

ENTRE GÊNES ET BARCELONE.
LES PORTS FRANÇAIS DU LANGUEDOC:
GUERRE, COMMERCE ET PIRATERIE (1380-1450 ENVIRON)

JACQUES HEERS
Université de Paris-Sorbonne
Paris IV (France)

La prospérité d'une nation maritime et l'enrichissement des "grands marchands", armateurs et hommes d'affaires, n'étaient pas seulement, en Méditerranée et à la fin du Moyen Âge, le fruit des longs voyages en Orient, autrement dit du commerce des épices. Il semble que, par goût de l'exotisme, l'on ait beaucoup exagéré les profits qu'apportaient les relations avec les comptoirs du Levant. Que représentaient ces épices, le poivre et les autres condiments et même le sucre, et même la soie, dans le chiffre total des transactions d'une grande métropole marchande, telles que Gênes, Florence ou Barcelone, ou même Venise? L'essentiel des affaires et des bénéfices n'était-il pas plutôt lié aux trafics de produits alimentaires très ordinaires et des textiles? Ceci amène à considérer, avec davantage d'attention, les échanges intérieurs à l'Occident méditerranéen. Dans ce secteur, la façade proprement française, celle du Languedoc, entre le Roussillon et la Provence, présentait certainement, aux XIV^e et XV^e siècles, une notable originalité. En premier lieu, à l'opposé d'autres régions maritimes, celle-ci, de Narbonne à Montpellier et Aigues-Mortes, ne se trouvait pas sous la domination économique, exclusive ou quasi, d'une très grande "république marchande", disposant de ressources financières et humaines considérables. D'autre part, circonstance politique déterminante, c'était la première "fenêtre" royale sur la Méditerranée, héritage déjà lointain des territoires conquis, contre le comte de Toulouse et le roi d'Aragon, lors de la croisade dite "des Albigeois". Les rois de France s'employaient alors à consolider

"Anuario de Estudios Medievales", 24 (1994)

leurs positions et à promouvoir un nouvel essor économique. Fondée pour assurer un embarquement convenable aux pèlerins vers la Terre Sainte, puis port d'ancrage des navires de saint Louis, Aigues-Mortes est, au fil des ans, devenue, un véritable port international, tête de ligne parfois de trafics lointains. Il est hors de doute que cette fortune doit beaucoup aux circonstances et aux actions politiques.

La situation s'avèrait particulièrement favorable. Les interminables conflits entre Catalans et Provençaux ou Génois, reflets de rivalités déjà anciennes, entretenues et renforcées par la compétition pour le royaume de Naples, ont permis souvent aux ports du Languedoc de s'imposer comme des refuges ou des intermédiaires plus sûrs.

En temps de paix même, aller de Gênes à Barcelone, soit par le travers du Golfe du Lion, soit par une navigation au plus près des côtes, comportait de sérieux risques. Une forte escadre génoise, formée de plusieurs grosses nefes armées pour attaquer Barcelone, en fit, en 1466-1467, la dure expérience. Partis de Noli, sur la Riviera ligure de Ponante, à la mi-octobre, les navires, dispersés par la tempête, furent incapables de doubler les îles d'Hyères et se trouvèrent obligés de faire relâche à Toulon. Ensuite, les vents contraires leur interdirent d'entrer dans les ports de Sant Feliu de Guíxols et de Barcelone. L'expédition fut un fiasco total; au retour, les vents soufflaient toujours et il subirent encore de lourdes pertes¹.

En temps de paix aussi, les barques, galées ou nefes de chaque nation se heurtaient souvent aux mauvais vouloirs des nations concurrentes qui prétendaient imposer des monopoles, des contrôles ou des taxes abusives. Le 18 septembre 1359, le roi d'Aragon confirmait aux hommes de Collioures le droit de percevoir la "leude de Collioures". Tous les navires de Provence, Gênes et Pise, passant dans le "leudaire de Collioures" ("lez-darium Coquiliberi"), en vue du rivage et même en haute mer, entre la côte de Catalogne et les Baléares, devaient acquitter ce droit. Des agents de perception furent installés à Valence, Tortosa, Majorque, Barcelone et Aigues-Mortes. Il est aisé d'imaginer que c'était une source de conflits

¹M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli, 1973, pp. 412-413, qui cite Antonio GALLO, *Commentarius de Genuensium maritima classe in Barchinonenses expedita anno MCCCLXVI*, éd. E. PANDIANO, in MURATORI, "Rerum Italicarum Scriptores", XXIII/2 parte 1, 1911, pp. 1-20.

aussi nombreux qu'interminables, de refus de payer, de confiscation des marchandises, de contestations et de procès².

Du fait des guerres et de la piraterie, ou de simples querelles privées, les transports maritimes étaient soumis à de constantes menaces. Les relations par mer entre Gênes et Marseille d'une part, et la Catalogne de l'autre, ont beaucoup souffert de cette situation quasi chronique, qui impliquait de grosses pertes d'argent et forcément de graves surplus de frais. Au XV^e siècle, la guerre entre le royaume d'Aragon et le comte de Provence, pour la conquête de Naples, sévit pendant de longues décennies. Ce conflit, toujours soutenu par les rivalités d'intérêts entre les deux métropoles, Marseille et Barcelone, s'est, à plusieurs moments, aggravé du fait des alliances, en particulier celle de Gênes du côté angevin. Le sac de Marseille en 1423 par la flotte aragonaise au retour de Naples, les navires coulés dans le port, toutes les installations et les chantiers, les entrepôts et les marchés détruits, les maisons incendiées, les hommes d'affaires en fuite et les négoce interrompus pendant des mois marquèrent une rupture décisive dont les effets se firent sentir très longtemps. Ceci d'autant plus que, huit ans plus tard, en 1431, une seconde tentative contre le port et la ville ne fut repoussée que de justesse, grâce à la réquisition de plusieurs navires de commerce, prêts à partir pour l'Orient. Cette guerre Aragon-Provence et les exigences du duc d'Anjou désireux d'armer de fortes expéditions contre Naples firent que, à une époque où Marseille reconstituait ses forces et se voulait à nouveau présente sur les grands itinéraires internationaux, ses galées et ses nefes n'étaient pas régulièrement disponibles car trop souvent réquisitionnés par le prince. De plus, cette guerre et ces attaques contre la ville engendrèrent de sévères représailles et donnèrent de merveilleuses occasions aux capitaines pirates d'exercer leurs méfaits. Pour les Provençaux et les Génois ce fut alors une véritable industrie, presque toujours dirigée contre les Catalans. Les Marseillais attribuaient toute la responsabilité de leurs ruines, en 1423, non au roi d'Aragon et, d'une façon générale, à tous ses sujets, mais essentiellement aux armateurs et aux marchands de Catalogne. Ils y voyaient non une entreprise seulement militaire, poursuivie dans un but stratégique, mais une opération de caractère économique pour abattre une concurrence. Sans doute, n'avaient-ils pas complètement tort.

²G. ROMESTAN, *Les relations commerciales entre Perpignan et la Ligurie aux XIV^e et XV^e siècles*, "Congresso Storico Liguria-Catalogna", Bordighera, 1974, pp. 361-375; B. LAINÉ, *La vie économique et sociale à Collioures de 1360 à 1490*, Paris, Thèse de l'École des Chartes.

En tout cas, ils n'incriminaient généralement que les "Catalans" auxquels ils réservaient toutes leurs vindictes. Longtemps après 1423, les notaires de Marseille, dans leurs actes les plus sérieux mêmes, écrivaient toujours "ces chiens de Catalans" pour désigner les gens de Barcelone ou des autres ports de la côte plus au Nord³.

Les attaques des pirates, Provençaux ou Génois, contre les navires Catalans en haute mer ou dans les ports, déjà nombreuses avant 1423, prirent ensuite une ampleur étonnante⁴. Des patrons armèrent leurs navires exclusivement pour la course, soit pour leur propre compte, soit au service du duc d'Anjou, comte de Provence. En 1450 ou 1451, un Génois ou un allié des Génois que le notaire appelle "Anechinus corsus", interceptait des vins chargés en Calabre qu'un navire et un marchand de Perpignan conduisaient "au camp du roi d'Aragon"⁵. D'autres allaient attaquer, non les armées du roi ou leur ravitaillement, mais les navires marchands inoffensifs et les populations du littoral. L'année 1451 fut aussi celle de la première grande expédition du chef pirate Audinet qui, capitaine d'une "galeota" de quinze bancs, armée à Marseille et Port-de-Bouc, alla attaquer Rosas. En 1454, avec une galeota et un brigantin, il s'emparait, sur les côtes de la Catalogne, des barques de pêcheurs et, l'année suivante, associé à deux autres patrons de galères, dont un Grimaldi de Gênes, il prenait, par un coup d'audace, une caravelle juste arrivée de Majorque et ancrée dans le port de Barcelone; navigant plus au Sud, il débarquait ses hommes à Salou, l'emportait sur les défenses après de durs combats et faisait mettre la ville au pillage. Finalement, la galère armée par Barcelone, sous le commandement de Ramon Guerau, attaqua les navires corsaires, s'emparant de deux d'entre eux et conduisant à Barcelone de nombreux prisonniers; mais Audinat s'était échappé. Les mêmes années, les Catalans durent aussi se garder d'un corsaire florentin, Perozzo dei Pazzi, qui combattait sous la bannière de René d'Anjou; lui aussi fut défait lors d'un combat naval par les deux navires armés par Barcelone, commandés par Jaume Bertran; prisonnier, Perozzo mourut peu après, vraisemblablement exécuté. Le célèbre corsaire génois, dit "Scarinxo", qui avait attaqué Blanes et Sóller, dans l'île de

³Sur tout ceci: E. BARATIER et F. REYNAUD, *Histoire du Commerce de Marseille*, III (1291-1480), Paris, 1951, pp. 322, 517-529.

