

VENISE ET LE VAISSEAU FANTOME

TEASER - 10h 00' 00''

10h 00' 05'' Com : Nous sommes à la fin du 14^{ème} siècle, et une île minuscule contrôle la Méditerranée... ce n'est ni une nation de chevaliers ni de guerriers, mais une république de marchands et de marins, appelée Venise.

10h 00' 17'' Son génie tient dans son arsenal et ses ouvriers... Ils ont transformé un ancien bateau de guerre en un navire de commerce inégalé, la Galea...

10h 00' 26'' Elle apporta une incroyable richesse aux marchands de la ville, et leur permit de bâtir le plus puissant empire du monde d'alors.

10h 00' 34'' Mais avec celui-ci, la Galea disparut...

10h 00' 38'' Elle ne fut plus qu'un mythe subsistant dans l'imaginaire des nostalgiques de sa gloire, et dans les rêves de quelques chercheurs...

D'Agostino : Si è spesso cercata una galea e si è spesso creduto di individuarlo e in realita nessuno l'ha mai trovata.

10h 00' 44'' D'Agostino : On a souvent cherché une Galea et on a souvent pensé l'avoir découverte, mais en réalité, personne ne l'a jamais trouvée.

10h 00' 51'' Com : Pourtant, archéologues et historiens n'ont pas perdu l'espoir de percer à jour ce mystère...

10h 00' 55'' Voici l'histoire de la quête du légendaire vaisseau vénitien devenu fantôme.

TITRE: VENISE ET LE VAISSEAU FANTOME

Un film de Maurice Ribière & Marco Visalberghi

10h 01' 32'' Com : Au-delà de la Venise des palais, des canaux et des gondoles, existe un autre monde...

10h 01' 38'' Tout aussi vénitien...

10h 01' 44'' Ici, les touristes ne s'aventurent pas...

10h 01' 53'' C'est la lagune...

10h 01' 56'' Une zone infestée de moustiques, entre le fleuve et la mer, parsemée d'îles marécageuses, séparées par des bancs de sables et des canaux navigables uniquement pour qui en connaît le secret...

10h 02' 09'' C'est ici dans la lagune que tout a commencé...

10h 02' 15'' Les premiers Vénitiens choisirent ce véritable réseau protecteur, bien plus efficace que des murs, pour se mettre à l'abri des envahisseurs.

10h 02' 24'' Ils firent de l'eau leur maison et maîtrisèrent l'art de construire des bateaux.

10h 02' 31'' En quelques siècles ils bâtirent une ville, un port et la plus grande usine de construction navale connue : l'Arsenal !

10h 02' 41'' Ce vaste complexe existe encore aujourd'hui et attire des historiens du monde entier.

10h 02' 47'' Robert Davis professeur d'histoire à l'Université d'Etat de l'Ohio aux Etats-Unis est l'un d'eux.

Davis : We're in Venice, this side the city open to the world, a city without walls, without protection; historically a free city. On this side, the heart of Venice, the Arsenal, a place where ships were made, the heart of the state, known as the "factory of miracles" by those who lived here. This was the place responsible for Venice's greatness and for Venice's safety.

- 10h 02' 54'' **Davis** : *Nous sommes à Venise, de ce côté ci la ville est ouverte sur le monde, c'est une ville sans remparts, une ville libre. De ce côté là, on trouve le cœur de Venise, l'Arsenal, « l'usine des miracles ». comme on l'appelait. C'est le cœur de l'État. C'est ici que s'explique la grandeur et la sécurité de Venise.*
- 10h 03' 21'' **Com** : L'unique rempart à Venise, est une enceinte de plus de 10 mètres de haut, qui entoure l'Arsenal, comme s'il fallait même protéger les bateaux du regard des vénitiens...
- 10h 03' 31'' Quel lourd secret peut bien présider à leur construction qui punisse de morts tous ceux qui divulguent ce qui se passe à l'intérieur ?
- 10h 03' 41'' Les seuls qui franchissent la porte, sont les 3 000 ouvriers du corps des *Arsenalotti*. C'est l'élite des artisans.
- 10h 03' 54'' La légende raconte qu'une fois, ils équipèrent et mirent à flot une Galea pour le roi de France Henri III, le temps que celui-ci prenne son repas !
- 10h 04' 14'' La Galea a été conçue sur le modèle de l'ancienne trirème grecque, le vaisseau de guerre de l'Antiquité...
- 10h 04' 22'' Les Vénitiens le construisirent plus grand, et avec ses 150 rameurs et marins, plus rapide.
- 10h 04' 30'' C'était une machine de guerre sur l'eau. On l'appela la Galea, et elle fit rapidement de Venise l'empire le plus riche et le plus puissant qui fut jamais connu.
- 10h 04' 42'' Ces bateaux transportent les richesses de l'Orient, le poivre, la cannelle, le cumin, l'encens et les parfums exotiques...
- 10h 05' 51'' Mais le bien le plus précieux de toute la cargaison, est le fil de soie...
- 10h 05' 00'' Il est transformé en de somptueux tissus...
- 10h 05' 09'' Les riches aristocrates de toute l'Europe s'arrachent ces produits, quel qu'en soit le prix.
- Davis : ... we may almost call them the drugs... the heroine, the cocaine of the Middle Ages in their way, because they were very high in value and fairly small in weight, and therefore it was possible to realize... a great profit from them."*
- 10h 05' 17'' **Davis** : *On peut presque les appeler des drogues... l'héroïne, la cocaïne du Moyen-Age, parce qu'une quantité très réduite coûtait très cher, et qu'il était possible d'en tirer un important profit.*
- 10h 05' 33'' **Com** : Ces drogues disait-on guérissent de toutes sortes de soucis de santé, des maux d'oreilles à l'impuissance...
- 10h 05' 48'' Aujourd'hui, dans la lagune ne croisent plus que pétroliers et cargos.
- 10h 05' 53'' Mais leur tonnage de plus en plus élevé, nécessite d'agrandir les voies de circulation. Aussi, avant d'irréremédiablement détruire le fond marin, la ville de Venise recherche les éventuelles traces de son passé glorieux.
- 10h 06' 07'' L'homme de la situation est alors Marco d'Agostino.
- D'Agostino : Abbiamo trovato diverse testimonianze del uomo sott'acqua, ... una villa epoca romana... un sogno ... siamo a Venezia sarebbe trovare una galea veneziana.*
- 10h 06' 14'' **D'Agostino**: *Nous avons trouvé divers traces de la présence humaine sous l'eau, comme une villa romaine. Mais, mon rêve serait de trouver les restes d'une Galea.*
- 10h 06' 33'' **Com** : L'actualité pour Marco et son collègue archéologue Stefano Medas, est de localiser avec précision une île submergée mise en danger par un nouveau canal de navigation.
- 10h 06' 47'' Cette petite île s'appelle San Marco in Boccalama. Elle était le siège d'un monastère jusqu'à ce qu'elle s'affaisse sous les eaux de la lagune au 14^{ème} siècle.
- 10h 07' 02'' Dans un premier temps, ils délimitent le périmètre de l'île, quasiment « à l'aveugle », en traînant des poids sur le fond...
- 10h 07' 18'' Ce repérage effectué, ils organisent la plongée... une opération de routine...

10h 07' 28'' N'ont-ils pas déjà identifié plus de 300 sites archéologiques sous les eaux de la lagune, alors pourquoi pas un de plus ? Une surprise est toujours possible !

D'Agostino : Naturalmente la visibilità sul fondo e una visibilità limitatissima... spesso vicino al zero, o comunque al massimo di 30 o 40 centimetri.

10h 07' 44'' **D'Agostino:** *Évidemment, la visibilité au fond est très faible... voisine de zéro... Au mieux, on y voit à 30 - 40 centimètres.*

10h 08' 00'' **Com :** Première rencontre inhabituelle... Des dizaines de crânes et d'ossements apparemment très anciens, gisent non loin des ruines du monastère.

10h 08' 22'' Puis, à une extrémité de l'île, ils repèrent une étrange pièce de bois enfoncée dans la boue.

D'Agostino : Mi chiama e mi dice guarda, vieni e vedere perche secondo me ho trovato un relitto. E naturalmente la mia grande sorpresa... perchè stando su un isola dentro la laguna di Venezia. Tutto avrai immaginato meno che trovare un relitto. E la sensazione immediata è quella di vedere una ordinata con una parte dell' fasciame a vista.

Quello che noi abbiamo visto sott'acqua e' un piccolo bordo ligneo contornato da pali Naturalmente da quell momento si sono scatenate un pò le ipotesi su cosa potesse essere questa imbarcazione.

10h 08' 40'' **D'Agostino :** *Il m'appelle et me dit : « Viens voir, je crois que j'ai trouvé une épave ». Ce fut une surprise car nous étions sur une île dans la lagune de Venise, un lieu où je n'aurais jamais imaginé trouver un bateau. J'ai eu l'impression immédiate qu'on avait trouvé des planches de bois appartenant à une coque.*

10h 09' 04'' *Ce que nous avons trouvé sous l'eau était une coque entourée de pieux... Dès cet instant, les hypothèses se sont succédées afin de savoir ce que pouvait-être l'embarcation.*

10h 09' 23'' **Com :** Quelques mètres plus loin, ils découvrent d'autres pièces de bois. Mais l'épaisse couverture de boue rend toute exploration plus poussée difficile.

10h 09' 34'' Pour en savoir plus, Marco décide de revenir avec un aspirateur sous marin.

10h 09' 42'' En attendant, il prélève un échantillon. Ils pourront ainsi connaître l'âge du bois en faisant une datation au carbone 14...

10h 09' 51'' Une des structures serait-elle un antique vaisseau ? Peut-être une Galea vénitienne ? Cela semble trop beau pour être vrai !

10h 10' 06'' Mathieu Arnoux est professeur d'histoire médiévale à l'Université de Paris. Comme Robert Davis, il connaît toutes les ruelles de Venise et le rôle joué par la Sérénissime durant le moyen-âge.

10h 10' 20'' La véritable histoire de Venise débute à l'aube du 13^{ème} siècle...
A cette date, elle dispose déjà d'une flotte impressionnante, mais son territoire ne lui suffit pas... Elle jette un œil envieux sur l'est de la Méditerranée. Là ou un obstacle se dresse : Constantinople !

10h 10' 41'' L'opportunité d'éliminer ce concurrent se présente en 1201, quand les chevaliers d'Europe conduisent une Croisade pour reprendre Jérusalem des mains des Infidèles.

