effectivement, de juin 1774 à mai 1775, le trafic repartit de l'avant. La crise de 1776, légère il est vrai, ne se comprend, elle aussi, que dans un contexte méditerranéen. Les agents de Roux lui signalaient que les "révolutions" de Marseille gênaient le commerce (221) ainsi que les menaces de guerre sur lesquelles Venise voulait être renseignée.(222)

La guerre entre l'Angleterre et la France produisit ses effets habituels : le trafic de Venise augmenta.

Comme toujours en pareil cas, la voie terrestre refleurissait. Le consul signalait : "...um commerce de draps considérable avec l'Angleterre" (par Ostende et Venise) "...cette Voye de terre quoique dispendieuse revient à meilleur marché par l'Epargne des assurances et du grand fret qu'elles coûteraient par la Voye de la Mer". (223) La montée du Fontico des Allemands en administrait la preuve. (224) En 1779, avec un indice 148, le trafic du port connaissait un sommet bi-séculaire.

LE TRAFIC VÉNITIEN À SON SOMMET

Grâce à une enquête des Cinq Sages rédigée en 1783 (225), il est possible de dresser un bilan du trafic vénitien à son apogée. Y figurent aussi les douanes de consommation. Les Sages constataient tout d'abord une certaine stabilité des échanges de 1775 à 1781. L'augmentation avait été surtout sensible aux entrées à cause des importations de grains et d'animaux provenant du Ponant ou de la Terre Ferme vénitienne. Seuls une quinzaine d'articles avaient vu leur pourcentage changer.

Trafic de 1773 à 1781 (8 ans) (en milliers de ducats)

	Importations		E	Exportations		Déficit	
1. Levant extérieur (Moyen Orient plus							
Salonique et Morée) 2. Golfe extérieur	9	706	10 %		6 402	8 %	20 %
(Adriatique non vénitienne 3. Terre Ferme exté-	12	034	13 %		3 830	5 %	20 %
rieure (Lombardie Italie centrale)	3	599	4 %		8 273	11 %	bénéfices
4. Pays germaniques (dont Trieste)	8	3 57	9 %		6 964	9 %	20 %
5. Haut Ponant (tous les pays au-delà de Gibraltar plus							
1'Espagne) 6. Bas Ponant (Méditer-	10	713	11 %		1 473	2 %	20 %
ranée occidentale sauf Espagne plus							
Malte et le Royaume de Naples 7. Levant vénitien	4	429	5 %		2 270	3 %	20 %
(Iles grecques) 8. Golfe vénitien	10	311	11 %		1 977	3 %	20 %
(Albanie, Vénétie) 9. Terre ferme véni-	11	259	12 %		5 560	7 %	20 %
tienne	27	072	28 %		40 801	53 %	bénéfices
Total	97	480			77 550		20 % en moyenne (2,4 mil- lions par an)

Ce tableau appelle plusieurs commentaires.

Il nous donne le trafic d'un port et non d'un Etat. Le déficit de 20 % entre les importations et les exportations n'apparaît pas exorbitant. Chaque année la rente foncière des Vénitiens en Terre Ferme atteignait 2 ou 3 millions de ducats. (226) Cette rentrée permettait d'équilibrer la balance des comptes de la Dominante sans difficultés. Ces chiffres rendent impossible une approche des réexportations, aussi convient-il de les interpréter avec prudence.

L'étude par secteur géographique n'apporte guère de surprises :

- . Le Levant extérieur : il atteignait 10 % aux importations et 8 % aux exportations. La France, grande rivale des Vénitiens dans cette zone, ne faisait guère mieux : 12 %.(227) (Est-il besoin de rappeler que de 1763 à 1780, sauf en 1773, le commerce avec les Indes ne dépassa jamais 2 % du total et que le commerce colonial dans son ensemble plafonnait à 18 % ?) Les chiffres vénitiens doivent être réévalués car la France est comptée en tant que nation et Venise comme un port où l'étranger véritable représentait 50 % à l'entrée et 40 % aux sorties. En tenant compte de cette correction, la part du Levant s'élevait à 20 % aux importations et aux exportations. Enfin les Iles grecques n'étaient souvent qu'une étape vers les Echelles. Ce n'est pas solliciter les chiffres que d'avancer pour Venise un trafic colonial supérieur à ces 10 % "officiels". Au 15e siècle, le trafic du Levant, à l'entrée représentait 200 000 ducats d'or, soit 600 000 ducats d'argent du 18e siècle. (228) Or les années 1773-1781, il en vint. en moyenne, 1 200 000 ducats d'argent de marchandises, le double.
- . Le Golfe extérieur : le trafic qu'y faisait Venise apparaissait inférieur à celui du Levant. Le lourd déficit enregistré n'appelle guère de commentaires : la République importait chaque année de 15 000 à 20 000 boeufs dans ces territoires.
- . La Terre Ferme extérieure, elle, faisait figure originale en achetant deux fois plus à Venise qu'elle ne lui vendait.
- Pays germaniques et Ponant: le déficit de Venise avec les pays germaniques n'atteignait pas un pourcentage considérable, àl'inverse des Haut et Bas Ponant qui jouaient désormais le rôle de fournisseurs de produits coloniaux. Mais ils ne s'y limitaient pas. Ils lui vendaient du poisson. En cette fin de siècle, les échanges avec le Nord de l'Europe étaient devenus chose courante à Venise. Chaque année, de 1778 à 1788, il y vint: 4 navires de Bergen, 1 de Stockholm, 2 de Liverpool, 2 d'Amsterdam, 1 de Saint Yves, 1 de Saint Petersbourg, 5 de Falmouth, 5 de Londres, ainsi répartis par nationalité: Hollandais 11 %, Danois 16 %, Vénitiens 29 %, Britanniques 34 % et Suédois 10 %.(229)

Ils s'inscrivaient dans une tradition séculaire. (230)

- . Les Iles grecques : l'énorme déficit de la balance commerciale vénitienne mériterait une étude approfondie, rendue difficile par l'absence de documents. Les archives consulaires françaises se sont révélées plutôt décevantes.
- . Terre Ferme vénitienne : premier importateur, premier exportateur, ce bilan suffit à témoigner de l'étroitesse des liens qui existaient entre la Dominante et ses provinces

"soumises". Malheureusement les réexportations par la voie de l'Adige ou du Pô ne peuvent être connues. Aussi convient-il d'accueillir avec prudence ce chiffre de 1 million de ducats de solde bénéficiaire annuel, en faveur de Venise. Non qu'on doive le suspecter. Mais quelle peut être sa signification économique précise ?

De 1772 à 1781, le trafic du port de Venise représenta l'équivalent de 137 millions de livres tournois.(231) Grâce aux recherches de Dardel, on peut le situer parmi les ports français de la même époque : au 3ème rang, derrière Marseille (164 millions) et Bordeaux (153), très nettement devant Rouen, Nantes et La Rochelle. La France étant dix fois plus peuplée que la Vénétie à la même époque, ces chiffres démontrent que la République de Venise restait encore un Etat "maritime".

LA CONTRACTION DU TRAFIC ET LA CHUTE FINALE (1780-1796)

Dès 1780, le trafic baissait. Il amorçait une chute sensible en 1781 et restait ensuite, malgré un léger relèvement, à des niveaux inférieurs à ceux de 1767. L'explication apparaît aisée: "La paix a produit la plus grande consternation à tous les Négocians de cette Place".(232) En juillet 1783, le consul n'était pas loin de penser que les précautions des fonctionnaires des douanes, leur réticence à communiquer tout chiffre n'avaient en fait pour but que de cacher le déclin du commerce vénitien.(233) Et ce au moment où le premier navire anglais entrait dans le port.(234)

La reprise de 1784, très modérée, fut bien éphémère. La guerre avec la Tunisie, cette même année, entraîna une nouvelle chute. En septembre 1785, le consul faisait savoir que "le commerce se trouve dans le plus grand désordre. Les négociants se refusent à embarquer et les prix montent". (235) En décembre, un document officiel reconnaissait "l'extrême langueur" du commerce vénitien. (236) Les Sages qui l'avaient rédigé préconisaient une refonte générale des Douanes (237), menée à bien en 1789. (238)

Sans doute le tarif fut-il changé cette même année 1789... encore que la preuve reste à fournir. La prudence, cependant, conseille d'arrêter à 1788 les conversions prix constants/prix de marché. Passé cette date, l'on ne dispose donc que d'un indice à prix constants qui, après 1790, est d'une valeur discutable, de l'avis même de Campos qui le publia. Il témoigne d'une reprise de 1786 à 1792. Le déclin ne semble pas niable... surtout à partir de 1792. "Leur commerce est réduit à si peu de

chose qu'un Batiment sans charge pour un port est dans la nécessité de rester 5 ou 6 mois pour terminer avec peine son chargement de manière que Les Negociants qui ont des expéditions à faire envoyent leurs marchandises à Trieste et à Ancône où les occasions sont plus fréquentes".(239) Mais dans la même lettre le consul tempérait son pessimisme : le commerce des laques, de la Crème de Tartare et de la verroterie pour les Nègres portait encore sur des "sommes considérables".

Il est un dernier problème qui se doit d'être abordé. Les guerres, la course, les réformes douanières expliquent sinon tout le mouvement du port, à court terme, tout au

moins une bonne partie.

Mais à plus long terme ? Il a semblé intéressant de confronter les deux prix agricoles fondamentaux - froment et vin avec les courbes de trafic du port :

Hausse	Baisse					
Vin(a)	Froment(b)	Trafic(b)	Vin	Froment	Trafic	
1683-1696 35,1%	1688-1699 44,8%		1676-1683 29,7%	1681-1688 26,3%		
1707-1715 61,5%	1708-1719 27,6%		1696-1707 38,4%	1699-1708 27,4%		
			1715-1729/ 1730	1719-1726	1709-1735	
			55,7%	44,2%	44,2%	
1730-1751 (avec 2 paliers)	1726-1752	1735-1747		,	,	
147,9%	51,3%	45,8%				
,	J., J.	,	1751-1758 34,7%	1752-1762 13,1%	1747-1757 26,7%	
1758-1778 70,8%	1762-1778 39,0%	1758-1781 15,1% (c)	•	,	,	
•	•	,	1778-1785 38,7%	1778-1781 16,7%	1781-1786 15,8%	
1785-1792 39,7%	1781-1792 24,6%	1786-1791 9,1%	•	,	,	

a. En moyenne mobile (6 + 1) Vin : Udine.

b. A prix constants. L'indice corrigé étant construit avec un prix de céréale, la démonstration pourrait ne point sembler convaincante, voire truquée.

c. En fait, il y eut une hausse de 1757 à 1760, une baisse de 1761 à 1771, une hausse de 1771 à 1781. Voir annexe 17 E (graphique)

Des divergences existent, il serait puéril de les nier : le "petit sommet" de 1715-1719 valable pour les prix ne se retrouve pas sur la courbe du trafic ; de même en 1758-1781.

Mais les convergences l'emportent : profonde dépression des années 1720-1730 (240), sensible remontée de la période 1735-1750, pause de la décennie 1750-1760 marquée par un recul faible ; légère baisse des années 1780-1785 et même reprise finale des années 1790. Le trafic, par ses rythmes, se rapprocherait plus du froment que du vin, ce qui ne surprend guère. Ces convergences ne doivent pas étonner. A court terme, les crises céréalières ne jouent pas de rôle dans les faillites vénitiennes. Mais en longue durée ? A cette époque, la Terre Ferme était le premier "client" du port. (Peut-être l'était-elle déjà à la fin du Moyen Age ? Mais la preuve est impossible à fournir.)

En Vénétie, comme dans tous les autres pays d'Europe, Angleterre comprise, le produit agricole l'emportait sur l'industriel. Les courbes du trafic traduisent à leur manière la "respiration" profonde de la Terre Ferme : en période de hausse du prix des céréales, le profit se voyait stimulé, le climat des affaires virait à l'optimisme ; le propriétaire était incité à investir... tant que la hausse ne tournait pas à la catastrophe comme en 1766, 1772 ou 1783. Répétons-le, seul le mouvement long nous intéresse ici. Les deux derniers tiers du 18e siècle furent "haussiers". Le commerce du port ne pouvait rester insensible à cet appel ; d'où sa reprise...