⁴*Ibidem*, pp. 138, 195, notes 3 et 4.

⁵Archivio di Stato di Genova (par la suite: ASG), Notaio Rizzo Baroneo, filza 2, acte 258.

Majorque en 1457, puis lancé une autre expédition en février 1459, et le Florentin Martello qui avait capturé, en 1459, dans le port de Tarragone la galère de l'archevêque, se sont tous deux mis, en 1460, au service de René d'Anjou pour une entreprise hasardée contre Naples, la Sicile et la Sardaigne⁶.

Pendant, la piraterie était tout autant le fait de simples navires marchands; leurs patrons, Provençaux ou Génois, estimaient que tout bâtiment catalan vulnérable était bon à prendre et ils ne manquaient pas une occasion d'accroître ainsi leurs profits. À Gênes, en 1454, un témoin rapporte par devant notaire que quatre patrons de navires génois qui navigaient en convoi ("in conserva") *in partibus Catalonie* se sont emparés, évidemment sans aucun mal, d'un petit navire ("naviculum") des Catalans. Ce ne devait pas être une forte prise puisque l'un des capitaines cède sa part contre une pièce de velours et un vêtement⁷. L'opération s'inscrivait dans une sorte de routine.

Bien entendu, les Catalans armaient eux aussi pour la course ou saisisaient toute bonne fortune au cours de leurs voyages d'affaires. Ils s'en prenaient à tous ceux qu'ils considéraient comme leurs ennemis, ou soupçonnaient de l'être, ou faisaient mine de le croire. Les notaires de Marseille⁸ et de Gênes ne cessaient de recevoir des plaintes des patrons de navires et des marchands attaqués sur leurs routes et dépouillés de leurs cargaisons par des pirates de Catalogne. Ceux-ci étaient partout présents, partout dangereux, sur tous les itinéraires et dans tous les secteurs de la Méditerranée occidentale, si bien que les barques, et même des bâtiments plus importants, ne se trouvaient nulle part à l'abri. En février 1450, un navire génois était capturé par une fuste catalane *in partibus Corsice*⁹; et, la même année, deux navires basques loués par un négociant génois habitant Lisbonne, Cosmo Lomellini, pour aller de Séville à Gênes, étaient interceptés et ramenés à Barcelone *a nave una Catalanorum armata*¹⁰. Puis, l'année suivante, ce fut un navire de Camogli qui, ayant chargé du

⁶Sur tout ce qui précède: N. COLL. JULIÀ, *Aspectos del corso catalán y del comercio internacional en el siglo XV*, "Estudios de Historia Moderna", IV (1954).

⁷ASG, Notaio Antonio di Fazio, filza 18, acte 95.

⁸E. BARATIER et F. REYNAUD, *Histoire du commerce*, pp. 321-322.

⁹ASG, Notaio Antonio di Fazio, filza 13, acte 109.

¹⁰ASG, Notaio Loggia Giovanni, filza 1, actes 106, 135, 146.

vin dans les Pouilles, pour Rome et Gênes, fut pris par deux fustes de Catalans au large de la Maremme toscane¹¹. Il était de parfaite notoriété que les patrons de Biscaye louaient très souvent leurs services à des négociants Génois et les Catalans, naturellement bien renseignés, n'hésitaient pas à arrêter et à visiter ces navires. C'est ainsi qu'ils s'emparèrent d'une autre nef des Basques qui, pour le compte d'un homme d'affaires de Milan établi à Gênes, portait 139 *pondi* de pastel à Valence¹².

Les notaires génois permettent de connaître, pendant deux ou trois ans quelques unes des attaques du plus célèbre de ces pirates catalans, Bernat Vilamarí. En 1456, ses galères arrêtent, très loin de leurs bases, près du Monte Argentario dans l'Adriatique, une "sagita" de Gênes¹³. Peu de temps après, Vilamarí, commandant d'une flotte de huit galères et une fuste, capturait un bâtiment galicien qui portait des grains et des fromages de Sicile à Gênes; plus encore deux navires basques qui se trouvaient sur sa route¹⁴. Et les grains, chargés en mai 1458 à Sciacca et à Agrigento furent pris alors que la nef de Biscaye qui les conduisait à Gênes approchait vraiment du but, étant près de Portofino¹⁵. Vilamarí, pourtant, n'agit pas en hors-la-loi mais en corsaire au service de son roi. Il ménage certaines alliances: Alfonso de Lugo, bien connu pour sa participation financière aux expéditions castillanes dans l'Atlantique et à l'exploitation marchande des îles Canaries, vint témoigner pour dire que Vilamarí, qui avait pris à Villefranche son bâtiment armé à Sanlucar de Barrameda, l'avait dédommagé de tous ses frais et lui avait restitué ses marchandises¹⁶.

* * *

En fait, la piraterie dépassait très largement le cadre du simple conflit politico-militaire entre Aragon et Anjou-Provence-Gênes. Tous les capitaines disposant d'un bon bâtiment bien armé, tous les chefs de parti

¹¹ASG, Notaio Antonio di Fazio, filza 13, parte 2, actes 189, 254.

¹²ASG, Notaio Risso Baromeo, filza 5, parte 2, acte 55.

¹³ASG, Antonio di Fazio, filza 16, parte 2, actes 195, 197, 200. Sur les nombreuses campagnes des pirates, M.T. FERRER I MALLOL, *Els corsaris castellans i la campanya de Pero niño al Mediterrani (1404)*, "Anuario de Estudios Medievales", 5 (1968), pp. 265-328.

¹⁴ASG, Notaio Branca da Bagnara, filza 13, parte 2, acte 57.

¹⁵ASG, Notaio Oberto Foglietta, filza 5, parte 2, acte 278.

¹⁶ASG, Notaio Andrea Cairo, filza 18, acte 43.

exclus de leur ville ou rebelles à leur souverain, tous les aventuriers capables de rassembler un équipage pouvaient s'adonner à la course, attaquer les barques ou les navires mal défendus, bloquer un port sans grandes défenses et y débarquer, puis aller vendre sans aucune difficulté les produits de leurs rapines sur des marchés de complaisance, plus ou moins clandestins.

Le correspondant de Datini à Avignon évoque, en 1393-1394 et en cinq lettres différentes pour le moins, les méfaits des trois nefes espagnoles, commandées par Francesco delle Scalze, corsaire redoutable: "Dans ces mers de Provence, à Toulon, sont venues les trois nefes castillanes qui ont fait tant de mal du côté de Majorque; il y a dessus cinq cents combattants au moins, si bien que nul navire ne peut se défendre d'elles. Que Dieu les engloutisse!¹⁷. Peu après, ce chef pirate, poursuivi par une flotte génoise, trouvait refuge dans le port de Marseille et les Marseillais refusèrent de le livrer: "On pourra dire désormais que Marseille est le repaire des brigands!"¹⁸.

L'exil fut, en ces temps-là, à l'origine de bien des vocations de pirates. Nombre de chefs aventuriers, écumeurs des mers, étaient des rebelles, des hors-la-loi ou des marginaux, qui avaient fui leur cité, qui ne reconnaissaient plus aucune autorité, mais bénéficiaient tout de même de nombreuses complicités. Contre eux, les princes ou les consuls des villes marchandes ne pouvaient pas grand chose; en tout cas, c'est ce qu'ils répondaient aux plaintes qui, sans cesse, affluaient devant leurs tribunaux. Plusieurs Pisans et Florentins, au mois de septembre 1457, protestèrent, à Gênes, contre la violence et les pertes dont ils avaient souffert du fait de la capture d'un navire de Pise par le fameux corsaire Bartolomeo Aycardo de Porto Mauricio, autrement dénommé Scarinxo. Sur ce navire, les marchands avaient chargé à Palerme des fromages et du beurre pour, au total, 6.000 ducats d'or. Ces marchandises capturées ont été vendues à Savone et à Gênes...ce qui n'empêche pas le Doge et les Anziani de la ville de Gênes de répondre qu'ils n'y peuvent rien; cet homme, ce Scarinxo, est certes né en Ligurie, mais il a élu domicile en Provence. La même réponse fut adres-

¹⁷R. BRUN, *Annales avignonaises de Datini*, "Mémoires de l'Institut Historique de Provence", XII (1935), lettre du 16 avril 1393.

¹⁸*Ibidem*, lettres des 27 mai et 12 juin 1393, 16 avril 1394.

sée au roi du Portugal qui, lui aussi, s'était plaint et demandait réparations¹⁹. Ce Scarinxo n'était évidemment pas le seul à servir de cette façon. Pour les mêmes années, les chroniques génoises ne manquent jamais de conter l'étonnante aventure de Paolo Fregoso, Archevêque et, un moment, doge de Gênes, personnage déjà quelque peu turbulent, il fut chassé de la cité en 1466 par une des émeutes toujours provoquées par les conflits entre les Fragosi et les Adorni. En prenant la fuite, il s'empara de quatre grosses nef, navires marchands de forts tonnages, ancrées dans le port et gagna aussitôt sur la Riviera di Levante et dans l'île de Corse, les repaires et forteresses tenus par ses alliés. Il disposait de toutes sortes d'appuis parmi les grandes familles du district et mit encore la main sur d'autres bâtiments, réunissant alors, sous son commandement, une grande flotte puissamment armée, avec plus de cinq cents hommes d'équipage. Il se lançait dans l'aventure, capturant tous les navires qui passaient à sa portée, entre Corse et Toscane surtout.

