

*L'organisation des pèlerinages à Jérusalem par les Vénitiens
à la fin du XVe siècle, 1480-1500*

Bernard FASBENDER

Membre associé de l'Académie Royale de Marine de Belgique

Pourquoi avoir choisi ce sujet d'apparence étroite et marginale ?

Perspective trompeuse, car il porte en lui toute la fin de l'éblouissant Moyen-Âge qui jette ses derniers feux avant de s'effacer derrière la sombre Renaissance.

Les pèlerins de Jérusalem sont les ultimes épigones pacifiques des croisés et de l'idée de croisade qui fut le grand élan du Moyen-Âge alors que la chrétienté occidentale s'achemine vers le traumatisme cataclysmique que fut le protestantisme.

La Méditerranée, matrice des dieux et de nos civilisations, perd son rôle central. La découverte de l'Amérique date de 1492, mais déjà les courants commerciaux avaient commencé leur migration vers l'Europe du Nord, ravissant progressivement à Venise la place prépondérante qu'elle avait su conquérir par la force, l'habileté et la ruse. Pire encore, après la prise de Byzance en 1452, les Turcs pénètrent en Europe par voie de terre et voie de mer – pas encore par voie politique – et menacent directement l'organisation des routes maritimes commerciales de la Sérénissime qu'ils ont défait en 1480 au terme d'une guerre de vingt ans qui continuera de couver pour se rallumer dès le début du seizième siècle. Il est trop tôt pour s'exclamer « Venise se meurt, Venise n'est plus », mais le déclin de ce qui fut la ville lumière du Moyen-Âge s'amorce, inexorable.

Enfin, des mutation techniques sont en pleine émergence : naves et surtout galées pèlerines qui ont sillonné la Méditerranée pendant tout le siècle vont céder bientôt la place à d'autres bâtiments. C'est en 1520 que ces galées ou galères pèlerines disparaîtront définitivement après vingt ans d'une longue agonie.

Nous vous convions donc par le biais de ces pèlerinages vénitiens au coucher de soleil d'une époque irradiante de foi, profondément unie dans sa diversité et dont tous les jours l'Occident enténébré devrait porter le deuil douloureux.

Honneur aux croyants : nous commencerons par essayer de voir qui étaient ces pèlerins et pourquoi ils ont choisi Venise. Comment la Sérénissime en organisait l'accueil, leur conférait contractuellement une immunité internationale et pourvoyait, moyennant finances sinon « *combinazione* » à leur matérielle. Nous irons ensuite sur le port avec eux visiter une galée pèlerine dont nous suivront l'armement et la préparation de la route. Puis, nous embarquerons avec les pèlerins jusqu'à Jaffa, pour les y attendre, puisque le voyage terrestre sur les Saints lieux n'est pas notre sujet. Nous reviendrons à Venise et le soleil se couchera sur la lagune.

Qui sont-ils ces hommes qui vont mettre leurs pas dans ceux du Seigneur ? Ce sont des gens de foi, on l'aura deviné. Mais au-delà du truisme, ils se distinguent des autres voyageurs qui circulent à l'époque, toujours pour affaires : le commerce, les missions politiques, les travaux saisonniers. Ce sont en réalité les seuls touristes du Moyen-Âge.

Mais quels touristes, car notre pèlerin vit une exaltation religieuse profonde, son but avéré étant de se préparer au jour suprême de la rencontre avec Dieu en s'imprégnant des lieux où le Christ répandit sa parole et subit sa passion. Certains même partent avec le désir profond de mourir en Terre Sainte et il n'est pas rare que les fatigues du voyage et l'émotion transcendante opérant, leur vœu soit exaucé.

Spirituellement comme matériellement c'est l'épissure d'une vie.

Santo Brasca, frère d'Erasmus, nous en convainc qui dit avec humour que pour accomplir le pèlerinage il faut avoir deux bourses pleines :

L'une de patience,

L'autre garnie de 200 ducats vénitiens. Au cas où on le comprendrait mal il se donne la peine de préciser : 100 pour le voyage par personne, 50 pour les maladies et autres imprévus et 50 pour les rançons à payer sur certains lieux de passage.

Ce n'est pas là tourisme de détente.

Encore ne compte-t-il pas les frais engagés pour aller à Venise et s'en retourner chez soi, si Dieu le veut.

C'est plus d'un an de salaire total d'un Maître maçon, nous dirions aujourd'hui un architecte. Les sacrifices matériels sont donc importants, comme il se doit pour un très long voyage en terres incertaines, de porte-à-porte rarement moins de 6 à 8 mois.

Naturellement les pèlerins de cette fin du quinzième siècle sont dans l'ensemble des gens en apparence aisés, nobles ou bourgeois, qui ont pris toutes dispositions pour régler les multiples questions posées par leur absence à leur entourage familial et social. Ce sont donc plutôt des personnes mures mais vigoureuses assez au physique comme au moral pour pouvoir affronter cette épreuve sans souffrances excessives. Ce sont de même des gens renseignés soit par des lectures – ils puisent aux mêmes sources que nous, - soit par des pèlerins ayant déjà fait le voyage soit aussi par des émissaires de Venise rencontrés par exemple lors des grandes foires européennes périodiques.

Ce sont aussi des hommes car les femmes, hormis les princesses et dérogations particulières rarissimes, ne sont pas admises à bord.

Toutefois, tous les pèlerins n'étaient pas dans l'aisance, notamment les religieux. Cependant ces derniers pouvaient voyager à prix très réduit, 10 ducats, ou encore mieux *gratis in amore*, les frais de leur passage étant pris en compte par le patron de la galée.

Enfin au dessus des motifs purement religieux se greffaient chez certains des spéculations plus concrètes ; en particulier, les plus jeunes des nobles étaient *in petto* profondément satisfait d'être adoubés, en raison de leur noblesse, chevaliers du Saint Sépulcre ; un tel titre pour démarrer dans la vie n'était pas chose négligeable.

D'autres encore, peu nombreux et discrets, étaient pèlerins de profession et accomplissaient le voyage pour un tiers qui en retirerait tout le bénéfice spirituel.

Il est difficile de se prononcer avec exactitude sur le poids respectif des provenances géographiques de ces pèlerins. Cependant, l'origine de ceux qui ont fait relation de leur voyage entre 1480 et 1500 offre une approximation.

Parmi ces plunitifs on dénombre :

11 Allemands,

6 Français,

5 Italiens,

3 Flamands,

2 Suisses

Leurs récits sont de valeur et de tonalité très variés.

Certains sont purement anecdotiques, d'autres très réalistes comme celui de Peter Fasbender de Coblenz, pointilleusement attentif aux prix. D'autres enfin se présentent comme un véritable guide du voyageur et se veulent ainsi, tel celui de l'Allemand Breydenbach édité en 1489 et qui peut expliquer partiellement la forte participation germanique à ces pèlerinages dès 1490 et ensuite.

Le qualificatif de fort est d'ailleurs tout à fait relatif.

N'imaginons pas des flots de voyageurs de la foi convergeant torrentiellement vers Venise. La République n'armant qu'une ou deux galées par an pour le pèlerinage, c'est compte tenu des quelques pèlerins qui peuvent prendre passage sur des naves ou des galées marchandes, environ 300 postulants au voyages en Terre Sainte qui prennent au printemps la route de la lagune, et souvent beaucoup moins.

Ayant mis leur temporel à jour, les pèlerins s'acheminent. Peu font la route isolément, le regroupement est la règle : souvent une douzaine à une quinzaine de personnes, groupe équilibré, puissant assez, maniable encore. Et puis le rapprochement donne du cœur et fortifie les résolutions, car on se précipite vers l'inconnu.

Consulté, le comte de Wurtemberg Erhard, « un ancien de la ligne », vaticine : « il y a trois choses humaines que l'on peut ni conseiller, ni déconseiller : se marier, faire la guerre, et aller au Saint-Sépulcre, car elles peuvent bien commencer mais facilement mal finir ». Rien n'a changé depuis.