Indice 52 en 1730, 148 en 1779; en 49 ans un quasi triplement (à prix variables), Venise se situait donc dans la moyenne européenne puisqu'il semble admis aujourd'hui que le trafic commercial de la plupart des pays européens tripla au 18e siècle.(241) Par contre, l'évolution de la marine vénitienne témoigne d'une plus grande originalité.

LE RÉVEIL ET L'ESSOR DE LA MARINE VÉNITIENNE (1736-1751)

La réforme douanière ne pouvait pas ne pas amener les autorités vénitiennes à s'intéresser à leur marine. En 1736, les deux Deputati ed Aggiunti alle Regolazioni del Commercio firent une enquête.(242) Ils commencèrent par étudier les causes du déclin : les nouvelles voies maritimes, la politique des Etats européens, soucieux de se doter tous d'une marine, les Turcs, la guerre de course, les ports francs, les prix vénitiens trop élevés à la construction, enfin le peu d'aide accordée aux armateurs vénitiens. Bilan accablant, auquel ils n'hésitaient même pas à ajouter la neutralité vénitienne, source de faiblesse à les

en croire. Enfin ils proposaient un renforcement de la flotte de guerre ainsi qu'une politique fiscale rénovée. Le gouvernement ne les suivit que partiellement. Après la réforme douanière, il prit des mesures en faveur de l'achat de navires étrangers et la construction de navires atti capables de se défendre eux-mêmes. Leur mise à flot ne se fit pas sans difficultés : 1'Arsenal n'avait ni le bois ni les canons nécessaires. Sur ces navires, une fois de plus, Le Blond se montre bien informé : "Dans le Pregadi qui s'est tenu jeudi dernier le Sénat est convenu d'un décret qui permet aux Marchands qui ont des Vaisseaux de les faire naviguer au Levant sans être obligé de prendre d'autres Vaisseaux de la République pour les Escorter pourvu néanmoins que leurs Batimens soient montés de 24 Pièces de canons et de 40 hommes d'équipage afin qu'ils puissent se défendre des petits corsaires barbaresques qui ne cessent point d'infester les Mers de l'Archipel, ce même décret porte aussi une prescription formelle à ceux qui à l'avenir voudraient faire construire des Navires pour servir à leur Commerce que lesdits Navires devront être de 70 pieds de quille portant sur terre, que le Gouvernement leur fournira des facilités qui contribueront à les soulager d'une partie des dépenses qu'exigent les entreprises de cette conséquence. Celles qu'il propose consistent dans les articles suivants:

1. qu'il fournira à chacum 200 Chaines à 3 livres 2 la pièce,

2. qu'il leur donnera 12 pièces de canon pour chaque

Batiment gratis,

3. enfin qu'il obligera 15 ouvriers de l'Arsenal à travailler pour le compte des particuliers moyennant la simple paie que le Prince leur donne promettant de les faire jouir de quelques autres avantages de cette Nature qui ne seront pas moins considérables". (243)

Quels furent les résultats de cette politique ? Les constructions navales se développèrent, surtout celle des navires atti. Tout cela ne coûta pas trop cher et fut fort utile.(244) Dès 1740, les navires vénitiens reprenaient la route du Ponant. Les étrangers les estimaient au point qu'ils réussissaient à obtenir la prime d'assurance la plus basse avec celle des Hollandais.(245) En 1745, ils fréquentaient le Levant, Lisbonne, Nantes et Londres. Quatre navires avaient établi des liaisons régulières avec ce port.(246) L'institution des navires atti fut supprimée en 1751.(247) Mais ni Beltrami, ni le consul français qui signalait ce fait (248) n'éclairent vraiment les raisons de cette décision. Que cette solution d'origine gouvernementale à la crise de la marine marchande n'ait jamais été populaire est incontestable.(249)

Peut-être une fois le démarrage accompli, l'essor maritime se soutint-il de lui-même. Les renseignements chiffrés dont nous disposons sont plutôt maigres, parfois contradictoires. Du moins confirment-ils cette reprise :

Années	Atti	Marciliane	Nave			
1722 1724 1734 1735		- 32 (2) 10 (2) ou 32 (3)	43 (1) 33 da ponte (2) 43 (2) 45 (3), 35 (2) ou			
1736 1738 1740	15 (6) ou 17 (7) 18 (5)		49 (4) 37 (1) 51 (5)			
		10 (8) ou 10 (9) 9 (5) 9 (1)	44 (8) ou 44 (9) 60 (5)			
Sources: (1) A.S.V., V Savi 97, Parte 4; (2) Ibid., parte 3; (3) Cor., Dona 359, Filza 5; (4) Cor., Dona 364 (45); (5) Cor., Dona 366, n° 11; (6) Cor., Dona 366, Filza 2 n° 46; (7) Cor., Dona 359, Filza 5, (8) A.S.V., V Savi 97, parte 4; (9) Cor., Dona 367, Filza 2, n°3.						

Dans ces chiffres, il n'est pas tenu compte des petits navires. (250) Ainsi, de 1769 à 1733, en moyenne, chaque année, le commerce du bois occupait 500 barques. (251).

Mais le tournant décisif fut le traité de paix de 1763 avec les Barbaresques...

LE DOUBLEMENT DES ANNEES 1766-1781

Par marine vénitienne, il faut entendre celle de la Dominante et du Dogado à l'exclusion de l'Istrie, de l'Albanie et des Iles grecques, c'est-à-dire les navires qui devaient s'inscrire à la <u>scuola</u> de San Nicolo et recevaient en échange une patente de navigation. Rien ne permet de suspecter les chiffres avancés par les différents rapports auxquels il sera fait allusion. Ils apparaîtraient plutôt inférieurs à la réalité : des patrons vénitiens naviguaient sous la bannière de l'Etat pontifical...(252) et sans doute sous celle d'autres nations. Si l'on en croit le Sage Marcello, dans les années 1720-1730, l'inscription ne se pratiquait pas.(253) La qualité de la documentation pour la

seconde moitié du siècle s'explique donc sans difficultés. Il n'en demeure pas moins que les chiffres avancés par Marcello pour ces années 1720-1730 - une quarantaine de gros navires - se voient parfaitement recoupés par nos autres sources d'information. Les chiffres parlent (254) : en 1763, Venise possédait de 60 à 70 navires, en 1765, ils devenaient 138. en 1766 : 155. Le Blond leur apporte une précieuse confirmation. En décembre 1766, il écrivait que les autorités faisaient venir dans la Dominante 11 capitaines pour le service du pilotage avec quelques matelots afin de répondre aux besoins d'une marine qui augmentait tous les jours. Par la même occasion. la République décrétait un petit acte de navigation en interdisant aux navires étrangers de charger dans le port. (255) Les recensements démontrent, eux aussi, ce bond en avant. De 1766 à 1771, les professions maritimes : barcaroli, pescatori, marinaï, passaient de 8 986 membres à 12 853. Mais si dans la Dominante l'augmentation se chiffrait seulement à 200 unités, de 3 776 à 3 962, le Dogado, lui, accusait un bond extraordinaire de 4 320 à 7 996.

Les chiffres font défaut pendant 6 ou 7 ans ; en 1773, la flotte maritime approchait des 200 unités, en 1774 elle jaugeait 34 320 botte soit depuis 1766 une augmentation de l'ordre de 35 %. L'avance se poursuivait en 1775 ; le chiffre de 240 navires était atteint. Le phénomène, on s'en doute, n'avait pas échappé à l'attention de Le Blond : "Depuis la guerre passée des Russes avec les Ottomans la marine marchande de cette République a augmenté environ de moitié". (256) (Cela semblerait indiquer qu'il y avait eu en 1771-1774 une chute sensible, suivie d'une remontée non moins brutale. Ce n'est pas impossible.)

"Nous avons 372 Batimens (257) qui naviguent continuellement dans la Méditerranée et dans toutes les Echelles du
Levant avec le plus grand succès pour le commerce avantageux
qu'ils font depuis la paix que la République a faite avec les
Régimes de Barbarie à cause de la franchise de leur Pavillon.
Les Négociants de cette ville ne cessent de construire. C'est
au point que cela porte un préjudice notable à nos Armateurs
de Marseille lesquels autrefois faisaient le principal
commerce de cette Ville depuis ce temps il n'arrive dans ce
port que fort rarement des Bastimens français pour transporter nos denrées à cause du nouvel impot que tous les
Vénitiens ont mis sur tous les Pavillons Etrangers du dix pour
cent en sus de la Douane ordinaire pour protéger leurs
sujets au préjudice de nos Capitaines". (258)

De 1775 à 1778, le rythme de croissance (20 unités) se ralentit quelque peu. En janvier 1778, la situation de

cette marine apparaissait florissante au consul :"... les Vénitiens naviguent librement et portent un préjudice considérable à la Nation française. Aujourd'hui la marine marchande des Vénitiens est composée d'environ 240 Bastimens (259) sans compter trois cent petites Barques que l'on nomme Trabacolo qui naviguent dans l'Adriatique et le royaume de la Morée, lesquels font un commerce fort considérable dans tous les genres avec les sujets du Grand Seigneur".(260)

Tout changeait en mai 1778: "Sur le bruit d'une guerre générale tous les Négociants de Venise paroissent témoigner d'une espèce de satisfaction dans la vue d'augmenter leur commerce par la neutralité de leur Pavillon et à cet effet ils attendent le moment d'une déclaration pour faire construire des Bastimens et pour en faire acheter dans le pays Etranger étant générallement tous portés pour la Nation angloise voulant les imiter dans leurs coutumes".(261)

Une autre lettre <u>en septembre</u> témoignait des progrès accomplis : "Les Vénitiens augmentent tous les jours leur marine marchande ils font acheter de tous part des Bastimens et pour favoriser leur marchandise ils ont déclaré de bonifier de moitié des Droits de la Douane des Marchandises venant sur les Bastimens Vénitiens pour empecher les Etrangers de venir dans ce port".(262) Un an après, les progrès se confirmaient : "Les Vénitiens ont augmenté depuis ce tems (263) leur Marine Marchande d'environ cent Bastimens lesquels font tous le commerce de l'Angleterre et les propriétaires gagnent des sommes immenses par les Nolisements qu'ils font payer extraordinairement chers".(264)

Et pendant deux ou trois ans le pavillon de Saint-Marc flotta sur toutes les mers. On le vit à Londres - en 1781, un navire vénitien quittait presque chaque semaine la Dominante pour la métropole britannique (265) -, aux Indes orientales (266), en Russie (267), aux Antilles (268), en Hollande, à Hambourg, à Ostende, Mogador, aux Canaries, à Cadix et Lisbonne. (269) Les courbes du mouvement des navires étrangers dans les ports étrangers (270) accusent la même allure : leur présence atteignait un maximum en 1777 à Tripoli d'Afrique, en 1782 à Marseille, Toulon, Malte (271), La Canée, Candie et Trieste, en 1783 à Sinigallia et Livourne, en 1795 à Gênes. (272)

Ces années-là, les Vénitiens gagnèrent beaucoup d'argent.(273) Le consul estimait que les grosses sommes payées aux Barbaresques avaient été récupérées et plutôt deux fois qu'une.(274) L'année 1781 s'achevait en triomphe.
"...depuis l'époque de la guerre ils ont augmenté leur marine marchande de plus des trois quarts elle est portée présentement à 412 Batimens...".(275) En fait, les navires qui jouissaient

d'une patente, cette année-là atteignaient le chiffre de 327 jaugeant 48 543 botte. (Le rapport d'où sont extraits ces chiffres se révèle comme l'un des plus sûrs qui soient en notre possession avec celui de 1794.) Les effectifs des marins avaient suivi exactement la même progression. De 3 400 pour la période 1754-1764 (276), ils passaient à 5 380 en 1773 (277), à 6 208 en 1775 (278), et à 7 250 pour la période 1768-1778 (279), (7 400 en 1779). Et l'on ne tient pas compte des 3 000 matelots passés au service de l'Angleterre.(280)