* * *

Contre ces attaques, les navires marchands n'étaient pas souvent en mesure de résister. En bien des cas, il leur fallait plutôt songer à négocier une sorte d'accord pour limiter les dommages. C'est ainsi que s'est imposée et développée la pratique du "rachat" qui consistait à offrir au capitaine brigand une forte somme, pour qu'il ne prenne aucune marchandise et laisse le navire libre de continuer la route. La somme convenue, fixée après de durs marchandages, n'était d'ailleurs pas toujours versée sur le coup; on se contentait de donner des gages ou des garanties. Deux Toscans établis à Avignon, tous deux facteurs ou associés de Francesco Datini de Prato, rapportèrent par lettre leur triste aventure survenue alors qu'ils se trouvaient sur le bâtiment de Michel Estève, attaqué le 18 juin 1393, au matin, "à l'heure de demi-tierce", par une galère et une galiote armées de deux Corses de Bonifacio, "sujets et hannis de Gênes". Estève s'entendit avec ces deux pirates et promit de leur donner 600 florins pour le rachat de son bateau et de celui de son frère qui l'accompagnait. Ils prirent deux balles de draps, comme caution jusqu'à ce que la somme leur soit payée à Pise ou à Gênes. Mais les hommes, les "galériens", leur prirent leurs vêtements; de

¹⁹ASG, *Diversorum Filze*, filza 17 (24 septembre 1457); filza 19 (21 novembre 1458).

plus, "ils ont enlevé tout le gréement de ce navire... et toutes les lettres qui étaient dans nos besaces"²⁰.

Pirates et corsaires n'hésitaient pas à garder des marchands captifs pour exiger des rançons. En 1457, Pere Dusai, citoyen de Barcelone, se trouvait prisonnier à Gênes et ne put se libérer que contre le paiement de mille ducats d'or; il lui fallut chercher, dans la ville, des hommes d'affaires prêts à se porter garants pour lui; il en trouva d'abord six qui, le même jour, vinrent s'engager chacun pour cent ducats: trois Génois, deux Milanais et un Catalan²¹. Cette affaire n'est pas davantage évoquée et l'on ignore les circonstances de la capture; mais il est clair que ces transactions financières s'effectuent ouvertement, dans la ville de Gênes même et, semble-t-il, en temps de paix. Pour un autre "Catalan", Francesc Talarino (?) de Tortosa, patron d'un navire de moyen tonnage (120 "vegetes"), les exigences furent bien plus modestes; fait prisonnier par des pirates à Piombino, il donna procuration afin de trouver, dans Gênes, des hommes qui consentiraient à lui avancer de quoi payer sa rançon, jusqu'à concurrence de cent vingt ducats²². Ces rançons, versées aux pirates n'apparaissent pas très souvent dans nos textes; mais il est aisé de concevoir que la nécessité de trouver des cautions et des intermédiaires, que le processus d'acheminement des fonds, suscitèrent forcément un ensemble de démarches et provoquèrent des mouvements de capitaux non négligeables. On retrouvait là, dans une certaine mesure, les pratiques qui régissaient le rachat des captifs esclaves, entre Chrétiens et Musulmans.

Ces dangers, les exactions, les retards et les pertes d'argent pesaient très lourd sur les transports maritimes de tous genres. Les divers procédés d'assurance, soit le prêt à risque maritime, soit le change maritime, soit l'assurance proprement dite, se sont considérablement développés à cette époque²³. Mais il est permis de penser que les patrons et les marchands craignaient davantage les attaques des pirates que les naufrages. Certes, hommes d'affaires et agents municipaux prenaient diverses précau-

²⁰R. BRUN, *Annales*, pp. 69-74.

²¹ASG, Notaio Rizzo Baroneo, filza 5, acte 250.

²²*Ibidem*, filza 2, parte 2, acte 57 (année 1452).

²³M. DEL TREPPO, *Assicurazioni e Commercio internazionale a Barcelona nel 1428-1429*, "Rivista Storica Italiana", LXIX (1957), pp. 508-541, LXX (1958), pp. 44-81; L. A. BOITEUX, *La Fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968; F. MELIS, *Origini e Sviluppo delle Assicurazioni in Italia. XIV-XV secoli*, Roma, 1975.

tions et, en tous cas, s'informaient pour ne pas courir de risques inutiles et renforcer les armements de leurs bâtiments. Ceux qui investissaient leurs capitaux et leur énergie dans le commerce à longue distance exigeaient de leurs correspondants l'envoi de nombreuses lettres; ce n'était pas seulement pour connaître les mouvements des navires marchands, leurs cargaisons, les prix des denrées et les cours du change; ils voulaient, aussi et peut-être surtout, être parfaitement informés de la présence des brigands, de leurs itinéraires et de leurs intentions, des rencontres et des captures; c'était, pour eux, un sujet de constantes préoccupations. Les missives envoyées par les associés ou par les commis des grandes compagnies florentines témoignent clairement de ce souci. D'autre part, certaines villes marchandes faisaient une obligation à leurs consuls et à leurs représentants dans les autres ports de leur signaler les passages suspects, et avaient ainsi mis sur pied un véritable réseau d'informations, capable de transmettre la moindre nouvelle. Lors de l'attaque d'Audinet, l'alarme fut donnée par les consuls de Collioures jusqu'à Barcelone, puis par les *consellers* de Barcelone, en directions du Sud jusqu'à Valence, "según la costumbre establecida".

Les nations maritimes les plus menacées, car engagées directement dans le conflit Aragon-Provence, ont armé une ou deux galères de surveillance qui croisaient au long des côtes et, en cas de danger reconnu, une flotte plus importante pour donner la chasse aux pirates. C'est ce que fit, à trois reprises au moins, Barcelone dans les années 1450-1460²⁴. Dans l'automne 1401, Gênes envoya une puissante flotte, de quatre galères et deux grosses nefes, pour capturer Domenico de Barrassa, corsaire protégé par Martin I^{er} d'Aragon, qui s'était réfugié à Toulon pour réparer et calfater ses trois navires. Ce fut un échec car les Toulonnais refusèrent de le livrer mais, finalement, aux termes d'un accord durement négocié sous la menace d'un coup de force contre le port, les Génois obtinrent de détruire les navires, tandis que Barrassa et ses hommes se réfugiaient en lieu sûr²⁵.

Les autorités responsables s'appliquaient aussi à faire en sorte que leurs navires puissent mieux se défendre. Les codes et lois maritimes édictés, certains depuis longtemps déjà, réglementaient toujours de façon précise l'armement de tous les types de navires. A Gênes, l'*Officium Maris*

²⁴N. COLL JULIÀ, *Aspectos*.

²⁵M.T. FERRER I MALLOL, *Dos Registros de l'"Officium Maris" de Genova (1402-1419)*, "Congresso Storico Liguria-Catalogna", Bordighera, 1974, pp. 248-348.

n'était pas seulement un tribunal habilité à régler les conflits (noli impayés, retards, mauvaises conditions des transports, détournements d'itinéraires, naufrages par imprudence ou incompétence). C'était aussi un organisme doté de moyens financiers importants et des pouvoirs de coercition pour veiller à la sécurité des bâtiments. Aucun patron ne pouvait quitter le port sans avoir subi une visite d'inspection minutieuse (une *cerca*). Ces contraintes étaient évidemment renforcées en cas de guerre ou de présence de corsaires agressifs. Ainsi, en 1402-1403 et en 1408-1409 les taxes furent-elles augmentées afin de pouvoir renforcer la surveillance par des galères de garde; ordre était donné d'accroître les équipages et de naviguer en convois. Le 20 août 1402, deux navires allant à Barcelone, ceux de Giuliano Centurione et de Giacomo Cappa, furent avisés de devoir naviguer "de conserva" et "velifichare quanto magis prope potestis". L'année suivante, par crainte des pirates ("quam pirate, qui quotidie maria vagantur, a quibus plerumque navis damnificantur"), Pietro Centurione, en partance pour la Flandre, devait ajouter, à l'équipage déjà prévu par les règlements habituels, "usque in sociis duodecim sufultos armis et balistis suis". Les responsables de cet *Officium Maris* contrôlaient toutes les lignes de navigation, du moins en Méditerranée occidentale, et adressaient leurs instructions loin de Gênes. C'est ainsi qu'ils exigèrent que Pietro de Voltaggio, alors à Messine, attende dans le port, pendant au moins vingt jours, l'arrivée de trois autres bâtiments pour aller en convoi avec eux (11 mars 1409). Ils donnèrent l'ordre aux consuls et aux marchands Génois se trouvant à Séville, à Naples, à Londres et à Bruges, de bien vérifier l'armement des navires qui devaient aller en convois, car l'on craignait les attaques de trois bâtiments armés de Catalogne (7 juin 1408)²⁶.

Si les nefs de gros tonnages pouvaient se défendre aisément seules et a fortiori en convoi, les barques plus légères, celles qui assuraient l'essentiel du ravitaillement des grandes cités, en grains et en sel surtout, se trouvaient toujours très exposées. Parfois, les pirates, nombreux et audacieux, finissaient par compromettre même ce ravitaillement. Giovanni

²⁶A. de CAPMANY, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 2 vol., Madrid, 1786-1799; M. PARDESSUS, *Collection de Droit maritime*, vol. 4, Paris, 1837; P.J.A. CLAVAREAU, *Les sources du Droit maritime au Moyen Age*, "Revue Historique du Droit" (1950), pp. 385-412; M. CALEGARIO, *Patroni di nave e magistrature maritime, I Conservatores Navium*, "Miscellanea di Storia Ligure", II (1970). Sur tout ceci, cf. surtout M.T. FERRER I MAILLOL, *Dos Registros*, en particulier, documents 3, 8, 11, 13, 14, 15, 27.

Villani décrit longuement le péril qui, en 1320, menaçait la ville de Gênes qui, par la faute de rebelles pirates, commençait à souffrir de la faim: "Certa si stima per li savi che l'assedio di Troia, in sua comparazione, non fosse di maggior continuamento di battaglie per mare et per terra, che cosí il verno come la state tenendo galee armate in mare, assediando la città per modo, che a grande distretta e necessitade di vittuaglia la condussono piú volte nel detto anno 1320 e nel 1321 vegnente"²⁷. Et cette situation se reproduit, à plusieurs reprises, pendant plusieurs décennies. Le doge fut saisi de nombreuses plaintes et, en quelque sorte, sommé d'agir. Le 16 juillet 1449, il instituait diverses mesures et exigeait des contributions financières exceptionnelles²⁸.