10h 10' 50'' Cette histoire, nous la connaissons grâce au journal que Geoffroy de Villehardouin, un des chefs de la croisade, a laissé. Ce texte est une pièce historique, car c'est l'un des premiers récits écrit complètement en français.

10h 11' 08'' A l'automne de cette année, Geoffroy de Villehardouin, se présente à Venise. Il vient demander au doge Enrico Dandolo d'assurer le transport des Croisés, car seule Venise a la capacité de construire la flotte nécessaire pour acheminer les centaines d'hommes et de chevaux ! Soit 480 navires.

10h 11' 31'' **Arnoux :** *La chronique de Geoffroy de Villehardouin, qui était l'un des chefs de la 4^{ème} croisade, est pour nous un document tout à fait exceptionnel. C'est un texte qui témoigne de la fascination que Venise, qui était à la fois une ville d'Europe et une ville orientale, exerçait à ce moment là sur l'ensemble des Croisés en particulier le Doge Enrico Dandolo qui semble avoir particulièrement séduit Geoffroy de Villehardouin.*

- 10h 11' 57''** **Com** : En seulement un an, les bateaux sont construits. Mais il y a un problème : les Croisés n'ont pas assez d'argent pour les payer.
- 10h 12' 05''** Le Doge Dandolo saisit cette occasion pour mener à bien ses ambitions. Il accepte de transporter l'armée des Croisés. Mais ceux-ci doivent, à titre de dédommagement, l'aider à prendre Zara, un comptoir de Constantinople qu'il convoite depuis longtemps.
- 10h 12' 28''** La flotte quitte Venise... Villehardouin raconte : *“Jamais un Chrétien ne vit de flotte meilleure ou plus belle”*.
Mais après la prise de Zara, Dandolo continue de manipuler les Croisés, qui finalement se retrouvent sous les murs de Constantinople.
- 10h 12' 53''** Tandis que Villehardouin et les chevaliers attaquent sur terre, Dandolo commande la charge des Vénitiens.
Dans ce qui constitue une des attaques les plus extraordinaires de l'histoire militaire, les plus adroits des marins transforment les mâts des Galeas en échelle, pour se hisser au sommet des remparts de la ville qui font face à la mer et assaillir de façon totalement inattendu les défenseurs.
- 10h 13' 35''** Les Croisés pillèrent et profanèrent la ville pendant 3 jours, puis ils y mirent le feu.
- 10h 13' 42''** **Arnoux** : *La croisade s'est terminée très, très rapidement et je dirais très mal du point de vue de l'Eglise puisque elle s'est terminée par une excommunication générale dans la mesure où son unique résultat était la conquête de Constantinople. Et puis, pour les Vénitiens, je dirais un hold-up sur la quasi totalité des richesses de l'Empire grec, en particulier un véritable empire colonial en Mer noire qui sera celui des Vénitiens jusqu'à ce que les Ottomans finissent par le leur arracher à la fin du 15^{ème} siècle.*
- 10h 14' 13''** **Com** : Constantinople, la puissante capitale des Byzantins et son empire n'est plus... Et Venise prend sa place.
- 10h 14' 22''** Venise contrôle maintenant toute la Méditerranée... Elle possède des dizaines de ports en Grèce, en Afrique ou au Moyen-Orient et plus important encore, elle a accès à la Mer Noire ou arrivent de Chine, d'Inde et des lointaines îles de l'est, les caravanes chargés de produits exotiques...
- 10h 14' 57''** Quand ils sont de retour chez eux, les Vénitiens emplissent la basilique Saint Marc avec leur butin, dont les quatre chevaux de bronze qu'ils placent en haut de la façade pour proclamer au monde la grande conquête de Venise.
- 10h 15' 21''** Marco d'Agostino avant de trouver un moyen d'observer le mystérieux bateau de la lagune doit confirmer l'authenticité de sa découverte.
Pour cela, il attend une information cruciale : la datation de l'échantillon de bois pris sur l'épave et envoyé au laboratoire après sa dernière plongée.
- 10h 15' 40''** Lorsque la nouvelle arrive, elle dépasse de loin toutes ses espérances.
Medas : Gentile Signori... Abbiamo terminato da poco le operazioni di datazione al radiocarbonio relative agli elementi dello scafo che Lei ha inviati provenienti dal sito di San Marco in Boccalama. La datazione prevalente li colloca, quasi tutti, agli inizi del del XIV secolo d. C.
- 10h 15' 47''** **Medas** : *Messieurs, Nous avons terminé la datation au Carbone 14 des échantillons que vous nous avez envoyés, suite aux fouilles que vous avez effectuées sur le site de San Marco in Boccalama. Quasiment tous datent du début du 14^{ème} siècle après JC.*
D'Agostino : *I fonti sull'isola corrispondano benissimo...*
D'Agostino : *Les éléments trouvés sur l'île correspondent bien à cette période archéologique.*
Medas : E' una bella notizia.
Medas : *C'est une bonne nouvelle.*
- 10h 16' 16''** **Com** : Les marchands de Venise, ont, tout comme leurs concitoyens, une seule ambition : faire de la ville l'empire commercial le plus puissant du monde...

Mais pour développer le commerce, ils doivent contrôler le pouvoir.
Ils instaurent un conseil élu qui dirige l'Etat et choisissent parmi eux son chef : le Doge.

A ce conseil, ne siègent que les nobles, et ces nobles sont bien différents de ceux des autres pays européens. Ils ne sont pas membres de la classe féodale, ce sont les marchands.

10h 16' 53'' **Arnoux** : *Une des images récurrentes dans l'histoire de Venise, c'est que la République de Venise serait une société commerciale dont les membres, dont les actionnaires, seraient les patriciens ou leur famille, et dont le conseil d'administration serait au choix le Sénat ou le Grand conseil, le Doge ayant une fonction de président de cette société. Ce qui fait que les instruments de cette société commerciale, les navires de commerce sont des navires de guerre et réciproquement, les navires de guerre sont des navires de commerce.*

Davis : *If you really want to see just how incredibly rich Venice was in its heyday, this is the place to come.*

10h 17' 36'' **Davis** : *Si vous voulez mesurer à quel point Venise était riche à son apogée, voici l'endroit que vous devez visiter.*

10h 17' 49'' **Com** : A la Galerie de l'Accademia, deux salles sont entièrement consacrées à Venise au sommet de sa gloire.

Davis : *It gives us a sense of just what it must have been like to live in the wealthiest city in western Europe, if not in the world itself. And what do we see? ... A whole collection of businessmen whose faces reflect their concern with business, with profit, with the affairs that drove Venice forward.*

10h 18' 06'' **Davis** : *Cela vous donne une idée de ce que cela devait être, de vivre dans la ville la plus riche de l'Europe de l'ouest, si ce n'est du monde. Et que peut-on y voir ? Une foule d'hommes d'affaires dont les visages reflètent l'intérêt pour le commerce, le profit, et les affaires qui faisaient avancer Venise.*

10h 18' 33'' **Com** : Les palais opulents construits par les familles de marchands bordent toujours les rives du grand canal, des bateaux transportent toujours les produits du monde entier. Aujourd'hui encore, le centre commercial de la ville demeure le Rialto.

Davis : *This is the financial centre of the Venetian world. It is from here that we find in fact the first financial exchange in all of western Europe, if not the world, (a medieval creation) through which the Venetians organized their trade, organized their finances, sold insurance. sold shares on ships, did all the things that were necessary to extend and fortify their commercial empire.)*

10h 18' 48'' **Davis** : *Voici le centre financier de Venise. C'est en fait la première bourse de l'Europe de l'ouest, si ce n'est du monde. C'est ici que les Vénitiens géraient leurs transactions, organisaient leurs finances, vendaient leurs actions, leurs parts sur les bateaux. Bref, faisaient tout ce qu'il fallait pour étendre et consolider leur empire commercial.*

Davis : *And here's where they came to do their trading. And who is this guy? This is the Gobbo di Rialto, in fact, the hunchback of the Rialto... It was on his shoulders that a page of the exchange would mount every day to announce the arrival or departure of a ship, or more importantly... the joyful news that someone has just made a fortune.*

10h 19' 15'' **Davis** : *Qui donc est cet homme ? C'est le Gobbo du Rialto, le bossu ... Sur son épaule, chaque jour, un homme montait pour annoncer l'arrivée ou le départ d'un navire, ou mieux... la fortune tout juste faite de l'un des leurs.*

10h 19' 39'' **Com** : Luca Molà, conférencier à l'Université de Warwick, s'intéresse tout particulièrement au rôle joué par la Galea dans l'histoire économique de Venise.

10h 19' 49'' Il s'est attaché à un type particulier de documents sur les marchands du Moyen Age : les livres de comptes.

Grâce à eux, il a rencontré un de ces hommes dont on annonçait, perché sur le Gobbo, faillite ou fortune : Andrea Barbarigo...

10h 20' 07'' Andrea Barbarigo notait très précisément toutes les transactions qu'il faisait. De retour de ses voyages, il les consignait dans ce Grand Livre.

Molà :

10h 20' 16'' **Molà** : *Ce grand livre de comptes est une des clefs pour comprendre la vie et les affaires d'un marchand vénitien du 15^{ème} siècle. Celui-ci est particulièrement important, parce que on dispose d'à peine une dizaine de livres de ce genre, de la fin du Moyen Age.*

Molà : *Andrea Barbarico registrava giorno per giorno, ora per ora, tutte le transazioni commerciali che faceva. In una dozzina d'anni era riuscito ad accumulare una fortuna di 1600 ducati. Ora, più di 300 li investe su una nave tonda che fa parte di un convoglio di cinque che partono per Bruges, per le Fiandre.*

10h 20' 50'' **Molà** : *Andrea Barbarigo notait jour par jour et heure par heure toutes les transactions qu'il faisait. En une douzaine d'années, il réussit à accumuler une fortune de 1600 ducats. Il en investit 300 sur un navire de marchandises qui voyageait en convoi de 5 bateaux, à destination de Bruges, dans les Flandres.*

10h 21' 16'' **Com** : D'après son livre, à l'année 1441, le navire marchand qui portait ses épices connut un grand malheur : il fut attaqué et pillé par des pirates. Barbarigo perdit tout, et son assurance ne couvrit pas l'étendue de sa perte. Il décida de tenter à nouveau sa chance sur un prochain départ : il paya davantage, mais pour un transport de marchandises en convoi armé.