On part quasiment en famille : en 1483, le groupe du frère Félix comprend douze membres, 4 maîtres seigneurs allemands et un suite de 2 serviteurs, un maître d'hôtel, un cuisinier, un barbier, un galiot habile sachant le Sarazin, un intendant et le frère Félix lui-même.

En comptant ce dernier, il y a cinq pèlerins, le reste suit, pèlerins sans doute mais nullement résignés, probablement vêtus du long manteau à capuchon de couleur grise, du chapeau gris ou noir, l'un et l'autre marqués de la croix d'étoffe rouge ; mais rien n'interdisait aux gens d'importance de mener plus grand train.

A pied, à dos de mulet, à cheval, ils cheminent empruntant parfois les voies fluviales, franchissant les montagnes. Les français par le Grand Saint Bernard et les allemands par le Brenner. La route est longue qui conduit à Venise : parti de Vernon le 4 avril 1480, le prêtre Pierre Barbatre arrive place Saint Marc le 3 mai.

Mais pourquoi Venise ?

Mentionnons sans nous y attarder sa position géographique réputée favorable, une position n'est rien si elle n'est exploitée, la réponse est donc ailleurs.

Venise, en deux siècles, a conquis la maîtrise de la mer de haute lutte sur ses rivales Gènes, Pise, Amalfi. Elle s'impose et rassure par ses capacités maritime, commerciale, diplomatique, militaire. Aucune puissance, aucune ville portuaire ne peut, en ce quinzième siècle finissant, offrir de telles garanties de sérieux et de sécurité au marchand comme au pèlerin.

Venise a su organiser des lignes commerciales en Méditerranée et vers la mer du Nord, régulièrement parcouru par ses naves, et ses convois marchands de galères. Ces lignes, au moins en Méditerranée s'appuient sur des ports et des bases appartenant à la Sérénissime ou des comptoirs en terres étrangères. Elles sont protégées par des navires de guerre, stationnaires ou escadres mobiles qui patrouillent, escortent et chassent les pirates et les corsaires.

Les navires vénitiens sont les meilleurs et l'arsenal jouit d'une réputation sans égale. Les patrons et les maîtres d'équipage ou « comites » sont des hommes de mer d'expérience, secondés par une maîtrise solide.

De surcroît les galées pèlerines naviguent sous la protection du pavillon blanc à croix de Jérusalem qui leur confère un statut international et les garanties d'un coup de main turc, même si la guerre est ouverte.

Immunité, on s'en doute chèrement acquise, que le doge s'attache à maintenir en dépit de tous les chantages.

Avec le Turc les négociations comme les hostilités sont permanentes.

Surtout le voyage des pèlerins lui-même est soigneusement organisé, les obligations du patron de galée sont précisées par des contrats, enregistrés dans des bureaux de la république, qui tient ferme la main à leur conformité aux lois et règlements et à leur exécution. Le patron a aussi obligation d'accompagner les pèlerins en Terre Sainte et de veiller au bon déroulement matériel du pèlerinage comme à la sûreté personnelle de ses protégés, ce qui n'est pas une entreprise de tout repos.

Enfin, bien que le coût du voyage soit élevé, c'est sensiblement le plus « tiré » du marché. En résumé, rapport qualité sécurité prix, on ne saurait être mieux placé. On conçoit aussi que si Venise a un incontestable savoir faire, elle ne manque pas non plus de faire savoir.

Pendant que les pèlerins convergent vers la lagune, Venise de son côté se prépare à les accueillir. Comme chaque année une ou deux galées pèlerines ont été louées par voie d'adjudication à un patron, un patricien de Venise de plus de trente ans, reconnu apte à commander un bâtiment. Il lui revient de l'armer selon un cahier des charges très précis dont le suivi était étroitement surveillé par les *catteveri*, sorte d'inspecteurs commerciaux et maritimes réunis en corporation soumise à l'autorité de la république.

De 1480 à 1497, le grand patron fut Agostino Contarini auquel succéda Alvise Zorzi. Pietro Lando était leur rival habituel et plutôt malveillant.

A terre la Sérénissime mettait en place une organisation d'accueil qui répondait au plus juste aux soucis des pèlerins : changer de monnaie, trouver un embarquement, acheter des vivres et des équipements pour la traversée maritime et occuper leurs loisirs forcés en attendant l'appareillage. Il s'agissait aussi d'empêcher les pèlerins de trouver un passage sur des navires étrangers que les logeurs auraient pu discrètement leur signaler.

Ceux-ci étaient souvent des étrangers installés à Venise et bénéficiaient de la clientèle de leurs compatriotes.

Bernard de Breydenbach de Mayence et 8 seigneurs allemands accompagnés de leurs serviteurs s'installent à l'hôtel pension de Peter Ugelheymer originaire de Francfort. En revanche « l'hostellerie de l'homme sauvage » était très fréquentée par les sujets du royaume des lys ; l'hôtelier, maître Jehan de Liège, était aussi chantre à l'église Saint-Marc, position privilégiée pour contrôler ou recouper les rumeurs, si ce n'est pour les propager.

On devine que ces logeurs, par la force des choses, contournaient quelque peu l'organisation d'accueil prévue par la Sérénissime agissant pour son compte à la fois comme une compagnie de transport maritime et une agence de voyages. Mais Venise ayant des yeux et des oreilles partout, ces contournements étaient surveillés, et tolérés dans la mesure où, contenus, ils apportaient de la souplesse au système et contribuaient à sa viabilité. Ceci est d'ailleurs une constante de la très performante administration vénitienne – rigueur des procédures, des règlements et de la loi ; souplesse et opportunité dans leur application sans remise en cause des principes généraux. Factotum de cette organisation, 8 guides ou *tholomarii*, nommés par les consuls des marchands et contrôlés par les *cattaveri*, prêtaient serment et s'engageaient à rester probes, ce qui montre par là même dans quel esprit s'opéraient les transactions commerciales à Venise. Leur service tournait en 4 groupes de deux prenant la semaine à tour de rôle, un guide posté sur le quai Saint-Marc ou à la Piazza, l'autre au marché du Rialto. Ils ne quittaient leur poste que pour aider et accompagner les pèlerins en toutes choses ou presque : les conduire en ville, leur trouver éventuellement un logement, les aider dans les opérations de change ou à faire leurs achats au meilleur marché, et les assister de leurs conseils désintéressés jusqu'au jour de leur départ. Ils pouvaient d'ailleurs contribuer à grouper les isolés et ainsi leur faciliter le séjour à Venise.

Leur principal rôle était de les présenter aux patrons des galées qui avaient obligation de passer par leur intermédiaire. Leur paiement d'une part était laissé au gré du pèlerin, alors que d'autre part le patron devait leur remettre une prime fixée à deux tiers de ducats par passager.

Les contrats d'embarquement étaient ensuite rédigés par des courtiers officiels, les *misselae*, signés des parties puis remis à l'office des *cattaveri* pour vérification et enregistrement si conformité aux règlements en vigueur. Il va de soi que les *tholomarii* étaient difficiles à contrôler, puisqu'ils devaient être fréquemment ailleurs qu'à leur poste, et que leur côté les patrons préféraient se passer d'intermédiaires pour recruter les passagers puisque somme toute le problème était simple avec une au maximum deux galées pèlerines au départ. En revanche, leur rôle transactionnel reprenait toute son utilité quand la galée était pleine et que le Sénat autorisait quelques galées marchandes à embarquer les pèlerins en peine de place.