* * *

Barcelone, Marseille et Gênes, sans conteste les trois plus grandes nations maritimes en Méditerranée occidentale, se trouvèrent ainsi, pendant de longues années, engagées dans un processus soit de guerres ouvertes et d'armement de fortes escadres, soit de brigandage, d'attaques, d'insécurité généralisée qui pesaient durement sur leur économie et leurs finances. Une telle situation ne pouvait que servir d'autres communautés, plus modestes mais moins directement impliquées dans ces conflits et, pour certaines en tous cas mieux protégées par un pouvoir fort. Ce fut le cas des ports du Languedoc. Certes, ni Aigues-Mortes ni les ports plus à l'Ouest ne sont alors restés complètement à l'abri. La galée de Narbonne, la "Notre-Dame et Saint-Jacques", où Jacques Coeur se trouvait lors de son premier voyage en Orient en 1432, naufragée au retour sur la côte de Sardaigne, fut totalement pillée par les habitants du voisinage qui s'emparèrent de toutes les marchandises, et laissèrent marins et marchands à demi nus sur le rivage²⁹. Certains pirates allèrent même attaquer des navires dans le port d'Aigues-Mortes. D'autres s'en prenaient aux populations du littoral mal gardées et désarmées. L'été 1328, Guillem Carles, "quidam pirata regni Aragonum cum duobus lantis armatis", alla piller les Cabanes de Pérols, sali-

²⁷Giovanni VILLANI, *Cronica*, éd. F.G. DRAGOMANNI, Firenze, 3 vol. 1849, lib. IX, cap. 149, anno 1320.

²⁸ASG, *Diversorum Registri*, filza 49 (16 juillet 1449).

²⁹L. GUIRAUD, *Recherches et conclusions nouvelles sur le prétendu rôle de Jacques Coeur*, Paris, 1900, p. 1.

nes tout près de Montpellier; les cinq saliniers furent emmenés prisonniers et certains moururent en esclavage. Ce qui amena le propriétaire, Milan Alguier, bourgeois de Montpellier, à faire construire une tour fortifiée pour protéger ces salins³⁰.

Les attaques, en pleine mer ou au long des côtes, contre les navires du Languedoc ne furent certainement pas exceptionnelles. En octobre 1440, un patron de Sérignan venait témoigner du fait que sa barque avait été prise par des pirates Catalans "in lembo armato"³¹. Au total, pour ce seul port de Sérignan, une trentaine de petits navires ont été capturés de cette façon entre 1400 et 1440³². Les patrons et négociants de Catalogne se plaignaient également d'actes de violence et de la perte ou de leur barque ou de leur cargaison: ainsi Martí Marquès de Perpignan; ainsi Airaldi Juliel, patron d'un "lembo" de Sant Feliu de Guíxols capturé en 1434 dans le port de La Nouvelle et dépossédé de 41 florins d'or³³.

Cependant, sans être du tout négligeables, c'étaient là des actes incontrôlés, des initiatives individuelles et des règlements de comptes. Les agents royaux, d'Aragon et de France, ont, pour répondre aux plaintes des victimes, mis sur pied de vastes enquêtes et une structure juridictionnelle pour imposer des dédommagements. Le registre de la Marque de Catalogne (1439-1466), montre que les commissaires des deux rois, installés à Montpellier, ont eu à entendre les méfaits remontant parfois à près d'un demi siècle en arrière. C'est un gros volume de 294 feuillets; y sont transcrits les procès-verbaux des enquêtes auprès des témoins. Certains interrogatoires, très précis, comptent plus d'une dizaine d'articles et leurs procès-verbaux occupent plusieurs feuillets. La liste des amendes et des réparations ("...les quantitats exhigides en virtut de la marcha"), évaluées en livres, sous et deniers tournois, fait apparaître les noms d'une centaine de patrons ou de marchands de toutes origines³⁴.

D'autre part, sont intervenues, au XV^e siècle, les "galées françaises", navires bien armés, capables d'assurer leur propre protection et,

³⁰*Ibidem*, p. 45.

³¹Bibliothèque Municipale de Montpellier, Procès-verbal de la Marque de Catalogne, mss. V.9467.

³²J. COMBES, *Le port de Sérignan au XIV^e siècle et au début du XV^e siècle*, "Annales du Midi", 62 (1950), pp. 15-20.

³³Cf. *supra* note 31, f^o 55 et f^o 120.

³⁴*Ibidem*, vingt feuillets au total, f^o 138 et sq.

parfois, celle d'autres navires du royaume. À maintes reprises, ces galées s'attaquèrent aux Génois et à leurs alliés. En 1395, une nef génoise, la "Vigniola", partie de Pise pour aller à Marseille, fut arrêtée au large des îles d'Hyères par une galère de Catalans assistée par la galée "du roi Charles" (Charles VII). Mais deux autres navires génois se trouvaient tout près de là et vinrent à la rescousse et le combat cessa peu après minuit, "sans accident ni de marchandises ni de personnes". A noter que cette galée "de messire Charles de France", qui combattait des navires génois, avait pour commandant "messer Spinola de Gênes"; résultat des guerres entre partis dans Gênes, guerres où le roi de France avait ses partisans³⁵.

Longtemps après, un demi siècle plus tard, les galères ou galées françaises se trouvaient de nouveau présentes dans le conflit Catalans-Génois, toujours contre les derniers. A Gênes, en décembre 1452, trois témoins viennent certifier que des tonnelets de mercure, chargés par les frères Batista et Damiano Spinola, pour Marseille, ont été pris, à Hyères, par quatre galées françaises³⁶. Plusieurs hommes de Corse disent aussi que, en juin 1461, une barque envoyée au Cap Corse pour en ramener du vin n'a pu quitter le port, par peur des galées françaises qui croisaient dans les parages et s'étaient déjà emparé d'un "navigio" génois³⁷; d'autres barques, très nombreuses, se trouvaient également immobilisées pour la même raison.

Les Génois, bien sûr, ripostaient: cette même année 1461, Giacomo Spinola, patron d'une grande nef, se justifiait d'avoir capturé, au large de Cadix, une galéasse commandée par Jacques de Proxida, de Montpellier: il a, dit-il, examiné le livre de ce navire et constaté que des marchandises chargées à Savone avaient été livrées en Catalogne et que d'autres charge-ments, à destination de la Flandre, avaient été pris à Barcelone³⁸.

Ces navires français se sont, le plus souvent, montrés des alliés des Catalans. Ceci surtout au temps de Jacques Coeur qui entretenait de bonnes relations avec Alphonse le Magnanime et s'appliquait à consolider cette

³⁵R. BRUN, *Annales*, année 1395, pp. 80-81.

³⁶ASG, Notaio Branca de Bagnara, filza 11, acte 166.

³⁷ASG, Notaio De Percipiano Domenico, filza 1, acte 107 (9 septembre 1461).

³⁸ASG, Notaio Oberto Foglietta, filza 7, actes 284 et 285 (11 septembre 1461).

entente³⁹. Un seul incident notable vint alors troubler l'alliance: un navire de Jacques Coeur fut, l'été 1447, arrêté à Collioures, par des marchands scandalisés d'avoir vu ce bâtiment hisser le pavillon du roi de France en entrant dans le port; d'où une longue enquête et interrogations de témoins. Le roi d'Aragon, cependant, se montra favorable à Jacques Coeur et, d'ailleurs, cette galée avait été construite à Collioures même, en association avec des négociants de Catalogne, principalement de Perpignan⁴⁰. Ces liens économiques s'étaient formés et confortés depuis quelque temps et n'ont cessé de se maintenir, sans doute lors des combats sur mer et des attaques de piraterie entre Catalans et Génois. C'est très souvent par l'intermédiaire de Barcelone et de ses marchands qu'Aigues-Mortes et les autres ports du Languedoc recevaient les produits du Levant: "On attend à Aigues-Mortes une coche de Barcelone qui porte pas mal d'épices" écrit le correspondant de Datini (le 2 avril 1395)⁴¹. A partir des années 1390-1391, les navires de Barcelone, en route vers l'Orient ne s'arrêtaient plus volontiers à Marseille mais bien à Aigues-Mortes⁴². En 1428 encore c'est là que les patrons catalans chargeaient les produits que leur confiaient les compagnies florentines d'Avignon⁴³. Et, plus tard, la grande navigation au départ d'Aigues-Mortes prit le relai et les galées françaises conduisirent les draps de Catalogne vers les comptoirs de l'Orient méditerranéen. Pour la seule ville de Perpignan, quatre notariés attestent, en un année, ces chargements faits pour le compte de drapiers de la ville sur une galée de Jacques Coeur⁴⁴. C'était, en fait, échanges de services et les deux milieux d'affaires semblent alors travailler en bonne harmonie: les négociants de Montpellier continuaient, à l'occasion, de se fournir d'épices sur le marché de Barcelone.

³⁹C. MARINESCO, *Alphonse le Magnanime, protecteur d'un rival du commerce catalan: Jacques Coeur. Pourquoi?*, "Estudios de Historia Moderna", III (1953), pp. 25-65.

⁴⁰G. ROMESTAN, *Quelques relations d'affaires de Jacques Coeur à Perpignan*, "Annales du Midi" (1967).

⁴¹R. BRUN, *Annales*, p. 81.

⁴²M. DEL TREPPO, *I mercanti*, p. 28.

⁴³*Ibidem*, p. 35.

⁴⁴G. ROMESTAN, *Quelques relations*.

Au total, il paraît que ces ports du Languedoc aient moins souffert que d'autres des attaques violentes et de l'insécurité chronique, sources de tant de drames et de pertes d'argent.