Tout a une fin... En 1783, la France et l'Angleterre signaient la paix. "Ils avaient 412 navires. Pendant la guerre ils ont délivré 700 patentes de Capitaines, 11 batimens sont inachevés".(281) Un moment, les bruits de guerre au Levant firent qu'ils remirent en chantier leurs bateaux. (282) Au début de 1784 le consul pouvait encore nourrir quelque illusion sur la puissance navale des Vénitiens : "...depuis que les Vénitiens ont conclu la paix avec les cantons des Régences de Barbarie ils ont tiré leur Marine du néant ils ont augmenté considérablement leur Commerce. Depuis la guerre précédente des Russes avec les Turcs les Vénitiens n'avaient alors que 102 Batimens qui naviguaient avec les Passeports Ducal (283) pendant les hostilités de ces deux Puissances ils ont augmenté leur Marine marchande à 214 et à l'époque de la dernière guerre de la France avec l'Angleterre ils l'ont portée jusqu'à 422 Bastimens continuant leur Navigation avec succès sur le même pied, allant librement dans tousles ports de France et du Levant comme votre Excellence peut s'en rendre compte du grand nombre qu'il y a continuellement dans celui de Marseille. Il est certain que ces Bastimens ne sont employés que pour faire le transport du Commerce des Nations de la Méditerranée lesquels font un tort considérable au Pavillon françois et surtout aux provençaux... Les Vénitions ont encore environ 400 Trabacolo ou Tartane de différente Grandeur. Les Patrons sont munis d'une simple Patente qui font toute la Navigation des Ports de l'Adriatique, les Isles de l'Archipel et les cottes de la Morée. Depuis quelques années leur Navigation est devenue si importante et si étendue qu'ils l'ont portée jusque dans le Nord Mer qui leur avait été totalement inconnue, divers Bastimens vont tous les ans en Russie porter plusieurs genres de leur production et pour leur retour ils importent les articles nécessaires à leur Marine avec un rabais des Douanes ordinaires sur les autres Nations pour donner la prefférence à ses Sujets".(284)

Las... Dès novembre 1784, le consul devait se rendre à l'évidence :"Leur marine est tombée dans la plus grande inaction".(285) L'année suivante : "...ils se tiennent si embarrassés du grand nombre de leurs navires..." (286) qu'ils les vendaient : 50 dont 13 à Marseille. Quatorze perdus

mais onze nouveaux, <u>leur flotte comprenait 369 navires</u> "qu'ils cherchent à <u>s'en deffaire à quel prix que ce</u> soit...".(287) Le consul l'évoqua une dernière fois en 1786 : "Il m'est enfin réussi par mes soins d'avoir l'honneur de vous adresser cy-joint le numéro I contenant l'Etat général de tous les Battimens de commerce appartenant aux sujets vénitiens de diverses grandeur et construction au nombre de 392 ensemble de la portée de 39 460 tonneaux qui naviguent avec les passeports et le pavillon de cette République".(288)

Il y avait donc eu une reprise de 1784 à 1786, qui aurait porté sur une trentaine de navires. Passé cette date, les estimations se font plus rares : en 1787, 220 navires d'après Tucci et en 1794, 309 jaugeant 43 635 botte. Ce chiffre confirmé par d'autres sources (289) indique bien une remontée sensible de 1787 à 1794 qui ne permit cependant pas à la marine vénitienne de retrouver leshauts niveaux de 1781.

Peut-on situer cette flotte dans le temps et dans l'espace? Elle se montrait certes très supérieure à celle de la fin du 17e siècle et du début du 18e (290); plus forte aussi que celle du 16e finissant.(291) Et du 15e? Tout dépend du crédit que l'on veut bien accorder au discours de Tommaso Mocenigo... Le curieux document publié par Romano permet également de comparer la flotte vénitienne à celle de l'Europe en 1786-1787.(292) Romano avance le chiffre de 60 232 tonneaux pour l'ensemble de la marine marchande de la République, ce qui la plaçait au deuxième rang italien avec 1,78 % du tonnage européen.

Ces chiffres sous-estiment certainement la puissance navale de la République. En 1784, le rapport flotte Dominante (navires patentés) et flotte de la République s'élevait à 28 000/105 000, soit 26,6 %. En 1786, les navires patentés jaugeaient 29 460 tonneaux. Ce même rapport suggère donc, en 1781, à l'apogée, une marine jaugeant de 120 000 à 200 000 tonneaux. Ces nombres contiennent, bien sûr, une grande part

d'approximation.

La France possédait une flotte douze fois supérieure à celle de la République, toujours d'après Romano. La Vénétie, dix fois moins peuplée, soutenait donc avantageusement la comparaison avec le Royaume. A en croire Romano, de la fin du 17e siècle à la fin du 18e, la flotte européenne, passant de 2 millions de tonneaux à 3,5 n'avait pas tout à fait doublé, ce qu'avait fait la vénitienne de 1766 à 1781. La croissance avait été supérieure à celle des autres pays européens mais plus encore le taux de croissance à la fin du siècle. Peut-on l'expliquer ? Les causes sont-elles

internes ou externes ? L'on ne peut sérieusement penser que la paix avec les Barbaresques suffise à tout expliquer, ni la guerre d'Amérique. S'agissait-il alors d'une récupération du trafic de Venise par la marine locale ? Certaines concordances apparaissent troublantes : la reprise de la marine après 1787 coïncida avec celle du trafic. Mais les séries de tonnage manquent de continuité de 1763 à 1781. De ce fait, la plus grande prudence s'impose.

Un autre facteur dut peser d'un poids très lourd : la crise de l'agriculture en Terre Ferme après 1763 et surtout 1766. La marine put recruter des équipages qu'elle aurait eu la plus grande peine à enrôler une décennie auparavant. La majorité des marins vint non de la Dominante mais du Dogado rural. Les difficultés accrues de la mise en valeur agricole à la suite de l'aggravation du climat, la "révolution agricole" qui en était directement issue qui, toutes deux, exigeaient des mises de fonds plus importantes, incitèrent sans doute les Vénitiens moyennement fortunés à investir à nouveau "sur l'eau". (293)

Venise face à ses concurrents: Trieste et le Levant

Les chiffres parlent : la Dominante ne connut aucum déclin maritime ou commercial au 18e siècle. Quant aux maux qui l'atteignirent, ils relevaient plus d'une crise interne que d'une agression étrangère. C'est dans cette perspective qu'il convient de situer cette étude des cas triestin et levantin, envisagée ici comme une sorte de contre-épreuve.

La concurrence de Trieste! Que de fois les historiens de la "décadence" de Venise ne l'évoquèrent-ils pas! Force est de reconnaître que les apparences semblent bien leur donner raison. D'un côté, un vieil Etat de deux millions et demi d'habitants entouré de voisins hostiles - de l'autre une monarchie avide d'assurer un avenir sur l'eau à ses douze millions de sujets: la lutte du pot de fer contre le pot de terre. La réalité se révèle quelque peu différente à qui veut bien y regarder de plus près.

LES ORIGINES

Il ne s'agit point ici d'écrire une histoire de Trieste, les bons ouvrages ne manquent pas (1), les documents consulaires non plus.(2) (La première lettre de Gerolamo Marsan date du 18 avril 1761, celle du consul français du 10 août 1759. Cette concordance chronologique n'est pas due au hasard. Elle démontre que Trieste ne commença à intéresser les milieux maritimes que vers les années 1760.)

La géographie avait favorisé Venise. Dans l'Adriatique supérieur, les bons ports étaient rares. D'Ancône à la pointe de Goro, c'est-à-dire à l'estuaire du Pô, les navires ne trouvaient aucum abri. Cette dernière pointe était, elle-même, fort dangereuse. L'empereur l'avait achetée au comte de Mezzola, y avait fait bâtir des entrepôts.(3) Les bâtiments

déchargeaient les marchandises destinées à être transportées sur le Pô. Ainsi évitaient-ils les douanes vénitiennes car, au nord, s'étendaient les territoires de la République. En 1777, il n'y avait toujours pas de quais. Aussi les navires devaient-ils rester en rade.

Si l'Istrie vénitienne possédait de bons abris -Rovigno (4), Pola - où les Autrichiens au 19e siècle implantèrent leur plus importante base navale en Adriatique, par contre le littoral autrichien se montrait fort démuni. Une enquête effectuée en 1777 également par un officier français constitue une source de premier ordre (5), dont on ne peut suspecter l'objectivité : Les ports de l'Autriche intérieure, en Général, c'est-à-dire Trieste, Fiume, Boccari, Porto Ré, ne sont bons ni pour la retraite des Vaisseaux ni pour le débit des marchandises". La rade de Fiume se révélait peu sûre ; de plus, elle était inabordable en hiver. (6) Celle de Boccari pouvait faire illusion par sa grande étendue mais la borée la menaçait sans cesse ; Porto Ré, par contre, à l'abri de ce vent redoutable à ces latitudes, souffrait de l'exiguïté de sa rade. Trieste apparaissait plus sûr mais ce port se révélait très vulnérable en temps de guerre. Sur ce point précis, les témoignages ne manquent pas : "Le port n'est deffendu par aucune fortification qui méritent (sic !) la plus légère attention'.(7) Et les Triestins le savaient mieux que quiconque. En 1734, n'abandonnèrent-ils pas leur ville ? "...la nouvelle d'arrivée de bateaux du côté de Trieste où la terreur était si grande que plusieurs des habitants avaient transporté leurs effets dans la montagne et qu'on craignait beaucoup le bombardement". (8)

Certains se réfugièrent même à Venise ! "Les habitants de Trieste qui ont quelque chose à perdre continuent dans cette appréhension à se retirer qui à Venise qui en Ancône et qui dans le Frioul où ils ont transporté leurs meilleurs effets...".(9) En 1792, l'arrivée des bateaux français dans l'Adriatique y provoqua une nouvelle panique. (10) La lettre consulaire qui en informait les autorités françaises renforce la thèse de Reinhard : Trieste, à cette date, était indéfendable par terre et par mer. (11) (Il est exact que de ce point de vue les autres ports autrichiens ne se trouvaient guère mieux partagés : "La République peut fermer les ports de l'Autriche intérieure". (12) De quel atout eut disposé un gouvernement décidé à se servir de cet avantage...) Si l'on ajoute que les navires de 450 à 500 tonneaux qui pénétraient jusqu'au coeur de Venise ne pouvaient avoir accès à Trieste (13), on comprend que le consul français se soit interrogé sur les raisons de ce choix. (14) A l'en croire, puisque Porto Ré disposait d'un bon ancrage en temps de borée, Trieste était

une erreur qu'il expliquait par le souci des autorités autrichiennes d'avantager la Carinthie et la Styrie plutôt que la Hongrie. (15) Peut-être... Erreur ou pas, la médiocrité du site et de la situation de ce port allaient peser lourdement sur son développement.

Au début du 18e siècle, <u>Trieste n'était encore qu'un</u> petit port de pêche (16); et les autres havres autrichiens apparaissaient tout aussi modestes.

Etat des bâtiments qui sont à Fiume, Bocca, Segna et Trieste 1706

Boccari : 2 barques prises sur les Espagnols

Segna : 3 frégates, 6 galiotes, Trieste:

2 grosses marcilianes,
3 grosses marcilianes, 2 autres marcilianes, Fiume :

1 fregaton, 1 grosse barque, 1 vaisseau de 20 pièces, 1 autre vaisseau de 20 pièces. (17)

En 1718, Trieste franchit une seconde étape de son histoire. L'empereur avait obtenu que des clauses commerciales très avantageuses fussent jointes au traité de Passarowitz. (18) Aussi, en 1719, proclama-t-il cette ville ainsi que Fiume ports francs. (19) Mais cette franchise était rien moins que totale. (20) La même année voyait le jour la Compagnie orientale (21) - que Masson appelle Compagnie d'Orient ou du Levant. On ne pouvait trouver meilleure confirmation de la continuité de vues de la monarchie, laquelle dans le même temps implantait un lazaret à Trieste. (22) De Venise, 1'on suivait de très près toute cette activité. Et l'annonce du voyage de l'empereur dans "sa" ville suscita bien de l'inquiétude. (23) En vain, semble-t-il, car dès septembre 1725 l'échec de la première compagnie apparaissait patent. (24) Et c'est en novembre que Charles VI promulga un nouveau règlement (25) :

Instruction ou règlement de l'empereur Charles VI pour les ports de Trieste et Fiume (du 19 novembre 1725)

- 1. Il est permis à tous et à un chacun de quelque nation, Condition et Religion qu'ils soient d'abborder et d'entrer dans nos deux ports Trieste et Fiume pour y pouvoir librement et sans empechement négocier et en cas qu'ils ne trouvent pas l'occasion d'y débiter aussitot leurs marchandises il leur sera permis et accordé de les y mettre en depost ou dans nos magasins.
- 2. Toutes ces Marchandises qui seront entrées dans nos ports par la mer venant de pays étrangers ne doivent payer ni gabelle ni impost lorsque ces mesmes marchandises en

sortiront par la mer. De meme on ne doit exiger ni gabelle ni impost de ces marchandises qui seront déchargées d'un navire étranger dans un autre quand même les Marchands entre eux seront convenus de l'achat ou de l'eschange pour les dites Marchandises.