Molà : *Questa volta è lo stesso itinerario, ma usa le galere. Investe in 6 sacchi di pepe, spendendo quasi oltre 800 ducati e manda questa merce sulle galere. E sappiamo dal seguito della contabilità che questo affare va a buon fine.*

Xxx

10h 21' 42'' **Molà** : *Cette fois, c'est le même itinéraire, mais au moyen d'une Galea. Il investit 6 sacs de poivre, qui lui ont coûté plus de 800 ducats, et fait voyager ses biens sur une Galea. Nous savons, d'après le livre de comptes, que la marchandise fut livrée saine et sauve. Les navires marchands étaient plus économiques parce qu'ils embarquaient moins d'hommes et pouvaient charger plus de marchandises que les Galeas, mais en contrepartie, ils étaient bien plus sujets aux attaques des pirates. Sur les Galeas, sur les convois de Galeas d'Etat, le plus souvent, les marchandises n'étaient pas assurées, car la sécurité était presque totale.*

10h 22' 38'' **Com** : La fouille archéologique a repris sur le site de l'île submergée... à la recherche des deux bateaux entre-aperçus lors de la première plongée...

10h 22' 59'' La pompe spécialement adaptée aux travaux sous marins fait merveille.

10h 23' 04'' C'est un processus long et laborieux qui permet retirer le sable et la boue qui recouvrent les épaves...

10h 23' 13'' Les plongeurs vont travailler jusqu'à 6 heures par jour, plusieurs semaines d'affilée.

10h 23' 20'' Bientôt, ce qui ressemble à une longue et étroite coque émerge de la boue.

D'Agostino : *Certamente la lunghezza ovvero 40 metri e la larghezza ovvero 3 metri e 20, all'nizio ci avevano fatto fare un'ipotesi fantastica che potessimo essere di fronte al primo relitto di galea mai fin'ora rinvenuto.*

10h 23' 27'' **D'Agostino** : *Avec une longueur de 40 mètres et une largeur de 3 mètres 20, nous avons dès le début fait l'hypothèse incroyable que nous pouvions être devant la première épave d'un type de Galea jamais retrouvée.*

10h 23' 47'' **Com** : Cette découverte, si elle se confirmait, est d'une importance exceptionnelle, car les historiens et les archéologues savent très peu de choses sur les Galeas...

10h 23' 58'' Pour une raison simple : le secret !

Davis : *... the secrets of the Arsenal – you might say the secrets within the secrets of the Arsenal – the true way to build the perfect galley, this was locked up in the heads of the masters themselves... who kept their own private form, their own knowledge, their own consciousness on how properly to build the galley... There were no plans, there was no school, there was no storehouse of knowledge except in these minds of these men.*

10h 24' 10'' **Davis** : *Les secrets de l'Arsenal, on pourrait dire les secrets des secrets de l'Arsenal, la véritable manière de construire la Galea parfaite, ceci était gardé dans la tête des maîtres eux-mêmes... qui conservaient leurs fiches personnelles, leur propre connaissance, leur propre conscience de l'unique manière de construire correctement une Galea...*

Il n'y avait pas de plans, pas d'école, pas d'archivage de cette connaissance, elle demeurait seulement dans l'esprit de ces hommes.

10h 24' 38'' Com : Seules, quelques descriptions sommaires, quasiment indéchiffrables, ont été retrouvées dans de très rares manuscrits.

10h 24' 52'' Mauro Bondioli est historien de la marine et conférencier à l'université de Venise. Il décrypte et analyse les notes laissées par un artisan de l'Arsenal au 13^{ème} siècle.

Bondioli : I manoscritti veneziani di costruzione rappresentano un mondo e una conoscenza che noi abbiamo completamente perso per cui cose che per loro erano semplici e quotidiane per noi rappresentano un mistero qualche cosa che non è alla nostra portata alla nostra quotidianità. Sono appunti, sono frammenti sono ricordi e noi dobbiamo riempire i vuoti tra queste righe di conoscenza. Per cui è molto difficile non avendo a disposizione tutti i dati.

10h 25' 10'' Bondioli : *Les manuscrits vénitiens de construction racontent un monde et une connaissance que nous avons complètement perdue. Ce qui était pour eux simple et quotidien représente pour nous un réel mystère qui n'est pas du tout à notre portée, qui ne fait pas partie de notre quotidien.*

Voici des notes, des extraits, des souvenirs et nous devons remplir les vides entre ces morceaux de connaissance. Pour nous, c'est difficile parce que nous n'avons pas à disposition toutes les données.

10h 26' 01'' Com : Mauro et ses étudiants veulent découvrir comment les constructeurs avaient réussi à élaborer une coque aussi longue, aussi solide, avec des instruments aussi rudimentaires que des clous, de la corde et de la craie en poudre.

10h 26' 23'' Après des mois d'expérimentation, ils trouvent enfin le secret de fabrication le plus caché de la Galea... La forme de la pièce de bois qui constitue l'axe central du navire...

10h 26' 39'' Cette pièce était le pivot central autour duquel se dessinait et se construisait la Galea. Elle déterminait la courbe de la coque, source de la rapidité du vaisseau et de sa stabilité sur l'eau.

10h 26' 55'' Les charpentiers construisait d'abord une armature de pièces de bois courbes, qu'ils recouvraient de planches. Cela donnait à la Galea son incroyable résistance et lui permettait d'avoir une coque très longue et très étroite. Plus de 40 mètres de la poupe à la proue, sur seulement 5 de large.

10h 27' 19'' Sur le dessus, un pont en déport, accueillait les bancs des rameurs.

Au dessous il y avait une cale, d'environ 1mètre 50 à 2 mètres de hauteur.

10h 27' 47'' Mauro Bondioli fort de cette découverte, veut réaliser suivant cette technique une maquette de Galea.

10h 27' 54'' Pour cela, il a fait appel à Gilberto Penzo, un expert en construction navale traditionnelle vénitienne.

10h 28' 12'' Gilberto et Mauro prévoient déjà une série d'expérience.

Bondioli : Finito il modello dopo andremo a provarlo in vasca e otterremo dei dati sulla navigazione e sulla velocità del modello.

10h 28' 24'' Bondioli : *Quand nous aurons terminé la maquette, nous l'essayerons dans un bassin et nous obtiendrons des données sur la rapidité de la maquette.*

D'Agostino : La cosa fantastica è che a un certo punto, il mio collaboratore emerge dall'acqua, e con tutta la attrezzatura addosso comincia da fare così della testa. Io dico « ma cosa hai trovato ? » Lui dice : « Guarda che ho trovato la scassa. » « Ma non ti credo... »

10h 28' 37'' D'Agostino : *Ce qui est fantastique c'est qu'à un moment, mon collaborateur a émergé de l'eau, et avant d'enlever son équipement, il a commencé à agiter la tête ainsi. Je lui ai dit « Mais qu'as tu trouvé ? » Et il m'a répondu « J'ai trouvé la base du mât », « Je n'y croyais pas !... ».*

10h 28' 55'' Com : Ils avaient trouvé la base du mat, le fond de la coque, et donc la forme si caractéristique de l'axe central du bateau.

D'Agostino : E' stata senza dubbio la conferma finale che avevamo scoperto la prima galea mai trovata.

10h 29' 06'' *D'Agostino : C'était la confirmation, sans aucun doute possible, que nous étions devant la première Galea jamais découverte.*

10h 29' 17'' **Com :** L'enthousiasme fait vite place à la perplexité, car Marco doit préserver l'épave afin de l'étudier....

D'Agostino : La visibilità subacquea, nella laguna di Venezia e pessima, quindi il poter sparare di redigere un rilievo dignitoso con quella visibilità era assolutamente una chimera, impensabile.

10h 29' 24'' *D'Agostino : La visibilità sous marine dans la lagune de Venise est très mauvaise, aussi, c'est chimérique d'effectuer un relevé valable. C'est tout simplement impensable.*

10h 29' 34'' **Com :** Le bois ne se conserve que dans l'humidité de la boue et de l'eau. Si l'étude ne peut se faire sur le site, va t'on devoir se contenter de savoir qu'une Galea dort, à quelques mètres de nous, sous la lagune, sans nous livrer tous ses secrets ?

10h 29' 46'' **Com :** L'espoir de voir enfin ce vaisseau fantôme dont il n'existe que deux représentations artistiques imprécises, allait-il disparaître ?

10h 29' 58'' L'une de ces représentations est la peinture de Vittore Carpaccio, ou dans le coin du tableau, on voit une Galea au moment où elle rentre au port.

10h 30' 09'' L'autre est une maquette due à l'amiral Luigi Fincati. Passionné par la Galea, il commença ses recherches à la fin des années 1870, et trouva un manuscrit qui avait été écrit 342 ans auparavant... par un de ses prédécesseurs, ancien commandant de Galeas, le vice amiral Cristoforo da Canale.

10h 30' 32'' Fincati, à partir de ces documents, imagina des plans hypothétiques qui respectaient les deux composantes de la Galea: une longue coque étroite et un pont, plus large, qui dépassait des bords de la coque.

Un pont, qui ne compromettait pas les qualités hydrodynamiques du bateau.

Il arriva à la conclusion que les rameurs étaient assis trois par trois sur chaque banc, et que les bancs étaient disposés de biais pour permettre aux hommes de ramer tous ensemble sans que leurs rames se touchent.

10h 31' 05'' En 1880, l'Amiral demanda à un sculpteur de ramener ces plans à la vie.

La maquette en bois qu'il réalisa se trouve au musée naval de Venise.

Davis : This magnificent model of a galley built in 1881 gives us some idea not only of the incredible complexity of the entire ship, but also of the patent absurdity of putting such a delicate and refined object, so crowded with men into the water.

In fact this ship was the best that technology could create in the middle ages. On board there are 150 rowers, in a space ... around 40 meters long, by 5 meters wide, this means less than one meter per man on the ship, in terms of width available.

10h 31' 25'' *Davis : Ce magnifique modèle de Galea construit en 1881 nous donne une idée de l'incroyable complexité de ce bateau, mais aussi de l'absurdité de mettre à l'eau un objet si délicat et raffiné, plein à craquer d'hommes.*

En fait, ce bateau était ce que la technologie pouvait livrer de meilleur au Moyen Age.

A bord, 150 rameurs se tenaient dans un espace d'environ 40 mètres de long et 5 de large, ce qui signifie, en terme d'espace disponible, moins d'un mètre par homme.

10h 32' 10'' **Com :** Jusqu'à ce jour, la maquette de Fincati est la seule représentation d'une Galea, mais il n'y a aucun moyen de savoir si elle est exacte ou non...

10h 32' 30'' Après avoir envisagé plusieurs hypothèses, Marco et Stefano ont trouvé la solution à l'étude de la Galea. Un seul détail, mais de taille subsiste : le financement de l'opération.

