

Master Histoire et civilisations modernes et contemporaines - 2^{ème} année

Les courriers vénitiens. Les pieds de la République (1489-1775)



Présenté par Lucie Cailhol
Sous la direction de Solène Rivoal
Soutenu le 9 septembre 2025

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Solène Rivoal, ma directrice de recherche, qui m'a permis de mener à bien ce master, et ce malgré la distance de cette dernière année. J'ai grandement progressé grâce aux nombreux conseils qu'elle m'a prodigués. Sous sa direction, j'ai découvert les archives vénitiennes, dont j'ai eu la chance d'explorer une infime partie durant ces deux années. Je la remercie aussi pour sa disponibilité à mon égard tout au long de ce parcours.

Je remercie également Claire Judde de Larivière d'avoir accepté de faire partie de mon jury à deux reprises et d'avoir pris le temps de lire mon travail.

Je souhaite aussi remercier l'ensemble du corps enseignant du master HCP, avec qui j'ai pu échanger à propos de mon sujet de recherche lors de ma première année de master. Ces discussions m'ont permis d'appréhender mon travail d'une tout autre manière, en le liant à d'autres champs d'étude.

Je remercie aussi l'ensemble du corps enseignant du master *Scienze storiche* de l'université de Padoue avec qui j'ai discuté de mes recherches durant cette dernière année de master. Ces échanges m'ont permis de me questionner plus en profondeur et sur des aspects nouveaux de mon sujet de recherche.

Je remercie bien évidemment mes amis, dont les discussions m'ont aidée à faire évoluer ma perception de mon sujet de recherche et la manière de le présenter. Je remercie plus spécialement ceux qui ont pris le temps de relire mon travail et de me donner leur avis à son propos.

Enfin, je suis reconnaissante à ma famille de son soutien indéfectible tout au long de ces deux années.

Abréviations

AHMUF : Association des historiens modernistes des universités françaises

ASVe : Archivio di Stato di Venezia

b. : *busta* (carton)

BMC : Biblioteca del Museo Correr

BnF : Bibliothèque nationale de France

fasc. : fascicule

fol. : *folio*

ms. : manuscrit

n.d. : non daté

n.n. : non numéroté

p. : page

SHMESP : Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public

Introduction

En cette fin d'après-midi, un homme marche dans les rues vénitiennes. Ce n'est pas une simple promenade, sa tenue laisse penser qu'il se rend au-delà de la lagune. Il est en habits de voyage, avec cape, chapeau et bottes. Il se fraie un chemin dans la foule, traverse le pont de Rialto et atteint la *riva del carbon*, où se trouve la poste. Il y entre et va à la rencontre d'un homme, installé à une table, les yeux rivés sur un petit livre. Cet homme est le *gastaldo*, le chef de la corporation des courriers vénitiens, dont il fait partie. Il a, entre autres, pour mission de renseigner l'ensemble des informations propres à chaque voyage postal. L'arrivant le salue tandis que lui, commence déjà à noter les informations : Zuan Gobo, courrier de la Sérénissime, part pour Rome avec des plis publics, dont une partie est destinée à Naples. Une fois ces quelques mots inscrits sur son livre, il repose sa plume et donne au courrier ce qu'il va devoir transporter. Ce dernier met les paquets dans sa sacoche, lui fait signe et quitte la poste. À peine est-il sorti du bâtiment, qu'un *barcaruolo* l'attend déjà sur le quai. Comme convenu, Zuan Gobo quitte Venise samedi soir, jour où il entame sa mission. Cette dernière devrait se terminer assez rapidement grâce au temps estival qui facilite le trajet et son arrivée prévue quatre jours plus tard à Rome.

La barque l'emmène et l'éloigne progressivement de la cité, jusqu'à son arrêt à Chioggia. Là, il met pied à terre et rejoint le relais postal de l'île et le maître de poste qui y est associé. Il présente à ce dernier son *bollettino in stampa*, donné par le *gastaldo* à Venise et qui prouve son identité. La même scène se reproduit alors et le maître de poste note les informations suivantes : Zuan Gobo, courrier de la Sérénissime, part pour Rome avec des plis publics et est accompagné par tel postillon de Chioggia. Ce cérémonial scriptural n'est que le second d'une longue série, qui ne s'achèvera qu'avec la rencontre du courrier avec le maître des postes à Rome. Par la suite, Zuan Gobo continue le voyage à cheval, accompagné d'un autre homme. Il s'agit d'un postillon, qui galope devant et sert de guide au courrier jusqu'à sa prochaine étape. Ils chevauchent tous deux pendant près d'une heure avant d'arriver au relais suivant. Le courrier signale leur arrivée en utilisant son cor, instrument caractéristique de son métier. Après avoir vérifié son identité, le maître de poste lui fournit une nouvelle monture et un nouveau postillon. Celui avec lequel Zuan Gobo est arrivé, rentre quant à lui avec les chevaux au relais de Chioggia auquel ils sont rattachés. S'ensuit pour le courrier un éternel

changement de monture et de compagnon de route jusqu'à ce qu'il parvienne à Rome. Dès son arrivée, il se rend à la *casa* des courriers vénitiens à Rome, où se trouve le maître des postes. Une dernière fois, il voit son nom inscrit sur le registre de la corporation : Zuan Gobo, courrier de la Sérénissime, arrivé à Rome le premier mercredi du mois de juillet 1528, avec des plis publics, dont une partie est destinée à Naples. Ceci signifie alors la fin de sa mission et un repos de quelques jours pour ce dernier.

Ce voyage de Zuan Gobo est l'exemple type du travail qui incombe à un courrier ordinaire vénitien. Néanmoins, celui ici conté n'est pas tout à fait exact. Zuan Gobo a bien quitté Venise à la fin du mois de juin 1528 mais il n'est jamais arrivé à Rome. Il est de notoriété publique, que le voyage implique de nombreux dangers, auxquels les courriers sont fréquemment confrontés. Rien n'explique l'interruption de cette expédition, dont aucune mention n'a été retrouvée dans les documents de la corporation. Le seul renseignement à ce propos a été découvert dans les chroniques de Marino Sanudo, où il est dit : « la mort de Zuan Gobo courrier, lequel venait avec les lettres de notre Seigneurie pour eux [correspondants à Naples] et qui est mort¹ ».

1. Le courrier : essai de définition

Le terme de courrier est propre aux périodes médiévale et moderne et n'est pas synonyme de postier, qui désigne celui qui tient la poste. Selon Denis Diderot, le courrier est un « postillon dont la fonction et proffession est de courir la poste, et de porter des dépêches en diligence² ». Ce métier consiste en effet à acheminer des lettres et d'autres marchandises d'un lieu à un autre. Toutefois, cette définition n'est pas tout à fait correcte car courrier et postillon ne sont pas synonymes. Le postillon est celui qui accompagne le courrier et ramène les montures utilisées à leur propriétaire. Il participe au procédé postal mais son travail n'est pas équivalent à celui réalisé par le courrier.

Ce métier est directement hérité des messagers de l'Antiquité, qui desservait informations écrites et orales aux individus. Les encyclopédies modernes font d'ailleurs grandement référence aux origines grecques et romaines du fait postal. Tommaso Garzoni présente par exemple divers auteurs, qui citent le travail de ces individus comme Cicéron ou

1 « la morte di Zuan Gobo corier, qual veniva con le lettere di la Signoria nostra a loro et è morto. », SANUDO Marino, *I Diarii Tomo XLVIII*, Venise, Fratelli Visentini Tipografi Editor, 1897 [1528], p.31.

2 DIDEROT Denis et D'ALEMBERT Jean (dir.), *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, Tome quatrième*, Paris, Chez Briasson, David, Le Breton et Durand, 1751-1765, p.391.

Virgile³. Des noms de messagers mythiques sont énoncés comme Philippiès, qui aurait permis de prévenir la ville de Sparte de la victoire athénienne à la bataille de Marathon (490 av. J.-C.) en seulement deux jours⁴.

Le travail du courrier consiste en un voyage qu'il réalise entre deux espaces donnés. Ce dernier peut prendre plusieurs formes, pouvant se faire à pied, à cheval ou par bateau. Le courrier est donc un acteur mobile par nature, parcourant routes et chemins pour accomplir ses missions. Pour ce faire, il possède un équipement particulier, avec une tenue de voyage composée d'un chapeau, d'une cape, de bottes et d'une sacoche. Il porte notamment un cor, qui est l'instrument caractéristique de ce métier et dont il se sert pour prévenir de son arrivée⁵. Dans le cas des courriers vénitiens, ils se déplacent presque exclusivement à cheval, ce qui induit l'utilisation d'un matériel particulier, avec un *valisotto*, un fouet et des éperons. Le courrier est d'ailleurs le plus souvent représenté à cheval, synonyme de rapidité et d'efficacité postale.



Figure 1: La reddition de Mantoue : un courrier extraordinaire pour Vienne (1797), BnF, département Estampes et photographie, FOL-QB-201 (140).

3 GARZONI Tommaso, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, Venise, éd. Roberto Meghetti, 1605 [1585], p.447.

4 *Ibid.*, p.448.

5 RENOUARD Yves, « Information et transmission des nouvelles », in : SAMARAN Charles (dir.), *L'Histoire et ses méthodes*, Paris, Gallimard, 1961, pp.93-142. Cf. Annexes, p.269.

L'époque moderne voit le renforcement et le développement de la poste aux chevaux, qui repose sur l'emploi exclusif du cheval pour se déplacer⁶. Ce système gagne progressivement en importance à partir du XVI^e siècle et repose sur un maillage fin du territoire par des relais postaux. Ces derniers sont placés sous l'autorité de maîtres de postes, dont chacun dirige un relais. Ils s'avèrent être des acteurs indispensables à cette organisation, car ce sont eux qui fournissent les chevaux aux courriers⁷. Ces relais sont implantés sur les routes postales, lesquelles sont interconnectées et permettent de fluidifier les échanges. Ceci permet au courrier de pouvoir changer de cheval fréquemment et ainsi de gagner en célérité. Denis Diderot aborde d'ailleurs cette optimisation postale en disant que : « les postes sont des relais de chevaux établis de distance en distance, à l'usage des courriers chargés de porter les missives, tant du souverain que des particuliers⁸ ».

Les courriers sont employés par les gouvernements, dont ils acheminent les correspondances au sein de leur État ou bien à destination de l'étranger. Ils apparaissent comme des acteurs privilégiés du transport de nouvelles et pas seulement dans la sphère politique. D'autres individus ont recours aux courriers, notamment les marchands dont une partie des activités dépend directement de la poste. Les jours de poste sont dits « les plus importants de la semaine pour les banquiers et tous ceux qui font commerce, soit pour l'envoi de leurs lettres, soit pour recevoir celles de leurs correspondants⁹ ». Dans le cas vénitien, le service postal est ouvert à tous, l'ensemble de la population pouvant théoriquement y recourir. La seule limite à cela est la nécessité d'avoir une autorisation publique, qui permet au courrier de porter lettres et marchandises¹⁰.

L'activité postale à l'époque moderne est organisée de manière précise avec des jours de départ et d'arrivée des lettres. Le courrier faisant partie de cette organisation est nommé courrier ordinaire et emprunte des itinéraires connus et prévus¹¹. Le moindre retard de ce dernier porte directement atteinte à cette organisation, dont le but premier est la lutte contre les distances. Certains cas, pour lesquels l'arrivée rapide des lettres est impérieuse, nécessitent

6 BRETAGNOLLE Anne, GIRAUD Timothée et VERDIER Nicolas, « Modéliser l'efficacité d'un réseau. Le cas de la poste aux chevaux dans la France pré-industrielle (1632-1833) », *L'Espace géographique*, vol.39, n°2, 2010, pp.117-131.

7 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager. Une histoire du transport public en France au temps du cheval, 1700-1850*, Paris, Belin, 2006.

8 DIDEROT Denis et D'ALEMBERT Jean (dir.), *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, Tome treizième*, Paris, Chez Briasson, David, Le Breton et Faulche, 1751-1765, p.170.

9 MACQUER Philippe, *Dictionnaire raisonné universel des arts et métiers T.1*, éd. JAUBERT Pierre, Paris, P. F. Didot Jeune, 1773, p.563.

10 BMC, ms. Gradenigo 49.3 : peinture de Giovanni Grevenbroch, fol.46.

11 RENOARD Yves, « Information et transmission des nouvelles », *op.cit.*

le recours au courrier extraordinaire. Il s'agit d'un courrier ordinaire envoyé en dehors des jours et horaires de poste, et qui est le plus souvent employé pour des affaires d'État. Dans le cas de Venise, ce service est pour une grande majorité utilisé dans le cadre des correspondances diplomatiques.

Les courriers vénitiens correspondent à un groupe restreint, de 31 puis 32 personnes pour la période étudiée. Leur activité est encadrée par une corporation (*arte*) depuis le 11 mars 1489, et est placée sous la protection de sainte Catherine¹². À ce groupe est attachée une confrérie (*scuola*), qui assure la solidarité et l'entraide en son sein. Cette dernière est rattachée à l'église San Giovanni Elemosinario, connue sous le nom d'église San Zuane de Rialto dans les écrits de la corporation¹³. À Venise, les charges de courrier sont héréditaires, ce qui signifie que la corporation est fermée et ne peut intégrer de personnes extérieures à ce groupe¹⁴. Elle possède une organisation précise, au sein de laquelle plusieurs postes à responsabilité sont à noter. Leur obtention est soumise à un vote de la part des membres de la corporation et les individus élus le sont pour une durée d'un an. Cela concerne, entre autres, le *gastaldo*, chef de la corporation, le maître des postes vénitien à Rome et le *corriero maggiore*, qui possède un rôle d'archivage et de contrôle des informations postales.

2. Les courriers, des habitants de Venise

Le lieu de résidence principal des courriers se trouve à Venise. Ils semblent durablement implantés dans la ville comme le montre l'institution de leur corporation et de leur confrérie. Néanmoins, ils ne peuvent pas pour autant être qualifiés de vénitiens. La grande majorité des courriers est originaire de la région de Bergame, plus précisément de la vallée de la Brembana¹⁵. Cette dernière se trouve à l'extrême ouest des territoires vénitiens et représente la porte d'entrée de la République. Ces individus sont en fait perçus comme vénitiens lorsqu'ils se trouvent à l'étranger ou bien lorsqu'ils sont nommés dans leur travail. Le terme de « vénitien » est alors compris au sens de serviteur de Venise et permet de les identifier par les autorités. Il ne peut être compris comme définissant l'identité de ces individus, dont l'origine non-vénitienne est connue. Giovanni Grevembroch affirme d'ailleurs que les courriers « doivent être de la nation bergamasque ou plutôt de la vallée de la

12 BMC, ms. Gradenigo 49.3 : peinture de Giovanni Grevembroch, fol.46.

13 BMC, Cl.IV, 165, 22 août 1520, fol.17.

14 *Ibid.*

15 VANIN Barbara et ELEUTERI Paolo, *Le Mariegole della biblioteca del museo Correr*, Venise, Marsilio, 2007, p.119

Brembana¹⁶ ». Leur origine serait alors une condition *sine qua non* pour pratiquer ce métier. L'identification de ces individus est donc multiple et varie selon le lieu où ils se trouvent. Selon Claire Judde de Larivière, « les identités sont situées et une personne peut être associée à un ou plusieurs lieux¹⁷ ». Ces individus pouvaient ainsi être dits vénitiens dans leur activité sans pour autant être reconnus comme tels par les autres habitants de la lagune. Cette étude reprend la même logique et tend à analyser ces individus dans le cadre de leur métier, qu'ils pratiquent au nom de la République. Ils seront donc qualifiés de courriers vénitiens.