Le recrutement direct était plus simple. En 1483 par exemple, deux galées, celles de Piero Lando et d'Agostino Contarini, assuraient le service de pèlerinage. Les pèlerins en étaient informés place Saint-Marc où deux bannières blanches frappés de la croix de Jérusalem étaient fichées devant les deux grands mâts placés en avant du portail de la basilique. Au pied de chacune on opérait à la criée, les marins de la Landa et de la Contarina faisaient le boniment en investissant leur bâtiment de louanges hyperboliques et en éreintant soigneusement le triste baquet du voisin. Personne ne pouvant s'y retrouver, le mieux était d'aller visiter les navires où l'on se tenait prêt à accueillir les voyageurs. On imagine la circonspection et la méfiance étonnées des pèlerins posant pour la première fois les pieds sur un bateau et qui se souviennent qui des « chroniqueurs de la ligne » comme Barberino leur conseillent de s'assurer d'abord – on se demande comment – que le bateau est solide et rapide et ensuite qu'il y a à bord des poules, des chapons, du bon vin, un moulin à bras (pour le pain), un barbier chirurgien, un chapelain et – très important – vérifier que le patron ne louche pas !

Mais la fièvre pèlerine, la réputation méritée de Venise qui faisait vérifier la solidité des navires en partance par trois experts et l'entregent d'un patron sans strabisme conduisait rapidement à la signature d'un contrat, presque un contrat type tant les contrôles exercés par les services du doge avant et pendant même la traversée étaient rigoureux. Venise était en effet très soucieuse des prestations offertes aux pèlerins sur lesquels elle misait pour affermir sa réputation et faciliter sa pénétration commerciale par la suite. Ceci d'autant plus que certains étaient de très hauts personnages qui

préféraient, soit par humilité chrétienne, soit par méfiance des turcs voyager incognito.

Les termes du contrat conforme aux dispositions du *Consulato del mar* énumère les obligations du patron envers les passagers, les devoirs de ces derniers et prévoit des dispositions en cas de décès. Sans prétendre à l'exhaustivité retenons que le patron est tenu à ses dépens :

- d'assurer la défense de la galée et des voyageurs contre les ennemis de terre et de mer et de les protéger aussi contre les injures et les injustices,
- de fournir 2 fois par jour à boire et à manger correctement,
- d'assigner un lieu pour nourrir la poulaille et permettre au pèlerin cuisine commune,
- faire escale aux lieux accoutumés et ne pas y demeurer plus de deux ou trois jours,
- faire tous les paiements en lieu et place des voyageurs (frais, tribus et taxes en Terre Sainte),
- de donner des conseils pour les achats personnels des pèlerins,
- de mettre en lieu sûr les objets de valeur,
- d'affecter aux pèlerins une barque pour les conduire à terre et les ramener s'ils veulent se ravitailler au port en eau, vin ou vivres frais,
- en cas de décès, de conserver les biens du défunt et exécuter ses dernières volontés,
- de fournir un guide parlant toutes les langues, mais seulement durant la traversée, pas en Terre Sainte,
- Le pèlerin est tenu de coucher à la place qui lui est assignée et de se plier à la discipline de bord,
- Il doit prévenir le patron s'il veut modifier son séjour ou embarquer sur une autre galée ou nave afin qu'on ne l'attende pas.

Le coût du passage est en principe de 40 ducats, payables par moitié à Venise et ensuite à Jaffa. Mais on peut discuter, faire baisser le prix jusqu'à trente ducats si la place choisie ou désignée est inconfortable ou au contraire négocier un « billet collectif de luxe » comme le fait Peter

Fasbender pour lui et ses 17 compagnons : 50 ducats en cabine avec repas fins à la table du patron. Quitte à pèleriner autant le faire confortablement.

Le contrat signé, le pèlerin reçoit un emplacement, de un mètre quatre vingt sur soixante centimètres, repéré par des épontilles marqué à son nom à la craie. Il y disposera son couchage pendant la nuit et placera ses bagages en regard, au centre de la cale.

Rassurés nos voyageurs vont regarder de plus près leur galère et poser cent questions à son sujet.

La galée pèlerine était un navire de bonne maniabilité, bas sur l'eau à propulsion mixte voile et avirons, ces derniers n'étant utilisés que pour les manœuvres de port, modifier la position du navire et l'orienter dans le vent car après une heure de nage, les galiots étaient exténués.

Elle faisait forte impression avec son beau château arrière, ses 53 mètres de long et ses 11 mètres trente de large, apostis compris, tolets et rames au repos, et vingt et un mètres rames déployées. La largeur du pont était de huit mètres soixante dix. La hauteur sur cale atteignait deux mètres dix, celle-ci n'étant pas plate. Le tout pour un déplacement en charge de 800 tonnes.

Elle comportait trois mâts ; un petit, à l'avant, supportait une voile carrée de dimensions réduites, la trinquette. Au centre un grand mât, maestro, surmonté d'une gabie, sorte de hune clayonnée, portait une grande voile latine fixée à une vergue ou antenne composée de trois pièces. Un petit mât à l'arrière, *mezzana*, était aussi gréé d'une voile latine.

Sur le pont, à bâbord et à tribord, s'alignait en oblique le long du bordé une rangée de 30 bancs, pour trois rameurs chacun. Dans la rangée de tribord, vers l'arrière, trois ou quatre bancs étaient enlevés au profit d'un parc des petits animaux vivants et du grand feu de la cuisine. C'était une embase de brique surmontée d'un âtre en terre, le tout abrité par des panneaux coupe-vent disposés sur trois cotés. Chaque rameur ou galiot, face à l'arrière de la galée, manoeuvrait un aviron de 8,7 ou 6 mètres suivant son poste.

Voilà pour la propulsion. Bien entendu, on faisait miroiter aux pèlerins fébriles un temps de voyage court, environ 26 jours, soit la traversée record de la *Contarina* en 1483 et, on leur dissimulait que la durée moyenne

fût sensiblement le double. Le patron et son comite n'ignoraient pas, eux, que selon le vent les parcours journaliers oscillaient entre 35 et 250 milles, soit un facteur 7, avec parfois des vitesses soutenues supérieures à 10 milles, ce qui est considérable.

Sur le pont, le large espace entre les bancs était occupé par des caissons fixes ou mobiles d'environ un mètre vingt de haut qui, en contiguïté, formaient un étage surajouté, la coursie, sur laquelle on pouvait circuler en surface à découvert. Autour du grand mât une place plus étendue était dégagée, sorte de forum où se tenaient de nombreuses réunions. Quatre écoutilles s'ouvraient sur la cale.

Sur les apostis courrait le long de chaque bord une plate forme d'environ un mètre vingt de large, l'arbalétrière sur laquelle étaient fixés une trentaine de pierriers pour écarter les mauvaises rencontres, pirates ou corsaires turcs feignant de ne pas reconnaître le pavillon à croix de Jérusalem.

Assis sur des bancs de nage vers l'arrière du bâtiment, les pèlerins contemplaient le château à deux étages. Celui du dessous dont le plancher affleurait à hauteur de la coursie se présentait comme un vaste chambre de sept mètres de coté. C'était « une salle polyvalente ». De jour on y dressait l'autel pour la messe et les tables pour les repas. De nuit les mêmes gens de qualité y couchaient. Des épontilles balisaient une segmentation de ce logis renforcée éventuellement par des toiles.

L'étage supérieur, non clos par le bordé, couvert d'un fort vélum aux armes du patron, était voué au commandement de la galère. Le patron et les officiers du bord s'y tenaient ainsi que le pilote. Ils disposaient d'une boussole, la *Stella maris*, en plus de celle établie au pied du maestro, et d'une table sur laquelle était fixée la carte, très précise, striée des rumb de vent à 32 points. Carte que complétait le routier ou portolano donnant notamment des informations pratiques sur les mouillages à l'abri des vents, les ressources en eau à la côte, les points de repère à l'entrée des ports.

Parmi les autres instruments de navigation figuraient, un astrolabe, un sablier, une sonde et une corde à nœuds pour mesurer la vitesse.

Les pèlerins remarquèrent tout à l'arrière, au dessus de la mer, une logette à claire voie : habitacle du timonier qui y manoeuvrait le gouvernail soit

par une barre soit plus généralement par des tire-veilles. Il n'agissait que sur commandement du pilote qui, en chantant, lui donnait ses ordres qu'il répétait de même de jour comme de nuit ; ainsi s'assurait-on qu'il les avait compris et qu'il ne dormait pas.