10h 32' 44'' C'est auprès de la « Magistrature des eaux », officiellement en charge de la lagune, qu'ils vont chercher les moyens dont ils ont besoin.

Grâce à l'enthousiasme que leur confère la certitude d'être les premiers à avoir découvert une Galea, ils persuadent l'institution de les aider.

10h 33' 04'' Commence alors la plus audacieuse fouille archéologique jamais mise en place à Venise. Elle va durer 4 mois.
Avec une équipe d'ingénieurs, Marco va évacuer les eaux de la lagune et mettre au jour les restes de l'île perdue et de ses mystérieux bateaux...

*D'Agostino : Tutta l'isola era stata sottoposta a ricognizione subaquea per poterne determinare l'esatta estensione, proprio per non danneggiare le emergenze.
Quindi, una volta eseguito questo, si sono messi all'opera i mezzi del Consorzio Venezia Nuova, che hanno perimetrato con palancole da 11 metri l'intera isola sommersa.*

10h 33' 21'' **D'Agostino** : La totalite de l'île a fait l'objet d'une reconnaissance sous marine, afin de déterminer ses dimensions exactes pour ne rien endommager.
Après cela, les spécialistes du consortium "Venise nouvelle" se sont mis au travail, entourant l'île immergée d'un périmètre de pieux métalliques de 11 mètres de haut.
L'objectif étant de pouvoir mettre toute l'île à l'air libre, afin d'effectuer un relevé photogramétrique.

10h 33' 57'' **Com** : Des engins de chantier sont installés sur des barges autour de San Marco in Boccalama.

10h 34' 04'' Puis des pieux sont enfoncés à la masse dans le sous sol de la lagune. Ils sont positionnés avec précision afin d'assurer aux joints entre ces pièces métalliques toute l'étanchéité nécessaire.

10h 34' 19'' Pieu après pieu une digue se construit, qui entoure progressivement l'île et l'isole de la lagune...
Cette opération implique des dizaines d'ingénieurs et nécessite un budget de plusieurs centaines de milliers d'euro. Une grande première dans la lagune !

D'Agostino : E la prima volta ... che in laguna di Venezia si mette all'asciutto un ettaro in piena laguna, con intorno acqua.

10h 34' 36'' **D'Agostino** : C'est la première fois qu'à Venise on assèche une zone d'un hectare au beau milieu de la lagune.

10h 34' 48'' **Com** : Après 6 siècles d'oubli, l'incroyable se produit et l'ancien contour de l'île de San Marco in Boccalama renaît dans la lagune.

10h 34' 57'' Quand l'isolement est achevé, l'équipe d'ingénieurs évacue, grâce à des pompes, l'eau de l'intérieur de la retenue.

10h 35' 07'' Cinq pompes travailleront une semaine complète, à raison de 10 000 mètres cubes d'eau par heure.

10h 35' 24'' Régulièrement Marco se rend sur le chantier afin de vérifier l'avancement des travaux. Il ne veut pas perdre une seconde, il sait que le temps lui sera compté quand il commencera véritablement la fouille. Le coût journalier de l'opération est tel qu'il aura moins de deux mois pour le travail archéologique.
Mais un autre facteur justifie sa présence sur le chantier... En vérité, il ne veut pour rien au monde, rater toutes les étapes de la découverte.

D'Agostino : E chiaro che l'emozione è immensa, siamo sul monastero medievale, vai a pensare che uno trova una galea: è assolutamente impensabile.... onestamente stento ancora a crederci.

10h 35' 52'' **D'Agostino** : C'est vraiment très émouvant. Nous sommes ici, à l'emplacement du monastère médiéval et y trouver une Galea était impensable. Honnêtement, j'ai encore du mal à y croire !

10h 36' 14'' **Com** : Enfin, l'eau affleure le fond de la lagune, le travail devient plus précis et les ingénieurs laissent leur place aux archéologues.

10h 36' 28'' La première phase consiste à dégager et à répertorier des rangées de piquets qui semblent faire comme une digue dans les zones les plus basses de l'île. Serait-ce les traces d'un ponton pour accoster à l'ancien monastère ?

10h 36' 41'' Stefano guide la manœuvre. Il faut réaliser un quadrillage par sondage au travers de l'épaisse couche de boue afin de déterminer les zones à nettoyer en priorité.

10h 36' 54'' Mais le travail est pénible et lent. Chaque pas demande un véritable effort.

- 10h 37' 08'' La forme des deux embarcations apparaît maintenant clairement. Elles sont de la même époque, c'est bien une Galea et une barge à fond plat qui servait alors dans la lagune pour le transport des marchandises.
- 10h 37' 21'' Le site est prêt. Il aura fallu plus de 2 mois de préparation pour que le chantier devienne un terrain de fouille.
- 10h 37' 32'' C'est l'instant dont tous les archéologues ont rêvé...
- D'Agostino : E' stata una fortuna incredibile che si verifica solamente una volta nella vita di una persona e sono contento che sia capitato a me.*
- 10h 37' 42'' **D'Agostino** : *Ca a été une chance incroyable, qui n'arrive qu'à certains et qu'une fois dans leur vie. Et je suis heureux que ça me soit arrivé... à moi .*
- 10h 37' 55'' **Com** : L'étude de la Galea proprement dit, commence enfin. Le véritable travail d'archéologue...
Chaque épave est protégée par une bâche et ce n'est qu'au dernier moment que l'eau et l'ultime couche de boue seront retirées.
Car si le bois s'est conservé pendant des siècles, c'est qu'il était dans un milieu humide. En fait sa surface est aujourd'hui très fragile et toute manipulation doit être réalisée avec grands soins.
- 10h 38' 24'' Le but de l'étude, outre un relevé manuel, est de réaliser des photographies sous tous les angles, afin de reconstituer la coque par ordinateur.
Mais si l'équipe d'archéologues doit étudier les bateaux, elle veut aussi, élucider le mystère de leur arrivée sur l'île, et comprendre pourquoi ils partagent leur tombeau avec autant de restes humains.
- 10h 38' 51'' Dernière toilette à l'aspirateur et installation d'un arrosage permanent pour conserver une humidification du bois et la Galea est enfin prête pour son entrée dans le 21^{ème} siècle.
- 10h 39' 10'' Une autre course contre la montre se joue parallèlement à la fouille, mais pour les ingénieurs... Car personne n'est vraiment certain que la palissade métallique soit assez fortes pour résister longtemps à l'énorme pression de l'eau, qui enserre la mince cloison.
- 10h 39' 28'' Pendant ce temps, à l'aide de plans et de modélisation sur ordinateur, Mauro Bondioli et Gilberto Penzo terminent leur maquette de Galea. Ils l'ont conçue, grâce à la technique de construction découverte par Mauro en combinant pratique et lecture des manuscrits anciens.
- 10h 39' 47'' C'est le premier modèle exact de Galea qui reprenne vie.
- Penzo : ... Non c'e mai... caratteristica di una nautical galley.*
- 10h 39' 55'' **Penzo** : *On n'a encore jamais fait d'expérience qui permette de déterminer les caractéristiques nautiques d'une Galea.*
- 10h 40' 06'' **Com** : Dernière vérification des schémas sur ordinateur et de la conformité au gabarit, puis ultime polissage de la fibre synthétique de la maquette qui est enfin prête à naviguer.
- 10h 40' 28'' Ce que Mauro et Gilberto veulent découvrir dans les bassins de l'Institut national pour l'étude et les expériences en architecture navale, c'est la rapidité du vaisseau.
- 10h 40' 40'' Pour cela, ils doivent connaître l'énergie qui propulsait l'antique Galea, et donc mesurer la puissance que chaque rameur développait.
- 10h 40' 54'' Avec deux rameurs, un professionnel et un amateur, les scientifiques de l'Institut National des Sciences du Sport de Rome réalisent une série de tests sur une reconstitution de Galea de 4 mètres, reliés à une machine de rameur moderne.
- 10h 41' 13'' Les mesures montrent qu'en ramant avec toute son énergie, le maximum qu'un homme puisse fournir est environ 80 Watts. Soit pour un équipage complet de 150 rameurs, 12 Kilowatts.

- 10h 41' 42'' Munis de ces informations, Mauro et Gilberto réalisent leurs essais en bassin dynamique.
- 10h 41' 52'' La Galea possédant un très faible tirant d'eau glisse littéralement sur le bassin.
- 10h 42' 00'' Avec l'énergie de 12Kilowatts des 150 rameurs, l'expérimentation montre que la Galea atteint une vitesse de 11 kilomètres par heure. Ce qui est exceptionnel pour cette époque.
- 10h 42' 18'' Mais ce qui fascine encore plus les chercheurs, c'est que l'hydrodynamisme du bateau est tel, qu'avec 20% seulement de sa puissance maximale, il atteint la moitié de cette vitesse.
Cela veut dire que le bateau pouvait se déplacer à une vitesse de croisière de 6km/h, ce qui est important, en ne faisant ramer qu'un cinquième de l'équipage. La Galea pouvait donc avancer 24 heures sur 24 en organisant une rotation des équipes de rameurs...
- 10h 42' 55'' Comment les charpentiers navals du moyen Age, avaient-ils pu construire un vaisseau si efficace sur le plan hydrodynamique ?
- 10h 43' 05'' La réponse se trouve dans l'exceptionnelle dextérité des charpentiers de marine, dont on retrouve des traces à Venise.

Davis : "Here we are, inside the roof, the ceiling of the gothic church of Santo Stefano in Venice, and here we find an entire ship which the Arsenalotti have built in place, in a certain sense, inside out and upside down, up against the ceiling, to hold the suspended ceiling in fact, and to support the roof. This was their way of doing construction. And this is precisely the way they would have built a ship back in the Arsenal - and also, of course they could hold all together with nails - like this one - in fact you can see, they have little marks on that indicated they were made in the Arsenal as particular product of the state, and then brought here to tie the whole thing together.

- 10h 43' 38'' **Davis :** Nous sommes à l'intérieur du plafond de l'église gothique de San Stefano à Venise. On y retrouve un bateau que les Arsenalotti ont construit sur place, littéralement à l'envers, contre le plafond, pour retenir la charpente et soutenir le toit. Voilà comment ils construisaient. C'est précisément comme ça que les bateaux étaient construits à l'Arsenal – et aussi, bien sûr, comme ça que l'ensemble était assemblé, avec des clous comme celui-ci. On peut voir qu'ils ont de petites marques indiquant qu'ils ont été faits à l'Arsenal, qu'ils sont des produits de l'Etat, et qu'ils ont ensuite été apportés ici pour faire tenir le tout.