Les Vénitiens sont soumis à une organisation sociale hiérarchisée dans la ville. Selon Marino Sanudo, il existe trois catégories de population : le patriciat, les citoyens et le *popolo*¹⁸. Le patriciat correspond à la population la plus aisée, qui participe à la vie politique vénitienne. Ce sont les membres de ce groupe qui deviennent magistrats ou tout autres individus élus ayant un rôle politique dans la République. Les citoyens sont quant à eux exclus de cette vie politique depuis la *Serrata* de 1297 mais obtiennent progressivement certains privilèges leur conférant des droits et devoirs politiques¹⁹. Ils travaillent notamment à la chancellerie et apparaissent comme les bureaucrates de l'État vénitien²⁰. Le dernier groupe est celui du *popolo*, terme vague employé pour désigner ceux qui n'ont pas de capacité politique. Ce terme regroupe la grande majorité de la population vénitienne, étant elle-même plurielle et hiérarchisée. La plupart des membres des corporations vénitiennes font d'ailleurs partie de ce groupe tout comme les domestiques et une grande partie des marchands.

3. Les courriers, des travailleurs vénitiens

Les courriers sont des travailleurs vénitiens, regroupés au sein d'une corporation. Cette institution encadre leur activité en établissant des règles mais aussi des sanctions pour quiconque les transgresserait. La très grande spécialisation productive au sein de la ville a entraîné l'augmentation du nombre de corporations à Venise. Plus de 200 sont recensées pour

16 « devono essere della nazione bergamasca anzi nella Valle Brembana », BMC, ms. Gradenigo 49.3 : peinture de Giovanni Grevenbroch, fol.46.

17 JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, *L'ordinaire des savoirs. Une histoire pragmatique de la société vénitienne (XV^e-XVI^e siècle)*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2023, p.139.

18 JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, et SALZBERG Rosa M., « Le peuple est la cité. L'idée de *popolo* et la condition des *popolani* à Venise (XV^e-XVI^e siècles) », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, vol.68, n°4, 2013, p.1113.

19 LANE Frederic C., *Venise, Une république maritime*, Paris, Flammarion, 1985 [1973].

20 BELLAVITIS Anna, « Chapitre deuxième. Citoyens originaires et citoyens honorables : l'accès à la bureaucratie et aux « professions libérales » », in : *Identité, mariage, mobilité sociale. Citoyennes et citoyens à Venise au XVI^e siècle*, Rome, Publications de l'École française de Rome, 2001.

la période étudiée²¹. L'organisation corporatiste permet d'avoir des règles communes et ainsi d'apaiser les relations de concurrence entre les individus dans leur emploi. De plus, elle permet aussi au pouvoir central de contrôler les activités productives exercées sur son territoire. Plusieurs magistrats ont d'ailleurs pour mission la surveillance de ces institutions comme les *Provveditori di Comun*²². Ces derniers sont en charge du contrôle de la corporation des courriers. Ils possèdent une certaine autorité sur cette dernière en ratifiant ses statuts mais aussi en servant de puissance référente en cas de conflit ou de requête.

En théorie, une corporation est censée encadrer le travail de vénitiens. Or, dans le cas des courriers, les travailleurs, même s'ils sont issus des territoires de la République, ne sont pas vénitiens. Ceci semble d'autant plus surprenant que l'activité postale est présentée comme étant centrale dans les intérêts de l'État vénitien et de ses sujets²³. Il aurait alors paru évident de confier cette charge à des individus originaires de la cité. Selon Claire Judde de Larivière et Rosa Salzberg, « la naissance hors de Venise n'empêchait pas la participation aux institutions précédemment évoquées – guildes, confréries, voisinage. [...] Nous ignorons toutefois si certaines fonctions publiques leur étaient interdites [...] assumées par des *popolani* mais peut-être réservées à ceux nés à Venise.²⁴ ». Ceci met d'autant plus en avant la spécificité incombant aux courriers autant pour leur origine géographique, que pour les missions qui leur sont confiées. Néanmoins, il faut relativiser cette singularité, car elle découle très certainement d'un manque de compétences des habitants de la lagune. Pour être courrier, il faut savoir monter à cheval. Or, les habitants de Venise ne sont pas habitués à ce moyen de transport, se déplaçant à pied ou en barque. Ceci pourrait expliquer le fait que ce métier stratégique soit confié à des individus non vénitiens, puisque sachant se déplacer à cheval.

En ce qui concerne la corporation des courriers dans sa structure et son organisation, elle semble tout à fait similaire aux autres corporations vénitiennes. Elle légifère sur le métier qu'elle encadre, grâce à des règles qui sont inscrites dans sa *mariegola*, c'est-à-dire le registre de la corporation. Avant d'être renseignées, ces règles sont préalablement votées par les

21 MANNO Antonio, *I mestieri di Venezia, Storia, arte e devozione delle corporazioni dal XIII al XVIII secolo*, Cittadella, Biblos, 1995, p.17.

22 *Ibid.*

23 PETITJEAN Johann, « L'art d'informer », in : *L'intelligence des choses. Une histoire de l'information entre Italie et Méditerranée (XVI^e-XVII^e siècles)*, Rome, École française de Rome, 2013, pp.17-49.

24 JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, et SALZBERG Rosa M., « Le peuple est la cité. L'idée de *popolo* et la condition des *popolani* à Venise (XV^e-XVI^e siècles) », *op.cit.*, p.1139.

membres de la *banca*, qui sont les membres les plus importants de cet *arte*. Il regroupe notamment le *gastaldo*, le *vicario* (vice-président de la corporation) et le *scrivano* (secrétaire)²⁵. Le *gastaldo* est le représentant de la corporation auprès des institutions publiques et c'est lui qui doit défendre l'intérêt de ses semblables. Comme une grande partie des corporations vénitiennes, celle des courriers est rattachée à une *scuola*. Cette dernière encadre ce qui relève de la vie personnelle des individus. Elle leur impose par exemple de se rendre à la messe et elle prend aussi en charge la sépulture des courriers à Venise ou ailleurs²⁶.

4. Le cadre de travail des courriers

L'activité postale vénitienne est ancrée dans la ville, avec la poste qui représente un lieu de passage important. Les courriers qui partent pour une mission partent forcément de la poste, qui se trouve dans la *riva del carbon* à Venise²⁷. De plus, tout individu qui veut récupérer ou envoyer des lettres doit forcément passer par ce lieu. La poste se trouve dans une des zones les plus fréquentées de la ville, à Rialto. Cet espace concentre en son sein la plupart des activités marchandes, ce qui en fait un lieu de passage important. Ceci est d'autant plus visible par son pont qui permet de traverser le Grand Canal. La poste se trouve au cœur de cet espace, qui se trouve lui-même au centre de la ville. En plus de Rialto, l'autre pôle majeur de la cité est San Marco, qui concentre les organes de gouvernement principaux²⁸. Le palais ducal se trouve notamment sur la *piazza* San Marco, lieu où se prend une grande partie des décisions politiques vénitiennes²⁹.

25 PANTALACCI Jean-Pierre, « Les *Scuole Grandi* à Venise. Une structure institutionnelle ouverte à une « aristocratie » qui ne gouverne pas », *Cahiers de la Méditerranée*, vol.97, n°2, 2018, pp.199-211.

26 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.4.

27 BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.83.

28 Cf. Annexes, p.266.

29 CROUZET-PAVAN Élisabeth, *Venise triomphante : les horizons d'un mythe*, Paris, Albin Michel, 2008.



Figure 2: *La riva del carbon* (à droite), de Michele Marieschi (XVIII^e siècle), BnF, département Estampes et photographie, FOL-BC-25.

La particularité de cette ville réside dans son insularité, elle n'est accessible que par voie fluviale et maritime, c'est-à-dire par barque ou par bateau³⁰. Ceci apparaît d'ailleurs clairement dans le travail des courriers. Ils ne peuvent quitter Venise qu'avec un *barcaruolo*, pour ensuite rallier le continent et poursuivre leur voyage à cheval³¹. Ceci est assez singulier car dans le cas d'autres postes européennes, la poste sert avant tout de lieu de vie pour les chevaux et le personnel qui s'en occupe³². Or, à Venise, ce n'est pas le cas puisque le seul moyen pour quitter la cité est la barque. Cette ville se trouve en effet dans le golfe éponyme, au sein de la mer Adriatique, sur la côte nord-est de la péninsule italienne.

Outre la capitale, les courriers sont aussi amenés à parcourir le reste du territoire vénitien. Ils se rendent notamment en Terre ferme (*Terraferma*), qui correspond aux territoires acquis par Venise en péninsule italienne³³. Cet espace s'étend jusqu'à la ville de Bergame à l'ouest et est sous domination vénitienne depuis le XV^e siècle, et ce, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. La Terre ferme apparaît comme un lieu stratégique pour le gouvernement vénitien, le

30 Ceci se voit d'ailleurs clairement sur certaines représentations de la cité. Cf. Annexes, p.268.

31 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.94.

32 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit.

33 Cf. Annexes, p.267.

système postal repose d'ailleurs en grande partie sur cet espace. Les courriers qui quittent Venise passent forcément par les relais de poste en Terre ferme. Certains itinéraires postaux ont pour objectif de faire transiter les lettres entre Venise et la *Terraferma*, plus particulièrement celles publiques. L'État vénitien délègue par exemple une partie de ses prérogatives aux recteurs, pour qu'ils puissent administrer les territoires éloignés de la capitale³⁴. Ceci se fait alors par voie postale, grâce aux courriers vénitiens.

Hormis les territoires de la République, les courriers se rendent aussi dans des lieux plus éloignés, en parcourant des États étrangers. Ils sont très présents sur l'ensemble de la péninsule italienne, notamment pour aller à Rome. Venise est en lien permanent avec cette ville mais aussi avec la multitude d'autres États italiens qui l'entourent³⁵. Ceci s'explique par le fait que la république de Venise représente un des États les plus importants de la péninsule, voire du continent européen. De plus, les courriers parcourent aussi des distances plus importantes en se rendant dans des villes du reste de l'Europe. Ils desservent par exemple Barcelone, Londres ou encore Bruges³⁶.

5. Chronologie et temporalité de l'étude

La présente étude des courriers vénitiens se fait sur près de trois siècles, de 1489 à 1775. Elle commence tout d'abord en 1489 avec l'institutionnalisation de la corporation des courriers vénitiens³⁷. Ceci marque la création officielle de ce corps de métier et le début de son encadrement par l'État. L'année 1775 marque, quant à elle, la fin de cette corporation, qui est supprimée par l'État vénitien³⁸. Le métier de courrier continue d'exister, mais il est à la charge de l'État et a perdu une grande partie de ses prérogatives. Ceci se fait notamment au bénéfice des courriers étrangers, qui ont alors en charge le transport des correspondances vénitiennes avec le reste de l'Europe. Cette étude suit ainsi l'évolution du métier de courrier à Venise et son importance pour la République sur le temps long.

34 SAMBO Alessandra, « Les délégations de la Seigneurie (XVI^e-XVIII^e siècle). Communication politique ou pratique de négociation entre Venise et la Terre ferme ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.70, n°4, 2015, pp.819-848.

35 Cf. Annexes, p.265.

36 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.3.

37 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.1.

38 VANIN Barbara et ELEUTERI Paolo, *Le Mariegole della biblioteca del museo Correr*, op.cit.

Les courriers vénitiens ne sont pas les seuls transporteurs postaux de la République, mais sont ceux qui se trouvent au cœur des enjeux de cette dernière. C'est d'ailleurs pour cela que l'État vénitien tente de faciliter leur travail en leur conférant de nombreux privilèges. Les courriers se retrouvent alors en position de quasi-monopole au sein du système postal vénitien et ce, pratiquement jusqu'à la fin de leur corporation. Cet intérêt porté par l'État à leur rencontre entraîne aussi un contrôle strict du métier de courrier à Venise. Cela constitue une contrainte à l'activité postale tout en permettant son institutionnalisation dans un contexte d'essor des flux postaux et des voyageurs en Europe. L'importance accordée aux courriers par les sphères de pouvoir s'explique par leur centralité dans la circulation des informations. L'information privée comme celle publique transite par ces individus, ce qui fait d'eux un des principaux canaux d'obtention et de diffusion des informations à Venise. De ce fait, les informations politiques nécessaires au bon gouvernement de la République se trouvent entre les mains d'un petit groupe d'individus, qui plus est des personnes issues du *popolo*. Ces individus, normalement exclus des cercles de pouvoir et des activités politiques, se retrouvent au cœur des enjeux de gouvernance de la République. Tout l'intérêt de cette étude repose sur cette dualité. Il serait intéressant de se questionner sur le rôle concret joué par le courrier vénitien. Son métier consiste avant tout à être un voyageur performant sur des espaces plus ou moins grands et ce au nom de la République. Cela signifie que c'est son expérience du voyage qui ferait de lui un rouage de la machine d'État vénitienne. La question centrale de cette étude va être : en quoi la pratique de la mobilité, induite par son métier, fait-elle du courrier un agent essentiel à la République sur ses territoires et à l'étranger tout au long de l'époque moderne ?

La corporation des courriers vénitiens a existé pendant plusieurs siècles et a su s'imposer comme un pilier du système postal de la Sérénissime. Ses membres sont des transporteurs postaux, qui acheminent lettres et marchandises aux quatre coins de l'Europe. Le contrôle accru de cette activité, implique l'institutionnalisation du voyage postal et de ses limites. Ce type de mobilité représente une expérience singulière pour le courrier, alliant connaissances et rencontres en tout genre.

Historiographie

Venise à l'époque moderne

La république de Venise est une république ancienne, ayant perduré du VII^e au XVIII^e siècle. Dès le XIII^e siècle, elle a mis en place une politique d'archivage, ce qui a permis une étude précoce de son histoire par les chercheurs¹. Cette dernière suscite leur intérêt dès le XIX^e siècle avec divers ouvrages qui tendent à en faire une première analyse. C'est le cas de Pierre Daru, qui, à travers plusieurs écrits, a tenté de retracer l'histoire politique et institutionnelle de la puissance vénitienne². Au XX^e siècle, d'autres auteurs procèdent aussi à de véritables monographies historiques de la République. Avec son ouvrage, *Venise, une république maritime*, Frederic Lane aborde par exemple l'histoire de cet État de ses origines jusqu'à sa disparition³. Pour ce faire, il adopte une approche exhaustive du sujet, même si l'histoire politique domine son propos.

Depuis une vingtaine d'années, l'histoire politique vénitienne connaît un certain renouveau, avec des travaux qui explorent sous une approche nouvelle des sujets anciens⁴. C'est par exemple le cas des travaux de Lucien Faggion, qui étudie les institutions vénitiennes et plus précisément la justice⁵. À travers ses travaux, il permet de saisir le fonctionnement judiciaire vénitien mais aussi et surtout les relations sociales qu'un procès implique. Ceci fait écho aux sources ici étudiées, qui font mention de divers procès impliquant des courriers vénitiens, soit comme accusés, soit comme victimes. C'est par exemple le cas lorsqu'en 1618, un courrier se fait attaquer et voler par un dénommé Piero⁶. Ce dernier passe alors en justice et est jugé coupable par les *Avogadori di Comun*, qui le condamnent aux galères et à payer une amende⁷.

1 DE VIVO Filippo et CLAVIER Aurore, « Cœur de l'État, lieu de tension. Le tournant archivistique vu de Venise (XV^e-XVII^e siècle) », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.68, n°3, 2013, pp.699-728.

2 DARU Pierre, *Histoire de la république de Venise, Tome 1 : Des origines à la bataille de Lépante (1571)*, Paris, Éditions Robert Laffont, 2004 [1853].

3 LANE Frederic C., *Venise, Une république maritime*, Paris, Flammarion, 1985 [1973].

4 JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, « Élection ducal, usages institutionnels et pratiques populaires : le tirage au sort dans la République de Venise », *Participations*, Hors Série, 2019, pp.215-231 ; PANTALACCI Jean-Pierre, « Pouvoir et représentations du pouvoir dans la Sérénissime République de Venise : l'expression des enjeux politiques à travers l'iconographie officielle, fin XV^e-XVI^e siècles », *Cahiers de la Méditerranée*, n°94, 2017, pp.223-233.