De part et d'autre du château étaient suspendues à des bossoirs, à bâbord une chaloupe, à tribord une barque plus légère ou *copano*. Sous le château se logeait une cale particulière fermée et cloisonnée en une chambre « trésor du patron » et une autre « chambre forte des passagers » dont l'écrivain du bord détenait les clés, ce qui correspondait bien à l'une des clauses contractuelles précitée.

Les pèlerins poursuivaient la visite en repassant par la cale pour se diriger vers l'avant et en ressortir. Avec ses 35 mètres de long, d'un seul tenant la cale passagers paraît bien grande et un peu oppressante malgré le jour filtré par les écoutilles.

Elle s'avèrera bien étroite et plus étouffante encore quand tous auront embarqué, encombrés de leur couchage et de leurs coffres, et surtout la nuit quand ils seront étendus côte à côte la tête appuyée à la muraille, n'ayant pour se mouvoir qu'un étroit courroir limité par l'alignement des épontilles et leur bagage.

Au passage on leur montre qu'ils peuvent sous leur emplacement soulever des lattes du plancher et bloquer sur le sable du lest de fond de cale bouteilles, œufs et vivres demandant de la fraîcheur.

En bout de cale vers l'avant et à part, une chambre de proue sert à la fois de logement à l'équipage, hormis les galiots qui se débrouillent comme ils peuvent sur leurs bancs, et de fosse aux liens où sont stockés voiles cordages, câbles et poulies.

Au dessus, le pont avant est dégagé ; sur sa plate-forme sont rangées les six ancres, dont la plus légère ne pèse pas moins de 1200 livres, couplées sur des câbles de 206 mètres de long qui, fait-on remarquer, valent environ 150 ducats pièce, le coût du transport de trois passagers.

Enfin avec des airs sournoisement jubilatoires on promène les pèlerins sur l'étrave étroite honorer les poulaines, deux places seulement, sans en détailler toutes les subtilités et les difficultés de l'accès en mer.

Pour couper court et essayer de reprendre un peu d'ascendant les terriens firent valoir que la carène et la couverte étaient en chêne, les canots en orme et en peuplier, les planchers et la rambarde en pin, le timon en noyer et les rames en chêne vert. Les marins apprécièrent et on allait bientôt se séparer, se donnant rendez vous dans une quinzaine de jours pour l'appareillage dont la galée signalera l'immense en arborant un pavillon spécial. On soupçonne Venise de faire traîner les choses, dans des limites décentes, pour le bien du négoce.

Restaient aux pèlerins, désormais avertis, à s'équiper et à visiter la ville ; au patron à mettre la dernière main à son armement.

Avertis, les pèlerins l'étaient aussi par la distribution d'un guide de route très officiel, les mettant en garde contre les prix abusifs et leur donnant les tarifs des denrées et services :

- Tarifs sur les approvisionnements en eau et en vivres aux diverses escales,
- Montant des taxes, offrandes, vivres à prévoir en Terre Sainte,
- Matériel à et nourriture à emporter pour compléter l'ordinaire.

Il n'y manque ni poules, ni leur cage. Le plus urgent était de se pourvoir en couchage, matelas et couvertures ou couettes, de volume tels qu'ils puissent être roulés et fixés aux parois de la cale au réveil.

Il leur faut aussi se constituer une garde robe pour le voyage en mer et pour le pèlerinage proprement dit : long et chaud manteau d'étoffe grossière, chemises de rechange pour éviter les poux, serviettes, mouchoirs, sandales.

Coté nourriture : outre les gallinacés déjà mentionnés, jambons, langue de bœuf salée, fromages durs, figues, biscuit, sirop...

Sans oublier le sanitaire : récipients hygiéniques dont un bassin pour se laver les pieds et d'utilisations marginales diverses facilement imaginables, médications contre les maux intestinaux, pilules contre la peste et autres poudres de perlimpinpin.

Et pour y serrer le tout, sauf les poules, un solide coffre. L'ensemble pour une vingtaine de ducats au bas mot, la moitié du coût du voyage.

Quant aux visites l'essentiel était consacré à celle des reliques dont Venise détenait une prodigieuse quantité et à celle de l'arsenal. Celui-ci comprenait un chantier de construction pour cinq galées par an, un chantier de réparation, les navires devant durer 10 campagnes, ainsi que divers ateliers dont une voilerie de main d'œuvre féminine. La visite de ce complexe naval unique en Europe parachevait la mise en confiance des pèlerins même si on leur avait conseillé auparavant de rédiger leur testament avant de partir.

Pendant ce temps, pour le patron, les jours sont comptés : il lui faut compléter l'équipage de son bâtiment dont il répondrait devant les autorités maritimes, acheter des vivres, affréter des marchandises et préparer sa route en fonction de la date du départ et des renseignements sur la situation météorologique, politique et navale – la piraterie en Méditerranée orientale.

Pourvu qu'il suive les règles permanentes du *Consulato del mar*, de l'*Arte veneziana di navigare*, véritables législations du travail prévoyant les droits et les devoirs de chacun, et celles de circonstance imposées par le Sénat, le recrutement de l'équipage ne posait guère de problèmes au patron s'agissant de l'état-major, de la maistrance et des matelots d'élite.

On se connaissait et les équipes se reformaient en se renouvelant petit à petit. Il n'en allait pas de même pour les galiots et les matelots sans spécialité.

En dessous du patron juré, responsable du bâtiment et du bon déroulement du voyage, qui avait prêté serment d'agir conformément à l'honneur de Saint-Marc, le comite ou second patron commandait la manœuvre. Homme de mer énergique, il était assisté d'un sous-comite lui-même flanqué d'un second. L'écrivain du bord, est l'adjoint administratif du patron. Il a un rôle très important et prêté lui aussi serment. Il doit consigner par écrit toute la vie du navire et il est sanctionné si la tenue de son cartulaire est entachée de fautes. Descendre ou monter à bord est impossible sans son consentement.

Il tient le rôle de l'équipage et des passagers ; le registre des dépenses et des recettes, l'état des marchandises et leurs mouvements. Il est responsable de la caisse qui est surveillée ainsi que les « valeurs » du patron et des passagers par un gardien très sûr.

On comprend que le patron ne ménageait pas sa peine pour s'attacher un écrivain compétents et avec lesquels l'entente et la confiance puissent régner sans faille.

Un officier, sorte de commissaire, était chargé des approvisionnements de la galée.

S'ajoutaient quatre à huit jeunes nobles, ou gentilshommes de poupe, spécialement désignés par sa Seigneurie pour apprendre le métier, entendons ceux de la mer et du commerce réunis, et qui étaient au service du patron. Celui-ci disposait en outre de quatre à huit trompettes et fifres pour la signalisation, la manœuvre et éventuellement l'agrément musical.

La « maistrance » et les spécialistes étaient assez nombreux :

- en tête, le maître pilote ou nocher, ses aides et huit compagnons timoniers. Sa responsabilité est totale sanctionnée sur ses biens propres ; il est astreint à payer les dégâts qu'il aurait pu occasionner au bord,
- un maître d'armes assisté de 2 bombardiers et sous bombardiers,
- un maître charpentier, un maître forgeron et leurs aides,
- un commis aux vivres, lié à l'officier d'approvisionnement, flanqué de quatre cuisiniers et de plusieurs chefs de table,
- un barbier chirurgien et son élève,
- un chapelain.

L'équipage est divisé en quatre classes :

- en tête viennent une douzaine de marins d'élite ou compagnons du mâât c'est-à-dire des gabiers et des manières de quartier maître chefs d'équipe ; il importait pour la manœuvre du navire qu'ils fussent expérimentés,
- suivent une trentaine de matelots sans spécialité et peu payés.