* * *

De plus, circonstance déterminante, le Languedoc offrait, à ceux qui ne voulaient pas courir les risques de mer, une solution, plus onéreuse certes mais infiniment plus sûre et généralement plus rapide: à savoir la route de terre, entre Montpellier et Perpignan. C'était une route aisée, en terrain plat, sans grands obstacles, la seule à présenter de telles facilités sur tout le pourtour de la Méditerranée occidentale. Ces avantages étaient bien connus et mis à profit: en septembre 1391, deux Florentins, Andrea dei Pazzi et Simone d'Andrea, assuraient un autre marchand florentin, Filippo Soldani, pour son déplacement de Barcelone à Florence; le voyage devait s'effectuer par terre jusqu'à Aigues-Mortes ou Marseille, et par mer ensuite jusqu'à Motrone ou Porto Pisano. S'il était capturé alors par des corsaires, les assureurs s'engageaient à payer sa rançon, jusqu'à concurrence de mille florins d'Aragon⁴⁵. Un registre douanier de 1404 indique que, pour les marchandises reçues à Barcelone et venant de France ou d'Allemagne, la voie maritime, par Aigues-Mortes, Agde, Sérignan ou Narbonne, représentait certes l'essentiel des échanges estimés en poids ou en volume (85% environ), mais seulement moins de la moitié (environ 48%) pour la valeur des produits⁴⁶. Les marchandises de bon prix étaient souvent acheminées, entre Barcelone et les autres ports de la Méditerranée occidentale par cette voie terrestre; en 1429, un lot de draps de Perpignan gagnait ainsi Montpellier par la route et, de là, était réexpédié par Aigues-Mortes et par mer jusqu'à Naples et Gaète⁴⁷.

De plus et surtout, cette route littorale s'inscrivait dans un réseau de communications terrestres beaucoup plus vaste. Elle prolongeait celles

⁴⁵A. GARCIA I SANZ et M.T. FERRER I MALLOL, *Assegurances i canvis marítims medievals*, 2 vol., Barcelona, 1983, doc. 108.

⁴⁶M. DEL TREPPO, *I mercanti*, pp. 276-278.

⁴⁷*Ibidem*, p. 98; B. ALARD, *La voie romaine du Roussillon*, "Bulletin de la Société agricole, scientifique et littéraire des Pyrénées Orientales", XII (1860); J. COULOUMA, *Les voies domitiennes de l'Hérault à l'Orb*, "Bulletin de la Société archéologique de Beziers", VII (1941); Y. RENOARD, *Les voies de communication entre pays de l'Atlantique et pays de la Méditerranée au moyen Age*, "Mélanges Louis Halphen", Paris, 1951, pp. 587-603.

qui, venant du Nord, de France, de Bourgogne ou même d'Allemagne, gagnaient la Méditerranée et les ports du Languedoc. C'était là un réseau "royal" et "français" qui prenait de plus en plus d'importance et irrigait des régions entières. Qui, en tous cas, représentait les possibilités de relations les plus commodes et les plus rapides entre la Catalogne et ces pays du Nord. Lorsque Silvestro Manini, facteur de Francesco Datini à Paris, s'adresse aux associés et commis établis à Barcelone et réclame de leurs nouvelles, c'est pour leur dire: "écrivez-nous souvent par la voie de Montpellier et d'Avignon, sur les changes et sur le reste"⁴⁸. Cet itinéraire, exclusivement par voie de terre était à la fois moins risqué et rapide; les hommes d'affaires, toujours anxieux de mieux connaître, et surtout de connaître avant d'autres le cours des denrées et des produits, y prenaient évidemment un grand intérêt. C'est ainsi que, pendant plus d'un siècle, de 1350 environ à 1480, une autre image s'est affirmée: celle d'un pays qui, alors, prend place dans le concert des grandes nations maritimes, contrôle d'importants trafics de transit, sert d'intermédiaire entre des marchés lointains et en tire de forts bénéfices. Aigues-Mortes et Narbonne, tour à tour et dans le même temps, furent des ports très fréquentés, ouverts véritablement aux négoce internationaux, y compris ceux de l'Orient méditerranéen.

Les facteurs de cet essor sont autant d'ordre politique et militaire qu'économique. Ce fut, tout d'abord, les intentions et les entreprises conquérantes des rois de France: transports des pèlerins et des croisés vers la Terre Sainte, implantation d'une solide administration. Les agents royaux ont beaucoup fait pour promouvoir les ports de ce littoral devenu français. Il s'agissait, en premier lieu, d'assurer une totale incorporation au royaume des anciennes possessions du comte de Toulouse et d'affirmer la prépondérance absolue de la route exclusivement "française" entre Paris ou les villes de Flandre et le littoral méditerranéen; ceci au détriment de la route du Rhône, dont le seul débouché naturel était le port de Marseille, dans le comté de Provence. Une attention particulière fut portée à la voie "régordane", la "Ricordania" des troubadours et auteurs de chansons de gestes, voie royale empruntée par saint Louis au retour de la Croisade, par Philippe III lors de son voyage en Languedoc (1283) et par son fils au retour de la campagne militaire dans le Roussillon. C'est par cette voie aussi que furent

⁴⁸R. BRUN, *Annales*, p. 23 (année 1393); Y. RENOUEAU, *Comment les papes d'Avignon expédiaient leur courrier*, "Revue Historique", CLXXX (1937), pp. 1-29.

acheminés, d'Aigues-Mortes vers Paris et Rouen, 241 marins génois pour équiper la flotte en construction au Clos des Galées⁴⁹. À Alès, confluaient deux itinéraires, l'un venant de Nîmes, l'autre de Montpellier. De là, la route regordane remontait la vallée du Gardon, passait au pied de l'imposant château de Portes, gagnait Genolhac, Villefort, la Garde-Guérin, puis Le Puy, Brioude, Issoire et Clermont-Ferrand. Les muletiers empruntaient également, mais moins souvent, une autre voie qui, au départ de Nîmes ou de Montpellier, les menait aussi à Clermont-Ferrand, en passant par Saint-Jean-du-Gard, Florac, Mende et Saint-Flour. C'était la "route du Gévaudan".

Les transports par voie de terre, vers le Nord, mobilisaient alors d'importantes caravanes de muletiers⁵⁰. Ceux de Perpignan, les "aventuriers" s'en étaient fait une spécialité, tout d'abord en portant les draps de Catalogne aux foires du Languedoc, puis en s'aventurant beaucoup plus loin, très régulièrement au cours des années 1418-1430 notamment, sur ces routes du Nord, pour mener jusqu'à Paris les balles d'épices des "marchands poivriers" de Barcelone. Un peu plus tard, en novembre 1449, un de ces "aventuriers" de Perpignan s'était mis, pour un an, au service d'un facteur de Jacques Coeur; son premier voyage devait le conduire, lui et ses chevaux et ses "roncins", aux foires de Lyon⁵¹. Tous ces trafics passaient par Montpellier et parfois par Nîmes. En 1418, deux marchands de Barcelone engageaient Francesco de Peramola, "courrier", pour qu'il porte des lettres à Montpellier, Paris et Bruges. Il promettait d'atteindre Bruges en quinze jours, alors que le temps habituel était de vingt-deux ou vingt-quatre jours. Il recevrait, pour cette course, trente-quatre florins d'or d'Aragon, plus quatre florins par autre jour gagné; s'il arrivait en retard, il serait tenu de restituer l'argent⁵².

⁴⁹R.H. BAUTIER, *Recherches sur les routes de l'Europe médiévale. I. De Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central*, "Bulletin Philologique et Historique du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques" (1961), pp. 99-143.

⁵⁰J. COMBES, *Transports terrestres à travers la France centrale à la fin du XIVe et au commencement du XVe siècle*, "Fédération historique du Languedoc-Roussillon. XXIX Congrès", Mende, 1955.

⁵¹G. ROMESTAN, *Perpignan et les foires de Pézenas et de Montagnac aux XIVe et XVe siècles*, "Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon", Montpellier, 1976.

⁵²C. CARRÈRE, *Barcelone, centre économique. 1380-1462*, 2 vol., Paris-La Haye, 1967, pp. 106-107.

Tout indique que les draps tissés dans les villes du Nord ne gagnaient que rarement Barcelone en passant par Marseille mais, au contraire, régulièrement soit par Aigues-Mortes ou les autres ports du Languedoc⁵³, soit directement par voie de terre, en transitant par Montpellier⁵⁴. Une importante Société drapière de Barcelone, celle de Llobera de Junyent, fondée en 1413 et confirmée une douzaine d'années plus tard, avait établi des comptoirs à Montpellier et à Avignon, par lesquels elle contrôlait les arrivées des draps de Flandre, revendus tant dans les petites villes de Catalogne, qu'à Perpignan, Majorque et Valence; elle en expédiait même en Orient⁵⁵.

Au XIV^e siècle, Avignon devenait, avec l'installation des papes d'origine aquitaine ou limousine, avec la prépondérance des cardinaux et curialistes de mêmes origines, une ville véritablement française⁵⁶. La ville connut alors, en peu d'années, le plus extraordinaire développement démographique et économique de tout l'Occident: ville prospère, siège de grandes compagnies financières⁵⁷, marché de produits exotiques, centre de nouvelles industries de luxe. Il paraît aussi, que les papes et les rois de France ont, tout naturellement, agi de façon à faire des ports du Languedoc français, déjà débouchés exclusifs de l'Auvergne, de Paris et de la Flandre, les comptoirs privilégiés où devaient transiter les négoce d'Avignon avec le monde méditerranéen. La volonté politique fut ici déterminante. Les démarches des agents royaux trouvèrent un bon accueil chez les marchands du fait de la difficulté, et même souvent de l'impossibilité d'établir, d'Avignon, des relations régulières et sûres avec Marseille. Les guerres entre les prétendants au comté de Provence et, plus encore, les razzias et déprédations des Compagnies de "routiers" ou des simples bandes de brigands,

⁵³E. BARATIER et F. REYNAUD, *Histoire du commerce*, p. 121.