5 FAGGION Lucien, « *Affani*, trahison et justice à Venise au XVI^e siècle », *Laboratoire italien*, n°4, 2003, pp.143-174 ; FAGGION Lucien, et VERDON Laure (dir.), *Quête de soi, quête de vérité : Du Moyen Âge à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2007.

6 BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1618, fol.74.

7 BMC, Cl.IV, 165, 10 novembre 1618, fol.76.

Lucien Faggion a aussi étudié le cas de procédures judiciaires en Terre ferme, présentant de fait l'organisation sociale à l'œuvre dans ce territoire et ses liens avec le pouvoir central vénitien⁸. Ceci semble d'autant plus pertinent que l'étude de la Terre ferme vénitienne a longtemps été mise de côté et connaît aujourd'hui un fort regain d'intérêt. Ce territoire apparaît d'ailleurs comme central dans l'étude des flux postaux vénitiens. En effet, l'organisation postale vénitienne se fait en grande partie à partir de villes de *Terraferma*⁹. Les recteurs, représentants de l'État vénitien en Terre ferme, se voient alors investis d'un rôle d'administration et de régulation des activités postales sur place. Plusieurs chercheurs se sont intéressés à ce territoire, certains en traitant de la Terre ferme dans son ensemble et des intérêts qu'elle représente pour la République vénitienne¹⁰. D'autres se sont plutôt concentrés sur l'étude de villes particulières et des territoires qui leur étaient rattachées¹¹. C'est par exemple le cas de Ivana Pederzani, qui a consacré un ouvrage à la ville de Bergame¹². Dans ce livre, elle traite notamment de l'administration de cette ville par le pouvoir vénitien, qui est marquée par son éloignement avec la capitale. Elle se sert de l'étude de Bergame pour mettre en perspective l'importance de la Terre ferme pour les intérêts économiques vénitiens. Dans le même temps, elle expose les limites du contrôle de Venise sur ces territoires, notamment en termes de fiscalité.

Ce dernier point renvoie à une histoire économique de Venise, histoire qui a longtemps traité de la place de la puissance vénitienne dans les échanges commerciaux en Europe et ailleurs. Fernand Braudel qualifiait d'ailleurs Venise « d'économie-monde¹³ », en présentant sa place stratégique dans les échanges en Méditerranée. Il a notamment travaillé sur les grands pôles économiques européens de l'époque moderne, dont Venise fait partie. Il a présenté l'organisation commerciale des marchands vénitiens et leurs relations avec les marchands du

8 FAGGION Lucien, « Aristocratie, famille et violence en Terre Ferme vénitienne au XVI^e siècle », *Annales de démographie historique*, vol.118, n°2, 2009, pp.13-32.

9 BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.81.

10 MATTOZZI Ivo, « Intraprese produttive in Terraferma », in : *Storia di Venezia, dalle origini alla caduta della Serenissima, t.7, La Venezia barocca*, Rome, A. Tenenti édition, 1997, pp.435-478 ; SAMBO Alessandra, « Les délégations de la Seigneurie (XVI^e-XVIII^e siècle). Communication politique ou pratique de négociation entre Venise et la Terre ferme ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.70, n°4, 2015, pp.819-848.

11 CARACAUSI Andrea, *Dentro la bottega. Culture del lavoro in una città d'età moderna*, Venise, Marsilio, 2008.

12 PEDERZANI Ivana, *Venezia e lo « Stado de Terraferma ». Il governo delle comunità nel territorio bergamasco (secc. XV-XVIII)*, Milan, Vita e Pensiero, 1992.

13 BRAUDEL Fernand, « Chapitre 1. Les divisions de l'espace et du temps en Europe », in : *Civilisation matérielle, économie et capitalisme. 3. Le temps du monde*, Paris, Armand Colin, 2022 [1979], pp.11-66.

reste de l'Europe et de l'Empire ottoman¹⁴. L'envoi fréquent de lettres commerciales depuis Venise et à destination de l'étranger est représentatif de ces liens entre marchands. Les marchands vénitiens sont par exemple très liés à ceux résidant à Rome. Certaines règles spécifiques encadrent d'ailleurs le transport de lettres marchandes de Venise pour cette ville¹⁵. Diverses études récentes traitent des relations marchandes pour d'autres villes méditerranéennes¹⁶. Francesca Trivellato a notamment travaillé sur la ville de Livourne, plus précisément sur la société commerciale Ergas & Silvera¹⁷. Pour ce faire, elle s'est appuyée sur la correspondance commerciale de ces marchands livournais avec des marchands européens et indiens. Ceci a permis de mettre en évidence la place qu'occupe Livourne dans le commerce européen et mondial à l'époque moderne. Elle montre notamment que cette ville possède une place prééminente dans les réseaux commerciaux, en particulier via la diaspora marchande juive. Outre son sujet principal, cet ouvrage de Francesca Trivellato permet de remettre en cause un biais historiographique qui a longtemps perduré à propos de Venise. La puissance vénitienne a souvent été présentée comme déclinante et fortement affaiblie pour les XVII^e et XVIII^e siècles. Ceci serait dû à l'essor de puissances commerciales concurrentes en Europe, notamment via le commerce avec les colonies en Amérique et en Asie¹⁸. Toutefois, malgré ces événements, Venise reste un centre important et dynamique du commerce méditerranéen et européen. L'autrice affirme d'ailleurs que « Venise est de loin la principale destination des lettres d'Ergas & Silvera¹⁹ ». Ceci s'explique par sa position stratégique dans les échanges d'informations mais aussi, car elle représente une véritable « capitale financière²⁰ », facilitant de fait l'activité économique des marchands sur place.

Cette étude de l'économie vénitienne se voit aujourd'hui renouvelée par une approche moins globale et plus sociale, en se concentrant sur les aspects matériels de cette dernière. Certains chercheurs abordent ainsi l'histoire de l'économie vénitienne via une histoire du

14 BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen au temps de Philippe II. 2. Destins collectifs et mouvements d'ensemble*, Paris, Armand Colin, 2017 [1949].

15 BMC, Cl.IV, 134, 24 décembre 1599.

16 CALAFAT Guillaume, « Familles, réseaux et confiance dans l'économie de l'époque moderne. Diasporas marchandes et commerce interculturel », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, vol.66, n°2, 2011, pp.513-531 ; VLAMI Despina, « Building Trust Relationships in Business. The De Vogel-Cardamici association in Amsterdam and Izmir and an eighteenth century Dutch masterclass on trading », *Rives méditerranéennes*, n°59, 2019, pp.47-70.

17 TRIVELLATO Francesca, *Corail contre diamants. De la Méditerranée à l'océan Indien au XVIII^e siècle*, Paris, Le Seuil, 2016.

18 POMPERMAIER, Matteo, « Introduction », in : *L'économie du « mouchoir » : crédit et microcrédit à Venise au XVIII^e siècle*, Rome, Publications de l'École française de Rome, 2002, pp.1-9.

19 TRIVELLATO Francesca, *Corail contre diamants*, op.cit., p.272.

20 *Ibid.*, p.273.

quotidien, qui est ancrée dans la ville comme Matteo Pompermaier. Il a procédé à une étude des auberges, tavernes et autres institutions populaires, et par cela a mis au jour le fonctionnement du crédit et du micro-crédit pour les plus pauvres des Vénitiens²¹. Ce travail a ainsi permis de mettre en exergue le quotidien de ces individus, les biens auxquels ils avaient accès et les transactions qu'ils effectuaient lorsqu'ils les mettaient en gage. Ceci est à mettre en lien avec la présente étude des courriers vénitiens, qui s'intéresse à la vie concrète de ces individus. Les sources apportent certaines précisions sur le mode de vie des courriers, notamment pendant leur voyage. Elles permettent ainsi de mettre en évidence l'organisation et la matérialité du voyage postal auquel ils participent²². Pour le cas de ceux allant à Rome, leur journée-type est décrite, avec des renseignements sur les repas, le logis ou encore les passe-temps de ces individus²³.

L'étude de Venise sous le prisme de l'histoire sociale a pendant longtemps été minoritaire et connaît un grand renouvellement depuis une vingtaine d'années. À l'origine, une grande partie des études menées portaient sur le patriciat vénitien, mais divers chercheurs se sont progressivement intéressés aux autres groupes sociaux résidant à Venise. En effet, la société vénitienne se divise en plusieurs parties, qui seraient au nombre de trois selon Marino Sanudo : les patriciens, les citoyens et le *popolo*²⁴. Pendant longtemps, cette division sociale a primé mais progressivement divers auteurs ont questionné le concept de *popolo*, le présentant comme trop vague et imprécis. C'est le cas de Claire Judde de Larivière et de Rosa Salzberg qui se sont questionnées sur le *popolo* à Venise et sur ce que veut dire faire partie de ce *popolo*²⁵. Les courriers vénitiens faisaient partie de ce groupe mais peu d'informations présentent la place réelle qu'ils occupaient dans ce dernier. Les seuls renseignements trouvés à ce sujet sont relatifs à leurs revenus et à leurs origines géographiques. Un des objectifs de cette étude est ainsi d'essayer de caractériser le rôle économique et social qu'avaient ces

21 POMPERMAIER Matteo, *L'économie du « mouchoir » : crédit et microcrédit à Venise au XVIII^e siècle*, *op.cit.*

22 Ceci s'inscrit dans un courant actuel de recherche, qui s'intéresse à l'étude de la matérialité. Plusieurs travaux portent notamment sur l'expérience concrète du voyage et son analyse pragmatique. CANEPARI Eleonora, « Lits, paniers, balances : biens meubles et formes de mobilité du travail », *L'Homme & la Société*, vol.211, n°3, 2019, pp.43-69 ; REGNARD Céline, *En transit. Les Syriens à Beyrouth, Marseille, Le Havre, New York (1880-1914)*, Paris, Anamosa, 2022.

23 BMC, Cl.IV, 134, 6 juillet 1566 [n.n.] ; BMC, Cl.IV, 134, 18 août 1612 [n.n.].

24 JUDDE DE LARIVIÈRE Claire et SALZBERG Rosa M., « Le peuple est la cité. L'idée de *popolo* et la condition des *popolani* à Venise (XV^e-XVI^e siècles) », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.68, n°4, 2013, p.1113.

25 JUDDE DE LARIVIÈRE Claire et SALZBERG Rosa M., « Le peuple est la cité. L'idée de *popolo* et la condition des *popolani* à Venise (XV^e-XVI^e siècles) », *op.cit.* ; JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, « De quel peuple parle-t-on ? Le *popolo* dans les écrits historico-politiques vénitiens de la fin du Moyen Âge », *Revue historique*, vol.701, n°1, 2022, pp.35-67.

individus dans la société vénitienne. En outre, Claire Judde de Larivière et Rosa Salzberg ont aussi essayé de définir qui sont les *popolani* et leurs rapports entre eux et aux institutions. En étudiant l'insertion des étrangers dans la vie quotidienne de la ville, elles se sont aussi plus largement interrogées sur l'identité vénitienne et sur ce qui fait qu'un individu peut être qualifié de vénitien²⁶. De plus, une réflexion sur la citoyenneté vénitienne a été menée, permettant de saisir le positionnement de ce groupe social vis-à-vis du patriciat et du *popolo*²⁷.

Cette histoire de la société vénitienne passe aussi par une étude des structures d'encadrement quotidiennes, qui apparaissent comme incontournables dans la vie des individus. De nombreuses études sur les confréries vénitiennes (*scuole*) ont notamment été réalisées²⁸. Ces dernières encadraient la solidarité entre les individus et la plupart du temps avaient un fondement religieux. Il existait deux types de confréries : les *scuole piccole* et les *scuole grandi*. Les premières étaient les plus répandues et étaient dirigées par des personnes issues du *popolo*. Les *scuole grandi* quant à elles correspondaient à une minorité des confréries, qui étaient dirigées par des personnes influentes, bien souvent des citoyens. Les courriers vénitiens faisaient partie d'une *scuola piccola* mais cette dernière n'accueillait en son sein que des membres de la corporation attenante²⁹. Ainsi, seulement les courriers y avaient accès et participaient à la vie de cette confrérie. Ceci est significatif de *scuole* particulières, qui pouvaient appartenir à un groupe distinct comme un métier³⁰ ou une « nation³¹ ». Elles faisaient le plus souvent partie des *scuole piccole* et encadraient un nombre

26 SALZBERG Rosa M. et JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, « Comment être vénitien ? Identification des immigrants et « droit d'habiter » à Venise au XVI^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol.64, n°2, 2017, pp.62-92.

27 Voir aussi : BELLAVITIS Anna, *Identité, mariage, mobilité sociale. Citoyennes et citoyens à Venise au XVI^e siècle*, Rome, Publications de l'École française de Rome, 2001 ; TREBBI Giuseppe, « La società veneziana », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima*, t.6, *Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, A. Tenenti édition, 1994, pp.129-213.

28 FORTINI BROWN Patricia, « Le Scuole », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima*, t.5, *Il Rinascimento società ed economica*, Rome, A. Tenenti édition, 1996, pp.307-354 ; PANTALACCI Jean-Pierre, « Les Scuole Grandi à Venise. Une structure institutionnelle ouverte à une « aristocratie » qui ne gouverne pas », *Cahiers de la Méditerranée*, vol.97, n°2, 2018, pp.199-211 ; VUILLEMIN Pascal, « Des paroisses à la ville. Les « Scuole parrocchiali » et la redéfinition des réseaux de solidarités à Venise à la fin du Moyen Âge (XIV^e-XV^e siècles) », *Mélanges de l'École française de Rome – Moyen Âge*, vol.123, n°1, 2011, pp.11-22 ; MACKENNEY Richard, *Venice as the Polity of Mercy. Guilds, Confraternities, and the Social Order, c.1250-c.1650*, Toronto, University of Toronto Press, 2019.

29 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.4.

30 MANNO Antonio, *I mestieri di Venezia, Storia, arte e devozione delle corporazioni dal XIII al XVIII secolo*, Cittadella, Biblos, 1995 ; LANARO Paola, « Corporations et confréries : les étrangers et le marché du travail à Venise (XV^e-XVIII^e siècles) », *Histoire urbaine*, vol.21, n°1, 2008, pp.31-48.

31 « À l'époque moderne, la « nation » continuait de désigner les communautés étrangères et ethnoreligieuses auxquelles les pouvoirs politiques reconnaissent un statut juridique spécifique, composé de droits et de devoirs », CALAFAT Guillaume et GRENET Mathieu, *Méditerranées. Une histoire des mobilités humaines (1492-1750)*, Paris, Éditions Points, 2023, p.305 ; voir aussi : GRENET Mathieu, « Moralités marchandes et charité communautaire », *Rives méditerranéennes*, n°49, 2014, pp.119-138.

restreint d'individus, dont l'entrée dans la confrérie était conditionnée à une caractéristique identitaire.

L'ensemble des relations sociales à l'œuvre dans la société vénitienne se comprend aussi dans des groupes et espaces non institutionnalisés. Claire Judde de Larivière a notamment étudié cet aspect de la sociabilité à Venise³². Elle a par exemple mis en exergue les savoirs sociaux produits dans des lieux informels du quotidien comme le voisinage ou la paroisse. Par cela, elle a développé une réflexion sur les rapports sociaux des Vénitiens, qui se trouvent être ancrés dans la ville. Elle les définit comme des « savoirs urbains situés³³ », qui dépendent des activités et des individus présents dans une zone géographique donnée. L'ensemble de ces travaux se rapportant à l'expérience vécue des Vénitiens et à leur vie quotidienne dans la ville paraissent essentiels pour l'analyse de notre sujet. Cette étude des courriers vénitiens s'apparente à une histoire sociale des acteurs postaux, en cherchant à en apprendre davantage sur le quotidien de ces individus. Ce travail s'inscrit donc dans ce questionnement sur les différentes constituantes de la société vénitienne et leurs interactions mutuelles. Le cas des courriers vénitiens n'a que très peu été traité et l'enjeu est ici de comprendre quelle place et quel rôle ils occupaient à Venise.