Les uns et les autres ont droit à embarquer un matelas et une malle pour leurs effets et leurs marchandises qu'ils achètent pour revendre aux pèlerins et à terre aux escales en y établissant des sortes de foire à tout, c'est le droit de pacotille. Ils s'entassent à l'avant du navire et rangent leurs balluchons tant bien que mal pourvu qu'ils n'encombrent pas le pont.

- Les galiots sont les plus mal lotis : tireurs de rame, ils sont environs 170 sur une galère dite à trente bancs. Malheureux, pauvres, petits délinquants, souvent originaires de Dalmatie ou d'Albanie, gueux ils sont, gueux ils resteront. Ils dorment, mangent et vivent sur leur banc tout le temps de la traversée, ce qui parfois pouvait être plus agréable que dans la cale. Ils peuvent aussi faire pacotille. Leur recrutement posait un vrai problème car pour la bonne marche du bâtiment il fallait au moins un galiot expérimenté par banc pour diriger les deux autres. On peut penser que moyennant certains avantages, des postes étaient retenus d'une année sur l'autre.
- Venaient ensuite, assimilables aux matelots par la paye, une trentaine de combattants, les « arbalétriers » pour la sécurité de la galère et des pèlerins, mais dont certains jouaient aussi très probablement le rôle d'informateur auprès du patron, fonction importante car la propagation et l'émission de nouvelles et de bruits faux ou inopportuns étaient surveillées et réprimées d'où puissent-ils provenir. Experte en matière commerciale, diplomatique et maritime, Venise l'était aussi en celles de police et d'espionnage.
- Membres de l'équipage hors catégorie, imposés par les règlements maritimes, venaient enfin le ou les chats, gardiens des vivres contre les rats. Chats qu'il n'était pas facile de se procurer car à la fin du quinzième siècle en Europe, l'animal était rare.

L'équipage était levé en fonction d'un ordre du Sénat *ponere banchum*. Les patrons et leurs comites installaient sur leurs bancs avec leurs bannières à leurs armes et procédaient à la criée.

Le Sénat ne tolérait que les engagements à paye mensuelle et prenait sous sa haute protection juridique les équipages qui n'étaient pas levés directement par ses soins, comme ceux des galées pèlerines. Le patron devait verser trois mois de solde avant le départ en mission et était astreint à fournir la preuve d'une couverture financière assurant l'entretien de l'équipage pendant la durée prévisible de la campagne. Etre patron n'était pas une occupation facile !

La question du chargement en fret vivres et marchandises le démontre.

Dans les vivres était inclus le bois de chauffe pour la cuisine. On embarquait les aliments de longue conservation, farine, pois chiches, miel,

fèves, haricots, porc salé, poisson salé ou séché, oignons, raisins secs, biscuit ; sans oublier eau, vin et huile.

Des vivres frais étaient embarqués à chaque escale, en principe en quantité suffisante pour faire la soudure avec l'escale suivante si les vents n'étaient pas trop capricieux ou contraires.

Par crainte de la concussion, le commissaire de bord ne devait acheter de vivres ni au patron, ni aux inspecteurs maritimes, ni aux membres de leur famille. La nourriture lui étant affermée à 38 sous par bouche et par jour, il lui fallait lisser les dépenses au plus juste. La vérité est que cela était court et que les ressources individuelles étaient les bienvenues ; ressources que les marins s'offraient à compléter de même que la cambuse du bord ou *columbarium* où l'on vendait de tout, ravaudait les chaussures et nettoyait le linge sale aux escales.

Si la galée pèlerine dont la vocation était exclusivement le transport des pèlerins chargeait aussi des marchandises c'est à la fois par accommodement et par dérogation. Toujours la souplesse dans l'application des principes.

Soyons clairs, l'affrètement d'une galée pèlerine n'était pas en soi une bonne affaire et il fallait bien que le patron en tirât quelques avantages pour continuer le métier. Certes Agostino Contarini était un homme tout dévoué à la République et ayant acquis le sens de l'Etat dès le berceau puisque sa famille avait fourni 7 doges et de très nombreux et valeureux commandants de flottes et capitaines de galères marchandes ou pèlerines. Mais, il n'était pas le seul patron potentiel et tout de même il fallait bien faire vivre l'entreprise, ce qui ne ressort pas d'une étude rapide du compte d'exploitation d'une campagne.

Coté ressource, les pèlerins rapportent environ 5000 ducats, parfois légèrement plus. Coté dépenses il faut additionner :

- Le coût de l'enchère, de 600 à 800 ducats, parfois plus,
- Le coût de fonctionnement du navire, 4500 ducats pour la nourriture, les soldes, les dépenses extraordinaires,
- Les 500 ducats pour les dépenses d'entretien propres au bâtiment.

Voici le budget bouclé alors qu'il faut prévoir encore une assurance, la quote part de boni (où est-il ?) revenant à l'arsenal pour l'entretien lourd,

les 200 livres de cire blanche façonnées en luminaire pour la cathédrale Saint-Marc...

La Sérénissime accorde donc le droit de pacotille à l'équipage et à l'état-major et tolère l'embarquement de marchandises au détriment du confort spatial des passagers, à condition toutefois que celles-ci soient uniquement stockées sur le pont dans les compartiments prévus à cet effet et qu'elles n'entrent pas dans la liste des échanges relevant du monopole exclusif des galées marchandes. C'est ainsi que les pèlerines chargeaient fréquemment du sel et du sucre et qu'en 1494 la grande trirème d'Agostino Contarini se remplira de 3000 pièces de drap réparties en 250 ballots et de beaucoup d'autres objets.

En somme, soucieuse de conserver le ruban bleu des pèlerinages, la République ferme les yeux tout en ouvrant l'œil et bien qu'elle réprime les abus tolère les débordements. Notons aussi au passage que le Sénat autorise certaines galées marchandes à embarquer des pèlerins n'ayant pu trouver de place sur la galée pèlerine : les exclusivités ont des limites poreuses.

Reste au patron à préparer la route.

En ce début de printemps 1494 Agostino Contarini comme à l'accoutumée se penche sur la carte, consulte les portulans et avec nostalgie fouille sa mémoire. C'est un de ses derniers voyages et il sent aussi qu'avec la perte de Négrepont, arrachée à Venise par les Turcs en 1479, le vent de fronde religieuse qui souffle sur l'Europe, les progrès techniques des naves, une époque de l'histoire de Venise, qui était son histoire à lui, s'achève.

La République tenait l'Istrie, la Dalmatie, les îles Ionniennes, portes de la Grèce, les îles de la mer Egée dont Rhodes, la Crète et bien d'autres possessions coloniales. Elle avait aussi négocié des facilités dans les grands ports orientaux où elle disposait de concessions.

La Méditerranée orientale était, il y a encore peu, son lac. Elle y avait créé des bases fortifiées bien approvisionnées qui servaient de relais sur les lignes que parcouraient des convois de galées marchandes et les lourdes naves. Lignes de Syrie, d'Alexandrie et d'Égypte, des côtes d'Afrique, de Roumanie - mer Noire vers l'Orient et d'autres encore vers l'Occident et les pays et les mers du Nord.

Rien n'était négligé pour la sécurité du commerce. Une force mobile de deux galères de guerre et deux barges recherchait les pirates en Adriatique, sur les côtes Dalmates en particulier. Une autre division basée à Corfou y faisait la police de la mer. En cas de conflit elle pouvait escorter les galées marchandes jusqu'à Modon et même Candie d'où rayonnait la grande escadre constamment mobilisée du capitaine de la mer ; d'autres bâtiments de guerre stationnaient dans les archipels. Comme c'était fort et rassurant en dépit de l'audace des pirates et de l'impatience des Turcs.

Pour sa part il n'avait pas à suivre de route imposée, ni patrouillée, ni à être escorté, puisqu'il marcherait seul protégé par le pavillon à croix de Jérusalem. Il n'empêche que la rencontre inopinée d'une galère subtile était toujours bienvenue et ne contribuait pas peu à persuader les pèlerins de la toute puissance maritime de Venise.