⁵⁴C. CARRÈRE, *Barcelone*, p. 463.

⁵⁵*Ibidem*, pp. 520-521.

⁵⁶B. GUILLEMAIN, *La cour pontificale d'Avignon (1309-1376). Étude d'une société*, Paris, 1962; N.P. ZACOUR, *Papal regulation of Cardinal households in the XIV Century*, "Speculum", 50 (1975), pp. 434-455; A.L. COURTEI., *Les clientèles des cardinaux limousins en 1378*, "Mélanges d'Archéologie et d'Histoire de l'École Française de Rome" (1977), pp. 889-944.

⁵⁷Y. RENOARD, *Les relations des papes d'Avignon et les Compagnies commerciales et bancaires de 1316 à 1378; Recherches sur les Compagnies commerciales et bancaires utilisées par les papes d'Avignon avant le Grand Schisme*, Paris, 1942; J. COMBES, *Les papes d'Avignon et le Languedoc méditerranéen*, "École antique de Nîmes" (1969), pp. 37-55.

créaient un lourd climat d'insécurité, et même de terreur. La guerre était partout présente en Provence au coeur des préoccupations... et des affaires. Les lettres écrites d'Avignon à Prato, dans les années 1380-1395, donnent constamment des nouvelles, jour après jour parfois, sur la présence des troupes armées, sur les projets d'intervention et les déplacements des princes. Ces lettres disent aussi que le plus gros des affaires consistait à vendre des armes et des équipements pour les hommes de guerre: "...de janvier à aujourd'hui, nous avons vendu tant d'armes, entremaille, bassinets, harnais de jambe, brassards et gantelets que cela monte à environ six cents florins" (18 janvier 1385) et de rappeler, deux mois plus tard: "les mieux et le meilleur de ce métier, c'est la maille"⁵⁸

En tous cas, la route d'Avignon à Marseille n'est pas sûre; elle est même dangereuse: "De Marseille ici, les communications sont rompues par le fait que les gens de Lançon et d'Aix ont, sur la route de Salon et des Baux, volé des mulets chargés de poissons et capturé des gens, dépouillant des Marsellais et des Hommes de l'Isle (= Isle Saint-Geniez = Martigues) de deux mille florins" (mars 1383)⁵⁹. Dix ans plus tard encore, au temps des dures campagnes de Raymond de Turenne contre le pape et le comte de Provence⁶⁰: "On ne fait rien en tant qu'épices... Et comment pourrait-on en faire? Nous sommes assiégés par eau (par le Rhône) et par terre"⁶¹. Les marchands se détournèrent de cette route provençale souvent impraticable et préféraient s'intéresser aux ports du Languedoc.

Narbonne et Montpellier, en tant que places d'affaires, en ont bénéficié. L'afflux des étrangers dans Montpellier prend alors un tour spectaculaire. De riches Compagnies florentines s'y installèrent et assurèrent le négoce des draps ainsi que les trafics de l'argent, en relation avec leurs associés ou leurs correspondants de Barcelone et de Valence. Une "pratica" florentine du XV^e siècle faisait clairement état de ces relations et donc du rôle joué par la ville de Montpellier comme relai entre l'Italie d'une part, la Catalogne ou le royaume de Valence, de l'autre; ici la rubri-

⁵⁸R. BRUN, *Annales*, le 18 janvier et le 17 mars 1385; R. BRUN, *Notes sur le commerce des armes à Avignon au XIV^e siècle*, "Bibliothèque de l'École des Chartes", CIX (1951), pp. 209-231.

⁵⁹R. BRUN, *Annales*, le 25 mars 1383.

⁶⁰N. VALOIS, *Raymond de Turenne et les papes d'Avignon. 1386-1408*, "Annuaire Bulletin de la Société d'Histoire de France" (1889).

⁶¹R. BRUN, *Annales*, le 16 avril 1393.

que intitulée "como tornano e marchi di più luoghi con quello di Valenza" ne cite, en dehors de l'Italie (Pise, Florence, Venise) que Montpellier et Avignon⁶². La Compagnie de Lorenzo Tacchini et Rainaldo Manelli, bien documentée de 1428 à 1431, dont le siège se trouvait à Avignon, avait une filiale à Montpellier; présente régulièrement sur les foires de Pézenas et de Montagnac, elle entretenait aussi des correspondants en plusieurs villes d'Italie (Florence, Milan, Venise, Palerme), à Paris, Bruges et Genève et, surtout, à Barcelone, en la personne de Fantino de' Medici. A Barcelone, celui-ci recevait, toujours par l'intermédiaire de Montpellier, du blé et de la grana (=cochenille) de Tarascon et de Provence, toutes sortes de qualités de toiles de France, des plumes d'autruches, spécialité de Baucaire, et, aussi des produits exotiques apportés de Venise et de Pise⁶³. Une autre Compagnie florentine d'Avignon, certainement très liée à la cour pontificale, celle de Galvano de' Salviati et de Giovanni Ventura, possédait des comptoirs très actifs à Montpellier, Aigues-Mortes, Leucate et Narbonne. Elle se livrait aux mêmes trafics et, de plus, expédiait par les navires de Florence, en 1429, des draps et du miel en Egypte, de l'argent vers Tunis et des balles de pastel en Flandre⁶⁴. C'est bien par Avignon et Montpellier, alors étapes obligées, que s'effectuaient les négoce, tellement variés et essentiels, des produits de Bourgogne, de Savoie et d'Allemagne. Les marchands du Languedoc venaient livrer et vendre dans les villes de Catalogne de riches chargements de toiles de lin ou de chanvre, des *bordats* de Saint-Flour, des toiles *de Borch* (= de Bourg-en-Bresse) et de Constance, ainsi que les fûtaines, les fils, les *mercie di Milano*, les objets allemands de cuivre et de laiton. Dans la seule année 1428, en octobre et en novembre, les hasards d'une documentation, forcément lacunaire, font connaître deux fortes expéditions de toiles et de fils, d'Avignon à Barcelone: d'abord des *bordats* d'une valeur de mille livres pour le compte d'un changeur de Barcelone; puis trente-huit balles de ces *bordats* et quatorze balles de *burc*, valant mille trois cents livres expédiées à Collioures, pour le compte de Michel Nègre de Perpignan⁶⁵. En octobre 1400, deux marchands de Barcelone s'associaient pour trois années; l'un (Ramon de Navel) apportait huit

⁶²M. DEL TREPPO, *I mercanti*, p. 309.

⁶³*Ibidem*, p. 291 sq.

⁶⁴C. CARRÈRE, *Barcelone*, pp. 466 sq.

⁶⁵A. GARCIA I SANZ et M.T. FERRER I MALLOL, *Assegurances*, docs. 138 et 140.

mille livres et l'autre (Johan de Junyent) deux mille livres; le but de la Société était de gérer une "botega" spécialisée dans le négoce des draps et des toiles de France, ils faisaient également acheter des futaines à Gênes. Leur Société était représentée à Avignon et à Montpellier par Ramon del Puech, montpellierain, qui devait percevoir, par commission, 1,5% de la valeur des produits achetés par lui. Certainement prospère, la Société fut reconduite en 1404 puis encore en 1410⁶⁶.

De ces affaires, est résulté un certain courant d'émigration des Languedociens à Barcelone. Les négociants accompagnaient leurs marchandises et finissaient par s'installer à demeure dans la ville. Venaient avec eux, parfois, des hommes du Centre du royaume; ainsi Roland Gibal de Clermont en Auvergne qui épousa la fille d'un notaire de Barcelone; ou Jean Marjohan, originaire de Bourg-en-Bresse qui travaillait pour la Compagnie Calvi de Barcelone et d'Avignon; ou encore Michel Guillaume, originaire de Bourges⁶⁷.

De façon plus décisive encore, plus remarquable, la ville de Montpellier s'est beaucoup enrichie des commerces suscités par les Florentins ou autres Italiens, et des apports de population qui en résultaient. Ce fut, dans l'histoire de la ville, un ferment d'essor économique. Les Consuls promettaient des allègements fiscaux aux nouveaux arrivants et leurs espoirs ne furent pas déçus, ni par le nombre, ni par la qualité économique et les disponibilités professionnelles. Le registre des exemptions, de 1422-1442 fait état de 404 entrées dont plus d'une centaine de marchands; parmi eux, 53 étaient engagés dans le grand trafic international, dont dix-huit Italiens: des Piémontais (Boniface, Michel et Louis de Nou), Siennois (Andrea de Mariano), Pisans (Pierre Jean de Griffy), Florentins surtout (Nicolas Magnelli, Lorenzo Cervelli), Vénitiens (Nicholas de Nicholozis) et aussi Jacques de Proxida, venu de Béziers mais d'origine napolitaine. Tous participaient aux grandes entreprises de Montpellier. Ils achetaient des maisons dans le quartier des affaires, en particulier rue Embousque d'Or. Segondin Bossavin, originaire d'Alba (entre Savone et Turin), possédait là un grand hôtel, acheté en 1448, une *botega* pour la vente des étoffes, une *taula de*

⁶⁶C. CARRÈRE, *Barcelone*, p. 163.

⁶⁷Bibliothèque Municipale de Montpellier, Procès-verbal de la Marque de Catalogne, f. 140; G. ROMESTAN, *Les marchands languedociens dans le royaume de Valence au XIVe siècle*, "Bulletin Philologique et Historique du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques" (1969), pp. 115-192.

mazel de bou sur le marché, des vignes, des olivettes, et deux propriétés rurales dont la *Riveira de Lelers*, au bord du Lez. Pierre de Griffy a épousé, en 1439, la fille de Pierre Morages, poivrier, et veuve d'André Pavez, changeur⁶⁸.