Les relations sociales s'inscrivent dans un cadre urbain défini et inhérent à la cité vénitienne. Venise est marquée par des dynamiques spatiales, induites directement par les activités économiques, politiques et sociales. Certains historiens ont étudié ces changements urbains propres à Venise comme Élisabeth Crouzet-Pavan³⁴. Cette dernière a notamment mis en évidence les adaptations morphologiques de la ville à ses ambitions, avec, plus particulièrement, l'adoption de diverses politiques de rénovation urbaine³⁵. Elle a aussi souligné la répartition géographique des activités au sein de la ville. Deux pôles majeurs dominent l'organisation urbaine vénitienne : Rialto et San Marco. Le premier concentre une grande partie des activités économiques, quant au deuxième il symbolise à lui seul la République et ses activités politiques. Divers auteurs se sont interrogés sur ce sujet, en

32 JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, *L'ordinaire des savoirs. Une histoire pragmatique de la société vénitienne (XV^e-XVII^e siècle)*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2023.

33 *Ibid.*, p.206.

34 CROUZET-PAVAN Élisabeth, *Venise : une invention de la ville, XIII^e-XV^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1997.

35 CROUZET-PAVAN Élisabeth, « La maturazione dello spazio urbano », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.5, Il Rinascimento società ed economica*, Rome, A. Tenenti édition, 1996, pp.3-100 ; voir aussi : CONCINA Ennio, « Ampliar la città : spazio urbano, « res publica » e architettura », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.6, Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, A. Tenenti édition, 1994, pp.253-273.

étudiant les différents pôles de la vie quotidienne à Venise et leurs interactions³⁶. Dans le cas des courriers vénitiens, leur activité semble durablement implantée à Rialto, où se trouve la poste³⁷. De plus, leur confrérie se rattache à l'église San Giovanni Elemosinario³⁸, qui se trouve non loin de là.

L'histoire des corporations

La corporation comme objet d'étude a, pendant une grande partie du XX^e siècle, été mise de côté. Elle était perçue comme un sujet polémique, auquel était accolé une idéologie politique. Selon Thomas Branthôme, à cause de cette situation, « la communauté universitaire française [a] délaiss[é] un temps ce sujet devenu trop sensible³⁹ ». Il faut attendre le début des années 2000 et le livre de Steven Kaplan, pour que l'histoire des corporations reviennent au centre des préoccupations⁴⁰. Cet ouvrage évoque l'histoire des corporations dans le royaume de France et leur évolution à la fin de l'Ancien Régime jusqu'à leur suppression. Par cela, l'auteur définit ce qu'est une corporation, son fonctionnement et ses liens avec les institutions publiques.

Ce renouvellement récent de l'histoire des corporations passe par diverses études menées sur différentes composantes de cette organisation du travail. Tout d'abord, plusieurs historiens se sont penchés sur le fonctionnement de ces corporations et les relations hiérarchisées qui en découlent⁴¹. C'est le cas de Frédéric Caron, qui s'est intéressé à la figure de l'apprenti et à sa place dans l'institution corporatiste⁴². Il a notamment étudié l'insertion dans une corporation via l'apprentissage et les relations entretenues entre l'apprenti et le maître⁴³. D'autres chercheurs ont appréhendé l'objet de la corporation dans son ensemble et

36 CROUZET-PAVAN Elisabeth, *Venise triomphante : les horizons d'un mythe*, Paris, Albin Michel, 2008 ; CHAUVARD Jean-François, « Centralités et système urbain à Venise (XV^e-XVIII^e siècle) », *Rives nord-méditerranéennes*, n°26, 2007, pp.21-30 ; JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, « Du Broglio à Rialto : cris et chuchotements dans l'espace public à Venise (XVI^e siècle) », in : BOUCHERON Patrick, et OFFENSTADT Nicolas (dir.), *L'espace public au Moyen Âge. Débats autour de Jürgen Habermas*, Paris, Presses Universitaires de France, 2011, pp.119-130.

37 BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.83.

38 BMC, Cl.IV, 165, 9 janvier 1510, fol.18.

39 BRANTHÔME Thomas, « Introduction à l'historiographie des corporations : une histoire polémique (1880-1945) », *Les Études Sociales*, vol.157-158, n°1-2, 2013, p.228.

40 KAPLAN Steven L., *La fin des corporations*, Paris, Fayard, 2001.

41 GARRIOCH David, « Confréries de métier et corporations à Paris (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol.65, n°1, 2018, pp.95-117 ; OGILVIE Sheilagh, « The Economics of Guilds », *Journal of Economic Perspectives*, vol.28, n°4, 2014, pp.169-192.

42 CARON Frédéric, « Apprendre un métier à Valenciennes à l'époque moderne », *Revue du Nord*, vol.400-401, n°2-3, 2013, pp.481-490.

43 Sur l'apprentissage, voir aussi : DE LA CROIX David, DOEPKE Matthias et MOKYR Joel, « Clans, Guilds, and Markets : Apprenticeship Institutions and Growth in the Preindustrial Economy », *The Quarterly*

ses liens avec les autorités publiques. Simona Cerutti a par exemple procédé à une étude des corporations turinoises à la fin de l'époque moderne⁴⁴. Elle a mis en avant le fort lien qu'entretenaient ces groupements de travail avec les institutions urbaines. Elle a aussi détaillé le processus de création d'une corporation et par cela de l'institutionnalisation des métiers dans un contexte de forte division du travail. Même si la figure corporatiste était très répandue sous l'Ancien Régime, elle n'était pas automatique dans la structure des métiers. C'est ce qu'a montré Elisabetta Deriu en questionnant le cas des métiers du monde du cheval⁴⁵. Elle a ainsi présenté, en opposition avec l'organisation corporatiste, le métier d'écuyer qui « n'est ni encadré par des statuts, ni marqué par le franchissement obligatoire d'étapes d'apprentissage, et d'accès à l'exercice professionnel⁴⁶ ». Elle met alors en avant le fait que la corporation ne constitue pas la norme dans le monde du travail sous l'Ancien Régime. Toutefois, c'est cette organisation professionnelle qui est ici centrale dans notre sujet de recherche.

Les *mariegole* de la corporation des postes vénitiennes constituent des sources primaires indispensables à cette étude. Cette dernière repose de fait sur l'observation et l'analyse de cette corporation, pour permettre de saisir les réalités inhérentes à ce corps de métier. Le but est ainsi de mettre en perspective les particularités liées au métier de courrier et leurs impacts sur le quotidien de ces individus. L'institutionnalisation de ce corps de métier s'inscrit dans un contexte plus large de multiplication et de prédominance du modèle corporatiste à Venise. En effet, la ville comptabilise plus de 200 corporations (*arti*), ce qui est significatif de la forte division du travail en son sein⁴⁷. Plusieurs chercheurs se sont questionnés sur ces corporations vénitiennes et les ont étudiés⁴⁸. C'est le cas de Richard Mackenney, qui a mené des travaux sur ces dernières et a notamment tenté de les classifier selon leur secteur d'activité⁴⁹. Ses travaux tendent de fait à une approche exhaustive des corporations, et de leur place dans la ville de Venise et plus largement en Europe à l'époque

Journal of Economics, vol.133, n°1, 2018, pp.1-70.

44 CERUTTI Simona, *La ville et les métiers. Naissance d'un langage corporatif (Turin, 17^e-18^e siècle)*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1990.

45 DERIU Elisabetta, « Hors normes corporatives : le travail des écuyers et des maîtres d'art équestre en Europe (milieu du XV^e-milieu du XVII^e siècle) », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.123, n°1, 2011, pp.91-102.

46 *Ibid.*, p.91.

47 MANNO Antonio, *I mestieri di Venezia.*, *op.cit.*, p.17.

48 MANNO Antonio, *I mestieri di Venezia.*, *op.cit.* ; RIVOAL Solène, « Agir en être collectif. L'État, la communauté des *Nicolotti* et l'approvisionnement de Venise à l'époque moderne », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, n°29, 2015, pp.65-84 ; CARAVALE Mario, « Le istituzioni della Repubblica », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima*, t.3, *La formazione dello stato patrizio*, Rome, A. Tenenti édition, 1997, pp.299-364.

49 MACKENNEY Richard, *Tradesmen and Traders : the World of the Guilds in Venice and Europe*, Totowa, Barnes & Noble Books, 1987.

moderne. Néanmoins, il reste assez complexe de classer la corporation des courriers vénitiens, car elle ne correspond pas à une des catégories créées par Richard Mackenney. Elle est ainsi reléguée à celle regroupant l'ensemble des corporations qui ne peuvent pas être assimilées à un secteur d'activité précis⁵⁰.

Des études plus spécifiques ont vu le jour comme avec les travaux d'Anna Bellavitis et Valentina Sapienza sur les *garzoni*, c'est-à-dire les apprentis vénitiens au sein des corporations⁵¹. Elles se sont plus particulièrement questionnées sur la place du *garzone* dans la corporation et les rapports de hiérarchie qui lui confèrent un statut particulier⁵². Par cela, elles ont montré l'organisation interne à la corporation mais aussi son contrôle par des institutions vénitiennes comme la *Giustizia Vecchia*. Dans le cas des courriers vénitiens, aucune information se rapportant aux apprentis ou à un apprentissage n'a été trouvée. En revanche, de nombreux renseignements concernant l'organisation de la corporation et son encadrement par le gouvernement ont été recensés. La corporation des courriers vénitiens possède une organisation courante, avec un chef élu (*gastaldo*) et un conseil des membres de la corporation (*capitolo*) qui prennent les décisions relatives à cette institution⁵³. Ces dernières sont ensuite validées par les *Provveditori di Comun* qui ont en charge l'administration et la surveillance de cette corporation. C'est donc d'eux que dépend une grande partie des décisions gouvernementales impliquant les courriers, même si d'autres instances apparaissent aussi comme le *Consiglio dei Dieci* ou le *Collegio*⁵⁴. Par leurs travaux, Anna Bellavitis et Valentina Sapienza s'inscrivent dans le renouvellement historiographique récent des corps de métier. Auparavant, l'étude de ces institutions reposait sur « la pensée économique du XVIII^e siècle, [qui] considérait les corporations comme des institutions statiques incapables de s'adapter à l'évolution de la conjoncture économique et des techniques et, dans le cas italien notamment, en avait fait les principales responsables du déclin économique⁵⁵ ». Cette approche ancienne des corporations a suscité de nombreux débats et divers historiens

50 CARVALE Mario, « Le istituzioni della Repubblica », *op.cit.*, p.319-320.

51 BELLAVITIS Anna et SAPIENZA Valentina, « Maîtres et « garzoni » : la transmission des savoirs techniques et artistiques à Venise à l'époque moderne », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.131, n°2, 2019, pp.253-271.

52 Sur l'apprentissage à Venise, voir aussi : QUILLIEN Robin, « Apprentissages et voies d'accès au métier de *barcarolo* à Venise à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècle) », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée moderne et contemporaines*, vol.131, n°2, 2019, pp.273-283.

53 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.4.

54 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.3.

55 BELLAVITIS Anna et SAPIENZA Valentina, « Maîtres et « garzoni » : la transmission des savoirs techniques et artistiques à Venise à l'époque moderne », *op.cit.*, p.255.

s'accordent aujourd'hui pour réhabiliter le rôle positif de ces institutions dans l'économie moderne.

D'autres auteurs ont quant à eux travaillé sur le phénomène corporatiste en se concentrant sur l'étude d'une d'entre elles. C'est le cas de Catherine Kikuchi, qui a étudié le monde du livre et de l'imprimé à Venise⁵⁶. Pour cela, elle s'est concentrée sur le corps de métier des imprimeurs, qui a pendant longtemps été hors du dispositif corporatiste. Puis, la trop grande concurrence et le manque de règles précises ont nécessité la création d'une corporation des imprimeurs à Venise. À travers l'étude de ce corps de métier, l'autrice met en perspective les relations de travail à l'œuvre et l'idée de communauté qui peut incomber à une corporation⁵⁷. Cette idée de faire corps au sein d'une activité productive a notamment été développée par Solène Rivoal via son étude sur les communautés de pêcheurs à Venise⁵⁸. Elle a plus particulièrement montré en quoi l'idée d'appartenir à un même groupe selon son métier régissait les activités productives et structurait ces dernières. À travers le cas des pêcheurs vénitiens, elle a mis en exergue l'idée que « la société vénitienne est composée de nombreuses communautés⁵⁹ », qui prennent des formes diverses selon les circonstances. Le cas des *scuole* est représentatif de cette formation de communautés à Venise, car elles structurent les relations au sein d'un groupe défini. Dans le cas des courriers, la notion de communauté semble pertinente pour saisir les relations qui unissent ces individus et l'identité qu'ils partagent.

Mobilité et phénomène postal

La mobilité et son accroissement sont caractéristiques de l'époque moderne. En effet, la mobilité est multiple et peut se faire pour des raisons diverses. Pierre-Yves Beaurepaire et Pierrick Pourchasse ont notamment présenté les différents types de mobilité qui cohabitent en Europe pour la période étudiée⁶⁰. Dans le cas des courriers vénitiens, il s'agit d'une mobilité économique, car elle se fait dans le cadre de leur travail. L'objectif n'est pas le voyage en lui-même mais le transport des biens postaux qui leur est assigné. Cette mobilité a ainsi pour but

56 KIKUCHI Catherine, *La Venise des livres*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2018.

57 KIKUCHI Catherine, « Peut-on parler de communauté de métier en l'absence de corporation ? », *Queste*, n°32, 2016.

58 RIVOAL Solène, *Les marchés de la mer. Une histoire sociale et environnementale de Venise au XVIII^e siècle*, Rome, Publications de l'École française de Rome, 2022.

59 *Ibid.*, p.274.

60 BEAUREPAIRE Pierre-Yves et POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe : années 1680 – années 1780*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010.

de leur procurer un revenu et constitue une activité productive à part entière. Néanmoins, l'exemple-type de cette mobilité économique est celle du marchand, qui part à l'étranger pour mener à bien ses activités. Effectivement, de nombreux marchands voyagent dans le but d'étendre leur réseau commercial et ainsi de toucher un plus grand marché. Pour ce faire, ils peuvent aussi envoyer des intermédiaires pour les représenter, ces derniers devenant alors des acteurs mobiles de l'économie moderne⁶¹. En outre, les individus peuvent se déplacer en Europe dans un objectif politique. C'est par exemple le cas des ambassadeurs qui partent vivre à l'étranger pour faire le lien entre leur État d'origine et celui dans lequel ils emménagent. Ceci se renforce d'ailleurs tout au long de l'époque moderne, avec un accroissement des représentants politiques envoyés à l'étranger⁶². De nombreuses autres raisons peuvent expliquer la mobilité mais une des plus étudiées par les chercheurs est celle culturelle et intellectuelle⁶³. Les intellectuels européens se rendent dans des hauts lieux culturels, se mettant en relation les uns avec les autres. De plus, les jeunes hommes issus de l'aristocratie font eux aussi une expédition sur le continent européen. Cette dernière fait partie intégrante de leur éducation et se nomme le Grand Tour.

Un ouvrage de synthèse, écrit par Guillaume Calafat et Mathieu Grenet, est paru récemment sur cette question des mobilités⁶⁴. Il présente notamment toute la logistique que la mobilité implique aussi bien dans l'itinéraire choisi, que dans les différents supports nécessaires à sa bonne tenue. Les auteurs explicitent aussi le concept « d'étranger » et parlent de son insertion dans un nouvel espace. Ils prennent notamment le cas de Venise, où de nombreux et divers étrangers arrivaient et pouvaient se structurer en « nation » ou tout du moins se regrouper selon leur lieu d'origine. Cet ouvrage fait écho à la question de l'agrégation d'histoire moderne de l'an dernier qui portait sur les « Communautés et mobilités en Méditerranée de la fin du XV^e siècle au milieu du XVIII^e siècle⁶⁵ ». Selon Pierre-Yves Beaurepaire, le champ d'étude des circulations a été « profondément renouvelé par la

61 VELUWENKAMP Jan Willem, « Schémas de communication internationale et système commercial néerlandais, 1500-1800 », in : *Ibid.*, pp.83-98.