Son expérience lui commandait de suivre la route traditionnelle, celle qui se confond presque, sauf l'atterrage final, avec la route marchande de Syrie ; celle qu'il connaît si bien et sur laquelle d'ailleurs il pourra tirer les meilleurs profits de ses marchandises.

Il en déroule les étapes, autant de souvenirs colorés et de mesures à prévoir. La première sera courte qui mènera à Pola pour faire le complément en eau et en bois et prendre le pilote qui routera la galée jusqu'à Modon le long des côtes dalmates, encore qui lui comme son comite en connaît les dédales, les moindres criques et les plus petits récifs. C'est une étape d'accoutumance où l'équipage comme les pèlerins prennent leurs marques respectives et où les galiots s'amarinent. Et puis ce sera Zara, Raguse, Corfou, clé de l'Adriatique, place magnifique où il sait trouver toutes les ressources d'un grand port : vivres, matériel, services et l'administration dont les redoutables consuls de la mer qui viennent s'enquérir de la solidité du bâtiment et qui recevraient les plaintes éventuelles des pèlerins lesquelles font toujours l'objet d'une instruction.

Ensuite on touchera Modon port fortifié sur la côte Occidentale de la Morée où le pilote sera déposé, puis Coron sur la côte Occidentale du golfe de Messénie. C'est là que la navigation côtière cessera ; plus de feux brillant dans la nuit, plus de villages accrochés aux montagnes aperçus dans le lointain, plus de sanctuaires ou d'ermitages isolés. Avec le vide

absolu de la mer, l'angoisse étreindra les pèlerins, terriens sans repères, car de Modon à Candie la traversée est de 300 milles.

Candie, base de la flotte de haute mer vénitienne, était, comme Corfou, fortifiée. Candie était aussi une escale très affectionnée par ce gremlin de Pietro Lando dont le père, patriarche de rite grec, occupait le siège archi-épiscopal. Il la prolongeait donc sans vergogne. On remarquera au passage que les traditions dans la marine ont la vie dure car il est de jurisprudence constante que « les fils d'archevêque » obtiennent souvent de beaux commandements.

Cette prolongation en totale contravention avec les clauses du contrat aurait dû normalement faire l'objet de protestations indignées et justifiées de la part des pèlerins. Il n'en était pas ainsi car après une longue traversée en mer, les pèlerins avaient besoin de se refaire. Grande ville commerçante et touristique, Candie s'y offrait malgré sa saleté repoussante. Ils pouvaient aller visiter des cavernes réputées pour être les vestiges du fameux labyrinthe du minotaure ; ils pouvaient acheter des bibelots ; la chère y était bonne, l'eau rare, le vin fameux et abondant ; comment ne pas sourire au souvenir des retours flageolants de certains pèlerins dont la trajectoire incertaine s'achevait entre le bateau et le quai pour la plus grande joie de l'équipage et des pèlerins sobres.

Rhodes, à 300 milles de Candies, encore une autre grande traversée, était une étape importante et très attendue. On y visiterait notamment les établissements des chevaliers, qui, comme les pèlerins, étaient de nationalités différentes et faisaient le meilleur accueil à leurs compatriotes.

Ensuite, entre Rhodes et Chypre, restera à affronter le golfe de Satalie de mauvaise réputation en raison du régime fantasque de ses vents tour à tour brutaux ou calmes à l'excès. S'il y a bon vent autorisant à tirer toujours le même bord tout ira bien. Sinon tout s'embrouillera et nos discussions techniques sur l'estime que nos terriens prendront bien sur pour une manifestation d'incompétence aigriront comme toujours nos rapports avec eux.

Nous mouillerons à Lanarca ; encore une escale dont ce coquin de Pietro Lando raffole car sa femme y réside ! Puis nous approcherons de la Palestine pour jeter l'ancre à Jaffa ; l'homme de veille qui sait la

récompense que lui vaudra l'annonce de la bonne nouvelle sera particulièrement attentif.

La *Contarina* mettra normalement une cinquantaine de jours dont la moitié environ seront consacrés à la navigation. Le retour sera beaucoup plus lent en raison des vents contraires dominants.

Agostino Contarini est prêt à partir.

Il le fera quand, juste après la Pentecôte, le Sénat en aura donné l'autorisation. Hissant alors le pavillon de départ, il franchira la passe du lido entre les deux châteaux, à la rame ou en remorque si les conditions s'y prêtent, et mouillera à quelques encablures. Les pèlerins rejoindront en barque la galère brillamment pavoisée, aux armes de Jérusalem, du pape, de Saint-Marc et du patron. On attendra un vent favorable pour mettre à la voile et la galée s'ébranlera au son des trompettes et des vivats.

Quand tours, clochers, dômes et campaniles s'effaceront, les pavillons seront rentrés, sauf à la proue celui de Jérusalem, symbole de neutralité, les trompettes rangées et les habits de cérémonie serrés dans les coffres. La fête est terminée et les choses sérieuses commencent avec un fort roulis à cette allure lente et avec lui les premiers maux de mer et les premières illusions qui tombent et le moral aussi, qu'on remontera d'un coup de malvoisie.

Pour les pèlerins, il va falloir vivre passifs et inquiets jour après jour et heure après heure. Attendre, toujours attendre. En mer attendre l'escale et à l'escale attendre l'appareillage avec en toile de fond trois sujet de préoccupations majeures :

- le vent qui forcit ou mollit, se lève, porte ou contrarie et qui conditionne la vitesse et le confort du voyage,
- les repas,
- enfin, les « incommodités », pour n'en dire pas plus, qui étaient une véritable tourment.

Heureusement les heures qui ne filent pas sont ponctuées d'évènements qui segmentent la monotonie et la rendent plus supportable en donnant un rythme au temps.

La journée commençait au lever du soleil.

Après avoir plié et rangé leur couchage contre le bordé, les pèlerins participaient avec l'équipage à la prière du matin. Grand coup de sifflet Silence ! De la plate forme du château un serviteur du patron présentait une Vierge à l'enfant. A genoux on entonnait l'*Ave Maria* suivi d'autres prières, les trompettes sonnaient allègrement puis chacun vaquait. Pour les pèlerins commençait la course aux poulaines... il ne faisait pas bon être attardé dans les files... glissons !

A huit heures le chapelain disait la messe, soit dans la grande chambre du château, soit au forum au pied du grand mât.

Venaient ensuite les repas de mi-journée et du soir qui mettaient les cuisiniers et les commis de table à rude épreuve. C'était la foire d'empoigne, tout le monde voulant être placé, et bien placé, dans la grande chambre du château de préférence à l'espale qui s'étendait devant elle.

Les repas étaient simples : par exemple verre de vin de malvoisie en apéritif, salade de laitue à l'huile, plat de viande de mouton, espèce de pudding de farine, fromage de Crête, vin à discrétion mais coupé. Le pain de boulanger était distribué pendant les cinq jours suivant un escale et remplacé par du biscuit ensuite. Aujourd'hui, les diététiciens noteraient une carence de vitamines A, C et D, cause de la faible résistance aux infections et aux épidémies qui frappaient voyageurs et équipage.

Quelques pèlerins, organisés en société, abandonnaient leurs rations aux galiots et faisaient popote à part, se restaurant au forum, emplacement à tout faire ; leurs cuisiniers particuliers préparaient leurs repas à la cuisine de la galée, décidément bien encombrée. L'équipage mangeait comme il pouvait, quant aux galiots ils concoctaient leur fricot sur leur banc, au petit bonheur.

Malgré ce tohu-bohu frénétique les incendies étaient rares. Miracle diront les mystiques, car les pèlerins sont dans la main de Dieu. Plus pragmatique, nous pensons que désordre est plus apparent que réel car ces voyageurs de Dieu sont confiés à des marins d'élite, attentifs au service, attachés au bâtiment que leur confie la République et solidaires en cela de leur patron. Cette fierté d'hommes de mer et de citoyens de Saint-Marc faisait d'ailleurs tout le ressort moral des Vénitiens et la force profonde de la République.