Ces Florentins ont largement contribué à l'ouverture d'Aigues-Mortes au grand trafic maritime. De juin à décembre 1429, une galée, nouvellement construite dans les chantiers de Narbonne, armée par une Société gouvernée par Priore de Mariotto, de Florence, entreprit un long voyage d'Aigues-Mortes à Leucate, la Nouvelle, Collioures, Barcelone, Valence, Málaga, Cádiz et l'Ecluse en Flandre; le retour se fit par les mêmes escales et d'Aigues-Mortes, le navire fit ensuite route jusqu'à Porto Pisano⁶⁹.

En tout état de cause, ce Languedoc oriental disposait de ressources naturelles suffisantes pour alimenter un intense trafic régional et susciter de fréquents mouvements de navires. Les ports de Leucate, de La Nouvelle, puis Vias, Sérignan et Agde surtout, étaient des ports d'expédition des grains⁷⁰. Certes, ni la production ni les négoce ne pouvaient se comparer avec ceux de Sicile ou de la région de Naples, ou même de la Basse Provence. Barcelone et Gênes recevaient surtout leur approvisionnement en blé de la Sicile. Cependant, sur le plan de la qualité, les marchands catalans appréciaient d'autres grains, manifestement supérieurs. Les différences de prix en portent témoignage: en 1445, les comptes d'un riche négociant barcelonais, Johan de Torralba, indiquaient que les grains de Sardaigne se vendaient de huit à neuf sous la mesure de Barcelone; ceux de Sicile, de Naples et de la Maremme toscane de onze à douze sous; le blé "de France" était à treize sous et la qualité dite "torsella" française, à quinze sous⁷¹. Ce commerce était, pour la plus grande part, dans la main de petits négociants, soit de Barcelone, soit plutôt de petits ports de la côte, en particulier Sant Feliu de Guíxols; ces hommes formaient, à plusieurs parents, de petites sociétés familiales relativement modestes et discrètes; souvent propriétaires de barques, ils allaient chercher eux-mêmes leurs chargements

⁶⁸A.C. MARIN, *L'immigration à Montpellier au XVe siècle d'après les registres d'habitanage (1422-1442)*, "110e Congrès National des Sociétés Savantes", Montpellier, 1985, II, Paris, 1986, pp. 99-123.

⁶⁹M. DEL TREPPO, *I mercanti*, p. 105.

⁷⁰C. CARRÈRE, *Barcelone*, p. 565; M. DEL TREPPO, *I mercanti*, p. 395.

⁷¹*Ibidem*, p. 377.

dans le Languedoc. Mais les Languedociens armaient aussi leurs navires et venaient vendre leurs grains sur le marché de Barcelone: ainsi Guillaume Armand de Sérignan et Jean Margues de Béziers⁷². Pierre Griffy, de Narbonne, plus actif semble-t-il que tous les autres, faisait, en 1453, charger mille deux cents setiers de grains, sur le "Ileny" d'un patron de Palamós, pour les conduire à Barcelone, en souscrivant, pour ce transport, une assurance de deux cents livres auprès de deux changeurs de Barcelone⁷³.

Ces blés des plaines et collines du Languedoc alimentaient aussi un courant d'exportation, pas du tout négligeable, vers la ville de Gênes. Une société minutieusement mise au point devant notaire à Gênes, en avril 1453, réunissait Michel Balestairo de San Remo, patron d'une barque, et Galeoto Celesia, marchand, visiblement négociant en grains. Balestario devait aller à Sérignan ou à Agde, pour charger autant de blé que sa barque pourrait en prendre; ce blé, livré en Languedoc par son associé, est à conduire à Gênes dans les meilleurs délais et y sera aussitôt vendu "in dicta barcha vel in terra". Le profit de l'opération sera réparti au prorata des apports: d'un côté la valeur de la barque et le "naulo"; de l'autre, le prix du blé, les frais d'acheminement et, éventuellement, ceux entraînés par les emprunts d'argent à Montpellier. En ce cas de capture par un navire pirate, toutes les pertes seraient au compte du marchand; en cas de naufrage, au compte du patron de la barque⁷⁴. On voit ainsi que l'organisation d'un transport, somme toute modeste, provoquait tout de même la mise sur pied d'une "societas" en bonne et due forme; et surtout le contrat met clairement en évidence le recours à un ou des prêteurs, "capitalistes" donc, de Montpellier, alors que les ports d'embarquement ne se trouvaient pas tout proches de la ville. En ce sens, Montpellier s'affirmait comme une "place d'affaires". Quelques années plus tard, un autre Génois s'engageait à conduire un chargement beaucoup plus important. Il devait aller à Savone (arrêt de deux jours), puis à Marseille (trois jours) et gagner ensuite Aigues-Mortes où il était tenu de rester pendant vingt jours pleins dans le port, pour y charger des grains, du vin et du vinaigre. De retour à Gênes,

⁷²*Ibidem*, pp. 383-384.

⁷³A. GARCIA I SANZ et M.T. FERRER I MALLOL, *Assegurances*, doc. 180 (prime de 3%).

⁷⁴ASG, Notaio Oberto Foglietta, filza 3, acte 85.

le frêt lui sera payé quinze jours après son arrivée. Ceci pour le compte d'un seul marchand, Jacques Isard de Nîmes⁷⁵.

Les bois des Cévennes ou des Pyrénées même, ceux-ci amenés à Narbonne par flottage sur l'Aude, animaient de grandes activités de constructions navales. C'est au bord de l'étang de Bajes, à Capeles non loin de Narbonne, que furent construites les dix galées pour la Croisade de Louis de Bourbon, en 1318. Le roi était alors intervenu pour aider le financement, accordant un crédit de soixante mille florins d'or à quatre marchands et changeurs de Montpellier. Le chantier, véritable ville-neuve née de rien, protégé par un cercle de palissades, comptait maisons, ateliers et dortoirs pour loger cent vingt maîtres charpentiers, soixante calfats et nombre de femmes occupées à tailler et coudre les voiles. Les bois venaient, pour une large part, des forêts royales de l'intérieur⁷⁶. Cette activité de constructions navales, au port de Narbonne ou dans les environs, s'est longtemps maintenue, pour répondre, alors, aux commandes des armateurs et des négociants.

Cependant, Narbonne et Agde vendaient quantité de bois, de mâts fabriqués et des rames aux Catalans, et ceci suscitait de bons négoce, attirant vers la côte des hommes parfois de très loin. Un marchand de Limoges, Pierre Peles, agissant pour le compte de Jacques Isern de Quillan, vendait, en 1392, à Berenguer Rovira, un lot de quatre cents "estelles" de bois pour faire des rames de galées, 288 autres "estelles" pour rames longues et douze grumes de bois de chêne; plus un autre lot de vingt mâts de sapin, à prendre au Grau de Narbonne et à livrer, le tout, à Barcelone⁷⁷.

Au chapitre des produits naturels, propres à des expéditions à courte distance, principalement vers la Catalogne et la Ligurie, les notaires notent communément, toujours sur des navires de faibles tonnages, du miel, de la cire, des amandes et plus souvent, des barriques de vin, de vinaigre ou de tartre. Utilisée comme mordants pour la teinture et l'apprêt des draps, pour ceux de qualité commune plutôt, la "raisine" de Montpe-

⁷⁵ASG, Notaio Antonio di Fazio, filza 18, parte 2, acte 42 (14 mai 1460).

⁷⁶Ch. de la RONCIÈRE, *Une escadre franco-papale en 1318-1320*, "Mélanges d'Archéologie et d'Histoire de l'École Française de Rome", XIII (1893), pp. 399-418; J.P. SOSSON, *Un compte inédit de construction de galères à Narbonne (1318-1320)*, "Bulletin de l'Institut historique belge de Rome", XXXIV (1962).

⁷⁷C. CARRÈRE, *Barcelone*, p. 188.

llier était très appréciée et s'exportait jusqu'en Flandre. Les marchands et drapiers de Catalogne s'en rendaient aussi acquéreurs: en 1456, une cargaison de vingt tonneaux et vingt-quatre de tartre, pris dans un port du Languedoc, était amenée à Barcelone⁷⁸.

En retour, les patrons de navires ou les marchands de Nîmes et de Montpellier trouvaient les produits de la pêche, de l'agriculture et de l'industrie drapante. Pierre Dalma, de Montpellier, investissait à Barcelone, en novembre 1386, la somme, importante tout de même, de 107 florins d'or dans l'achat de quarante jarres de thon et de dix paniers de figues à transporter à Montpellier⁷⁹.

La plus grosse affaire était alors celle des draps de Catalogne ou du Roussillon, de Perpignan en particulier, expédiés et vendus sur les foires du Languedoc, à Pézenas et à Montagnac⁸⁰. Dès les premières années 1400, les marchands drapiers de Perpignan se lançaient dans l'aventure lointaine et allaient vendre leurs draps le royaume de Majorque, en Sicile et dans le Languedoc. Les foires de Perpignan perdaient de leur importance tandis que celles de Pézenas et de Montagnac, soutenues par les interventions royales et épiscopales, s'imposaient vite et devenaient d'actifs carrefours des transactions pour une vaste région. Les marchands du Roussillon y étaient les plus nombreux. Toutes les "criées", les avis royaux ou consulaires de franchises ou de privilèges, de garanties accordées aux négociants étaient régulièrement publiés dans Perpignan. Les drapiers de la ville étaient souvent et attentivement sollicités, bien accueillis aux foires. Ils y avaient leur consul, chargé de veiller à la qualité des étoffes et de dénoncer les fraudes. Leurs draps bénéficiaient d'une bonne réputation dans tout le Midi français. Les plus gros acheteurs, toujours présents, venaient de Montpellier, de Nîmes, Alès, Anduze et Sommières⁸¹.

⁷⁸*Ibidem*, p. 460.

⁷⁹A. GARCIA I SANZ et M.T. FERRER I MALLOL, *Assegurances*, doc. 57.