62 BELISSA Marc et SCHNAKENBOURG Éric « Les circulations diplomatiques en Europe au XVIII^e siècle : représentation, information, diffusion des modèles culturels », in : BEAUREPAIRE Pierre-Yves et POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe*, op.cit., pp.279-295.

63 BERTRAND Gilles, « Voyager dans l'Europe des années 1680-1780 », in : BEAUREPAIRE Pierre-Yves et POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe*, op.cit., pp.237-247.

64 CALAFAT Guillaume et GRENET Mathieu, *Méditerranées. Une histoire des mobilités humaines (1492-1750)*, op.cit.

65 « Préparer l'épreuve d'histoire moderne de l'agrégation externe d'histoire 2023 », *L'Histoire à la BnF*, 1^{er} février 2023.

recherche historique depuis les années 1970⁶⁶ ». Il affirme qu'« une attention toute particulière a d'abord été portée aux « transferts culturels » [...] puis aux « mobilités » et trajectoires, individuelles comme collectives⁶⁷ ». Plus récemment, des travaux ont induit un renouvellement de la notion de mobilité. Cette dernière se voit en effet mise au cœur d'interrogations nouvelles, ne portant plus seulement sur celle des plus aisés mais aussi des autres individus composant la société d'Ancien Régime.

Cet intérêt récent pour la mobilité peut s'insérer dans un contexte d'essor de l'histoire sociale, avec des travaux portant sur la mobilité d'individus issus du peuple comme ceux de Corine Maitte. Cette dernière a analysé les migrations de travail des verriers altarais et vénitiens⁶⁸. Elle montre en quoi la mobilité n'entraîne pas les mêmes réponses de la part de l'État selon les territoires. Par exemple, dans le cas des verriers vénitiens, le gouvernement s'oppose à leur départ et toute mobilité leur est interdite. Dans le même temps, la mobilité des verriers altarais est contrôlée par les autorités publiques, voire encouragée, car elle procure divers avantages. Effectivement, leur migration peut être temporaire ou bien définitive mais dans les deux cas elle permet de créer un réseau à l'échelle européenne et de découvrir de nouvelles techniques de production. Ainsi, la mobilité n'est pas appréhendée de la même manière selon les espaces, pouvant être vue soit comme une perte pour le territoire quitté, soit comme une opportunité d'étendre leur réseau professionnel. Ceci est à mettre en lien avec le cas des courriers vénitiens, qui est représentatif d'une forme de mobilité ordinaire du *popolo*⁶⁹. Ces individus parcourent quotidiennement les routes européennes pour leur travail. Diverses règles, imposées soit par les contraintes physiques inhérentes au voyage, soit par les autorités publiques, structurent et encadrent cette activité. Le but est ainsi ici d'étudier la mobilité particulière de ces individus, qui repose sur une organisation précise des flux postaux.

La bonne tenue d'une expédition postale dépend en grande partie des conditions de voyage. En effet, il est fréquent que la durée de la mobilité varie selon la saison à laquelle elle

66 BEAUREPAIRE Pierre-Yves et POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe*, *op.cit.*, p.8.

67 *Ibid.*

68 MAITTE Corine, « Les migrations de travail comme ressources : verriers altarais et vénitiens, XVI^e-XVIII^e siècle », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.123, n°1, 2011, pp.33-47.

69 À propos de la mobilité du bas peuple, en comparaison avec celle des élites, voir : DAUPHANT Léonard, « Des chemins qui ne se croisent pas ? Les itinéraires des élites et des humbles dans le royaume de France et sur ses marges à la fin du Moyen Âge », *Revue historique*, vol.699, n°3, 2021, pp.717-737.

se passe et surtout selon les conditions climatiques auxquelles elle est confrontée⁷⁰. Cette activité dépend aussi des infrastructures inhérentes au transport routier et maritime, par lesquelles transitent les courriers et l'ensemble des voyageurs. Divers travaux ont été menés sur ce sujet et plus largement sur les conditions du voyage à l'époque moderne. Fernand Braudel a notamment analysé « l'unité humaine », qui selon lui passe par les routes et les villes⁷¹. Il a ainsi décrit les différents types de voies de communication liant les villes méditerranéennes, en venant à l'évidence que les routes terrestres étaient bien plus empruntées que celles maritimes. Il a notamment mis en avant le lien des villes italiennes entre elles et avec le reste de l'Europe, et l'emploi différencié de telle ou telle route selon les individus ou les marchandises transportés. Il explique par exemple que Venise constitue un nœud important de l'organisation routière et urbaine car routes terrestres et maritimes desservent la ville. Par cela, elle constitue une étape clé des mobilités humaines et des différents flux de marchandises méditerranéens.

Ce dernier point est à mettre en lien avec l'histoire des transports. Effectivement, le transport d'objets et d'individus induit un mouvement. De ce processus découle alors une mobilité, plus ou moins grande selon les circonstances. Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno proposent par exemple d'étudier cette histoire des transports⁷². Ils la mettent en perspective avec le *mobility turn*, c'est-à-dire « l'apparition non seulement de nouveaux objets, mais également d'un paradigme interrogeant fondamentalement l'approche savante des déplacements, temps morts, temps perdus, dont l'apparente neutralité aurait des effets sociétaux puissants, largement sous-estimés⁷³ ». Ils mettent en avant la diversité des mobilités, leurs objectifs et leur organisation⁷⁴. Ils questionnent le concept de mobilité, qui est aujourd'hui en renouvellement. Par le passé, la mobilité a souvent été jugée par les chercheurs comme étant impossible à l'époque moderne, parlant alors d'un monde statique. Par la suite,

70 BMC, Cl.IV, 165, a 177r. Diverses études d'histoire environnementale abordent notamment l'impact du climat et des espaces naturels sur les activités humaines, dont la mobilité fait partie. Voir à ce sujet : ALBINI Giuliana, GRILLO Paolo et RAVIOLA Alice, *Il fuoco e l'acqua. Prevenzione e gestione dei disastri ambientali fra Medioevo e Età Moderna*, Milan, Pearson Italia, 2022.

71 BRAUDEL Fernand, « V. L'unité humaine : routes et villes, villes et routes », in : *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. 1. La part du milieu*, Paris, Armand Colin, 2017 [1949], pp.267-335.

72 GUIGENO Vincent et FLONNEAU Mathieu (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.

73 *Ibid.*, p.13.

74 Ces questionnements sur l'histoire du transport peuvent être mis en lien avec les études qui portent sur les coûts de transport à l'époque moderne. MOTTU-WEBER Liliane, « Contrats de voiture et comptes des blés et du sel : contribution à l'étude des coûts de transport (1550-1630) », *Revue suisse d'histoire*, vol.33, n°3, 1983, pp.269-296 ; CONCHON Anne et VILLAIN Julien, « Prix de transport et économie des circulations (XVII^e-début XIX^e siècles) : Introduction », *Histoire & mesure*, n°2, 2022, pp.3-14.

elle a été perçue comme étant la norme, avec des individus qui seraient très mobiles. Désormais, les avis se font plus nuancés et il est question d'une mobilité sous contraintes⁷⁵. Cette dernière se caractériserait par une mobilité croissante des individus à l'époque moderne qui serait tout de même soumise à divers freins.

Ceci est à mettre en lien avec le sujet étudié, car les courriers vénitiens sont représentatifs de cette mobilité sous contraintes⁷⁶. Ces dernières sont très diverses mais celle à laquelle ils sont le plus confrontés est la frontière. C'est avant tout un concept flou et ancien, qui prend en importance à l'époque moderne avec la construction des États européens. De nombreux chercheurs se sont questionnés sur la notion de frontière et ses répercussions directes sur les territoires⁷⁷. C'est le cas de Philippe Moulis qui a questionné ce concept en s'intéressant aux stratégies d'évitement de la frontière dans le cadre du commerce interlope aux XVII^e et XVIII^e siècles dans le nord du royaume de France⁷⁸. Il explique ainsi qu'il existe des frontières de divers ordres. Elles peuvent être intérieures ou extérieures mais aussi internationales, religieuses ou linguistiques⁷⁹. Elles structurent les espaces et permettent aux États de réaffirmer leur pouvoir sur leurs territoires. Ceci est visible dans la mobilité des courriers, car ils doivent franchir ces limites territoriales. Ce passage de la frontière fait d'eux des étrangers, puisqu'ils quittent leur pays d'origine et deviennent alors plus difficiles à identifier pour les autorités locales⁸⁰.

Le franchissement des frontières induit un emploi croissant de l'écrit dans le cadre de la mobilité et les voyages postaux n'y échappent pas. Les courriers vénitiens voient le nombre de documents à transporter augmenter tout au long de la période étudiée. Ces derniers concernent leur identité et justifient leur déplacement auprès des autorités étrangères. Ils peuvent être de différentes formes (manuscrits ou imprimés) et de différents ordres (passeport, *bollettino in stampa*, *bollettino di sanità*...). Les courriers en ont besoin pour pouvoir

75 MOM Gijs, « Inventer et établir l'histoire de la mobilité : aux origines d'un changement de paradigme », in : GUIGENO Vincent et FLONNEAU Mathieu (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, *op.cit.*, pp.25-39.

76 À propos de la mobilité postale et de ses contraintes, voir : RICHEZ Sébastien, « « Bouger avec la Poste » : regard historique sur les mobilités postales », in : GUIGENO Vincent et FLONNEAU Mathieu (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, *op.cit.*, pp.265-275.

77 SARMANT Thierry, « Les frontières au XVII^e siècle. Limites, marches et intérêts des États », *Communio*, vol.266, n°6, 2019, pp.27-32 ; AMILHAT SZARY Anne-Laure, *Qu'est-ce qu'une frontière aujourd'hui ?*, Paris, Presses Universitaires de France, 2015.

78 MOULIS Philippe, « Frontières et contrebandes en France du nord 17^e-18^e siècles », *Dix-huitième siècle*, vol.45, n°1, 2013, pp.541-563.

79 *Ibid.*, p.544.

80 MERIGGI Marco et RAO Anna Maria (dir.), *Stranieri : controllo, accoglienza e integrazione negli Stati italiani (XVI-XIX secolo)*, Naples, FedOA Press – Federico II University Press, 2020.

bénéficier des biens et services qui leur sont spécifiquement destinés durant leur voyage⁸¹. Guillaume Calafat et Mathieu Grenet affirment que « la possession de certains documents est ainsi censée fluidifier la mobilité, en permettant d'« identifier » leurs porteurs⁸² ». Certains historiens se sont plus amplement interrogés sur le sujet comme Ilse About et Vincent Denis⁸³. Ces derniers ont montré que l'identification des individus repose avant tout sur des régimes d'identification, qui varient selon les lieux et les époques⁸⁴. Ils expliquent par exemple que l'identification peut avoir divers objectifs, et ne concernent donc pas seulement les individus en mobilité.

L'écrit est certes un support à l'identification des individus, mais il apparaît aussi comme un véritable outil de voyage à l'époque moderne. Ceci est perceptible dans le cas d'autres types de mobilités que celles postales comme l'a montré Emmanuelle Chapron en étudiant l'emploi des lettres de recommandations au XVIII^e siècle⁸⁵. D'une part, à travers l'analyse des lettres de recommandations, elle a mis au jour les pratiques de l'accueil, qui résultaient des réseaux de sociabilité des voyageurs. Ces derniers dépendaient des connaissances sur place qui pouvaient leur fournir le gîte et le couvert. D'autre part, Emmanuelle Chapron a mis en exergue la progressive prise en importance de l'écrit dans le voyage. Elle montre qu'à partir de l'époque moderne, les documents inhérents au déplacement se multiplient et facilitent le voyage. Ils influent de fait sur la rapidité des circulations, qui s'accroissent fortement à partir des XVII^e et XVIII^e siècles.

Le phénomène d'accroissement des mobilités est à mettre en lien avec l'essor du phénomène postal et l'instauration de réseaux postaux européens⁸⁶. Plusieurs chercheurs ont étudié la réticularité de l'organisation postale comme Nicolas Verdier et Anne Bretagnolle pour le royaume de France⁸⁷. Ces derniers ont corrélé la multiplication des relais de poste avec

81 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.91.

82 CALAFAT Guillaume et GRENET Mathieu, *Méditerranées. Une histoire des mobilités humaines*, op.cit., p.210.

83 ABOUT Ilse et DENIS Vincent, *Histoire de l'identification des personnes*, Paris, La Découverte, 2010.

84 *Ibid.*, p.5.

85 CHAPRON Emmanuelle, « Avec bénéfice d'inventaire ? Les lettres de recommandations aux voyageurs dans l'Europe du XVIII^e siècle », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.122, n°2, 2010, pp.431-453.

86 Pour une étude comparative des réseaux postaux européens, voir : RAYMOND Joad et MOXHAM Noah (dir.), *News Networks in Early Modern Europe*, Leyde, Brill, 2016.

87 VERDIER Nicolas et BRETAGNOLLE Anne, « Images d'un réseau en évolution : les routes de poste dans la France préindustrielle (XVII^e siècle-début XIX^e siècle) », *M@ppemonde*, vol.79, n°3, 2005, pp.1-8 ; VERDIER Nicolas, « Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, vol.68, n°2, 2007, pp.7-21 ; BRETAGNOLLE Anne, GIRAUD Timothée et VERDIER Nicolas, « Modéliser l'efficacité d'un réseau. Le cas de la poste aux chevaux dans la France pré-industrielle (1632-1833) », *L'Espace géographique*, vol.39, n°2, 2010, pp.117-131.

l'augmentation du nombre de routes dans le royaume de France. Ils ont aussi montré la prééminence de divers nœuds de communication comme Paris et Lyon. Ils se sont plus précisément intéressés au cas de la poste aux chevaux, qui s'est précocement structurée en réseau, via l'instauration de relais de poste, avec à leur tête des maîtres de poste. Ces figures emblématiques de l'organisation postale moderne font partie intégrante de son bon fonctionnement. Dans le cas de la poste vénitienne, les maîtres de postes servent à fournir les moyens matériels nécessaires aux courriers pour réaliser leur mission mais aussi à les surveiller pendant cette dernière⁸⁸. La figure du maître de poste est présente sur l'ensemble des routes européennes et a connu un très fort développement à partir du Saint Empire romain germanique.

L'histoire de la poste a longtemps été dominée par l'étude de la famille des Tour et Tassis, qui a développé la poste dans le Saint Empire romain germanique et a mené à la création d'un véritable réseau postal européen. Wolfgang Behringer a notamment étudié cette famille et sa place dans l'administration du Saint-Empire romain germanique⁸⁹. Par cela, il a présenté l'organisation postale germanique et ses liaisons avec les autres puissances européennes. Il s'est aussi intéressé aux différentes composantes du système postal fondé par les Tour et Tassis, qui repose sur un maillage fin du territoire via des relais de poste et les maîtres de poste associés⁹⁰. Ce fonctionnement a été créé à l'origine pour permettre à l'empereur Habsbourg d'être en lien permanent avec l'ensemble de ses territoires, qui étaient éparpillés en Europe. Pour cela, les Tour et Tassis ont institué des axes postaux centraux, auxquels s'ajoutaient des routes secondaires, qui desservaient de nombreuses villes européennes. Ce modèle a ainsi permis d'optimiser les flux postaux et a par la suite été copié par les autres États européens. Cet intérêt pour la famille des Tour et Tassis est encore d'actualité comme le montre la publication récente de l'ouvrage de Rachel Midura : *Postal intelligence. The Tassis family and communications revolution in early modern Europe*⁹¹. Ce livre aborde l'histoire de la communication à l'époque moderne sous le prisme du système postal dirigé par la famille des Tour et Tassis et ses ramifications dans le reste de l'Europe. L'autrice s'attache à mettre en avant le lien entre activité postale, informations et pouvoir

88 BMC, Cl.IV, 165, 6 juillet 1566, fol.37.

89 BEHRINGER Wolfgang, *Thurn und Taxis. Die geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen*, Munich, Piper, 1990 ; BEHRINGER Wolfgang, « Empereur, diète d'Empire et poste (1490-1615) », *Trivium*, vol.14, 2013.