Davis : "Here we see the results ... this magnificent inverted "ship in the sky," which is covered in the interior by over 3000 small panels ... but also the form of the ship, as you can see here, one on top of the other, two hulls, essentially;

- 10h 44' 22'' **Davis :** Et voici le résultat... Ce magnifique bateau inversé dans le ciel, qui est recouvert en son intérieur de 3000 petits panneaux ... Mais aussi, voyez la forme du bateau, deux coques l'une sur l'autre, qui résistent toujours, et sont encore assez solides, plus de 500 ans après leur construction !
- 10h 44' 42'' **Com :** Après des jours de lutte contre la boue et la pluie, Marco d'Agostino et son équipe débute enfin la campagne photographique.
- 10h 44' 52'' Une dernière toilette... et pour la première fois depuis sept siècles, une Galea est revenue à la vie et va être immortalisée par l'image.
- 10h 45' 02'' Si le pont est détruit, la coque elle, est parfaitement conservée, grâce à la couche de boue protectrice.
- 10h 45' 22'' L'appareil photo est installé au sommet d'une grue, au dessus de la Galea. Cette position permet de réaliser des centaines de photos qui seront digitalisées dans un système de reconstruction graphique en 3 dimensions.
Ainsi, la Galea survivra à la fouille.
- 10h 45' 51'' Quand Robert Davis sut que Marco d'Agostino avait trouvé une Galea, il fut parmi les premiers à aller le rencontrer dans ses bureaux des services archéologiques de la ville de Venise.

D'Agostino : Finalmente devo darti una stupenda notizia perche dopo mesi di lavoro con il rilievo fotogrammetrico che tu hai seguito, stiamo cercando di ricostruire e di capire finalmente di che tipo di galea si trattasse,

10h 46' 02'' **D'Agostino** : J'ai une excellente nouvelle à t'annoncer : après tous ces mois de travail sur le relevé photogramétrique, nous sommes en train d'essayer de reconstruire la Galea. Nous allons enfin comprendre de quel type de Galea il s'agit exactement.

Davis : Allora, quale dimensione avete trovato?

Davis : Alors, quelles dimensions avez-vous trouvé ?

D'Agostino : Azzardando una ricostruzione, quindi in assetto di navigazione, dovremmo essere di fronte ad una galea che doveva sviluppare in lunghezza fuori tutto circa 44, 45 metri. E una larghezza di 6 metri, 6metri e mezzo...

D'Agostino : Dans les conditions de navigation, nous devrions être face à une Galea qui devait faire en longueur environ 44-45 mètres et en largeur 6-6.5 mètres.

Davis : Sarebbero insieme verso uno a 7 ...

Davis : Nous serions donc proches d'un rapport de 1 à 7 ...

D'Agostino : Esatto naturalmente in quest-epoca, siamo intorno al 14 secolo, potremo pensare a un'imbarcazione magari di commercio, non necessariamente da guerra, quindi di quelle che venivano chiamate nel gergo galea da mercato.

D'Agostino : Exactement, à cette époque, nous sommes vers le 14^{ème} siècle, nous pouvons penser à une embarcation de commerce, pas nécessairement de guerre, et donc à ce qu'on appelait à l'époque une Galea de Commerce.

Davis : Allora significa che siamo arrivati ... a una galea di mercanzia.

Davis : Alors cela signifie que nous sommes face à une Galea de commerce.

D'Agostino : Si senza dubbio di una galera di mercato

D'Agostino : Oui, sans aucun doute, une Galea de Commerce.

10h 46' 47'' **Com** : Marco d'Agostino peut effectivement être fier de sa découverte.

10h 46' 54'' La Galea qu'il a mis au jour, est ce que les historiens comme Bob ou Mathieu appellent « la Grande Galère » ou « la Galea de Commerce ».

10h 47' 05'' Fille d'un bateau de guerre adaptée au transport de marchandise, elle devient un bateau de commerce apte à se défendre.

10h 47' 13'' Les capacités de la Galea de Commerce apportent une vision nouvelle sur l'économie de Venise à la fin du moyen-âge, la période que Mathieu étudie plus particulièrement.

10h 47' 33'' La Galea est le bateau emblématique de la Sérénissime au sommet de sa puissance, elle sera le chef d'œuvre de l'Arsenal de Venise C'est l'aboutissement de la technique des Arsenalotti.

10h 47' 53'' La légende de l'arsenal raconte que l'*Arsenalotto* qui avait conçu la Galea de Commerce était un brillant charpentier du nom de Demetrio Nadal.

10h 48' 02'' Elle raconte que Nadal partit, dans les forêts de l'arsenal, à la recherche d'arbres parfaits pour réaliser les formes incurvées de son prototype.

10h 48' 13'' Comme beaucoup de charpentiers, Nadal basait sa conception sur une série de calculs complexes qu'il mettait en pratique sur le sol de l'arsenal, avec des clous, de la ficelle et de la craie en poudre.

10h 48' 27'' Perfectionnant les pièces de la structure et leur montage, il en arriva a un modèle de Galea qui fut le plus grand jamais construit. C'était une merveille d'ingénierie qui avait atteint une longueur maximum et une largeur minimale.

10h 48' 49'' Sa capacité de transport de marchandises avait, elle, pratiquement doublé.

10h 49' 06'' Avec près de 200 rameurs parfaitement entraînés, la Galea de Commerce était rapide et manœuvrable, plus rapide que n'importe quel autre bateau.

10h 49' 20'' Avec ces hommes toujours armés et prêts à se battre, la grande Galère était pratiquement à l'abri des attaques de pirates.

Davis : Before 1300... before the great expansion of the Venetian mercantile enterprise, the Arsenal was actually quite small, just this area right behind me here. It was only with the arrival and building of the first great galleys, we can find a need to expand the docks, to make larger spaces were they could work. These ships that were now constructed were up to 40 meters long, and needed more space and the old Arsenal didn't have enough capacity."

10h 49' 34'' **Davis** : Avant 1300... avant la grande expansion de l'entreprise marchande vénitienne, l'Arsenal était assez petit, il tenait dans cet espace derrière moi. Mais avec l'arrivée et la

construction des premières grandes galères vient le besoin d'agrandir les quais, pour disposer de plus larges espaces de travail.

Les bateaux qu'on construisait alors mesuraient plus de 40 mètres de long et nécessitaient plus d'espace, la capacité du vieil Arsenal était donc trop faible.

- 10h 50' 14'' **Com** : Au cours des décennies suivantes, l'Arsenal double de taille.
- 10h 50' 33'' Avec 32 hectares, il devient le plus grand complexe industriel de l'époque.
- 10h 50' 53'' Quand le poète Dante visita l'arsenal en 1315, il fut le témoin de la construction des premières grandes Galea.
- 10h 51' 05'' La vue des fourneaux et du goudron en fusion l'inspirèrent pour le poème *L'Enfer* de la Divine Comédien, ou il décrit une foule de travailleurs fiévreusement occupés à leurs tâches.
- 10h 51' 15'' *Dante* : Tandis que l'Arsenal vénitien brûle en hiver la poix tenace
Pour l'étaler sur les bois des vaisseaux qui ne peuvent naviguer.
Et dans cette poix, l'un construit un bateau neuf,
L'autre retape l'armature de ceux qui firent le plus de voyages
L'un martèle la proue, un autre travaille la poupe
D'autres fabriquent les rames.
- 10h 51' 42'' **Com** : On peut rêver que Dante ait vu la construction de la Galea de Commerce découverte par Marco d'Agostino 700 ans plus tard.
- 10h 51' 54'' Si Marco a authentifié l'épave, il doit maintenant résoudre un autre mystère : Que faisait cette Galea sur une île ?
- 10h 52' 02'' Pour cela, il retourne dans les dossiers des Archives de l'Etat Vénitien, là où tout est relaté et conservé, afin de trouver ce qui pourrait expliquer la présence du bateau à San Marco in Boccalama.
- Schiavon* : Ora siamo arrivati nel antica crociera del convento e qui hanno trovato posto i documenti per la Serenissima, kilometri e kilometri di documentazione, soprattutto in questa serie archivistica ci sono documenti che tu cerchi ...
- 10h 52' 23'' *Schiavon* : Ici, nous sommes dans les anciennes cellules d'un couvent. On a archivé là les documents de la Sérénissime, des kilomètres et des kilomètres de papiers, et surtout dans cette série d'archives, il y a les documents que tu cherches.
- 10h 52' 40'' **Com** : Marco a retrouvé Alessandra Schiavon, archiviste en chef.
- Schiavon* : Ora cerchiamo il registro dove le deliberazioni del Maggior Consiglio vengono appositamente trascritte.
Qui si cerca la concessione di acque pubbliche...
- 10h 52' 44'' *Schiavon* : Nous cherchons le registre dans lequel les délibérations du Conseil Majeur étaient consignées. Il faut chercher ce qui concerne les eaux publiques.
- D'Agostino* : Perfetto.
- D'Agostino* : Parfait
- 10h 52' 56'' **Com** : Alessandra ne trouve qu'une référence pour San Marco in Boccalama.
- Schiavon* : Siamo nel 1328, « die nono, mensis iulii » : è il nove di luglio. La richiesta viene presentata da Niccolò, priore del monastero di San Marco in Boccalama. A lui viene concesso « quod concedatur », quindi è una vera e propria concessione, perchè possa estendersi – qui il testo dice « palificare et semper possedere pro reparacione et utilitate dicti loci ».
- 10h 53' 04'' *Schiavon* : Nous sommes en 1328, ce registre est daté du 9 juillet, « die nono, mensis iulii » : c'est la requête faite par Niccolò le prieur de San Marco in Bocaloma. On lui concède « quod concedatur », le droit d'édifier des palissade, de réparer et d'étendre son domaine... « palificare et semper possedere pro reparacione et utilitate dicti loci ».
- D'Agostino* : ...sì, per riparare, restaurare al limite...
- D'Agostino* : Pour réparer, restaurer...
- Schiavon* : Esatto... le rive « quinquaginta passus », che non debbano però creare impedimento assoluto al passaggio della navigazione, dei canali.
- Schiavon* : Exactement... Seulement, c'est à condition que les rives « quinquaginta passus » ne gênent absolument pas la navigation dans les canaux.
- D'Agostino* : Però, non si parla di donazioni di imbarcazioni.
- 10h 53' 52'' *D'Agostino* : Il n'y a pas mention d'un bateau ?

Schiavon : Su Boccalama, no. Specificamente, no. Però guarda, qualche pagina prima e qualche giorno prima, siamo al 20 di giugno, eccolo qui. È per un'altra località. Che cosa concedono ? « pro facendo aptari ripas canalis maioris », quindi proprio per l'uso specifico di.