Revenons les pieds sur mer et aux repas nautiques. Une fois que le tout venant s'était rassasié, ou presque, arrivait le tour du patron, de son état-major, des patriciens et des hôtes privilégiés, comme Peter Fasbender, de se restaurer. Le second service était celui des gens d'importance.

Au coucher du soleil, même cérémonie qu'au lever, *Salve Régina* à l'appui. Puis le camérier du patron du haut de la plate forme donnait un long coup de sifflet et souhaitait bonne nuit à la compagnie de la part de son maître. Les pèlerins descendaient à leurs couchettes, bercés par les litanies plaintives psalmodiées par l'écrivain du haut du château et reprises par l'équipage.

Sur l'ordinaire des jours brochaient quelques évènements non récurrents :

- réjouissances à l'occasion de la fête de certains saints,
- concert de trompettes et de chants de l'équipage pendant les périodes de navigation côtière lors d'un passage devant un sanctuaire renommé,
- la rencontre d'une galée marchande amie ou d'une galère subtile, navire de guerre ainsi nommé en raison de la finesse de ses formes, était une utilité mais aussi un agrément et un peu une fête : on s'identifiait, se saluait, se renseignait et on s'échangeait des nouvelles politiques et personnelles.

Trop fréquemment cependant, on se réunissait pour un office funèbre suivi d'une immersion accompagnée du cantique *Libera me* ; morts par accident, maladie, sans compter la nuit les disparitions à la suite de chutes non décelées à temps, le plus souvent pour aller satisfaire un besoin physiologique.

Mais entre les activités programmées ou inopinées et surtout la nuit il fallait durer.

Peu, très peu, observaient ou prenaient des notes. Saluons les ou maudissons les au passage car vous leur devez l'essentiel de cette conversation.

On dormait, on causait, on regardait les côtes et on admirait à loisir les dauphins très nombreux et parfois des rorquals, l'imagination aidant presque aussi grands que le bateau, des cachalots isolés ou en troupeau, et des espadons.

On faisait de la musique, certains s'adonnaient aux exercices physiques tandis que d'autres tâtaient de la chopine en procédant à de savantes comparaisons œnologiques des différentes caves des galiots. Beaucoup jouaient et jouaient de l'argent, aux cartes – jeu nouveau – et surtout aux dés, avec fureur. On se serait comporté exactement comme dans une croisière de nos jours si d'aucuns n'avaient éprouvés l'ardente nécessité de procéder à des épouillages mutuels.

Quant aux nuits, elles étaient tout simplement terrifiantes. Dans la cale enténébrée, l'espace manquait, la promiscuité était horrible, aggravée du cortège des odeurs méphitiques des hommes et de la sentine, accompagnée du grouillement innommable de la vermine, des rats, des puces, des punaises, des poux, mouches, moustiques..., engluée des déversements des déjections mal contrôlées des malades, des maladroit, des négligents ou des malappris. On arrêtera là cette énumération nauséuse et on vous laissera imaginer les conséquences fâcheuses d'un brusque virement de bord.

Heureusement les escales sont assez nombreuses et donc fréquentes, indispensables détentes qui desserrent l'étau de la promiscuité. Elles sont de deux natures, les escales programmées, seules autorisées, et les escales de circonstance. Les premières sont prévues pour assurer le rafraîchissement en eau, vivres frais et bois ainsi que pour commencer, source de conflit latente avec les pèlerins qui n'oublient pas le stipulations du contrat sur la durée limitée des dites escales. On en profite aussi pour rafraîchir le bâtiment. Le patron y rend compte des incidents de route au gouvernement de la place ou au capitaine de la mer et se plie à leurs contrôles.

L'urgence justifie les escales de circonstance. Il s'agit de trouver un refuge naturel contre des pirates signalés, de s'abriter du mauvais temps, ou de gagner un port pour y procéder à des réparations importantes à la suite d'un coup de chien.

Aux escales, le patron est tenu d'armer la barque pour laisser les pèlerins aller à terre. Ceux-ci assurent à leurs frais leur nourriture en ville soit en popotant soit en allant, à défaut d'auberge, au *postibulum*, maison d'accueil généralement tenue par un allemand.

Pour signaler l'appareillage, les trompettes parcouraient la ville. Néanmoins on recommandait aux pèlerins de coucher à bord le soir. En effet si on signalait une brise favorable, aussitôt on mettait à la voile, la règle étant que lorsqu'on tenait un bon vent, on le captait jusqu'à épuisement.

Quelle était la tonalité des rapports humains à l'intérieur de la galée ?

Les récits laissent entendre que si tout n'était pas rose, la galée n'était tout de même pas la barque de Dante. D'ailleurs le patron y veillait. Il savait se renseigner et agir vite en conséquence pour éviter que des problèmes bénins ne dégénèrent, car on avait la tête très près du bonnet en ce temps, et aussi pour empêcher que sous l'effet de l'isolement, du dépaysement et de l'oisiveté ne s'installe chez les pèlerins une manière de fièvre obsessionnelle.

Entre les pèlerins surgissait quotidiennement des motifs de friction suscités par les conditions de vie communautaires que nous avons exposées il y a peu. Ils pouvaient être exacerbés par des querelles de nationalités, difficiles à aplanir faute de la pratique courante d'une langue internationale, en l'occurrence le latin, sinon par les clercs. Le patron se réservait le droit de modifier les places attribuées pour éradiquer les foyers de trouble, comme il se réservait le droit d'expulser, à l'escale bien entendu, les trublions irréductibles.

Agrégat informe au début, individualiste mais non individualisé, cette masse de pèlerins allait toutefois être pétrie rudement par les leçons de la mer relayées avec vigueur par celles de l'équipage pour devenir un groupe personnalisé vivant une certaine osmose avec le bâtiment.

Pour les marins l'inactivité maladroitement et encombrante de ces pèlerins illuminés et totalement ignorants des nécessités de leur service était chose rude à encaisser au départ, même les plus recuits d'entre eux ne pouvaient s'y résoudre. Et ils leur faisaient payer au prix fort leur ignorance, à ces pèlerins, les bousculant et les morigénant sans ménagement. Pédagogie forte, mais bizutage plus que brimade, et si cela commençait plutôt mal, un *modus vivendi* s'établissait rapidement car les

voyageurs avaient tôt fait de se rendre compte de la difficultés des manœuvres, de la compétence des matelots et des dangers qu'ils ne cessaient d'affronter entre les treuils qui flanchaient, les espars qui s'affalaient, les cordages qui chauffaient, les vergues qui s'effondraient jusqu'à les blesser gravement et même les tuer. Rapidement acquis par les pèlerins, leurs sentiments d'admiration, de compassion et de dépendance envers ces marins courageux, les conduisaient à sortir de leur état de promeneur passif quand il y avait danger ou urgence : combattre les pirates, ou au moins participer au branle-bas de combat si ceux-ci faisaient demi-tour, écoper en cas de gros temps ou aider l'équipage à alléger la cargaison.

Le drame passé, comme celui fréquent de repêcher un homme tombé à la mer, c'étaient la solidarité et la gratitude qui prévalaient dans le partage des joies et des peines.

Néanmoins, on n'embarquait pas pour Cythère. En effet les pèlerins ont la sensation affirmée que le patron comme les marins et les galiots étaient d'une rapacité effroyable et commerçaient sur leur dos. Ceci revient comme un leitmotiv dans les récits qui nous sont parvenus. De même, on l'a entrevu, les pèlerins étaient suprêmement agacés par les délibérations techniques entre le patron et ses officiers quand surgissait des difficultés de navigation et qu'il s'agissait de prendre une décision qui leur paraissait prodigieusement longue à venir compte tenu de leur impatience à vouloir toucher la Terre Sainte. Lesquelles délibérations et leur résultat étaient strictement consignées par l'écrivain.