90 Voir aussi à ce propos : *Le poste dei Tasso, un'impresa in Europa, contributi in occasione della mostra I Tasso, l'evoluzione delle poste Bergamo ex chiesa di S. Agostino, 28 aprile-3 giugno 1984*, Bergame, Commune de Bergame, 1984.

91 MIDURA Rachel, *Postal intelligence. The Tassis family and communications revolution in early modern Europe*, Ithaca, Cornell University Press, 2025.

politique. D'autres chercheurs ont aussi préféré analyser la période suivant la domination de la poste par les Tour et Tassis. C'est le cas de Klaas Van Gelder, qui en étudiant les correspondances d'Eugène de Savoie, a mis en avant l'héritage de cette famille sur le réseau postal européen⁹². Elle apparaît ainsi comme centrale dans le perfectionnement de la poste à l'époque moderne.

Outre l'étude de la poste via la famille des Tour et Tassis, d'autres auteurs ont publié des ouvrages se rapportant au fonctionnement postal propre à un pays particulier. C'est le cas d'Eugène Vaillé, avec son *Histoire générale des postes françaises*, qui retrace l'histoire de la poste de l'Antiquité jusqu'à la moitié du XX^e siècle, moment où ont été publiés ces ouvrages successifs⁹³. Cela constitue tout de même une histoire datée des postes et depuis les années 1990, l'étude du phénomène postal en France a connu un certain renouvellement. Il se fonde plus particulièrement sur l'étude de la poste via des sources non issues de l'institution postale. Ceci a ainsi donné à voir des sujets de recherche nouveaux et variés, portant notamment sur l'étude des métiers de la poste ou encore l'influence de cette dernière sur les activités commerciales⁹⁴.

L'histoire de la poste constitue aussi en une histoire des techniques et de leurs possibles améliorations. Fernand Braudel a notamment traité ce sujet via l'étude des moyens de transports à l'époque moderne⁹⁵. Il a décrit les différents types de moyens de locomotion qui existaient et leur progressif développement, plus particulièrement ceux impliquant des équidés. Par cela, il a fait le lien avec les flux postaux qui se faisaient le plus souvent à cheval. Dans le cas des courriers vénitiens, le cheval apparaît comme un véritable compagnon de route dont dépend la bonne tenue de l'expédition. La grande majorité des voyages réalisés par ces derniers se font à cheval. Ils changent de monture à chaque relais postal, auquel est associé l'entretien de plusieurs chevaux⁹⁶. Cette place centrale des équidés dans la mobilité n'est pas nouvelle et existe depuis l'Antiquité. Néanmoins, elle connaît à partir du XVI^e siècle un perfectionnement notable. Daniel Roche a notamment étudié cet emploi du cheval et plus

92 VAN GELDER Klaas, « Dépasser l'éloignement : les correspondances d'Eugène de Savoie et le gouvernement à distance des Pays-Bas autrichiens (1716-1725) », *Revue du Nord*, vol.411, n°3, 2015, pp.527-550.

93 VAILLÉ Eugène, *Histoire générale des postes françaises. Des origines à la fin du Moyen Âge*, Paris, Presses universitaires de France, 1947 ; VAILLÉ Eugène, *Histoire des postes depuis la Révolution*, Paris, Presses universitaires de France, 1947.

94 LE ROUX Muriel, « L'histoire de la poste : bilan et nouvelles approches », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°59, 1998, pp.151-153.

95 BRAUDEL Fernand, « Chapitre 6 : Révolutions et retards techniques », in : *Civilisation matérielle, économie et capitalisme. I. Les structures du quotidien*, Paris, Armand Colin, 2022 [1979], pp.280-316.

96 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.91.

largement la culture équestre du XVI^e au XIX^e siècle⁹⁷. Il a mis en avant l'utilité et la symbolique du cheval dans les différentes strates sociales. Il s'est aussi intéressé à la relation entre le cheval et l'homme. Il affirme d'ailleurs qu'elle a évolué parallèlement au développement de nouvelles techniques de transport au cours de l'époque moderne. Le cheval apparaît comme central dans les processus de modernisation et d'optimisation des activités humaines, dont le procédé postal fait partie⁹⁸.

En plus du voyage par voie terrestre, d'autres modalités de transport entrent en compte dans la mobilité postale. Les courriers vénitiens, même s'ils se déplacent essentiellement à cheval, ont recours au transport fluvial et maritime. Il est fait mention à de nombreuses reprises de transport par voie fluviale au cours du voyage postal. L'emploi de cette voie de communication semble être très fréquent puisque certaines villes possèdent des règles particulières à son propos⁹⁹. Le transport fluvial est d'autant plus important dans cette étude que Venise ne peut être quittée que par barque ou par bateau. Ainsi, la mobilité fluviale est inhérente au voyage des courriers vénitiens et ce dès leur départ. La figure du *barcaruolo* semble centrale pour saisir les enjeux du voyage postal. Robin Quillien a notamment étudié le métier de *barcaruolo* à Venise et a mis en avant la diversité de ce dernier¹⁰⁰. Il existe différents types de bateau selon ce qui doit être transporté (marchandises, individus...) et différentes communautés de *barcaruoli* dans la ville. Les stations publiques de bateau (*traghetti*) sont nombreuses et permettent un acheminement rapide des biens et des individus à Venise et avec la Terre ferme. Dans le cas des courriers, l'accès au transport fluvial est très réglementé et ils ne peuvent avoir accès qu'au *traghetto* auquel ils sont associés. Outre le transport fluvial, les courriers vénitiens peuvent aussi faire appel au transport maritime même si c'est plus rare. Certains itinéraires postaux nécessitent une mobilité plus ou moins prolongée sur la mer. C'est par exemple le cas lorsque les courriers se rendent en Angleterre et doivent traverser la Manche¹⁰¹.

Fernand Braudel a mis en exergue les longs délais postaux, entre le moment où une lettre est envoyée et celui où elle est entre les mains du destinataire. Il a notamment expliqué que malgré cette lenteur apparente, due à la distance à parcourir, le courrier reste tout de

97 ROCHE Daniel, *La culture équestre occidentale. XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval. Tome I. Le cheval moteur. Essai sur l'utilité équestre*, Paris, Fayard, 2008.

98 Voir aussi : BARATAY Éric (dir.), *Les animaux dans l'histoire*, Paris, Tallandier, 2023.

99 ASVe, Compilazione delle leggi, b. 155, fasc. Corrieri, fol. 693.

100 QUILLIEN Robin, « *Barcaruoli* et bateliers à Venise à l'époque moderne : profession plurielle et groupe social (XVI^e-XVIII^e siècles) », *Line@editoriale* [en ligne], n°10, 2018.

101 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 32, rubrique Inghilterra, « Viaggio fatto dall'ecc^{mo} Gerolamo Lando Amb^r ordinario in Inghilterra, l'anno 1619 7 ottobre » [n.n].

même plus rapide qu'un voyageur lambda¹⁰². Ce constat est à mettre en lien avec celui exprimé dans les années 1960 par Yves Renouard¹⁰³. Ce dernier a porté son intérêt sur le cas des courriers ordinaires dont le voyage était prévu à l'avance avec des jours et horaires de départ précis. Il met notamment en avant le fait que l'organisation postale est un procédé qui tend à se perfectionner tout au long de l'époque moderne. Il évoque par exemple la professionnalisation du métier de courrier et l'instauration de courriers extraordinaires. Ces derniers sont représentatifs de l'augmentation de la vitesse des expéditions postales, même si ce service reste toutefois réservé à une élite. À Venise, courriers ordinaires et extraordinaires voient le jour simultanément et ont des missions qui peuvent être similaires mais qui sont réalisées différemment. En effet, les moyens fournis ne sont pas les mêmes selon les types de courriers, ce qui influe directement sur le prix. Ceci explique d'ailleurs les grandes différences de tarifs entre courrier ordinaire et extraordinaire. De plus, l'organisation de leur activité est profondément différente. L'ordinaire effectue une mobilité planifiée et possède un jour précis d'arrivée. Le courrier extraordinaire, quant à lui, ne sait pas à l'avance, quand il va arriver à destination¹⁰⁴.

Récemment d'autres chercheurs se sont penchés sur le sujet comme Didier Gazagnadou qui a étudié le développement du phénomène postal en Europe¹⁰⁵. Il a mis en évidence le fait que l'organisation postale européenne moderne a vu en partie le jour en péninsule italienne. Effectivement, les premiers à instituer le système du relais postal sont les Milanais. Ces derniers emploient dès le XIV^e siècle une poste d'État, qui garantit l'acheminement des correspondances publiques et privées. Ce modèle se répand ensuite en Europe et divers États s'en emparent et le modifient en lui procurant des particularités locales.

Dans le cas de Venise, peu de chercheurs ont réellement abordé le système postal vénitien. C'est le cas de Johann Petitjean qui, dans son étude sur la transmission des nouvelles ottomanes via Venise, aborde le sujet de la poste vénitienne et de sa place dans les transferts d'informations¹⁰⁶. Il explique entre autres l'essor du phénomène postal en péninsule italienne et évoque la corporation des postes ici étudiée. Il présente d'ailleurs sa place centrale, pour

102 BRAUDEL Fernand, « I. Les économies : la mesure du siècle », in : *La Méditerranée et le monde méditerranéen au temps de Philippe II. 2. Destins collectifs et mouvements d'ensemble*, op.cit., pp.11-106.

103 RENOARD Yves, « Information et transmission des nouvelles », in : SAMARAN Charles (dir.), *L'Histoire et ses méthodes*, Paris, Gallimard, 1961, pp.93-142.

104 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.91.

105 GAZAGNADOU Didier, « IV. L'État, la poste et l'individu », in : *La poste à relais en Eurasie. La diffusion d'une technique d'information et de pouvoir, Chine-Iran-Syrie-Italie*, Paris, Éditions Kimé, 2013, pp.95-116.

106 PETITJEAN Johann, *L'intelligence des choses. Une histoire de l'information entre Italie et Méditerranée (XVI^e-XVII^e siècles)*, Rome, École française de Rome, 2013.

une grande partie de l'époque moderne, dans l'acheminement des lettres de Venise vers Rome. Dans ses travaux, Johann Petitjean traite de la poste sous le prisme de l'histoire politique et des transferts d'informations étatiques. Rachel Midura aborde quant à elle l'histoire de la communication en Europe à travers l'étude de la famille des Tour et Tassis¹⁰⁷. Elle fait de nombreuses références à la *Compagnia dei corrieri veneti* dans son livre et parle de la position stratégique qu'elle occupe au sein du système postal européen¹⁰⁸. Toutefois, elle ne porte pas réellement attention aux courriers en tant qu'individus mobiles mais plutôt en tant qu'acteurs d'un réseau plus large de travailleurs postaux.

Cette présente étude tend à analyser le phénomène postal via la vie quotidienne des acteurs postaux. Peu de travaux se sont intéressés à l'aspect social des intermédiaires postaux à l'époque moderne. En effet, le courrier reste un individu encore mal connu et l'objectif est d'en faire le portrait. Au-delà des lettres et de leurs expéditeurs, la focale se positionne ici sur la figure du courrier, ses missions, son rôle et sa position dans la société vénitienne. De plus, le courrier apparaît comme un transporteur, plus qu'un simple diffuseur d'informations. Il serait intéressant de mettre en perspective cette figure du courrier comme transporteur et son intérêt pour la République. En outre, ce métier induit obligatoirement la mobilité de celui qui le pratique. Le courrier effectue une mobilité quotidienne, parcourant routes et chemins européens. Il apparaît ainsi comme un professionnel de la mobilité à l'époque moderne. L'objectif serait alors de se questionner sur la matérialité du voyage postal et son vécu par le courrier.

L'information à l'époque moderne

L'histoire de l'information est ancienne et suscite toujours un très vif intérêt. À l'origine, elle reposait sur l'étude des correspondances en Europe. Selon Johann Petitjean, « c'est bien par les lettres et leur circulation que l'histoire de l'information a fait ses débuts¹⁰⁹ ». Pendant longtemps, les travaux traitant de l'information reposaient sur l'étude de correspondances politiques et marchandes. En effet, une grande partie des lettres envoyées et

107 MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, *op.cit.*

108 Le lien entre l'organisation postale des Tour et Tassis et la corporation des postes vénitiennes a déjà été mise en évidence par le passé. L'ouvrage *Le poste dei Tasso, un'impresa in Europa*, publié en 1984, abordait plus largement le rôle des courriers vénitiens dans les transferts de biens postaux à l'époque moderne. Pour ce faire, de nombreuses archives vénitiennes ont été utilisées, mais il ne s'agit pas d'une approche sociale du courrier. Cela consiste plutôt en une mise en valeur du métier de courrier pour traiter de l'organisation postale dans son ensemble. *Le poste dei Tasso, un'impresa in Europa*, *op.cit.*

109 *Ibid.*, p.56.

conservées à l'époque moderne concernent des acteurs essentiels aux échanges d'informations politiques et commerciales. L'importance de ces deux secteurs dans l'envoi de lettres est d'ailleurs visible dans les sources étudiées. Lorsque les expéditeurs sont évoqués dans les statuts de la corporation, les représentants politiques et les marchands sont ceux le plus souvent cités. De plus, d'eux découlent des règles spécifiques au transport de leurs correspondances.

Le transport de lettres politiques représente une part non négligeable des missions confiées aux courriers vénitiens. Elles peuvent être envoyées au sein d'un même État et servent notamment à la gestion du territoire¹¹⁰. Dans le cas de Venise, de nombreuses lettres sont envoyées aux recteurs qui administrent les territoires de Terre ferme. L'information se retrouve donc au centre des enjeux de gouvernance et est significative d'une évolution de cette dernière. À partir de l'époque moderne, « l'information est considérée comme un art de gouverner¹¹¹ », et apparaît ainsi de plus en plus essentielle au bon fonctionnement politique d'un État.

Les lettres d'État revêtent un intérêt encore plus grand quand elles proviennent de l'étranger. Les courriers vénitiens ont par exemple en charge le transport des dépêches diplomatiques¹¹². De fait, ils sont assignés au port des correspondances des ambassadeurs, qui peuvent les faire appeler à n'importe quel moment¹¹³. En effet, l'essor de la diplomatie entraîne une dissémination des représentants politiques en Europe voire ailleurs comme avec le *bailo* vénitien à Constantinople. C'est ce que montre Jean-Pierre Pantalacci lorsqu'il parle des diplomates vénitiens présents dans différentes cours européennes¹¹⁴. Ces derniers sont en lien permanent avec le pouvoir central vénitien via une correspondance régulière, qui possède une importance stratégique dans la prise de décisions à Venise. Ceci est d'autant plus fort pour la Sérénissime, qu'elle est une précurseuse dans le domaine diplomatique. Très tôt elle met en place une diplomatie importante et envoie des patriciens vénitiens aux quatre coins de l'Europe pour la représenter. La correspondance diplomatique apparaît alors comme

110 BOUTIER Jean, LANDI Sandro et ROUCHON Olivier (dir.), *Politique par correspondance. Les usages politiques de la lettre en Italie (XIV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009.

111 PETITJEAN Johann, « Gênes et le bon gouvernement de l'information (1665-1670) », *Cahiers de la Méditerranée*, n°85, 2012, p.222.

112 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.96.

113 BMC, Cl.IV, 134, 23 mars 1551 [n.n.].

114 PANTALACCI Jean-Pierre, « Le personnel diplomatique vénitien à travers l'Europe, dans la première moitié du XVI^e siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, n°78, 2009, pp.263-277. Voir aussi : TRAMPUS Antonio, « Le diplomate vénitien entre les XVI^e et XVIII^e siècles : statut, rôles et fonctions », *Études de lettres*, n°3, 2010, pp.119-136.

pertinente pour saisir les flux d'informations en Europe¹¹⁵. Les études se sont de fait pendant longtemps concentrées sur ce type de source, laissant de côté les autres correspondances.