Schiavon : A San Marco in Boccaloma, non! Mais regarde, quelques pages plus haut, on peut lire qu'une concession a été faite le 20 juin, à une autre localité. Quelle est-elle ? « pro facendo aptari ripas canalis maioris », on leur a accordé, afin de...

D'Agostino : di un restauro di una riva.

D'Agostino : ... Restaurer une rive.

Schiavon : ...sia concesso « detur sibi una dei galeis nostris comunis ».

Schiavon : ... Que leur soit donnée une des galères de la Ville.

Caniato : Questa è probabilmente la più antica testimonianza visiva di una galera nel suo reimpiego per opere pubbliche. Ci chiarisce l'utilizzo antichissimo delle galere non più d'uso militare che vengono affondate. Quindi per consolidare una di queste dighe vi è l'affondamento di una galera.

Caniato : Ceci est probablement le témoignage visible le plus ancien de la réutilisation qu'on faisait d'une galère pour des travaux publics. Elle éclaire l'usage très ancien qu'on faisait des galères qui ne servaient plus à l'armée : on les coulaient. Donc, pour consolider une de ces digues, on a coulé une galère.

10h 54' 47'' Com : Avec Giovanni Caniato, un adjoint de Alexandra, Marco approfondi la piste de cette île voisine. Un autre pas en avant dans sa recherche.

D'Agostino : Scusami se ti interrompo. Ma questi cosa sono pali, per caso ?

10h 54' 59'' D'Agostino : Excuse-moi de t'interrompre, mais ça, qu'est ce que c'est ? Ce sont des palissades ?

Caniato: Pali.

Caniato : des palissades, oui.

D'Agostino : Quindi se ho ben capito il disegno, al centro c'era l'imbarcazione circondata dai pali.

D'Agostino : Donc si j'ai bien compris le dessin, au centre, il y avait une embarcation entourée de palissades.

Caniato: Direi di si

Caniato : c'est ça.

D'Agostino : Ma è la stessa situazione di San Marco in Boccalama !

D'Agostino : Alors c'est la même situation qu'à San Marco a Boccalama !

10h 55' 12'' Com : Quelques dizaines d'années plus tard, l'île ne faisait plus que la moitié de sa surface et le monastère était en ruines.

10h 55' 20'' Puis, ils disparurent tous deux de la carte.

10h 55' 25'' La réponse quand à la présence d'une Galea sur une île, à San Marco in Boccalama est élucidée !

10h 55' 32'' Fort de ces informations Marco rejoint Stefano. Les explications obtenues aux archives de l'Etat vénitien offrent une nouvelle lecture aux relevés photographiques de l'île momentanément asséchée.

Les deux bateaux, certainement un peu anciens, ont été donnés par Venise au prieur du monastère. Puis, remplis de pierres et de terre, ils furent coulés, immobilisés dans une forêt de pieux afin de renforcer la rive de la partie basse de l'île qui avait tendance à s'enfoncer dans la lagune. Ainsi consolidée, le prieur espérait sauver son île et son monastère d'une disparition certaine.

10h 56' 16'' Si en 1328, San Marco in Boccalama a disparu, Venise elle, est encore au sommet de sa gloire, et la Galea reste la reine des mers.

Aussi, pour que notre histoire soit complète, il nous faut savoir comment et pourquoi, elle est devenu ce vaisseau fantôme ?

10h 56' 36'' La raison de sa disparition, nous la trouverons paradoxalement dans la perfection de l'organisation du commerce vénitien ...

Le système économique le plus sophistiqué du moyen âge, est en place.

10h 56' 50'' Le succès de l'empire commercial de la ville est basé sur un partenariat unique entre l'Etat et les marchands.

Les marchands affrètent les Galeas. Chacun d'entre eux assure un pourcentage du prix total des produits et en retour, perçoit ces mêmes bénéfices. Un système de partage des risques et des profits qui constitue une protection du système économique global.

10h 57' 17'' L'état construit et possède les Galeas. De plus, les lois vénitiennes ont établi une organisation stricte des routes et des horaires maritimes. Cela permet de limiter les risques, de conserver des prix élevés et d'assurer des profits pour l'Etat marchands.

Molà : Per ogni viaggio di galere lo stato indicava le date di partenza, quali porti si potevano toccare – in alcuni casi alcuni porti andavano evitati per ragioni politiche o diplomatiche o per ragioni di sicurezza - quanti giorni dovevano fermarsi nei vari porti... e la data del rientro.

10h 57' 34'' **Molà :** Pour chaque voyage de galère, l'État indiquait les dates de départ, à quels ports ils pouvaient débarquer - parfois ils devaient en éviter certains pour des raisons politiques, diplomatiques ou de sécurité – Il indiquait combien de jours elles devaient s'arrêter dans chaque port, et la date de leur retour.

10h 57' 54'' **Com :** Les routes commerciales prescrites par l'Etat vont vers le sud à l'île de Corfou.

10h 57' 59'' Là, elles se partagent en trois.

10h 58' 03'' La première va vers Alexandrie... La seconde vers Rhodes, Chypres et Beyrouth... La troisième enfin, vers Constantinople et la mer Noire.

10h 58' 16'' Les convois chargés de marchandises arrivent de l'est par caravane et retournent vers Venise.

10h 58' 23'' Deux autres routes desservent la côte d'Afrique du Nord et les côtes du sud de l'Europe.

Molà : Un sistema quindi molto complesso in cui l'arrivo di una flotta doveva corrispondere – per quando possibile – con la partenza di un'altra... ad esempio, in Levante, le carovane che arrivavano dalla penisola arabica, le spezie che arrivavano dal Mar Rosso e dal Golfo Persico, le sete che arrivavano dalla Persia, arrivavano in combinazione con l'arrivo delle galere. Si sapeva che dovevano essere in porto in Siria o nei porti egiziani esattamente nei giorni in cui sarebbero arrivate le galere per caricarli.

10h 58' 28'' **Molà :** C'était un système très complexe dans lequel l'arrivée d'une flotte devait correspondre, dans la mesure du possible, avec le départ d'une autre. Par exemple, au Levant, les caravanes en provenance de la péninsule arabe, les épices de la mer rouge et du golfe persique, les soies de Perse, tout cela arrivait en même temps que les Galeas. On savait qu'on devait être dans tel port de Syrie ou d'Egypte exactement à tel moment, quand les Galeas arrivaient pour charger les marchandises.

10h 59' 03'' **Com :** Mais comment naviguait-on à l'époque ?

10h 59' 07'' La réponse se trouve au Musée Correr de Venise.

10h 59' 13'' L'archiviste Camillo Tonini a beaucoup appris sur la vie en mer, à bord de la Galea, grâce à la remarquable collection de documents du musée.

Tonini : Questo è uno dei documenti più antichi che abbiamo al museo Correr. Si tratta di un atlante nautico del 1318 fatto da Pietro Vesconte... La navigazione allora è una navigazione che si faceva prettamente sottocosta ... e le volte che comunque bisognava attraversare tratti di mare senza avere a vista la terra, si usavano questi sistemi proprio per potersi ... orientare durante la navigazione.

10h 59' 27'' **Tonini :** Ceci est un des documents les plus anciens que nous ayons ici, au musée Correr. Il s'agit d'un atlas nautique de 1318 dessiné par Pietro Vesconte. La navigation d'alors se faisait le long des côtes, et quand il fallait malgré tout traverser des étendues de mer sans avoir la terre en vue, on utilisait ce document, qui permettait aux navigateurs de s'orienter.

11h 00' 00'' **Com :** Utilisant cette carte marine et un compas, un instrument récemment développé, les Galea peuvent aller à travers la Méditerranée, jusqu'à l'océan Atlantique.

11h 00' 10'' Et Venise ouvrit une nouvelle route maritime qui suit la côte européenne vers le Nord, jusqu'à Southampton, Londres et Bruges.

Davis : ... Venice, thanks to these galleys, was able to transfer and deliver high-quality expensive goods from as far away as Peking or Indonesia, all the way to England; and it was from this trade in fact that the Venetians gained not only their immense wealth or a good part of it, but also their reputation as men who knew and connected the world."

11h 00' 21'' **Davis :** *Venise, grâce à ces Galeas, était capable de transporter et de livrer des biens de valeur et de qualité depuis Pékin ou l'Indonésie, et ce jusqu'à l'Angleterre. De ce commerce, les Vénitiens gagnaient non seulement d'immenses richesses, mais aussi une réputation d'hommes qui connaissaient et reliaient les différents mondes.*

11h 00' 50'' **Com :** La ponctualité des convois de Galeas dépend de la rapidité et de la vigueur des rameurs vénitiens.

11h 00' 57'' Ces hommes ne sont ni des esclaves, ni des prisonniers, contrairement aux flottes étrangères, mais des citoyens ordinaires engagés pour effectuer un travail.

11h 01' 15'' Leurs salaires sont raisonnables.

Tous reçoivent environ 3 mois d'avance qu'ils peuvent laisser à leur famille.

11h 01' 36'' Ils doivent affronter un long voyage, qui peut durer de quelques mois à parfois une année, avant de pouvoir rentrer chez eux.

11h 01' 46'' Qui plus est, la sécurité sur les mers est loin d'être garantie.

11h 01' 58'' Toute une section du musée naval de Venise est consacrée aux dangers de la Méditerranée. Là, tempêtes et pirates peuvent frapper sans avertissement.

Davis : These ex-votos in some ways are a living record of the kind of life that sailors lived throughout the Middle Ages and the Renaissance, in fact right up to the 19th century; and in here we can see ... the things that bothered them, that they were really afraid of... Anyone who finds himself sailing alone in the Mediterranean – as this poor little boat here indicates - could easily be taken up and captured by a pirate – who were like enormous spiders who would scuttle up from their nests and grab as a prey anyone that he could take.

Virtually everyone was a pirate in the Mediterranean. Many of their enemies were Muslims... but even the Venetians themselves were pirates... Anyone who was stronger than anyone else would take them for a prisoner. For this reason the Venetians knew they had to do things... better organize themselves in large groups that could be protected, and have ships with sufficient speed that they could both escape from and attack pirates.