3. Pour ce qui est des Marchandises soit qu'elles sortent de nos Magasins soit qu'elles y demeurent si elles sont destinées à être consumées dans nos deux ports ou qu'on les fasse sortir pour les transporter dans nos état héréditaires on doit pour elles payer les gabelles crdinaires.

on doit pour elles payer les gabelles crdinaires.
4. On doit payer les droits ordinaires pour les Marchandises qui ont été menées par terre et déposées dans nos magasins.

5. Ces marchandises qui arrivent par la mer et qui en sortent aussi doivent être franches et quittes de tout droit et gabelles de sorte que l'on ne peut pour elles exiger quoi que ce soit ni dans nos douanes de Trieste et de Fiume ni dans nos douanes de la Ville, ni dans celle de la province appelée Mitteldine le tout sous peine de notre disgrace et autre chatiment.

Ce nouveau règlement ne réussit pas à faire sortir Trieste de son marasme. Dès le mois de juin 1726, Le Blond constatait que Venise bien qu'attentive, ne s'alarmait pas. (26) En novembre, il se permit d'émettre des doutes quant à l'avenir de la Compagnie de Trieste. (27) Les évènements lui donnèrent raison puisqu'en 1727 ses magasins brûlèrent à Fiume (28) et qu'en mars de la même année ses affaires allaient bien mal. (29) Quant à Trieste, en 1729, elle ne comptait encore que 4 000 habitants.(30) En 1730, par une patente rendue publique le 21 novembre, les autorités firent de nouvelles concessions à tous ceux qui désiraient s'y installer. (31) Mais pouvait-on ranimer un port par des mesures législatives ? De 1730 à 1740. il dut affronter des difficultés de tous ordres (32), d'autant plus déplorables pour l'empereur qu'il n'avait plus le choix. Charles VI "...avait eu des vues à la fois sur Naples, Messine et Trieste".(33) Mais "les Deux Siciles lui ayant échappé Trieste était restée après 1738 le seul espoir de l'empereur". (34) Las... "En 1740 le Trieste marchand se trouvait en pleine faillite, après tous ces projets".(35) Et il ne resta plus aux autorités qu'à vendre les installations portuaires. (36)

Ces précisions sur la "préhistoire triestine" n'ont pour but que de montrer à quel point ce havre partit de bas, vers le milieu du 18e siècle. Marchesi n'avait pas manqué d'être frappé par cette médiocrité en 1748 (37), alors que Venise poursuivait son essor sur la lancée de 1736. Mieux, il est permis de se demander si Trieste ne fut pas stimulée par l'exemple vénitien car la reprise du port impérial peut être

datée avec une certaine précision.

Tamaro la situait en 1750-1752.(38) D'autres témoignages confirment la validité de cette chronologie. En 1751, le consul français à Trieste constatait l'essor du port. "Le succès en est déjà porté au-delà de ce que l'on espérait, 1'on y Batit journellement une grande quantité de Maisons qui seront habitées par les Nouveaux Negocians". (39) Mais quatre mois plus tard, il portait un jugement plus nuancé sur cette entreprise : "c'est l'ouvrage de siècles entiers et qu'il faut des fonds immenses pour en faire naître la première Idée...".(40) Un an après, les Cing Sages reçurent un remarquable rapport d'Angelo Contarini, en poste à Palma dans le Frioul. (41) (A ce titre, il devait être chargé tout spécialement de la surveillance de Trieste puisque cette ville n'avait toujours pas de consul vénitien.) Le lazaret était achevé et l'essor des "fabriques" indéniable. L'accroissement de la population obligeait Trieste à importer des grains jusqu'en Lombardie. Mais il n'échappait pas à Contarini que les bâtiments étrangers n'arrivaient encore qu'en petit nombre et se composaient pour l'essentiel de trabacoli, felouques, tartanes et autres navires de ce type. Bref, une reprise réelle mais limitée... La guerre de Sept ans, à ses débuts, lui porta un nouveau coup et provoqua de nombreuses faillites. (42) Encore que les chiffres manquent qui permettraient d'en juger sereinement... A vrai dire, ils ne deviennent abondants qu'à partir de 1761, date de l'ouverture du consulat vénitien.

TRIESTE, ANNÉES 1761-1765 (43)

La ville en 1763 ne comptait encore que 7 000 habitants occupés surtout par le commerce et l'industrie. (44) Cette dernière en 1761 faisait encore bien petite figure. (45)
Au nombre des fabriques les plus importantes on comptait une manufacture de cires - mal dirigée - une savonnerie, une scoreria - une entreprise de torréfaction ? - et une distillerie qui exportait des Rosalini, eaux-de-vie en bouteilles. Ces dernières provenaient de Murano. (46) Dans son souci d'être exhaustif, le consul ajoutait à cette liste une fabrique de crème de Tartaro dirigée par un Vénitien. (47) Ce dernier n'eut que trop d'imitateurs.

Peu de temps après arrivaient à Trieste deux contremaîtres techniciens du travail de la cire (48) et Prete, lequel avait dirigé à Venise la célèbre verrerie Briatti.(49) Un expert en constructions navales les suivit.(50) Ce transfert de

techniciens ne boulevarsa cependant pas l'industrie triestine dont le consul estimait qu'elle s'était peu transformée de 1761 à 1763.(51) Trois savonneries, quatre fabrique de rosoli et une de cartes à jouer, quatre manufactures textiles, tout cela représentait vraiment peu de chose. La production industrielle ne supportait pas la comparaison avec celle de la Dominante, fût-elle déclinante. Et pourtant le gouvernement autrichien ne lui ménageait pas son aide. Il accordait un crédit de 3 000 florins à un marchand de cordes désireux de s'établir.(52) Le consul estimait que l'industrie faisait vivre 2 000 personnes à Trieste.(53) Au même moment, à Venise, ce chiffre s'élevait à 35 373.(54)

Cette médiocrité manufacturière était sans doute la rançon du port franc. Les armateurs étrangers s'adonnaient trop facilement au dumping. Mais d'autres causes jouaient, l'arrière-pays surtout. Le consul ne mâchait pas ses mots : une population misérable (55) n'y entretenait qu'une agriculture médiocre, insuffisamment productive, laquelle à son tour provoquait un enchérissement considérable des vivres à Trieste.(56) Pour comble, les logements aussi s'y payaient très cher.(57) L'eau même manquait.(58) Et une dernière lettre attirait l'attention sur une autre faiblesse de cette ville : l'absence de capitaux.(59)

D'aucuns seraient peut-être tentés de mettre tous ces maux au passif d'une croissance trop rapide. L'était-elle vraiment ? En 1763, le trafic s'éleva à 9 125 405 florins. (Il convient de signaler que certains envois de froment et de verrerie n'y figuraient point.) Le florin valait 5 lires vénitiennes ce qui donnait un trafic de 7 359 036 ducats courants.

De 1761 à 1763, celui de Venise se stabilisa à 21 millions 1/2 de ducats courants, au tarif de 1738. Celui de Trieste, en valeur, n'atteignait que 35 % de celui de la Dominante.

1763 fut l'année de la reprise.(60) Les différentes sources sur lesquelles s'appuie cette étude permettent de brosser un tableau des échanges à cette époque:

- aux exportations, des produits de l'industrie triestine, des 'manufactures d'Europe': argent et cuivre d'Allemagne, potasse de Hongrie, bois, verres de Bohême (61), quincaillerie d'Allemagne.
- aux exportations, figuraient des produits "exotiques" et alimentaires, des tabacs, des "comestibles" (62), du froment de la Terre Ferme. Ainsi en 1761, 10 navires venus de Venise, Rovigno, Triali amenèrent 3 070 stara. (63) En 1764, le prix du blé monta à Trieste. Or Naples en réclamait. Des barques en apportèrent du Frioul. (64) Le blé hongrois n'apparut pour la première fois qu'en 1765 à Trieste. (65) La médiocrité de

l'arrière-pays, déjà signalée, entravait le commerce des produits agricoles indigènes.(66) Les ventes de café étaient bien faibles. Trieste n'en expédiait que d'infimes quantités dans les provinces vénitiennes.(67)

De ce trafic, les Vénitiens étaient les principaux agents. Leurs bateaux n'accusaient certes pas un grand tonnage mais leur nombre était tel qu'en volume global, ils se taillaient la première place. (68) Un historien autrichien n'a pas manqué de signaler cette prépondérance des navires battant pavillon de Saint-Marc à Trieste dans les années 1770. (69)

Le poids de la "petite" navigation vénitienne était rehaussé par le quasi monopole dont jouissaient, pour la pêche, les sujets de la République. Trieste n'avait point de pêcheurs. (70) Aussi, se faisait-elle ravitailler par les marins istriotes qui y portaient le poisson "en quantités à peine croyables". (71) En 1761, des 205 barques de pêches qui ancrèrent à Trieste, 199 arboraient les couleurs vénitiennes, 6 seulement les autrichiennes. (72)

Grâce à eux - et eux seuls - la ville assurait son ravitaillement en poisson. (73) En 1766, les autorités autrichiennes tentèrent de briser ce monopole. Elles firent appel à des experts sardes pour lancer la pêche au thon. (74) Sans grand succès, semble-t-il; les annales de Trieste n'ont pas conservé le souvenir de cette activité.

Cette très forte présence vénitienne à Trieste n'était que la conséquence de la médiocrité navale des Autrichiens. En 1763, ils ne possédaient encore que 3 nave, 2 marciliane, 2 polache, 1 chechia, 6 trabacoli, 2 pieleghi, 7 brazzeze, 1 felouque, 1 cavafango.(75) Les chiffres sont confirmés par Apih, lequel assure qu'en 1762 la marine triestine ne comptait encore que 8 bâtiments, peu de barques et 226 hommes de mer.(76) Aussi n'y a-t-il pas lieu de s'étonner que pour les voyages du Levant la Compagnie ait dû faire appel à des Gênois et à des Vénitiens.(77)

Pesait tout autant le manque de capitaux. Cette "misère incroyable d'argent comptant" (78), qui à l'inverse "ne manque certainement pas dans la Dominante" (79), incitait le consul à se montrer rigoureux. Il demandait aux autorités vénitiennes qu'elles interdisent l'accès de Trieste à un certain Francesco Pollani, de San Daniele, lequel emportait avec lui ses capitaux. Car - et ce n'est pas l'un des aspects les moins insolites de la concurrence entre les deux cités - une partie des capitalistes "triestins" venait de la Dominante! (80) Dès 1749, le consul français à Venise en informait son gouvernement : "Je m'aperçois qu'on retire beaucoup de placements qui auroit (!) été fait sur les Banques et les Négociants de Venise et qu'on fait passer les mêmes fonds à Trieste!" (81) En 1763, les capitalistes de cette ville apparaissent, pour la première

fois en pleine lumière grâce à une lettre de Marsan. (82) Le premier d'entre eux - il était précisé qu'il avait fait fortune dans la place même - jouissait d'un capital de 100 000 florins, bien médiocre si on le compare aux fortunes patriciennes ou marchandes de Venise, de 10 à 20 fois supérieures. Le second, un Vénitien, Gio Antonio Flantini, avait gagné lui aussi 100 000 florins aux foires de Sinigallia. Venaient ensuite deux fabricants de rosoli : un Milanais, un Vénitien Rossetti, tous deux en pleine ascension. (Ce Carlo Rossetti allait par la suite se rendre célèbre en Égypte.) La firme Ostraizer se taillait la cinquième place avec 30 000 florins; elle armait deux navires pour le Danemark et la Hollande. La maison Plottner - 20 000 florins - se livrait à des "expéditions". Enfin un certain Osmiler possédait une savonnerie et un capital estimé à 9 000 - 10 000 florins.