L'époque moderne étant représentative d'un essor des échanges commerciaux à l'échelle européenne voire mondiale, la correspondance marchande possède, elle aussi, de forts enjeux stratégiques. Cela explique pourquoi les chercheurs se sont intéressés à ce sujet et ont mis en évidence le dynamisme informationnel inhérent aux marchés et au développement du système de la *commenda*¹¹⁶. Pour accroître leurs débouchés, les marchands se mettent en relation et envoient des représentants à l'étranger. Ce phénomène est notamment visible à Venise, grande place commerciale, qui accueille en son sein un grand nombre de marchands et de marchandises. Toutefois, la pérennité de ces entreprises commerciales dépend de la réception d'informations comme l'a montré Pierre Sardella¹¹⁷. Ce dernier a mis en exergue le fait que la réception de nouvelles peut avoir des répercussions sur l'économie vénitienne et par conséquent sur l'ensemble de la société. Il affirme d'ailleurs que « le pouvoir de la nouvelle déborde et envahit à pleins flots les secteurs les plus essentiels de la vie vénitienne – celui des subsistances comme celui des finances publiques¹¹⁸ ».

L'emprise de l'information et de sa diffusion sur les activités commerciales et d'autant plus perceptible si elle est corrélée à l'essor du phénomène postal. C'est ce qu'a expliqué Daniel Velinov avec son étude sur l'activité cambiaire à Anvers au XVII^e siècle¹¹⁹. Il a mis en avant le fait que les routes postales convergent vers les marchés européens et que ces derniers dépendent directement des jours d'arrivée et de départ des courriers. Il affirme que la dépendance au calendrier hebdomadaire des courriers ordinaires est commune à l'ensemble des grandes places commerciales européennes. Ceci est à mettre en lien avec cette étude des courriers vénitiens qui montre l'importance de ce corps de métier pour les marchands vénitiens ou étrangers. Effectivement, le retard d'un courrier peut grandement handicaper l'activité commerciale. C'est ce qu'il s'est passé en 1540, lorsqu'un courrier est arrivé avec un retard de plus de deux semaines à Rome. Les marchands se sont alors plaints aux autorités,

115 Voir aussi : BEAUREPAIRE Pierre-Yves et POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe*, op.cit. ; TESSIER Alexandre (dir.), *La Poste, servante et actrice des relations internationales (XVI^e-XIX^e siècle)*, Lausanne, Peter Lang, 2016.

116 CALAFAT Guillaume, « Familles, réseaux et confiance dans l'économie de l'époque moderne. Diasporas marchandes et commerce interculturel », op.cit., pp.513-531.

117 SARDELLA Pierre, *Nouvelles et spéculations à Venise au début du XVI^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1948.

118 *Ibid.*, p.83.

119 VELINOV Daniel, « Information et marché : l'activité cambiaire et les services postaux à Anvers et en Europe au milieu du XVII^e siècle », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol.63, n°1, 2016, pp.85-109.

affirmant l'impossibilité pour eux de mener des négociations convenables¹²⁰. Ainsi, la poste et par conséquent l'échange d'informations représentait une condition essentielle à la bonne tenue du commerce en Europe à l'époque moderne.

En plus de celles politiques et commerciales, d'autres correspondances ont beaucoup été étudiées, celles des lettrés européens, composant la République des lettres. Depuis la Renaissance jusqu'à la fin de l'époque moderne, les penseurs et savants européens entretiennent de régulières et nombreuses correspondances en Europe¹²¹. Ce phénomène est renforcé par la très grande mobilité de ces individus, qui produisent aussi des lettres durant leurs voyages. Gilles Montègre a par exemple étudié la correspondance de François de Paule Latapie lors de ses voyages en Italie¹²². Par cela, il a mis au jour le fonctionnement épistolaire lorsqu'une personne est mobile¹²³. Cet intérêt ancien pour les correspondances s'est donc longtemps concentré sur celles des grands personnages aussi bien politiques, commerciaux qu'intellectuels. Il a de fait mis de côté celles de « familles [issues] d'un milieu social plus populaire que la bourgeoisie, par manque de sources¹²⁴ ». Ces dernières sont aujourd'hui mises en avant et font partie intégrante du renouveau de l'histoire des correspondances.

Dans la lignée des recherches sur l'histoire de l'écrit et plus largement grâce à l'influence de l'histoire sociale, divers chercheurs se questionnent sur l'accessibilité du fait épistolaire pour les plus pauvres. En effet, envoyer une lettre a un coût et nécessite certaines compétences. Ceci constitue les principales contraintes inhérentes à l'envoi de courrier à l'époque moderne. Marie-Claire Hooock-Demarle a notamment mis en avant l'accès restreint à la lettre à cause de son coût, excluant de fait une grande partie de la population de son utilisation. Selon elle, « toutes étapes confondues, écrire une lettre n'a rien d'une entreprise gratuite, ce qui explique, en partie du moins, le cercle finalement restreint et financièrement plutôt nanti des épistoliers¹²⁵ ». Ceci est visible dans les sources étudiées, où sont renseignés les tarifs pour l'envoi de lettres et de marchandises. Les prix sont assez élevés et il paraît clair

120 BMC, Cl.IV, 165, 4 février 1540, fol.23.

121 BEAUREPAIRE Pierre-Yves, *Atlas de l'Europe moderne, de la Renaissance aux Lumières*, Paris, Autrement, 2019.

122 MONTÈGRE Gilles, « Voyage et entrée en communication à l'époque des Lumières. La correspondance italienne de François de Paule Latapie », in : BEAUREPAIRE Pierre-Yves et HERMANT Héloïse (dir.), *Entrer en communication de l'âge classique aux Lumières*, Paris, Classiques Garnier, 2012, pp.219-240.

123 KELLER-PRIVAT Isabelle et SCHWERDTNER Karin (dir.), *La lettre trace du voyage à l'époque moderne et contemporaine*, Paris, Presses Universitaires de Paris Nanterre, 2019.

124 MORIEUX Renaud, « Lettres perdues. Communautés épistolaires, guerres et liens familiaux dans le monde maritime atlantique du XVIII^e siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.78, n°2, 2023, p.334.

125 HOOOCK-DEMARLE Marie-Claire, *L'Europe des lettres. Réseaux épistolaires et construction de l'espace européen*, Paris, Albin Michel, 2008, pp.43-44.

qu'une grande partie de la population ne peut recourir fréquemment à la lettre¹²⁶. Ce constat a aussi été dressé par Renaud Morieux, qui, en plus du coût, expose les diverses compétences nécessaires à la rédaction d'une lettre. Il les classe en trois catégories : techniques, linguistiques et logistiques¹²⁷. Il explique d'ailleurs que les plus pauvres ayant recours à la lettre, doivent le faire par l'intermédiaire de quelqu'un d'autre possédant les compétences requises. Ceci nuit donc considérablement au principe de secret associé au fait épistolaire.

L'histoire de l'information ne se compose pas seulement d'une étude des correspondances et n'a pas comme seul et unique support la lettre. Effectivement, l'information n'a pas forcément vocation à rester privée et peut être publique. Dans ce cas-là, divers supports la relayent et notamment ceux imprimés comme les livres ou les journaux. Un exemple de cette information publique concerne les lois édictées par le gouvernement vénitien et affichées aux yeux de tous. Cela conduit notamment à la création de divers placards, qui sont des affiches transmettant des informations diverses énoncées par le pouvoir central. L'État vénitien a par exemple transmis des informations relatives aux courriers ordinaires via ce type de support¹²⁸. L'histoire de l'imprimerie s'est beaucoup intéressée à la notion d'information, car au fil de l'époque moderne, l'imprimé prend en importance et est de plus en plus visible dans les villes. Johann Petitjean a par exemple montré comment l'invention de l'actualité et sa diffusion dépendent en grande partie du développement de l'imprimerie. Il parle plus particulièrement des *avvisi*, qui sont des « opuscules imprimés pour faire connaître un événement précis et [, qui], à partir du dernier tiers du XVI^e siècle et jusqu'à la fin du siècle suivant, [sont] des feuilles de nouvelles hebdomadaires dites « publiques »¹²⁹ ». Les XVII^e et XVIII^e siècles constituent aussi un moment d'essor des journaux et des gazettes, qui sont représentatifs de l'importance de l'imprimerie pour la diffusion des informations à l'époque moderne¹³⁰.

Plusieurs historiens ont d'ailleurs qualifié cette période comme étant celle de la création d'une société de l'information. Selon Jérôme Lamy et Johann Petitjean,

126 BMC, Cl.IV, 165, 22 juin 1593, fol.51.

127 MORIEUX Renaud, « Lettres perdues. Communautés épistolaires, guerres et liens familiaux dans le monde maritime atlantique du XVIII^e siècle », *op.cit.*, p.350.

128 BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

129 PETITJEAN Johann, « Mots et pratiques de l'information. Ce que aviser veut dire (XVI^e-XVII^e siècles) », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.122, n°1, 2010, p.109.

130 Voir aussi pour Venise : DE VIVO Filippo, « Chapitre VIII. Libelles en guerre. Pouvoirs et imprimé pendant l'Interdit de Venise (1606-1607) », in : SAEZ Ricardo (dir.), *L'imprimé et ses pouvoirs dans les langues romanes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010, pp.149-172 ; KIKUCHI Catherine, *La Venise des livres*, *op.cit.*

« l'information s'est imposée comme un fait social total au cours de la première modernité¹³¹ », même si elle reste évidemment diverse aussi bien dans son contenu que dans son accessibilité par le public. Tous deux affirment d'ailleurs que « la révolution de l'information est autant, sinon davantage, une révolution historiographique qu'une réalité historique¹³² », due à un regain d'intérêt récent pour l'histoire de l'information. Celui-ci est la conséquence de l'actualité dans laquelle se trouvent les chercheurs, c'est-à-dire celle d'une société de l'information facilitée par le recours aux nouvelles technologies¹³³. La société contemporaine donnerait ainsi à voir une autre perception de cette histoire de l'information à l'époque moderne. Cette dernière peut donc être mise en parallèle avec les travaux menés en sciences de l'information, qui abordent des notions conjointes. Carlos Alberto et Ávila Araújo présentent par exemple la différence entre information et communication, qui est fondamentale dans l'étude des flux informationnels¹³⁴. De plus, ils abordent aussi la notion de société de l'information et les origines anciennes de ce phénomène évoqué précédemment¹³⁵.

En ce qui concerne plus précisément Venise, de nombreux travaux ont été menés sur l'information et ce depuis longtemps. Pierre Sardella a notamment publié en 1948 un ouvrage traitant des nouvelles à Venise, dans lequel il qualifie cette ville de centre européen de l'information à l'époque moderne¹³⁶. Ceci est d'ailleurs visible dans le travail des courriers vénitiens, qui font le lien avec de nombreuses villes européennes, et ce fréquemment. Par exemple, deux courriers ordinaires partent pour Milan chaque semaine, ce qui contribue à l'arrivée massive d'informations à Venise¹³⁷. En outre, de par sa position stratégique en Méditerranée, Venise constituait un lieu de passage quasi obligé pour l'information. Elle permettait notamment de délivrer des informations émanant d'Orient au reste des États européens¹³⁸. Cette centralité vénitienne dans les échanges européens d'information a d'ailleurs été évoquée par Élisabeth Crouzet-Pavan, qui affirme : « à Venise, les nouvelles convergent. Rien que de très logique en apparence à cette constatation. Directement ou

131 LAMY Jérôme et PETITJEAN Johann, « Du livre à l'information : un tournant historiographique », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n°150, 2021, p.177.

132 *Ibid.*, p.183.

133 *Ibid.*

134 ALBERTO Carlos et ARAÚJO Ávila, « Épistémologie des sciences de l'information : histoire intellectuelle des concepts, théories et paradigmes », *Revue française des sciences de l'information et de la communication*, n°24, 2022.

135 Voir aussi : GARNHAM Nicholas, « La théorie de la société de l'information en tant qu'idéologie : une critique », *Réseaux*, vol.18, n°101, 2000, pp.53-91.

136 SARDELLA Pierre, *Nouvelles et spéculations à Venise au début du XVI^e siècle*, *op.cit.*

137 BMC, Cl.IV, 165, 29 mars 1632, fol.57.

138 PETITJEAN Johann, *L'intelligence des choses.*, *op.cit.*

indirectement, ce centre économique est lié à la quasi totalité du monde connu¹³⁹ ». L'autrice justifie cette situation par le fait que trois niveaux de circulation de l'information sont présents à Venise. Les deux premiers sont ceux vus précédemment, c'est-à-dire « le réseau politique et administratif » et le réseau « d'ordre économique »¹⁴⁰.

Le dernier quant à lui se rapporte à la rumeur et à tous les récits qui en sont faits¹⁴¹. Il apparaît ainsi comme le seul réseau d'information accessible en théorie à l'ensemble des Vénitiens, avec évidemment des différences majeures selon les cercles dans lesquels circule la rumeur en question. Cette diffusion de l'information au sein de la société vénitienne est notamment décrite dans les pièces de théâtre dont l'action se déroule à Venise et qui ont été rédigées à la période étudiée. Aussi bien dans *Le marchand de Venise* de William Shakespeare¹⁴² que dans *Il servitore di due padroni* de Carlo Goldoni¹⁴³, la rumeur occupe une place importante et se diffuse dans la ville. L'accès à l'information se fait dans des lieux distincts à Venise, et s'ancre de fait sur le territoire selon les types d'information et le public visé. C'est ce qu'a montré Filippo de Vivo dans son ouvrage portant sur l'information à Venise¹⁴⁴. Il a mis en avant l'idée que l'information politique se concentre dans les sphères de pouvoir et n'est en aucun cas théoriquement accessible aux personnes n'appartenant pas au groupe des patriciens. Dans le même temps, il a aussi expliqué les processus d'obtention de l'information dans la ville, avec des informateurs qui se positionnent dans des lieux stratégiques comme les boutiques des barbiers. Ce sont en effet des lieux qui accueillent une grande partie de la population et de fait les informations qu'elle énonce.

Cette importante surveillance des informations circulant dans la ville est représentative d'un fort encadrement de ces dernières par l'État. Le gouvernement vénitien possède d'ailleurs des instances de contrôle de l'information, notamment avec le Sénat et le Conseil des Dix¹⁴⁵. Le gouvernement vénitien prend ainsi part directement aux flux d'informations

139 CROUZET-PAVAN Élisabeth, « Les mots de Venise : sur le contrôle du langage dans une Cité-État italienne », in : SHMESP, *La circulation des nouvelles au Moyen Âge*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 1994, p.207.

140 *Ibid.*, p.208.

141 *Ibid.*, p.209.

142 SHAKESPEARE William, *Le marchand de Venise*, trad. DÉPRATS Jean-Michel, Paris, Éditions Gallimard, 2010 [1598].

143 GOLDONI Carlo, *Il servitore di due padroni*, trad. TASCA Valeria, Paris, Flammarion, 2016 [1746].

144 DE VIVO Filippo, *Information and communication in Venice, Rethinking Early Modern Politics*, King's Lynn, Oxford university press, 2007.

145 PETITJEAN Johann, « Compilation des nouvelles et écriture de l'actualité à Venise au XVI^e siècle », *Hypothèses*, vol.13, n°1, 2010, pp.73-82.

internes à la ville, soit en les restreignant, soit en y contribuant¹⁴⁶. Toutefois, ce contrôle de la Sérénissime sur l'information à Venise se voit de plus en plus complexifié par l'intérêt croissant des populations pour l'information. Selon Massimo Rospocher et Rosa Salzberg, dès le début du XVI^e siècle, naît au sein de la ville un véritable « marché de l'information », qui prend des formes multiples¹⁴⁷. Ils évoquent notamment la propagande, les *fake news* ou encore toutes les tentatives de l'État pour censurer certaines de ces informations. Cela passe par exemple par un contrôle accru des imprimeurs, qui représentent des passeurs stratégiques de l'information à Venise. Tout ceci renvoie de fait à la constitution de l'actualité dans la ville¹⁴⁸, via l'écrit mais aussi par voie orale. Différents espaces publics de par leur forte fréquentation sont plus prompts à faire circuler des informations en leur sein. C'est le cas du quartier de Rialto, « lieu [qui] était fréquenté quotidiennement par un très grand nombre d'habitants de la ville, patriciens, citoyens et *popolani*¹⁴⁹ » s'y croisaient. Ainsi, l'information prend en importance à l'époque moderne et ce dans l'ensemble de la population à Venise.