11h 02' 19'' **Davis :** *Ces ex-voto témoignent de ce que vivaient les marins au temps du Moyen Age et de la Renaissance... et même jusqu'au 19^{ème} siècle. On peut y voir tous les soucis qu'ils avaient... ce qui les effrayait. Quiconque naviguait seul sur la Méditerranée – comme on peut le voir sur ce petit bateau - pouvait être facilement attaqué et capturé par un pirate. Les pirates étaient comme d'énormes araignées qui sortaient de leur toile et saisissaient tout un chacun comme une simple proie.*

Tout le monde pouvait être pirate en Méditerranée. Beaucoup des ennemis étaient des Musulmans... Mais on trouvait aussi des pirates chez les Vénitiens... En fait, le plus puissant faisait prisonnier celui qui était le plus faible.

Les Vénitiens savaient ce qu'ils avaient à faire : s'organiser en groupes qu'on pouvait protéger, et posséder des bateaux suffisamment rapides pour échapper aux pirates, ou bien les attaquer.

11h 03' 18'' **Com :** Les conditions de vie à bord, sur un navire plein à craquer, sont dures et inconfortables. Chaque cm² est bourré de marchandises, de vivres et d'hommes. Les rameurs sont trois par banc, chacun dispose de moins d'un mètre carré pour vivre, travailler, et manger

11h 03' 38'' Les hommes rament, par groupe, des heures d'affilée, jour après jour, mois après mois. Ils se reposent seulement lorsque le vent est bon et que l'on peut hisser la voile...

Ou la nuit...

11h 03' 58'' Lorsque c'est l'heure de dormir, ils ont juste assez de place pour qu'un homme s'allonge sur le banc, un autre sur le pont entre les bancs, tandis que le 3^{ème} se fait un lit des rames au repos.

Davis : It wasn't obviously the job that someone would choose if they had a completely free life. It was a job for people who were at the lowest end of the social scale.... These were not skilled sailors, their job was very straightforward and very rough.

11h 04' 13'' **Davis** : *Ce n'est pas exactement le travail qu'on choisirait si on avait véritablement le choix. C'était un emploi pour ceux qui se trouvaient au plus bas de l'échelle sociale... Ce n'étaient pas des marins qualifiés, leur travail était très physique et très dur.*

11h 04' 38'' **Com** : Lors des tests d'efforts réalisés par l'Institut National des Sciences du sport de Rome, son directeur, Marcello Faina a calculé l'apport en calories nécessaire à ces hommes pour leur travail.

11h 04' 53'' En effet déplacer une rame de 55 kilogrammes n'est pas simple.

Faina : Nei soggetti che noi abbiamo analizzato e per l'intensità dello sforzo che noi abbiamo realizzato, che era uno sforzo certamente impegnativo,... tale da non poter essere mantenuto per un tempo molto prolungato, diciamo, difficile pensare che potesse essere mantenuto oltre i 20-30 minuti lo sforzo che ... abbiamo analizzato. Ecco, ... si può immaginare un costo energetico intorno alle 1200 chilocalorie per ora.

11h 05' 59'' **Faina** : *Les sujets que nous avons examinés se livraient à un effort vraiment dur, au point de ne pas pouvoir durer disons plus de 20 – 30 minutes. Nous pouvons dire que le coût énergétique s'élevait à 1200 kcal/h.*

11h 05' 25'' **Com** : A titre de comparaison, c'est approximativement la consommation énergétique d'un homme d'aujourd'hui en une journée. Une telle consommation d'énergie pour plus de 200 hommes, nécessitait un approvisionnement en eau et en nourriture considérable.

Tonini : Le mude ... avevano lungo il loro percorso una serie di stazioni, nelle quali si fermavano e dove potevano trovare anche rifornimenti. Avevano una autonomia quindi molto ristretta, perché evidentemente a bordo non si poteva imbarcare più che tanti viveri, né specialmente acqua. In compenso avevano una grande velocità e puntualità.

11h 05' 41'' **Tonini** : *Les convois de Galea disposaient, le long de leurs trajets, d'une suite d'étapes où elles pouvaient s'arrêter et trouver des vivres. Les Galea avaient une autonomie très restreinte. A bord on ne pouvait pas embarquer beaucoup de nourriture ni même d'eau. Pour compenser, les Galea faisaient preuve d'une grande rapidité et d'une extrême ponctualité.*

11h 06' 08'' **Com** : C'est une vie difficile, mais l'Etat donne aux rameurs une stimulation inhabituelle : en plus de leur salaire, ils ont le droit de commercer. Presque chaque rameur avait avec lui quelque chose à vendre...

Molà : La galera è importante... socialmente, a Venezia, anche perché lo stato garantiva a ogni rematore la possibilità di portare con sé, sopraccoperta, un certo ammontare di merci. Queste merci potevano essere di vario tipo, potevano essere vendute nei vari porti, scambiate con altri prodotti che poi venivano reimportati a Venezia, senza pagare noleggi, naturalmente, e questo permetteva a dei poveri rematori, anche dalmati, greci, che venivano dalle terre soggette a Venezia, di svolgere un piccolo commercio, magari su commissione di persone che da Venezia avevano affidato a loro un piccolo capitale fatto di pochi oggetti.

11h 06' 25'' **Molà** : *A Venise, la Galea était importante, socialement, parce que l'Etat garantissait à chaque rameur la possibilité d'embarquer sous son banc une certaine quantité de marchandises. Ces biens pouvaient être de toutes sortes, ils pouvaient être vendus dans divers ports, échangés contre d'autres produits qui ensuite étaient rapportés à Venise, sans payer de frais. Ceci permettait aux rameurs pauvres, qu'ils soient vénitiens, dalmates, grecs, ou qu'ils viennent des territoires soumis à Venise, de développer un petit commerce.*

Davis : So in a sense it was also just good policy if every man had his 50 kgs of goods under his bench, he might fight harder to defend his own goods and his own well-being. Clearly it gave every man a sense of greater involvement in the whole project.

11h 07' 05'' **Davis** : *Dans un certain sens, c'était une bonne politique. Si chaque homme avait ses 50kg de marchandises, il se battrait mieux pour défendre son propre bien. Cela donnait à chacun une plus grande implication dans le projet global.*

11h 07' 25'' **Com** : Nous possédons un témoignage sur la vie à bord des Galea, grâce à un pèlerin embarqué pour son voyage en terre sainte en l'année 1493. C'est celui d'un frère Allemand du nom de Felix Fabri. C'est le premier journal de bord qui ait jamais été écrit.

Voice over Fabri : "A Journey By Sea Is Subject To Many Hardship ...

11h 07' 45'' **Voice over Fabri** : *« Un voyage en mer est sujet à beaucoup d'épreuves...*

11h 07' 50'' Com : Avec leur couchettes sous le pont, les pèlerins sont à peine mieux installés que les rameurs.

Voice over Fabri : Everything On Board Becomes Putrid And Mouldy, The Water Begins To Stink, The Wine Becomes Undrinkable... And There Spring Into Life Innumerable Flies, Gnats, Flea and Lice. "Mice And Rats Breed In Great Numbers And Run About All Night Long, Befoul The Food, and Spoil the Pillows And Shoes. "The Meat Provided By The Captain Is Particularly Disgusting Because They Slaughter Those Animals Which ... (are) Sick And Will Soon Die. ... It becomes full of maggots... Moreover The Damp On Board Breeds Fat White Worms, Which Crawl Everywhere And Come By Stealth Upon Men's Legs And Faces." In Stormy Weather Eating And Vomiting Go On At The Same Time....

When Fresh bread runs out, They Serve Out Twice-Baked Cakes, Which They Call Biscotti, And Which Are Hard As Stone, But Straightaway Become Soft If Water Or Wine Be Poured Over Them."

11h 08' 03'' Voice over Fabri : *Tout ce qui est à bord devient putride et moisi, l'eau commence à empestier, le vin devient imbuvable...*

11h 08' 27'' *Et tout à coup arrivent d'innombrables mouches, moucherons, puces, poux, vers, souris et rats.*

11h 08' 41'' *Au fur et à mesure du temps, souris et rats se multiplient dans le bateau en grand nombre et ils courent toute la nuit, mangent la nourriture, abîment les oreillers et les chaussures.*

11h 08' 56'' *La nourriture fournie par le capitaine est particulièrement dégoûtante parce qu'ils abattent les animaux qui sont malades et qui vont bientôt mourir d'eux mêmes...*

11h 09' 05'' *A cause de l'humidité à bord, la viande s'emplit de vers qui grouillent et tombent sur les jambes et les visages des hommes.*

11h 09' 20'' *Pendant les tempêtes, manger et vomir vont de paire...*

11h 09' 26'' *Quand le pain frais manque, ils servent des gâteaux qui sont cuits deux fois, qu'ils appellent des « bis-cuits ». Ils sont aussi durs que de la pierre, mais ils se ramollissent dès qu'on verse de l'eau ou du vin dessus.*

11h 09' 50'' Com : Ces biscuits sont produits en grand nombre dans les énormes fours de l'Arsenal.

Davis : Here we find ourselves in a place that is well off any tourist map and it's a pity, because this could be perhaps the single most important part of the entire Venetian navy. Here was made the ship biscuit, in a technique which frankly to this day remain secret, we don't know how they did it, but they produced an edible food for their sailors, for their rowers... that was so... so durable that a sailor could rely on it, it wouldn't go rotten, they could eat it for months at sea.

They would soak it in their wine, or in vinegar, or sometimes in some kind of broth, anything they could, because ... it was basically like wood, but it was extremely nourishing, it was the perfect compact food... in a day in which there's no refrigeration, there's no protection from rotting and invasion.

In many ways it was the secret of Venetian power, because without this food the galleys rowers could not have gone forward.

11h 09' 56'' Davis : *Ici on se trouve à l'écart des circuits touristiques classiques, et c'est dommage, car c'est la partie la plus importante pour l'histoire de la marine vénitienne. Ici on cuisinait un gâteau, avec une technique qui à l'époque relevait du secret. Nous ne savons pas comment les Vénitiens faisaient, mais ils produisaient un comestible qui se conservait si longtemps que les marins pouvaient ne se sustenter que de ça. Il ne pourrissait pas, les rameurs pouvaient en manger pendant des mois en mer.*

Ils pouvaient le tremper dans leur vin, ou dans du vinaigre, et parfois dans une sorte de brouet, afin de pouvoir le manger car le biscuit était tout simplement dur comme du bois. Mais c'était extrêmement nourrissant, très compact, et pratique à préserver de la chaleur et du pourrissement.

Ici se trouve certainement le secret de la puissance vénitienne, parce que sans nourriture saine, les Galeas ne pouvaient pas bien aller loin.

11h 10' 51'' Com : A leur retour à Venise, les Galeas débarquent sur les docks près de la place principale, la place San Marco.