Le consul s'attardait quelque peu sur le cas d'un certain Ballotti de Ferrare qui, avec un ami vénitien, fabriquait des <u>rosoli</u> vendus ensuite en Istrie et au Frioul, mais aussi à Livourne et en Lombardie par la voie sud, celle des Etats du Pape.

Beutin a bien vu qu'au 18e siècle plusieurs firmes quittèrent Venise, à cause des impôts trop lourds.(83) Les 5 ou 6 citées par le consul figurent-elles dans cette liste?

Les autres commerçants faisaient petite figure et parmi eux 200 Juifs. On comprend que Marsan ait été frappé du peu d'envergure de ces établissements. (84) Non seulement, répétait-il l'argent manquait (85) mais une partie de ces capitaux, à peine gagnée dans le négoce, se dirigeait ensuite vers le luxe ou la terre. (86) (Il serait intéressant de connaître les taux de profits comparés, du négoce et de l'agriculture. Accusaient-ils dans les pays autrichiens le même décalage qu'en Vénétie?) L'absence de fonds était telle qu'en 1763 le propriétaire d'une manufacture de cire n'hésita pas à entreprendre le voyage de Vienne pour implorer des subsides de la Cour impériale. (87)

Ce tableau de Trieste paraîtra peut-être un peu pessimiste. Mais le consul français ne disait pas autre chose : "En un mot il est de fait que le commerce loing d'être augmenté depuis 20 ans à Trieste est tombé considérablement. On ne peut pas disputer que dans ce temps on ne négociait à Trieste qu'avec l'argent étranger, actuellement on n'en voit plus, il paroit impossible de donner une preuve plus convaincante de la destruction du commerce dans un païs jointe à la diminution de la population qui existe également". (88)

La situation, à la fin de la guerre de Sept ans, n'apparaissait donc pas brillante, au moment où le gouvernement autrichien s'imposait un nouvel effort pour "faire de Trieste un nouvel Amsterdam".(89) La formule peut prêter à sourire... Et pourtant, quatre ans plus tard, bien des choses avaient changé.

L'ESSOR (1763-1766)

En septembre 1763, Marsan constatait un renouveau d'activité: "...en fait, chaque jour on songe à l'augmentation des manufactures et à l'agrandissement de ce commerce. En vérité, il est encore pygmée aujourd'hui mais avec le temps et une plus grande nourriture, il peut devenir un géant...".(90)

Le gouvernement autrichien tenta tout d'abord de doter la ville d'une flotte digne de ce nom. (91) Pour cela, il lui fallait un arsenal. Et il débaucha les meilleurs spécialistes de Rovigno, Parenzo, Pirano, tous sujets de la République. (92) Des 35 ouvriers qualifiés de l'Arsenal, 18 étaient de nationalité vénitienne. (93) Quatre ans plus tard, le mouvement d'immigration continuait. (94) Il porta ses fruits. En 1767, des chantiers navals triestins sortirent des bateaux pour l'Espagne. (95) Combien ? Le consul ne le disait pas. (96)

Et dans le port même, sous la conduite du vénitien Pirona, les autorités lançaient de grands travaux. En 1763, les deux canaux nouvellement creusés pouvaient accueillir 20 navires.(97) Et l'on aménageait un bassin capable d'en recevoir 20 autres.(98)

Deux ans plus tard, le lazaret était terminé.(99) La "fureur de fabrique" ne s'apaisait pas pour autant.(100) En juillet 1769, on effectuait de nouveaux travaux dans le port".(101)

Enfin, les autorités semblaient avoir pris conscience d'un des points faibles de Trieste : son arrière-pays. En 1766, la cour ordonna de planter 60 000 mûriers sur la route de Gorizia à Aquilée.(102) Le manque de main-d'oeuvre les amena à faire appel à des paysans du Frioul, plus estimés que les sujets autrichiens pour ce genre de travail.(103) (Et pourtant ils étaient considérés comme les plus mauvais sériciculteurs de la Terre Ferme !)(104) L'année suivante, trois sujets vénitiens reçurent de l'argent pour planter 4 000 mûriers.(105) Tous ces efforts finirent par porter leurs fruits. Le consul dut admettre que ses pronostics

défavorables avaient été démentis : 30 000 mûriers avaient magnifiquement réussi. (106) De même, l'élevage des moutons prospérait à Buccari : les sujets achetés en Espagne ou dans le Padouan faisaient souche. (107) Et la région d'Aquilée, au prix d'un gros effort, développait sa production de foin (108) et de vin. (109) Cette mise en valeur agricole donna une base solide à l'industrie de la soie de Gorizia (110) et affermit l'essor des manufactures de toile de Buccari. Dans les deux cas. le maître d'oeuvre avait été le Frioulan Linussio qui avait fait passer 300 métiers à tisser la soie d'Udine à Gorizia (111), enfin 50 métiers et une manufacture entière de Trieste à Buccari. (112) Un an plus tard, les "sujets des Lagunes" continuaient d'affluer vers cette ville afin d'y agrandir les entreprises et d'améliorer leurs techniques. (113) Ainsi, à peine une fabrique de toile avait-elle déposé son bilan que trois d'entre eux accouraient pour la remettre sur pied. (114)

Les Vénitiens faisaient donc prime sur le marché du travail à Trieste... dont la main d'oeuvre au dire du consul vénitien était "peu sobre et vicieuse".(115) Cette année 1766

mérita donc d'être appelée celle des fabriques. (116)

Ouels en furent les résultats sur le trafic du port ? Dès 1765, il n'échappait pas au consul que ces efforts portaient leurs fruits, que le commerce, de jour en jour, faisait des progrès. (117) En 1766, la Compagnie qui vendait des marchandises d'Allemagne en Espagne augmenta son capital. (118) Au début 1767, Marsan signala l'affluence des bâtiments étrangers dans le port. Elle le surprenait d'autant plus que ces derniers venaient sachant qu'ils n'auraient que peu de fret de retour. Quant à la population, elle augmentait. (119) En 1766, le trafic se chiffrait à 9 870 465 florins. (120) Il avait donc augmenté de 8 à 9 % en quatre ans. Mais en pourcentage il ne représentait toujours que 35 % de celui de Venise - ce dernier à prix constants : 7 960 000 ducats contre 22 500 000. En 1767, il retomba au niveau de 1762 : 9 103 794 florins (121) (il est vrai que Tamaro avance un chiffre plus élevé: 10 103 794 florins, en poids : 21 500 tonnes métriques.)(122)

A la même date, Besti, conseiller impérial, dressa un précieux tableau du commerce de Venise comparé à celui de Trieste, lequel parvint, on ne sait comment, aux Inquisiteurs d'Etat. (123) Il commençait par souligner que tous parlaient de la "décadence" de Venise. Les ports francs avaient tué, mieux même assassiné son commerce ! Mais notre homme ne s'en laissait pas conter... Venise, grâce au Banco Giro, aux Fondachi des Turcs et des Allemands, disposait d'une masse respectable d'argent liquide... Quant à son commerce avec le Levant, il se montrait encore "respectable et vaste".(124) Les retours se révélaient fort importants : soie, café, huile, coton, raisins secs, liqueurs et tabacs. Aussi Venise réussissait-elle à ramener chez elle beaucrup d'argent et pas seulement celui de ses sujets de Dalmatie ou du Levant. Les exportations de conterie (verroterie) atteignaient des chiffres très importants. La cire, les livres et le papier fournissaient également de copieux contingents à l'exportation. Le riz et les autres produits agricoles - il ne disait pas lesquels - s'expédiaient en grosses quantités au Portugal, en Espagne, dans les Deux-Siciles, par l'entremise de Gênes et de Livourne.

Quant au commerce du sel - de Sainte-Maure ou d'Afrique - il se montrait toujours aussi respectable.

En conclusion de son rapport, Besti suggérait que les autorités interdisent la vente de fer - ferramento - à Venise, qu'elles encouragent l'apiculture dans les territoires autrichiens afin de concurrencer la cire fabriquée dans la Dominante, qu'elles s'intéressent de plus près aux bois de construction et aux verroteries, qu'elles développent le commerce du sel avec la Lombardie ainsi que celui des grains de Hongrie. Vaste programme qui montre à quel point Trieste n'avait pas encore gagné la partie. Surtout que Besti tenait en piètre estime les marins autrichiens - les "marins du littoral" - trop ignorants ou timorés en face des tempêtes et des corsaires et dont il souhaitait qu'ils n'aillent pas au Levant oriental.

Alors que tant de progrès restaient à faire Trieste allait devoir affronter une nouvelle crise.

Marsan en parla pour la première fois en février 1769.(127) En novembre, elle atteignit un tel degré d'acuité que les marchands réduisirent le nombre de chevaux dont ils se servaient pour transporter leurs marchandises, faute de commandes.(128) En décembre, le déclin continuait.(129)

En 1771, la guerre russo-polonaise l'aggrava. (130) Le consul ne cachait pas sa joie devant les faillites de firmes. Il estimait que Trieste allait peut-être revenir à son état premier. Mais la place ne s'avouait pas vaincue... Au début de 1772, Marsan signalait que les négociants tentaient de commercer avec Cadix et Lisbonne. (131) Il ne cachait pas son scepticisme, estimant que ce genre de trafic exigeait de gros capitaux, dont la ville était dépourvue. L'évolution de la conjoncture sembla lui donner raison. Le port regorgeait de stocks invendus, d'autant plus intolérables que les commerçants, plus que jamais, manquaient de fonds. (132) La crise se poursuivit en 1773. Le consul de France abondait dans le même sens: "le commerce de Trieste décroit, au lieu d'accroitre". (133)

L'étude attentive du mouvement des navires dans le port de Trieste (134) ne dément certes pas cette affirmation; mais elle doit cependant être nuancée. La crise commença effectivement en 1769 et s'aggrava en 1770. En 1771, les bâtiments revinrent mais moins nombreux qu'en 1765-1766. Enfin, en 1772-1773, le fléchissement fut surtout sensible pour les petites barques vénitiennes. Les raisons de ce décalage nous échappent.

A Marseille, la grande crise éclata en 1774. Mais il ne semble pas qu'il ait existé un lien de cause à effet entre les deux phénomènes. "En réalité les relations de Trieste avec Marseille étaient encore bien rares..." (135)

Ces évènements démontraient une fois de plus la difficulté qu'éprouvait Trieste pour s'imposer en tant que grand port adriatique. Au consul français, il n'échappa guère que les autorités autrichiennes allaient devoir en tirer la leçon :"...aux politiques... il était de nécessité de faire un accord avec une puissance maritime" (136) (sous-entendu Venise). Et c'est seulement dans une seconde étape que Trieste pouvait espérer "triompher de cette fière et orgueilleuse République...". Dans cette même lettre, il signalait une fois

encore la diminution du fret à l'exportation, la concurrence du lazaret de Venise, les droits exorbitants que payaient les navires étrangers à Trieste pour la quarantaine et l'ancrage, enfin l'insuffisance des capitaux sur la place; il en estimait le déficit à un million de florins, ce qui

obligeait les négociants à recourir aux Véntiens.

Et tous les témoignages concordent : l'historien triestin Tamaro admet lui aussi qu'en 1774 les installations portuaires étaient encore bien insuffisantes.(137) Marsan allait jusqu'à écrire que le projet de Charles VI avait échoué puisque la Bohême continuait de commercer avec Hambourg. (138) (Il est exact qu'en 1770 ce port exportait plus de produits manufacturés autrichiens que Trieste.) (139) Si les toiles de Bohême s'amélioraient, elles avaient peine à égaler celles de Hollande ou d'Angleterre. Grâce à Nicolò Tron, les panni de laine de Ceneda et Castelfranco, du Véronais, du Padouan et du Vicentino avaient fait beaucoup de progrès. Même la Dominante obtenait de meilleurs résultats que Trieste en matière de production industrielle.(140) Le bilan du trafic de 1774 confirme pleinement ces quatre témoignages 14 000 000 de florins, soit 11 300 000 ducats courants contre 21 250 000 à Venise, au tarif de 1738 : 50 %.