On est moins renseigné sur le voyage retour, cependant loin d'être une formalité puisque plus long. Ceci d'autant plus qu'à l'exaltation mystique de l'aller succède un profond abattement physique –il y a beaucoup de malades-, et moral car nos pèlerins sont littéralement ulcérés par ce qu'ils ont vu et subi en Terre Sainte. Il serait exagéré de dire que la galée retour est un navire hôpital, mais les problèmes de santé y sont une préoccupation constante pour le patron.

Pendant ce temps qu'en était-il advenu des pèlerins qui n'avaient pas pu prendre place sur la galée du pèlerinage ? Après avoir trouvé un passage sur les galères marchandes du convoi de Syrie, tous ces pèlerins étaient regroupés à Chypres sur la galée de Beyrouth dont une partie des

marchandises était déchargée. Elle était alors déroutée sur Jaffa pour les déposer et se mettait en attente à Acre d'où elle revenait douze jours après pour reprendre les pèlerins et rejoindre le convoi de Beyrouth.

A Jaffa, première déception, on ne débarquait pas tout de suite pour des raisons techniques et surtout administratives.

Jaffa était l'escale la plus laide et la plus sommaire de tout le périple : méchante rade foraine sans abri autre qu'une barre de roches, le rocher d'Andromède, derrière lequel mouillaient les galées. Quelques maisons éparses tenaient lieu d'une ville qui dès l'annonce de l'arrivée d'une galée pèlerine se remplissait d'une population nomade interlope.

On ne pouvait débarquer sans l'autorisation du représentant local du soudan d'Égypte qui accordait un sauf conduit.

Les pèlerins devaient être accompagnés en permanence du patron de la galée et d'un drogman officiel, à la fois guide de caravane, chef d'escorte, percepteur de toutes taxes et conseiller pour les innombrables opérations de rassemblement des montures, ânes et chameaux, pour les pèlerins et leur matériel.

Le patron envoyait donc immédiatement à l'émir de Rama, à 20 kilomètres à l'intérieur des terres, l'écrivain du bord muni de lettres préparées à l'avance sollicitant l'autorisation de débarquer. Si nécessaire, l'écrivain allait à Jérusalem renouveler cette requête auprès du gouverneur et avertir le Père, gardien du mont Sion.

Le gouverneur de Jérusalem détachait alors l'un des deux drogmans officiels qui se présentait escorté de mamelouks pour reconnaître l'importance du convoi.

Naturellement il était reçu à bord en grand appareil : trompettes, tapis, grand pavois, tenues de cérémonie, cadeaux, rien n'était négligé.

Mais tout ceci était un théâtre, indispensable certes, avant la négociation où tout n'était que question d'argent. Bien qu'on se connaisse et en dépit de l'expérience des précédents, l'accord ne se faisait pas toujours rapidement et pouvait traîner quinze jours comme en 1494 car les Sarrasins, négociateurs de haut rang ou douaniers subalternes, étaient d'humeur changeante et le plus souvent pointilleux, soupçonneux, sourcilleux et vétilleux.

Le jour venu, un repas de fête était servi, puis les pèlerins débarquaient par l'escalier de la coupée, salués au passage par une haie d'officiers subalternes et de maîtres, sébile en main... patience et bourse garnie étaient les viatiques du pèlerin. Alors commençait un périple horrible de 13 à 14 jours qu'il n'est pas dans notre propos de conter. Les pèlerins exténués, souvent malades, à bout d'enthousiasme, revenaient outrés des avanies et des mauvais procédés dont ils avaient été constamment l'objet et de l'ignominie avérée des populations musulmanes plus particulièrement entre Jérusalem et Jaffa sur le chemin du retour.

Revenus à Jaffa ils avaient hâte d'embarquer, mais, toujours au moment de régler les comptes du voyage, les sarrasins exerçaient des chantages prenant en otage les pèlerins. Dans l'exaspération il n'était pas rare qu'il y ait mort d'homme malgré la vigilance du patron à qui ces conflits portaient un grand préjudice.

Celui-ci avait encore à régler le sort des malades demeurés à l'hôpital de Sion et à préparer leurs modalités de prise en charge pour un hypothétique retour. À prévoir la route vers Venise et à établir le contrat de voyage des irréductibles qui restaient pour le pèlerinage en Sinâï, neufs à dix pour cent du lot en général.

Beaucoup plus difficile, le voyage de Jaffa à Alexandrie durait deux mois. Tout allait bien, si l'on peut dire, jusqu'au Caire où les pèlerins gardaient le même drogman que précédemment. Les choses se gâtaient au Caire où au lieu de les aider, le drogman cairote ne négligeait rien pour empêcher ou au moins retarder leur arrivée à Alexandrie dans la concession vénitienne.

Mais là ne s'achevaient pas leurs peines car il leur fallait trouver un passage sur des galées marchandes dont les patrons, en position de force, ne demandaient pas moins de cinquante ducats et souvent beaucoup plus pour assurer le service.

Galée marchande ou galée pèlerine le retour était long car il fallait négocier avec les vents contraires, longs voyages particulièrement difficiles en Dalmatie et il fallait composer en automne avec des conditions météorologiques moins favorables.

Enfin on arrivait.

Nos voyageurs avaient eu le loisir de reprendre plus ou moins leur aplomb et temps de ravalier, sans oublier ni pardonner, leurs rancoeurs et leurs indignations. Traditionnellement ils débarquaient à Parenzo où avec les marins ils se rendaient en procession au sanctuaire de Saint-Nicolas faire action de grâce et prononcer des vœux. Toute proche, Venise était en liesse, les cloches sonnaient à la volée leur retour.

Ils étaient redevenus pèlerins, pour la vie.

Bibliographie

- ADORNO Anselme, *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte*, Jean HEERS, Editions du C.N.R.S., Paris, 1978
- BREYDENBACH Bernard de, *Le saint voyage et le pèlerinage de la Cité Sainte de Jérusalem*, Bertrand de BREYDENBACH (français ancien), Paris, 1949
- CASOLA Canon Pietro, *Canon Pietro CASOLA's pilgrimage to Jerusalem in the year 1494*, M. Margaret NEWETT, Publications of the university of Manchester Historical series n°V, London, Manchester, 1907
- FASBENDER Peter, *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligenlande*, R. RÖHRICHT et H. MEISNER, VIII, Berlin, 1880
- GUMPPENBERG Georg von, *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligenlande*, R. RÖHRICHT et H. MEISNER, VIII, Berlin, 1880
- SANTO BRASCA, *Viaggio in Terra Santa fatto e descritto*, in collezione 100 viaggi, Vol.4, Milano, 1966
- DANSETTE B., *Les pèlerins en Terre Sainte aux XIV-XVème siècle*, Sous la direction de J. Heers, Paris, 1977
- RICHARD J., *Croisés, missionnaires et voyageurs* (Les gens de mer vus par les croisés et par les pèlerins), Variorum Reprints, London, 1983
- RICHARD J., *Récits de voyages et pèlerinages*, Typologie sources du Moyen-âge occidental, Lyon, 1981
- RICHARD J., *Le transport outre-mer des croisés et des pèlerins (XII-Xvème siècle)*, in "aspect of Migration", Colonia-Vienna, 1989
- DENOIX L., *Caractéristiques des navires de l'époque des grandes découvertes*, in "actes du Sème colloque international d'histoire maritime", Paris, 1966
- GARRISSON F., *A propos des pèlerins et de leur condition juridique*, in "Etude d'histoire et de Droit canonique", T. II, Paris, 1965

- VILLAIN GANDOSSI Ch., *Les gens de mer d'après les miniatures des manuscrits à peinture*, in "Navigation et gens de mer en méditerranée de la préhistoire à nos jours", par le Centre National de la Recherche Scientifique des Sciences Humaines sur l'Aire Méditerranéenne, cahier 3, Paris, 1980
- WADE LABARAGE C.G., *Medieval travellers*, London, 1982