11h 11' 02'' Chaque arrivée provoque un flot d'activité, non seulement chez les marchands et les agents, mais aussi chez les artisans qui sont installés à Venise pour transformer les matériaux bruts comme la soie en produits finis et luxueux.

Molà : La seta .. come prezzo unitario rispetto al peso, è il materiale più pregiato che arriva con le galere, più ancora delle spezie...

E' importantissima perchè crea lavoro in città. C'e' un'enorme lavorazione della seta, si parla di 10-15 mila persone impiegate. Tra queste persone ci sono 100 e 1000 di artigiani specializzati tra quelli... ci sono i tessitori, i filatori, i tintori; ma ci sono anche migliaia di donne che lavorano la seta... Queste donne sono le mogli di altri artigiani o di altri lavoratori occupati in altri settori. Sono le mogli dei lavoratori dell'Arsenale – quelli che fanno le galere ... e queste donne aiutano con il loro lavoro nell'industria serica a bilanciare l'economia domestica, di queste famiglie più povere.

11h 11' 32'' **Molà :** *Si l'on calcule le rapport entre le poids et le prix, la soie est la marchandise la plus précieuse qui soit acheminée par les Galeas, plus encore que les épices. Elle est très importante dans la mesure où elle génère du travail en ville. Il y a toute une industrie de la soie, on estime que 10 à 15 000 personnes s'emploient à la travailler. Parmi celles-ci, il y a des centaines et des milliers d'artisans spécialisés, des fileurs, des teinturiers, des tisseurs... Mais on trouve des centaines et des milliers de femmes qui travaillent la soie. Ces femmes sont les épouses des autres artisans et travailleurs. Ce sont les femmes des travailleurs de l'Arsenal, ceux qui construisent les Galeas. Dans le cas des familles les plus pauvres, ces femmes contribuent, par leur travail dans l'industrie de la soie, à l'équilibre de l'économie du ménage.*

Molà : La seta era un prodotto, naturalmente, di lusso. Un vestito di seta, un vestito per una donna che si sposava, alla metà del '400 ... costava 600 ducati. Dobbiamo pensare che questo valore è equivalente a ... sette, otto anni di stipendio di un artigiano specializzato, oppure equivalente a sei anni di affitto di un palazzo per un nobile veneziano. Ora pensate una donna che indossa un vestito che vale sei anni di affitto di un palazzo.

11h 12' 33'' **Molà :** *La soie est un produit bien évidemment de luxe. Un vêtement de mariage pour femme, au milieu du 15ème, d'après les protestations du gouvernement, coûtait bien trop cher : 600 ducats. Il faut imaginer que c'est l'équivalent de 6 années de salaire, peut-être même 7 ou 8, d'un artisan spécialisé. Cela équivaut aussi à 6 années du loyer d'un palais pour un noble vénitien. Pensez, si aujourd'hui une femme portait un vêtement valant 6 années de loyers d'un palais!*

11h 13' 06'' **Com :** Cette inflation de richesse attise les convoitises, et pour Venise, les menaces vont venir du Nord...

11h 13' 13'' La guerre de cent ans entre la France et l'Angleterre se termine. L'expansion des villes voisines de la Manche va être fulgurante. Désormais, elles peuvent se consacrer elles aussi au commerce. Ce sont des royaumes de plusieurs millions d'habitants qui vont alors concurrencer une simple ville.

11h 13' 28'' **Arnoux :** *... une des plus belles histoires de hold-up de la fin du Moyen Age, c'est l'attaque des 4 Galee vénitiennes parties pour Bruges et qui se trouvent face à face avec un certain nombre de navires rassemblés par le vice amiral de France, un dénommé Coullom.*

11h 13' 48'' **Com :** D'après des documents italiens, la bataille d'août 1485 dura 20 heures.

11h 13' 59'' Coullom et ses hommes tuèrent 120 Vénitiens, saisirent les Galeas et les remorquèrent pour les piller dans le port de Honfleur, sur la côte française.

11h 14' 07'' **Arnoux :** *Coullom et ses amis, se sont trouvés embarrassés par l'énormité des richesses sur lesquelles ils mettent les mains.*

La République de Venise, envoie deux de ses hommes pour faire opposition sur les quais de Honfleur à la mise en vente d'une partie des biens saisis par les Français, l'un des deux est assassiné et l'autre ne réussit qu'à grande peine à sortir vivant de la ville.

A la fin de l'affaire, le vice amiral Coullom restituera aux Vénitiens 200 caisses de raisins secs pour lesquels il n'a pas trouvé preneur, en prétendant n'avoir jamais entendu parler du reste bien évidemment.

C'est véritablement ce qu'on appelle un très gros coup.

Des sources contemporaines disent que le vice-amiral a réalisé sur cette affaire un bénéfice de 40 000 ducats qui est une somme absolument considérable.

11h 14' 55'' **Com :** C'est l'église sainte Catherine de Honfleur qui a bénéficié directement de cette opération de Coullom, de Georges Le Grec et des autres pirates du Cap Saint Vincent.

11h 15' 05'' *Arnoux* : C'est vraiment leur église, on sait qu'ils ont fait des donations, et que cette construction qui était tout à fait somptueuse à sa manière, résulte un petit peu de leur fortune. Le but est de faire comprendre aux Vénitiens qu'ils ne sont plus les seuls à dominer les mers et que l'Etat français peut mettre, déployer des moyens militaires qui sont des moyens militaires tout à fait considérables. Il y aura encore quelques convois mais beaucoup moins importants, beaucoup moins réguliers surtout, parce que les Vénitiens ne veulent plus prendre des risques aussi énormes que ceux qu'ils ont pris en 1485.

11h 15' 46'' **Com** : En 1492, Christophe Colomb découvre l'Amérique et le Pape partage le Nouveau Monde entre l'Espagne et le Portugal. De nouvelles richesses, de nouveaux produits viennent concurrencer le commerce vénitien.

11h 14' 58'' Puis Vasco de Gama réalise la première circumnavigation de l'Afrique, par le cap de Bonne Espérance. Il ouvre ainsi une nouvelle route vers l'est, ce qui permet aux Portugais de s'approvisionner en épices à la source même, et de briser le monopole de Venise.

Molà : La conquista del mercatodelle spezie in Asia direttamente da parte dei Portoghesi, che taglia fuori per molti anni i veneziani dal commercio delle spezie. Quando le galere, le flotte veneziane arrivano a Londra, nei primi decenni del 500, l'ammontare di spezie che hanno a bordo è ridicolo, tanto che gli inglesi diranno di non tornare neppure più se devono avere solo quelle poche merci a bordo.

11h 16' 14'' *Molà* : La conquête du marché des épices, en Asie, directement par les Portugais boute les Vénitiens hors de ce commerce pour de nombreuses années. Quand les Galeas vénitiennes arrivent à Londres au début du 16ème, la quantité d'épices qu'elles ont à bord est tellement ridicule que les marchands anglais menacent de ne plus se déplacer au port pour si peu.

11h 16' 44'' **Com** : En seulement quelques années, Venise n'en est plus le centre du monde.

11h 16' 51'' Les superbes Galeas deviennent rapidement obsolètes. Elles ne sont pas faites pour les longs voyages transatlantiques ou les lourdes charges. Et les Vénitiens ne disposent de rien qui puisse les remplacer...

Davis : Essentially Venice was not able to meet the challenges of the revolutionary period that follows in the 16th and 17th centuries when trade routes opened and the Mediterranean is no longer the centre of world trade as it had been but shifts now to the Atlantic, to the Indian Ocean, when larger ocean-going ships are necessary, when the inventions of cannons makes it necessary for a heavier ship to hold the cannons securely going into battle, the galley is no longer the winning design. And yet the Venetians were not able to make this change. They faced in fact the same problem that modern factories sometime have, where the immense complex organisation here was simply too difficult based as it was only on the minds of the men who ran it to make the transition, to build a new kind of ship. It was like a modern factory that had to break itself down and build itself up from scratch. And the the Venetians just could not do.

11h 17' 02'' *Davis* : En fait, Venise n'a pas été capable de relever les défis de la période suivante : les 16^{ème} et 17^{ème} siècles pendant lesquels se produisit une véritable révolution : de nouvelles routes commerciales s'ouvrirent, la Méditerranée n'étant plus le centre du commerce, qui s'était déplacé vers l'Atlantique et l'Océan indien. A cette époque, il fallait des bateaux capables de traverser de grands océans, et, avec l'invention de la poudre, de porter les lourds canons nécessaires aux batailles.

Le dessin de la Galea n'est donc plus du tout approprié. Et pourtant, les Vénitiens ne se montrent pas capables de le modifier Ils se sont retrouvés devant le même problème qu'une usine moderne qui doit se reconverter et repartir de zéro.

Construire un nouveau genre de bateau, pour assurer la transition, était tout simplement au dessus des moyens des Vénitiens.

11h 18' 11'' **Com** : Bientôt, les Galeas qui avaient offerts d'incroyables richesses aux marchands de Venise apportèrent aussi la mort aux portes de la ville.

11h 18' 22'' C'était une maladie véhiculée par les rats, qui voyagea avec les caravanes le long de la route de la soie, transita à bord et rallia Venise.

11h 18' 34'' On l'a appelée la Peste Noire... Elle décima Venise en 1348.

Jusqu'à 600 vénitiens moururent par jour, et les cadavres, jeunes et vieux mêlés, s'entassaient dans les ruelles.

11h 19' 11'' Le Doge convoqua le Grand Conseil en session exceptionnelle afin de trouver une solution au fléau.

11h 19' 19'' Ils décidèrent de jeter les cadavres et les mourants sur les îles isolées de la lagune.

11h 19' 32'' San Marco in Boccalama, abandonnée par les Frères à peine quelques années auparavant, fut transformée en cimetière.

11h 19' 42'' L'île fut oubliée et personne ne semble avoir remarqué qu'elle disparut ensuite sous les eaux de la lagune...

11h 19' 52'' Une épaisse couche de boue s'installa sur la Galea et les restes humains pendant 6 siècles et demi.

POSTFACE

11h 20' 02'' **Com :** Marco D'Agostino a mis au jour une Galea entouré d'ossements dans les jardins d'un monastère... Il a terminé son enquête et élucidé les mystères de San Marco in Boccalama...

11h 20' 16'' Les travaux finis, les épaves de San Marco, le monastère et l'île sont retournés au calme des fonds marins de la lagune.

11h 20' 27'' Réveillée pendant deux mois, la Galea est repartie vers l'oubli, comme un éternel vaisseau fantôme de la Sérénissime...

11h 20' 36'' 12im

Générique

11h 21' 23'' 11im

FIN