La crise dura jusqu'en 1775.(141) Comme toujours en pareil cas, les projets fleurissaient.(142) En 1776, pour la première fois, ils mentionnaient les Indes.(143) En 1777, les navires étrangers non vénitiens arrivèrent à Trieste plus nombreux que jamais. (Les Vénitiens, eux, ne retrouvèrent leur niveau d'avant la crise qu'en 1782.)

LE SECOND SOUFFLE DE TRIESTE (1777-1793)

En 1777, Marsan s'inquiéta. Un employé de la maison Trêves venait d'arriver à Trieste. C'était l'époque où les mesures antisémites battaient leur plein à Venise (les décrets du Sénat limitant leur activité commerciale furent votés de 1776 à 1778). Le consul craignait de voir les Juifs vénitiens arriver dans cette ville et lui apporter ce qui lui manquait le plus : de gros capitaux, des marchands en contact avec des correspondants étrangers et de plus parfaitement au courant de tout le négoce européen. (144) Il ne semble pas que ces craintes aient été justifiées.

Ces années de reprise virent le début de la "vocation mondiale" de Trieste qu'il convient cependant de ramener à ses justes limites tant pour l'Amérique que pour l'Extrême-Orient ou le Levant. (145) Le premier effort des Triestins dans cette dernière direction s'enlisa en 1768. (146) Il ne pouvait

survenir à un pire moment...

En 1779, quatre navires partirent de nouveau pour Alexandrie (147): une tartane, une checchia, deux polache, des navires de faible tonnage. Et la seule année 1781, vinrent à Trieste, de retour du Levant, 123 bâtiments dont 51 vénitiens. (148) Il n'est donc pas surprenant que les consuls vénitiens au Levant n'aient parlé qu'épisodiquement de la concurrence de Trieste. Et les exportations de ce port vers le Levant ne représentaient qu'entre 5 % et 10 % du total.(149) Qu'il ait envoyé, de 1781 à 1792, une douzaine de navires en Chine ne doit pas dissimuler un fait beaucoup plus important: son trafic était tout aussi "régionalisé" que celui de la Dominante, sinon plus. Les échanges s'effectuaient d'abord avec l'Italie. Il serait tentant de comparer les sorties et rentrées des deux ports, secteur par secteur. Mais les rubriques douanières ne se recoupent pas. Une telle étude ne reposerait pas sur des bases solides.

1782 fut l'année de la grande reprise triestine alors que le trafic vénitien baissait. En août, les expéditions furent très nombreuses pour la foire de Sinigallia. (150) Cette année-là, les échanges portèrent sur 22 232 914 florins (151), 17 926 725 ducats courants contre 21 millions a Venise soit 85 % mais au tarif de 1738. Les chiffres vénitiens réels sont supérieurs d'au moins 20 %, ce qui rabaisse le pourcentage triestin à 70 %. Passé cette date, il n'est plus possible de comparer les deux ports (le bilan de 1787 avance le total de 20 millions de florins, mais à l'inverse des précédents, il n'apparaît pas très sûr.)(152) Les barques vénitiennes abordèrent à Trieste, plus nombreuses que jamais, de 1781 à 1785.(153) Et la série s'arrête à cette date... Cependant une remarque du consul français ("Ce païs ne pouvant faire son commerce qu'avec le secours des batimens étrangers") (154) semblerait confirmer ce qu'avance Tamaro, à savoir que la prospérité ne dura que jusqu'en 1785.(155)

Les mesures protectionnistes prises par le gouvernement impérial contribuèrent peut-être à la freiner et surtout "l'impôt établi par S.M.I. sur les verdures et légumes tirés de l'Etat vénitien pour les marchés journaliers du public...".(156) La guerre russo-autrichienne de 1783-1790 favorisa Trieste :"La dernière guerre... révéla toute l'étendue d'un commerce fort mal connu du reste de l'Europe. Toutes les voies de terre étant fermées Salonique et Trieste en devinrent les deux grands entrepôts".(157)

Pourtant, malgré un essor de 1762 à 1782 - 230 % d'augmentation du trafic -, à la fin du 18e siècle, Trieste n'avait toujours pas égalé la Dominante. Qu'importe,

diront certains: 2 000 emplois industriels pour 7 000 habitants, c'était plus que 35 000 sur 140 000. Et qu'une si petite ville ait atteint 70 % du trafic vénitien en 1782, ce n'était pas une mince performance. D'autant qu'elle avait dû surmonter de graves crises, affronter de redoutables obstacles:

- . Trieste, à l'inverse de Venise, n'avait qu'un mauvais site de port,
- . son arrière-pays, longtemps médiocre du double point de vue agricole et industriel, ne pouvait absolument pas soutenir la comparaison avec la Polésine, le Padouan, le Vicentino et le Trévisan,

. le port manquait de tradition industrielle, commerciale et maritime, en un mot d'hommes et plus encore de capitaux.

Mais Trieste ne précipita pas Venise dans la "'décadence". Sur ce point précis, les lettres consulaires, françaises ou vénitiennes, - la base de notre documentation - confirment tout ce qu'avaient avancé les bons auteurs : Ludwig Beutin pour lequel la menace de Trieste avait été exagérée (158) et Tamaro qui n'hésitait pas à écrire que le port impérial ne s'était pas développé au détriment de Venise.(159)

Bien au contraire : la Dominante a nourri son essor par une forte migration d'hommes et de capitaux dont les causes doivent être recherchées dans l'évolution économique et sociale de la République, laquelle privilégia l'essor de l'agriculture au détriment d'autres activités moins rémunératrices.

L'analyse de la présence vénitienne au Levant à la même époque montre qu'il ne s'agissait pas, en l'occurrence, d'un cas d'espèce.

LES VÉNITIENS AU LEVANT

Dans ce chapitre, le terme de Levant désigne la Méditerranée orientale et non pas les Iles grecques sous domination vénitienne. Masson ne manqua pas de relever, lui aussi, l'ambiguïté de ce vocable : "Le terme vague de Levant désignait quatre grandes régions et 4 marchés de nature et d'importance très diverses". (160)

La source principale de cette étude n'est autre que la correspondance des consuls vénitiens dépouillée intégralement. Chaque busta contient en moyenne de 300 à 400 lettres.

Certaines ne présentent guère d'intérêt. D'autres, au contraire, apportent beaucoup à notre connaissance du commerce du Levant. Les archives de l'ambassade de Venise à Constantinople se sont révélées plutôt décevantes. Quant à la bibliographie, elle est plutôt contrastée. Morana donne le point de vue - assez étonnant - d'un consul vénitien en Syrie. Berchet, comme toujours, se montre précis. Musatti doit être utilisé avec prudence. Masson demeure irremplaçable (161) mais, pas plus que Wood, si utile, il ne paraît avoir estimé à sa juste mesure la position vénitienne au Levant. Enfin l'on ne peut ignorer les écrits de Charles Roux sur le problème précis des relations entre l'Egypte et la mer Rouge.

LES VÉNITIENS AU LEVANT AU 17e SIECLE

Quant les Vénitiens reprirent la route du Levant au 18e siècle, ils revenaient de loin. Pendant soixante-dix ans, ou plus, le commerce de la Dominante avec les pays d'Orient avait connu une éclipse durable que les longues guerres vénéto-turques ne sauraient, à elles seules, expliquer. Même en période d'hostilités ouvertes, les Vénitiens pouvaient encore trafiquer avec l'Empire ottoman, sous des noms d'emprunt ou par le canal d'associés étrangers. (162) Alors ? Berchet invoquait les guerres turco-perses de la première moitié du 17e siècle qui ébranlèrent toutes les positions européennes au Levant. (163)

L'argument mérite quelque attention : le déclin de la Méditerranée, si déclin il y eut, ne se produisit certainement pas avant le premier tiers du 17e siècle.(164) Et au 18e une nouvelle guerre turco-perse exerça la même influence désastreuse sur le commerce dans cette région.(165)

En 1669, à la fin de la guerre de Crète, les Vénitiens nourrirent-ils l'illusion que les antiques échanges avec le Levant allaient reprendre de plus belle ? Si oui, elle ne dura guère. Dès le 13 septembre 1670, les Cinq Sages manifestèrent le désir de rouvrir aussitôt que possible tous les consulats du Levant.(166) Dans combien d'Echelles le firent-ils ? Il est difficile de le savoir.(167) En 1674, en tout cas, le Sénat constatait que le consulat d'Alep travaillait bien peu.(168) L'année suivante il ordonnait sa fermeture.(169) Il ne devait rouvrir ses portes qu'en 1754.(170) Celui d'Alexandrie subit le même sort en 1678.(171) Cependant la République demanda à quelques agents étrangers

de la représenter dans les grandes villes syriennes.(172)

A Chypre, qui intéressait tout particulièrement la
Dominante (173), les espoirs s'évanouirent presqu'aussi
vite. Dès 1678, les magistrats estimaient que le trafic
ne justifiait pas le maintien d'un consulat.(174) Deux
ans plus tard, en pleine période de paix, ils constataient
l'amenuisement des affaires.(175) Ne venait plus qu'un
bateau par an.(176) Non que les produits vénitiens ne
trouvassent pas acquéreurs, bien au contraire. Mais les
navires mettaient trop de temps pour arriver. Aussi
Anglais et Hollandais, par l'entremise de Livourne,
écoulaient-ils les draps d'or, de soie, de laine de la
Dominante.(177) A quelle date fut fermé ce consulat ?
Il est difficile de le savoir. La France y assura la
défense des intérêts vénitiens ainsi qu'au Caire.(178)

A la fin de la guerre de Morée (1714-1718), les Cinq souhaitèrent sa réouverture. En vain... (179)

A Candie, le consul abandonna son poste en 1683, en raison des échanges insuffisants.(180) En 1710, le bailo demanda au consul d'Angleterre de bien vouloir y défendre les intérêts du gouvernement de Saint-Marc. La médiocrité du trafic ne laissait pas le choix aux autorités vénitiennes.(181)

Il ne resta donc plus que celui de Smyrne à être occupé en permanence. (182) Mais en 1727, le bailo déplorait qu'à l'arrivée d'un convoi de 5 navires, il ne s'y soit trouvé aucun consul pour l'accueillir. (183) Le peu qu'apprennent les dépêches justifie la fermeture de ces consulats. (184) Toutes les marchandises venues à Chypre, de 1699 à 1704, la paix rétablie, ne dépassaient pas quelques centaines de colli. (185) A la même date, à Smyrne, régnait un beau désordre. Certes 56 négociants se réclamaient encore de la Dominante. (186) Mais les marins et les scrivani - les comptables - fraudaient sans vergogne. Les marchands refusaient de payer les droits. (187) Ecoeurés, les Arméniens menaçaient d'arrêter tout commerce avec les Vénitiens.(188) Les guerres franco-britanniques firent aussi sentir leurs effets; en 1709, le consul de Smyrne s'en plaignit amèrement. A cette lettre, il joignait 1'un des rares bilans dont on dispose pour cette époque. Venise aurait occupé le 4e rang avec 1/6e des échanges derrière les Anglais, les Hollandais, les Français. Ces chiffres doivent être acceptés avec prudence : les points de comparaison manquent. Le commerce vénitien, si l'on en croit le consul, était bien irrégulier et pâtissait d'être accaparé par trop de gens. Et pourtant les affaires auraient pu être menées rondement grâce aux produits

industriels de qualité venus de la Dominante. Les soieries vénitiennes étaient même de trop bonne qualité, compte tenu de la pauvreté du pays.(189)

Les années 1710, 1711, de Chypre et de Syrie ne vinrent à Venise que 3 000 colli de marchandises.(190) Et en 1713 dans chacune des grandes Echelles du Levant on ne comptait que deux négociants sujets de la République.(191) Celle-ci et l'Empire turc s'opposèrent une dernière fois de 1714 à 1718. Ce conflit apparemment donnait le coup de grâce à des échanges déjà chancelants. Mais, paradoxalement, le retour à la paix vit le vrai retour des Vénitiens au Levant.