⁸⁰G. ROMESTAN, *Perpignan et les foires*, cité; IDEM, *Draperie roussillonnaise et draperie languedocienne dans la première moitié du XIVe siècle*, *Ibid.*, Montpellier, 1970; *La gabelle des draps en Languedoc (1318-1333)*, *Ibid.*, Montpellier, 1974; J. COMBES, *Les foires en Languedoc au Moyen Age*, "Congrès régional des Fédérations historiques du Languedoc", Carcassonne, 1952, pp. 85-96.

⁸¹M. GOURON, *Les achats en foire d'un marchand drapier d'Anduze (1408-1418)*, *Ibidem*, pp. 59-77.

Tout ceci demeurait, somme toute, dans le cadre circonscrit de trafics de caractère régional: échanges de produits de consommation courante destinés à des marchés relativement proches. Les marchands de Montpellier, de Nîmes y trouvaient, bien sûr, leur compte et certains ont pu, grâce à ces négoce aux horizons limités, bâtir de belles fortunes. Ceci d'autant plus que d'autres transactions, d'autre nature, élargissaient le champ des initiatives et des profits.

Par voie de terre, Barcelone recevait de grandes quantités d'argent, en métal ou en monnaies. Ce trafic, relativement régulier, trouvait sa source et sa justification dans le cours très élevé de l'argent à Valence où, dans les années 1420-1430 par exemple, son rapport avec l'or n'était que de 8,5, soit un prix très supérieur à celui pratiqué sur les autres places, plus au Nord. Transitant régulièrement par Montpellier, étaient ainsi expédiées vers la Catalogne des monnaies françaises et, plus souvent, des barres de métal venant d'Allemagne ou de Serbie, par l'intermédiaire de Venise. Les Compagnies florentines installées à Avignon et à Montpellier, qui contrôlaient une bonne part de ce trafic, avaient des correspondants ou à Venise ou à Raguse. De Barcelone, l'argent était réexpédié vers le royaume de Valence et, de là, dans le monde musulman. De décembre 1428 à octobre 1429, Faustino de' Medici reçut ainsi, en cinq envois, au total, 2.933 marcs d'argent, soit environ 715 kg.⁸². Au retour, Barcelone faisait acheminer vers Montpellier et Avignon, toujours pour le compte des Florentins, de l'or, essentiellement d'origine africaine, soit de l'or en poudre (*auri tiberi*) venu directement des mines du Soudan, soit de grosses pièces, des "doubles mauresques". Cet or gagnait ensuite différents marchés, principalement Venise, et, là, servait à payer les épices achetés en Orient, à Alexandrie d'Égypte. La "pratica di mercantanzie" florentine du XV^e siècle consacrait toute une rubrique aux équivalences entre le marc, unité de poids pour l'or et l'argent de Valence, et les marcs de Venise, Florence, Pise, Avignon et Montpellier. L'auteur de ce traité de commerce voulait ainsi démontrer les bons profits que les hommes d'affaires pouvaient tirer de ces échanges argent contre or; il prenait l'exemple d'achats en "doubles" de Grenade revendus à Florence avec un bénéfice, affirmait-il, de 22%⁸³.

⁸²M. DEL TREPPO, *I mercanti*, pp. 295-299.

⁸³*Ibidem*, pp. 300-302 et 309.

Tous ces trafics et ces spéculations sur les cours des métaux et des monnaies ont fait de Montpellier une place marchande et financière véritablement internationale⁸⁴. Pendant un long temps, ses marchands ont contrôlé et relayé les transactions d'Avignon et des Compagnies florentines en Méditerranée occidentale. Ils ont aussi largement bénéficié de liens privilégiés avec Barcelone. Ces liens tout naturellement essentiels au temps de la domination aragonaise, n'ont pas été rompus, sur le plan économique, au temps de la domination française. Bien au contraire. Les premières grandes entreprises de Jacques Coeur allèrent en ce sens. En tous cas, les Montpelliérains étaient, dans les premières décennies du XV^e siècle, à Barcelone, établis à demeure, exerçant différents métiers du commerce et de l'artisanat. En retour, les marchands catalans entretenaient alors régulièrement un consul à Aigues-Mortes⁸⁵.

Force est pourtant de constater que ces relations privilégiées, et l'essor des négoce en Languedoc devaient beaucoup à des circonstances politiques favorables, telle la volonté royale de développer cette façade méditerranéenne et de l'incorporer parfaitement, sur le plan économique également, au royaume de France; et, peut être davantage encore, aux guerres et à l'insécurité qui accablaient la Provence et Marseille, dans le temps où les papes français, leur administration et leur cour, faisaient d'Avignon une ville prospère, gros marché de consommation, privilégiant tout naturellement les relations avec le royaume.

Au total, la politique a, pendant tout ce temps, largement commandé l'économie. En apporte la meilleure preuve une certaine fragilité des situations. L'étude de l'évolution des trafics, de ceux de petite échelle et, plus encore, de ceux de grande ampleur, ne peut méconnaître les aléas que provoquaient, d'une saison à l'autre parfois, les guerres ou les renversements d'alliances. Définir des "courants" commerciaux stables est forcément rester dans l'abstrait, alors que les lettres marchandes, les contrats notariés, les comptabilités des Compagnies (en l'occurrence, celles de Toscane), les délibérations municipales également témoignent toujours d'une extrême sensibilité des marchés, de fluctuations incessantes, parfois même brutales et considérables, des demandes, des prix et des changes. C'est

⁸⁴A. GERMAIN, *Histoire du Commerce de Montpellier antérieurement à l'ouverture du port de Cette*, Montpellier, 1861.

⁸⁵C. CARRÈRE, *Barcelone*, p. 131.

ainsi, par exemple, que le destin financier de la *muda* vénitienne d'Aigues-Mortes, institution que l'on pourrait croire solidement établie et bien rôdée, et, de plus, insensible aux querelles qui sévissent en Méditerranée occidentale, que ce destin financier donc paraît éminemment sujet à de graves hasards. Les enchères (*incanti*) pour l'affermage de cette *muda* étaient au plus haut en 1423 et le Sénat envisageait même de mettre alors sur pied deux convois, l'un au printemps, l'autre en automne. Mais, cette année-là, la guerre Aragon-Gênes, en particulier le sac de Marseille, ont provoqué un tel climat d'insecurité que le capitaine de la *muda* ne s'aventurait que de mauvais gré sur les côtes de Ligurie et de Provence; on supprima alors l'escale de Savone. En 1425, le voyage fut complètement annulé. Mais tout reprit très vite et, à partir de 1426, l'organisation atteint à nouveau son meilleur rythme: les enchères montent et les prix des *noli* baissent. Ce qui n'empêche que, par la suite, tout au long du XV^e siècle, les montants des *incanti* connaissent encore des hauts et des bas, parfois importants, qui traduisent non pas des fluctuations passagères de la conjoncture proprement économique ou financières, mais bien celles de la conjoncture politico-militaire, toujours prédominante, ici comme ailleurs⁸⁶. Tant il paraît alors évident que, année par année, saison par saison, les guerres, les alliances, et même les entreprises plus ou moins hasardeuses et intempestives des pirates imposaient leurs lois.

RÉSUMÉ

Pendant les XIV^e et XV^e siècles, les attaques des pirates ont, dans toute la Méditerranée occidentale, gravement compromis la sécurité des transports maritimes. A cela s'est ajouté, au cours de longues années et particulièrement à partir de 1420 environ, la guerre entre Catalans et Génois. La façade maritime "française", c'est-à-dire les ports du Languedoc, entre Narbonne et Aigues-Mortes, n'était pas à l'abri de toutes les attaques; mais elle a, tout de même, bénéficié d'une situation relativement privilégiée

⁸⁶B DOMMERCQ, *Le trafic commercial de Venise au XVe siècle. Le Convoi d'Aigues-Mortes*, "110^eme Congrès des Sociétés savantes", Montpellier, 1985, II, pp. 179-195.

et d'une certaine sécurité. Ceci est encore favorisé par la politique royale qui cherchait à développer les activités maritimes de ce littoral. Les exportations de produits naturels, principalement les grains, tenaient, dans ces trafics, une place importante. Mais, de plus, la région offrait la possibilité d'importantes relations par voie de terre, grâce à la route relativement aisée qui mettait en relations Avignon d'une part et Barcelone de l'autre. Au temps de la papauté d'Avignon tout d'abord, et même plus tard, Montpellier devint ainsi une place de transit pour les affaires, commerce et finance, entre Avignon et la Catalogne. D'importantes sociétés florentines étaient intéressées dans ces échanges. Enfin, Nîmes, Montpellier et Narbonne étaient les débouchés très actifs des routes venant du Nord, soit de Bourgogne, soit du royaume de France. Aigues-Mortes devint alors, avec la *muda* de Venise, un des grands ports internationaux de la Méditerranée, mais toujours soumis aux mauvais hasards des conflits politiques et de l'insécurité des mers.

SUMMARY

During the XIVth and XVth centuries, piracy throughout Western Mediterranean endangered maritime trade. This insecurity increased because of the war between Catalans and Genoese, specially after 1420. The French coast --that is to say, the ports of Languedoc, between Narbonne and Aigues-Mortes-- was not entirely safe, but had a relatively advantageous situation and a certain security. This was enhanced by the kings of France, who tried to expand the maritime activities of this coast. The export of natural products, like cereals, had a very important place in the trade. Besides, the region was connected, by land routes, with Avignon and Barcelona. At the time that the Papacy was transferred to Avignon and even later, Montpellier became the key centre between Avignon and Catalonia for business, trade and finances. Very important Florentine groups were interested in these exchanges. Finally, Nîmes, Montpellier and Narbonne became active markets for the routes coming from the North (Bourgogne, kingdom of France). Aigues-Mortes became, thanks to the Venetian *muda*, one of the most important Mediterranean ports, although it was always subject to the political conflicts and the insecurity of the sea.