LA RÉOUVERTURE DES CONSULATS

Dès 1710, le bailo conseillait la prudence à ses supérieurs. Les Turcs allaient peut-être s'inquiéter de voir trop de navires vénitiens dans leurs ports. (192) C'est donc qu'ils y revenaient... ce que confirme un document consulaire français: "Les Vénitiens font Constantinople et Smirne avec leur vaisseau de guerre. Le reste, ils le font faire par les Français. Au retour, ils trouvent toujours des grains... La contrebande est forte. La seureté et la confiance que les Negociants trouvent sous le pavillon français qui est respecté plus que tout autre sur les cotes de Barbarie au Levant...". (193) Mais il ne semble pas qu'à cette époque le nombre de bâtiments vénitiens ait été très élevé. (194)

Le premier consul qui revint fut celui de Chypre, en 1721.(195) Pendant la quinzaine d'années qui suivit, il ne cessa de se plaindre des abus que couvrait le pavillon de Saint-Marc. Et, à l'en croire, le trafic restait médiocre tant en quantité qu'en qualité. C'est de Constantinople qu'allait venir l'initiative... En 1720, le bailo pouvait bien évoquer "...la Nation Vénitienne de laquelle il ne reste à présent que le nom'. (196) Mais, on l'a vu, une année après, il prêchait la prudence. En 1727, il signala l'importance des ventes de verre de Murano à Constantinple. (197) En 1739, il réclama la réouverture des consulats. (198) Au même moment, la réforme douanière, l'institution des navires atti concrétisaient une certaine reprise maritime et commerciale de la Dominante. Et en 1740, les Cinq Sages évoquaient ces navires vénitiens qui revenaient des ports du Levant avec deux produits fort

intéressants : le lin et le café... (199)

Les consuls suivirent les navires...(200) Il convient de le signaler : la réouverture de ces consulats ne fut pas une mesure de prestige, mais bien une nécessité. Du reste, au même moment, les Ragusains agissaient de même... (201)

Que sait-on de ces hommes qui partaient ainsi pour de longues années dans les Echelles ? Peu de chose... Le seul qui ait jamais écrit, Morana, ne parla jamais de lui. Cette pudeur à évoquer ses problèmes personnels n'étonnera pas quiconque a dépouillé les archives de la Sérénissime. La correspondance officielle, assez sèche, contient peu de documents qui permettraient de brosser un tableau de leur vie quotidienne, de leurs espoirs, de leurs misères. La République les choisissait dans ces familles de cittadini au loyalisme éprouvé et, comme en France, de véritables dynasties se formèrent ainsi. (202) En plus de leurs fonctions officielles, ils devaient enregistrer, jour après jour, le mouvement des navires. (203) A leur retour, ils étaient tenus de remettre une "relation" aux autorités. (204) (Il en demeure fort peu dans les archives des Cinq Sages aujourd'hui bien classées, mais qui semblent avoir souffert en 1797. Elles ont dû pâtir de la grande réputation des autres relations, celles des ambassadeurs.) La durée d'un séjour ne devait pas excéder 5 ans. (205) Mais les magistrats ne respectèrent pas toujours cette obligation, pas plus que celle de nommer un remplaçant six mois avant le départ du titulaire du poste. (206) Les consuls disposaient de pouvoirs assez étendus. (207) Leurs administrés pouvaient cependant en appeler à Venise durant la magistrature de l'Avogaria, gardienne des lois de la cité. (208) Enfin, tous les agents consulaires devaient obéissance au bailo ; ce qui n'était pas sans rappeler les habitudes françaises. (209) Une dernière question se pose : quelle était la moralité de ces consuls ? Il est difficile d'y répondre.

Les archives n'ont conservé qu'un seul dossier de procès : celui de Rigo condamné à quatre mois de prison à San Andrea du Lido, un an de bamnissement hors du territoire de la République, 500 livres d'amende et l'interdiction d'exercer une charge de consul.(210) Mais les motifs précis qui justifièrent une telle rigueur n'apparaissent pas clairement. Un second - Marsand - dut quitter le Caire devant l'hostilité quasi unanime de la colonie vénitienne. Les accusations portées contre lui demanderaient cependant à être justifiées. Et comment ? (Est-il besoin de préciser que les documents des Cinq Sages renseignent fort peu sur la vie quotidienne de ces colonies ?)

Pour qui se contenterait d'un survol rapide des dépêches consulaires, la mise en place, coûteuse, de tout ce réseau d'agents se serait révélée payante. Car. certaines années se montrèrent particulièrement fastes. A Chypre, en 1751, le commerce vénitien était florissant. (211) Au Caire, en 1763, les sujets de la République faisaient d'excellentes affaires. (212) En 1764, les échanges fructueux continuaient de plus belle.(213) A Alep, en 1767, le trafic s'épanouissait à cause des manufatture a lume (verroteries) qui par Bagdad, Bassorah gagnaient la Perse et l'Inde. (214) Quatre ans plus tard, 1'Echelle expédiait sur Bassorah des marchandises d'Allemagne venues par Venise. (215) Et en Egypte, en 1789. la conjoncture se présentait sous un jour des plus favorables. (216) Mais ces citations ne donneraient qu'une image tronquée de la réalité quotidienne, infiniment plus grisâtre, qeulquefois même désolante. Et pourtant la République ne manquait pas d'aouts...

LES NOUVELLES CONDITIONS DU COMMERCE VÉNITIEN.

La plus favorable de toutes, assurément, c'était la fin de ce "blocus douanier turc" (217) qui avait tant gêné la République au 17e siècle. Tous les témoignages concordent : après le traité de Passarowitz (218) en 1718, les Vénitiens ne payèrent plus que 3 %, comme les autres Européens. Encore qu'il fallut parfois un certain temps pour que les autorités locales l'acceptent.

Sitôt arrivé au Caire, en 1745, le consul se préoccupa de la question des droits.(219) A cette époque, les Vénitiens payaient encore 14 % de plus que les autres Européens (cette différence portait moins sur les daci proprement dits que sur l'ancrage, l'anchoraggic.)(220) Mais trois ans plus tard ils obtenaient l'égalité absolue avec les Français : 3 %.(221) Il en alla de même en 1757 à Bassorah et Babylone (222) et après 1760 à Constantinople.(223)

En sus, marchands et capitaines devaient verser des droits au consulat dont les caisses ne s'alimentaient qu'à cette source (les Cinq n'adressaient que très rarement de l'argent à leurs agents). Faisaient foi les manifestes des cargaisons, descriptions minutieuses effectuées balle par balle : au départ de la Dominante par les douanes, au retour par le consul ou son chancelier. Dans tous les cas, les marchands se voyaient tenus de payer l'avarea de 1 %. S'y ajoutait parfois le consolato de 1 % payable sur les marchandises transportées par les Vénitiens mais ne provenant pas de la Dominante. Il existait même une avarea extraordinaire, en cas de nécessité.(224) Cette demière, les consuls l'invoquaient souvent ! Et les plaintes ne manquèrent pas d'affluer vers les Cinq. En 1750, les commerçants du Caire demandèrent que l'avarea fut ramenée à 1 %.(225) En vain... Et cinq ans plus tard, ils protestaient de nouveau.(226)

Ces droits internes se montraient-ils plus lourds que ceux des autres nations ? Pour certains ports, certaines époques, la réponse ne peut être qu'affirmative. Ainsi, en 1769, le consul de Smyrne proposait d'aligner les droits vénitiens sur ceux de Raguse et de l'Autriche.(227) Cette demande semble d'autant plus originale qu'elle était formulée par un fonctionnaire qui avait théoriquement tout à gagner

au maintien de l'ancien système.

Mais en général les Français payaient davantage. Les droits consulaires varièrent au cours du siècle. Cependant ils se maintinrent toujours au-dessus de ceux des Vénitiens qui, eux, payaient 3 % sur les marchandises d'Egypte, de Morée et de Candie, 2 % pour les autres Echelles. Un moment même, ils atteignirent 5 %, puis de nouveau 3 %.(228) Les plaintes des négociants vénitiens doivent donc être accueillies avec beaucoup d'esprit critique. Leurs principaux concurrents, les Français, ne se voyaient pas logés à meilleure enseigne. Et il faut chercher ailleurs la cause de cette mésentente perpétuelle entre marchands et consuls, cette aigreur dans les rapports humains que les dépêches les plus conformistes n'arrivent pas à cacher. Un autre facteur jouait qui incite à ne pas pousser trop loin les calculs sur ces pourcentages de droits : la corruption dont on ne saurait fixer le taux car elle varia trop. En 1753, le consulat du Caire n'avait plus un sou en caisse. La nation vénitienne avait dû offrir au pacha un gros diamant, en don de joyeux avènement. Et ce dernier ne s'estimait pas encore satisfait! Quant à son drogman, il avait demandé un miroir. (229) Quelques mois plus tard, le pacha exigeait 100 medini pour chaque bateau ancré dans le port, vénitien, français ou anglais. Et il tenait à ce que cela ne se sache pas. (230) L'exemple venant de si haut, il ne fallait pas s'attendre à mieux de la part des douaniers.(231) On n'arrêtait pas le progrès : en 1768, Ali Bey adressait directement au consul la liste des cadeaux qu'il désirait recevoir pour le Ramadam. (232)

De même, la concurrence des ports étrangers ne gêna pas beaucoup les Vénitiens. Les consuls ne l'évoquèrent que trois ou quatre fois. Celui de Smyrne, en 1755, estimait que Trieste et Ancône faisaient du tort aux Vénitiens.(233) Trois ans auparavant les efforts de cette dernière place en direction du Levant n'avaient pas échappé à Le Blond:
"La place d'Ancône augmente d'un jour à l'autre son Commerce dans le Levant".(234) Mais en 1763, le consul du Caire remettait les choses en place et rudement: les Vénitiens devaient craindre moins les Ancônitains que leurs propres maux internes.(235)

Sans compter que Corfou jouait un grand rôle dans la contrebande des marchandises vénitiennes au Levant.(236) Un port sujet de la République qui sapait ses positions commerciales en Orient! Du reste, rien n'empêchait les Vénitiens de vendre des marchandises étrangères. Ainsi à Bassorah, en 1771, ils écoulèrent des marchandises d'Allemagne venues par la Dominante.(237) Bref, Venise avait concurrencé Trieste.

Restait la course. Elle frappait tous les Européens. Les plus redoutables des corsaires demeuraient les Barbaresques. En 1746, ils infestèrent les mers, causant de gros ravages.(238) Mais les Maltais leur rendaient presque des points. (239) Déjà, en 1736, la République dut menacer de saisir les biens de l'Ordre s'ils continuaient à insulter son pavillon.(240) En 1742, ils firent preuve, à nouveau de beaucoup d'audace. On ne prête qu'aux riches... La rumeur leur attribua le pillage de cinq navires. Ils arboraient le drapeau livournais ou espagnol. (241) En 1767. ils recommencerent. (242) (Quels corsaires naviguerent sous les couleurs monégasques ? A deux ou trois reprises, ces curieux forbans se signalèrent par quelques pillages en Méditerranée orientale.) (243) Toutes ces informations semblent un peu désordonnées. Il manque à ces fonds des Cinq Sages un grand rapport consulaire sur la course et les efforts tentés contre elle.

Jusqu'en 1760, les deux systèmes de protection : convois et navires atti coexistèrent. Ces derniers se montrèrent assez efficaces. Eux seuls savaient se défendre, assurait le consul du Caire en 1745.(244) Aussi n'accordait-il qu'à ceux-là l'autorisation de partir en dehors du convoi.(245) Quant à ce dernier procédé, il offrait bien des avantages... mais parfois les navires attendaient des mois après avoir terminé leur chargement.(246) Il supposait aussi une grande discipline. Autant dire que s'il convenait bien aux Français, les Vénitiens en tiraient moins de profit.(247) (Ce n'est pas

la moindre surprise d'un historien français, consultant ces vieux registres que de voir louer dix ou trente fois l'esprit d'ordre et de discipline de ses compatriotes!) Malgré tout, les Vénitiens s'en sortaient à leur avantage... si le convoi était accompagné par un navire de guerre. Dans ce cas, ils étaient même préférés aux Ragusains.(248) Rien ne permet donc d'affirmer que Venise ait plus souffert de la course que ses concurrents. Et dans la seconde moitié du 18e siècle, sa nocivité diminua (249) (ce fait explique sans doute le faible tonnage de la plupart des navires européens au Levant à cette époque).

Le consul de Smyrne trouvait les navires vénitiens trop petits. Mais il s'empressait d'ajouter qu'il en allait de même pour ceux de Livourne et de Raguse. (250) Celui du Caire ne disait pas autre chose : les Européens venaient au Levant avec de petits navires. (251) D'après Masson - qui cite un rapport français - en 1776, les 44 navires vénitiens du Caire jaugeaient 7 555 tonneaux ; ces bâtiments allaient de 60 à 400 tonneaux avec une moyenne arithmétique de 172, assez élevée pour le lieu et l'époque. (252)

Dans l'Adriatique, les navires atti cessèrent de naviguer en 1752. Mais au Levant ? Le bailo demanda leur suppression en 1762, sans évoquer la question des convois.(253)

Et, passé ces années, il semble que la navigation ait été libre; sinon la liste des navires dressée par le consultat du Caire devient incompréhensible. (254) Le fait s'avère d'autant plus intéressant qu'au même moment les Français redécouvraient la nécessité du convoi. "Le 4.1.1781 partaient à la fois (de Marseille) 117 voiles, spectacle rarement vu dans aucun port de France". (255)

Examinées une à une, les conditions dans lesquelles les Vénitiens affrontèrent le commerce du Levant ne furent pas spécialement défavorables. Ils disposèrent même d'un atout : la qualité de leurs produits.

LES PRODUITS VÉNITIENS

Tout le bassin méditerranéen oriental les appréciait, de Constantinople (256) à Chypre où ils avaient un "écoulement assuré".(257) Dix ans plus tard, au Caire (258), à Bassorah (259), ils jouissaient d'une grande réputation. Ces témoignages d'agents consulaires seraient suspects de partialité ? Il ne semble pas. Sinon les navires étrangers n'en auraient pas transporté (260) (à Smyrne).

Et Le Blond, en 1769, évoquant les difficultés qu'allaient rencontrer les Allemands pour s'implanter au Levant, écrivait : "L'Allemagne n'a pas de manufactures et très peu de marchandises pour avoir dans les Echelles de quoy faire un certain Eclat...".(261)

De la masse de ces produits vénitiens, trois se détachaient tout particulièrement : le papier (262), le verre que Français et Allemands avaient tenté - en vain - de fabriquer (263) et surtout les panni d'oro, les soieries lamées d'or. Certes la réputation de ce dernier article n'était plus à faire. Savary l'avait déjà observé : "Il est surprenant la quantité de drap d'or et d'étoffes de serge de fabrique de Venise qui se débitent au Levant". (264)

Un demi-siècle plus tard, un diplomate français le constatait lui aussi : "C'est là un commerce d'une étendue prodigieuse et qui donne des profits considérables" (265) (1728). En 1745, Le Blond renchérissait : "La fabrique des galons établie à Venise est à un point de perfection qu'Elle n'a plus aucun besoin des avis étrangers vu qu'il y a présentement quantité d'ouvriers du pays trop expérimentés qui travaillent aux Galons de toute espèce aussi bien qu'en France". (266) En 1755, le consul du Caire se félicitait de la chance qu'avaient les Vénitiens de disposer de deux produits de qualité : les panni et les saglie scarlate (267) (des draps de couleur cramoisis ou parangons).

Et cela se savait en Languedoc: "Les paragons premiers des Vénitiens sont trop beaux pour qu'il y ait lieu d'espérer qu'on puisse les imiter sinon dans quelques unes des meilleures manufactures royales où l'entreprise en serait faite sous la conduite d'un bon fabricant avec des ouvriers accoutumés à donner beaucoup de soins et de façon à leurs ouvrages..."(268)

Comment les Français n'auraient-ils pas tenté de tisser ces prestigieux panni? Mais ils échouèrent...(269) à deux reprises... un épisode de plus dans ce que Masson appelait "l'âpre rivalité franco-vénitienne au Caire".(270) Par contre, pour le textile courant, les Français se trouvaient mieux placés.(271) Dès 1736, notre agent consulaire à Venise rassurait le ministère inquiet des fabriques de londrins vénitiens: "...en tout et pour tout trois manufactures...

<u>lère Tron.</u> Sous le nom de Jean Paul Bassanese quoiqu'elle soit la plus considérable elle fait très peu d'affaires car il est constant qu'elle ne fournit pas plus de 8 ou 10 balles de drap l'année, Prix 12 livres 10 le bras de Venise = 11,10 de France l'aume

<u>2ème Melchiori</u>. plus fine. Le débit qu'elle a se borne presque à ce qui s'en consomme à Venise et en Terre Ferme.

3ème Boschelli. Celle-ci aurait pu causer quelque préjudice au Commerce du Royaume ayant bien réussi aux Echelles du Levant, tombée faute de fonds". (272)

Neuf ans plus tard, rien n'avait changé : "Les Londrines. Les Vénitiens imitent parfaitement les londrins du Languedoc. Cette manufacture doit son establissement à M.1e chevalier Tron gentilhomme vénitien qui l'introduisit lorsqu'il s'associa dans une Compagnie qui se forma à Venise sous le nom de Nouveau Commerce mais cette compagnie ayant été supprimée peu d'années après Son institution M. Tron Vendit cette manufacture à des Allemands qui l'ont mise en vogue. Elle est actuellement dirigée par le nommé Georges Sthalle qui a plusieurs associés de la Nation gens riches qui n'admettent dans leur Société aucun Etranger, ni Vénitien... nombreux ouvriers hollandais et allemands et italiens. Ils ont profité de l'interruption de la navigation française. (273) Ils fabriquent aussi des draps... paraissent bien battus, bien travaillés... ceux du Languedoc meilleurs... les prix vénitiens plus élevés".(274)

Et en 1748: les draps de Venise se signalaient toujours par leur qualité négligée due au manque de soins et à l'usage de la laine locale qui ne valait pas celle d'Espagne. (275) Le retour à la paix renforça la supériorité française. En 1749, la maison Rolland de Carcassonne et la firme Leroy de Marseille vendirent du drap de Languedoc en Bosnie: "... le succès de cette nouvelle branche de commerce et de l'effet qu'elle a déjà produit au préjudice des fabriques vénitiennes et spécialement de celle du chevalier Tron qui diminue à vue d'oeil de sorte qu'on est icy d'avis qu'il discontinuera d'y faire travailler lorsqu'il aura consommé la matière qui lui reste". (276)

Deux ans après, c'était la déroute :"...les draps de Languedoc ont ruiné les Vénitiens. Il ne reste plus qu'une entreprise. Elle n'en a plus pour longtemps... Je scais de science qu'il ne subsiste plus à Venise qu'une seule Manufacture de Draps à l'Imitation de ceux de France que les autres édifices ont cessé de travailler depuis que nos draps ont pénétré dans la Bosnie, la Serbie".(277)

Les Vénitiens s'étaient servis de cette réputation des étoffes françaises : "...Les Etoffes de France. Ce dernier article entre autres luy fait un tort des plus considérables (278), vu que moyennant une Médiocre quantité de pièces que les Marchands faisaient venir de Lyon ils suppléaient à leurs Commissions et avoient suffisamment

pour les imiter et en fabriquer un grand Nombre qu'ils faisoient passer en Terre Ferme et dans les Etats voisins de façon qu'étant privés de ce Secours (279) tel fabriquant qui faisoit travailler quatre métiers se trouve réduit à en retrancher trois...".(280)

Ces témoignages confirment pleinement ce qu'avance Davis dans son étude sur l'échelle d'Alep.(281) Il ne resta plus aux consuls vénitiens du Levant qu'à évoquer avec nostalgie l'époque - fort brève) où les draps vénitiens avaient surclassé ceux de France.(282) Un seul, l'agent d'Alep, en 1770, estimait que les panni vénitiens valaient, sinon ceux de Carcassonne, tout au moins ceux de Clermont.(283) A supposer que ce fut vrai, la qualité n'entrait pas seule en jeu mais aussi le prix. En 1774-1775, la maison Roux vendait des draps du Languedoc à Venise.(284) Aussi n'est-ce pas sans étonnement qu'on lit dans Masson: "En 1775-1776, la Chambre de commerce s'inquiétait encore du succès des draps de Venise à Constantinople".(285) Le succès dut être fort limité. Le consul d'Alexandrie en 1781 rappelait, une fois de plus, qu'en matière de draps l'on ne pouvait rien contre la concurrence française.(286)

Les Vénitiens étaient donc aussi bien placés que leurs concurrents. Les maux étaient internes et on peut les regrouper sous deux rubriques : la fraude et le peu de dynamisme des négociants.

LA FRAUDE

Les marins français et britanniques n'avaient pas le droit de commercer. Ils pouvaient emporter de la pacotille sans plus. Ce règlement, les marins vénitiens le tournaient en dérision. (287) Au point que le bailo n'exagérait nullement lorsqu'il évoquait la liberté scandaleuse que s'arrogeaient ces derniers. (288) L'imagination vénitienne semblait s'être donné libre cours tant la fraude devenait multiforme. Tantôt capitaines et hommes d'équipage cachaient des objets sous leurs vêtements. (289) Tantôt c'étaient les Juifs de Smyrne qui venaient chercher les draps à bord des navires. (290) Encore le consul devait-il s'estimer heureux si le capitaine ne transformait pas son navire en fondouk, pratique formellement interdite. (291) Ces trafics finissaient par porter sur des sommes considérables: une lettre du consul de Chypre estimait qu'en 1769 les négociants vénitiens de sa

ville avaient fait un chiffre d'affaires de 103 000 piastres, mais les marins et les capitaines 128 000 ! (292) Ces derniers vendaient à bas prix des produits de mauvaise qualité. Aussi ces pratiques discréditaient-elles le commerce vénitien. (293) Parfois, un consul, lassé, prenait des mesures énergiques. Ainsi, celui de Chypre en 1746, voulut défendre aux capitaines de charger sans une autorisation écrite de son chancelier. (294) Peine perdue... la fraude se déplaça à Alexandrette. En 1752, il voulut empêcher les Vénitiens de vendre aux Français. (295) Mais deux ans plus tard, les mêmes abus se reproduisirent aux mêmes endroits. (296)

Plus grave encore, seuls les Vénitiens se permettaient d'enfreindre les lois turques. Tel navire transportait des esclaves et des produits prohibés. (297) A Chypre, les seuls Européens qui osaient se livrer à la contrebande du tabac étaient des sujets de la République. (298) Bref, la fraude atteignit de telles proportions qu'à Chypre comme au Caire, les consuls estimaient qu'elle portait sur la moitié de la cargaison. (299)

Encore devaient-ils s'estimer heureux que les Vénitiens ne rejettent pas leur autorité... en choisissant un autre pavillon. Que des navires aient voyagé sans patente n'étonnera guère. (300) Que d'autres aient été vendus fictivement non plus. (301)

Le monopole du pavillon dont jouissaient les marchandises allant ou venant de Venise ne se voyait guère respecté pour le plus grand profit des Ragusains. Ces derniers transportaient du coton de la côte de Syrie à la Dominante. De même, vit-on arriver à Smyrne un navire ragusain de fort tonnage chargé de marchandises vénitiennes, lequel fit grand tort au négoce de la République.(302) En 1755, une maison vénitienne loua un bateau ragusain.(303) En 1758, des négociants, sujets de la République, récidivèrent et... se livrèrent au commerce avec l'autorisation de la chancellerie de Raguse ! (304) Parfois comme en 1761 à Alep - ils firent directement appel à des navires arborant les couleurs de Saint-Blaise pour assurer leurs transports au Levant. (305) Ces locations de bateaux clandestines, ou du moins supposées telles - n'étaient qu'une manifestation d'un phénomène plus général : la recherche de la protection étrangère. A Chypre, en 1741, les navires vénitiens mendiaient le soutien des consuls étrangers qui les recevaient avec faveur. (306) En 1763, les Vénitiens d'Alep demandèrent le même service au représentant de la Toscane: il leur en coûta 1 %.(307) Parfois, l'attraction