Le but de la présente étude n'est pas de procéder à l'analyse de l'information, ni même d'essayer d'évaluer son impact sur les enjeux propres à la République vénitienne à l'époque moderne. L'objectif consiste en l'étude de ce qui permet la diffusion de l'information et les acteurs qui entrent en jeu dans son acheminement. Divers intermédiaires de l'information interviennent dans le processus et notamment des intermédiaires postaux. L'étude des courriers vénitiens paraît alors pertinente pour appréhender la réalité matérielle et humaine du transport des nouvelles entre Venise et le reste de l'Europe. Ce travail a ainsi pour ambition de saisir la réalité quotidienne des courriers et la place qu'ils occupent dans les flux informationnels à l'époque moderne. Cette démarche s'inscrit dans un renouvellement récent du champ d'étude de l'information, qui ne repose plus seulement sur le renseignement que délivre l'information mais aussi désormais sur les pratiques et les processus inhérents à cette dernière¹⁵⁰. Selon Jérôme Lamy et Johann Petitjean, « sur le plan historiographique, méthodologique et épistémique, l'histoire de l'information appelle au décloisonnement¹⁵¹ »,

146 Voir : DE VIVO Filippo, *Patrizi, informatori, barbieri. Politica e comunicazione a Venezia*, Milan, Feltrinelli, 2012 ; INFELISE Mario, *I padroni dei libri. Il controllo sulla stampa nella prima età moderna*, Rome-Bari, Laterza, 2014.

147 ROSPOCHER Massimo et SALZBERG Rosa, *Il mercato dell'informazione. Notizie vere, false e sensazionali nella Venezia del Cinquecento*, Venise, Marsilio, 2021.

148 PETITJEAN Johann, « Compilation des nouvelles et écriture de l'actualité à Venise au XVI^e siècle », *op.cit.*

149 JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, « Du Broglio à Rialto : cris et chuchotements dans l'espace public à Venise (XVI^e siècle) », *op.cit.*, p.127.

150 LAMY Jérôme et PETITJEAN Johann, « Mondes de l'écrit et société de l'information à l'époque moderne », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n°149, 2021, pp.13-21.

151 *Ibid.*, p.15.

c'est-à-dire qu'il faut s'intéresser à ce qui entoure et permet le fait informationnel. Ceci est d'ailleurs perceptible dans des travaux récents comme avec le colloque mené en mai 2022, s'intitulant : « Professionnels et agents de l'information. Pour une histoire sociale de l'activité d'informer (XVI^e-XVIII^e siècles)¹⁵² ». Lors de cet événement, organisé sous la direction de Marion Brétéché et Nicolas Schapira, l'objectif était de traiter des acteurs qui permettent la circulation de l'information et de leur professionnalisation. Il permettait ainsi une approche sociale de l'information et de ce qu'elle implique.

152 « Professionnels et agents de l'information. Pour une histoire sociale de l'activité d'informer (XVI^e-XVIII^e siècles) », *Centre de recherches historiques*, Événements scientifiques (2017-2024), Actualités (2017-2024), mai 2022.

Présentation des sources

Sources issues de la bibliothèque du musée Correr de Venise

Dans le cadre de ces recherches, nous avons eu recours à des sources manuscrites, imprimées et iconographiques issues des archives de la bibliothèque du musée Correr de Venise. Cette institution conserve de nombreux et divers documents comme des manuscrits, des dessins ou encore des photographies. Ces derniers se répartissent au sein de plusieurs fonds d'archives, qui regroupent aussi bien des archives publiques que privées. Ce travail de recherche repose en partie sur l'exploitation d'archives publiques, plus précisément des *mariegole*, c'est-à-dire les statuts des corporations et des confréries vénitiennes. Ces dernières se trouvent dans le fonds Correr, qui a été constitué grâce au don testamentaire de Teodoro Correr (1750-1830). À sa mort en 1830, il a fait don de l'ensemble de sa collection comprenant sa bibliothèque, des objets d'art et près de 1 553 manuscrits. Ce fonds a aussi été enrichi par d'autres acquisitions via des donations et des achats¹. Le fonds Correr se subdivise en plusieurs parties, dont le fonds IV, qui est celui où sont conservées les *mariegole*. Effectivement, plus de 200 *mariegole* y sont recensées, et deux d'entre elles ont ici été étudiées. Il s'agit de celles référencées ainsi : BMC, Cl.IV, 165 et BMC, Cl.IV, 134.

BMC, Cl.IV, 165

Cette *mariegola* a été acquise par le musée Correr le 10 août 1880 pour la somme de 250 liras auprès du vénitien Francesco Seguso². Elle a par la suite été restaurée par le laboratoire Paolo Ferraris de Turin en 1978³. Il s'agit de la *mariegola* des courriers vénitiens (*corrieri veneti*) qui regroupe l'ensemble des statuts et décisions se rapportant à cette corporation (*arte*) et à sa confrérie (*scuola*). Ces deux institutions n'ont pas la même fonctionnalité, la première a pour but de réglementer et de contrôler chaque corps de métier. Quant à la deuxième, elle organise la vie religieuse et la solidarité dans la ville, en apportant notamment de l'aide aux plus démunis. Certaines corporations possèdent leur propre confrérie, qui instaure des règles d'entraide au sein d'un même métier et impose aussi une pratique religieuse régulière⁴. C'est ici le cas pour cet *arte*. Ce manuscrit regroupe des écrits issus de différents auteurs à partir de la création de la corporation en 1489 jusqu'à l'année du dernier texte présenté en 1769. La *mariegola* commence avec une

1 Catalogue des fonds manuscrits de la bibliothèque du musée Correr. URL : <https://correr.visitmuve.it/it/il-museo/servizi-agli-studiosi/biblioteca/patrimonio/manoscritti/>

2 VANIN Barbara et ELEUTERI Paolo, *Le Mariegole della biblioteca del museo Correr*, Venise, Marsilio, 2007.

3 *Ibid.*

4 PANTALACCI Jean-Pierre, « Les Scuole Grandi à Venise. Une structure institutionnelle ouverte à une « aristocratie » qui ne gouverne pas », *Cahiers de la Méditerranée*, vol.97, n°2, 2018.

écriture gothique, qui expose les statuts de la corporation et qui ont sûrement été écrits par le même auteur. Puis, elle se compose d'ajouts successifs de textes jusqu'à sa fin. Les différents textes ajoutés n'ayant pas la même écriture et n'ayant pas été écrits aux mêmes époques, il s'agit, la plupart du temps, d'un auteur différent à chaque nouvel ajout. Les personnes qui ont écrit dans ce document ont sûrement dû être secrétaire de la corporation (*scrivano*), car c'est lui qui était en charge de la rédaction des documents se rapportant à cette organisation⁵. Toutefois, son rôle est de copier et de rédiger et non pas de concevoir les documents. Ces derniers émanent de différents acteurs avec en premier lieu des textes commandés par le *gastaldo* (chef de la corporation) et les membres du *capitolo* (réunion des membres de la corporation pour prendre des décisions). Ils produisent notamment des textes lors de l'élection annuelle du *gastaldo* mais aussi pour faire une demande aux *Provveditori di Comun* via une supplique. Diverses suppliques sont présentes dans la *mariegola*, rédigées au nom des courriers vénitiens mais aussi d'autres personnes comme des marchands ou encore des maîtres de poste. En plus de ces suppliques d'autres textes sont présents et sont des copies de documents officiels venant des institutions vénitiennes tels que les *Provveditori di Comun*, le Sénat ou encore le Conseil des Dix. Des procédures judiciaires apparaissent aussi dans les sources via des écrits émanant des institutions judiciaires vénitiennes comme la *Quarantia*. D'autres types de document se trouvent dans la *mariegola* comme des copies de lettres envoyées par l'ambassadeur vénitien à Rome ou encore une copie d'une *patente* (lettre marquée du sceau de l'État qui doit être portée à la connaissance de tous) du roi d'Espagne. Ces textes sont rédigés pour la grande majorité en vénitien. Toutefois, les écrits émanant des *Provveditori di Comun* sont quant à eux écrits en latin. La plupart de leurs textes consistent en la ratification des décisions prises par le *gastaldo*. En effet, à partir du 6 janvier 1306, les courriers vénitiens se trouvent sous l'autorité des *Provveditori di Comun*, qui les contrôlent et autorisent ou non certaines actions de leur corps de métier. Néanmoins, cela n'a pas toujours été le cas, car l'activité des courriers vénitiens est authentifiée depuis 1160⁶. Peu d'informations existe sur la période qui précède l'institutionnalisation de cette corporation, mais les courriers ne devaient sûrement pas être un corps aussi bien organisé et étaient peut-être moins soumis à un contrôle gouvernemental de leur activité. Les courriers vénitiens s'occupent du service postal à destination et en provenance des États étrangers, avec obligation de donner priorité aux lettres de la *Signoria*. Leur activité s'institutionnalise pleinement avec la fondation de leur corporation le 11 mars 1489, date qui concorde avec la création de la *mariegola*. L'institution d'une corporation a dû nécessiter d'avoir

5 CARAVALE Mario, « Le istituzioni della Repubblica », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.3, La formazione dello stato patrizio*, Rome, A. Tenenti édition, 1997, p.320.

6 MANNO Antonio, *I mestieri di Venezia, Storia, arte e devozione delle corporazioni dal XIII al XVIII secolo*, Cittadella, Biblos, 1995, p.129.

des règles précises écrites pour que personne ne puisse les remettre en cause. Les *Provveditori di Comun* ratifient d'ailleurs la fondation de la corporation l'année qui suit (30 octobre 1490⁷). Ce besoin d'institutionnalisation du métier de courrier à Venise se comprend dans un contexte d'essor des *arti* vénitiens, qui se multiplient et sont à la fois très spécialisés et très nombreux dans la ville⁸. La *mariegola* ainsi que le contrôle qu'exercent les *Provveditori di Comun* permettent une régulation de la corporation et de ses activités. À la même époque, la poste prend de l'importance en Europe. La lettre apparaît comme un outil de gouvernement essentiel, avec l'idée que le bon gouvernement dépend de l'acquisition d'informations⁹. Cela pousse les dirigeants au cours de l'époque moderne à entretenir de plus en plus de correspondances à des fins politiques. Ceci nécessite alors dans le cas vénitien une régulation et un contrôle des activités postales. Le transport de l'ensemble des lettres publiques se fait via la corporation des postes, entraînant ainsi une dépendance accrue de l'État vénitien à cet *arte*. Un véritable accroissement des mobilités ainsi que des lettres transportées est alors perceptible en Europe à partir du XVI^e siècle. Ainsi, cette *mariegola*, rédigée à Venise, a pour but essentiel d'énoncer les règles inhérentes au métier de courrier et s'adresse par conséquent aux courriers vénitiens. Ces derniers doivent connaître les statuts de la corporation dont ils font partie. De plus, elle a peut-être aussi une utilité archivistique pour la corporation et le pouvoir central, qui permet la surveillance de ce corps de métier essentiel à la république de Venise. En effet, l'ensemble des règles énoncées et appliquées à cette corporation figure dans cet ouvrage, ce qui permet d'en garder une trace mais aussi et surtout de réemployer ces résolutions lors de conflits ou d'événements particuliers. Cela permet ainsi une conservation de l'ensemble des directives gouvernementales destinées aux courriers et de fait cela permet leur contrôle et le contrôle de l'application de ce règlement. À partir de 1775, l'État vénitien procède à une prise en charge directe du système postal, composant son propre corps postal et supprimant par conséquent la corporation des courriers vénitiens¹⁰. En plus de l'ensemble des textes, cette *mariegola* possède aussi diverses illustrations avec notamment la représentation de la sainte patronne de la corporation : sainte Catherine d'Alexandrie. Plusieurs représentations des courriers, ainsi que de leur cor, instrument emblématique de leur métier, sont aussi présentes dans le manuscrit. Ainsi, ce document donne accès à l'histoire institutionnelle de la corporation des courriers vénitiens mais qui est soumise à une sélection par les auteurs. Les textes ici présentés sont les conséquences d'un choix des auteurs, qui nous renseignent sur les événements et décisions qui leur semblaient les plus importants. Il est donc fort probable qu'une grande partie des événements inhérents à cette corporation n'ont pas été

7 BMC, Cl.IV, 165, 30 octobre 1490, fol.4.

8 MANNO Antonio, *I mestieri di Venezia.*, op.cit., p.16.

9 DE VIVO Filippo, *Information and communication in Venice, Rethinking Early Modern Politics*, Kyng's Lynn, Oxford university press, 2007, p.4.

10 VANIN Barbara et ELEUTERI Paolo, *Le Mariegole della biblioteca del museo Correr*, op.cit.

inscrits et de ce fait ne sont pas accessibles. Cela serait dû au fait que les auteurs n'auraient pas pris la peine d'inscrire les faits leur paraissant comme insignifiants, ne retenant que les événements majeurs de la corporation ou alors nécessaires à son bon fonctionnement. Cela peut peut-être expliquer la prééminence, outre des règlements et des élections, de textes émanant directement d'ambassadeurs vénitiens et de puissances étrangères. Ces documents devaient être perçus comme plus importants et donc comme devant être conservés.

BMC, Cl.IV, 134

Ce manuscrit est conservé à la bibliothèque du musée Correr depuis 1869, année de sa donation au musée par Domenico Urbani de Gheltof, vice-directeur du musée en 1867¹¹. Tout comme la *mariegola* précédente, ce document se trouve en bon état de conservation et seulement une infime partie est dégradée. De plus, ce document se rattache directement à celui présenté précédemment, car il se rapporte lui aussi aux courriers vénitiens dont il énonce les statuts de leur corporation. En effet, le 4 février 1541 le Sénat prend la décision d'instruire en plus du système postal habituel, un autre service dédié uniquement à l'acheminement des lettres vers Rome¹². À partir de 1545, les règles spécifiques aux courriers vénitiens allant à Rome sont rédigées, mais il faut attendre 1553 pour voir la création de cette *mariegola*. Elle s'organise comme la *mariegola* originelle avec des écrits multiples et provenant de divers acteurs aussi bien institutionnels, internes à la corporation ou totalement étrangers. De plus, une grande partie des textes présents dans ce manuscrit sont renseignés dans la première *mariegola*, ce qui montre la dépendance claire de ce document vis-à-vis du premier cité. Effectivement, les courriers allant à Rome font partie intégrante de la corporation des postes vénitiennes et appartiennent au même ensemble. La constitution de ce service spécifique vers cette ville peut s'expliquer par le fait que Rome représentait un véritable centre postal européen, où des lettres de toute l'Europe voire de contrées plus lointaines arrivaient et partaient en continu. Selon Yves Renouard, Rome était « le centre postal le plus actif d'Italie et sans doute d'Europe¹³ », ce qui est notamment perceptible par le fait que quatre maîtres de Postes étrangers y résidaient à l'année¹⁴. Cette importance romaine dans les flux épistolaires s'explique en partie par sa position stratégique. Elle se trouve « sur un axe routier essentiel de la monarchie espagnole entre Naples et Gênes¹⁵ », contraignant de fait les courriers à passer par cette cité. En

11 *Ibid.*

12 *Ibid.*

13 RENOUEAU Yves, « Information et transmission des nouvelles », in : SAMARAN Charles (dir.), *L'Histoire et ses méthodes*, Paris, Gallimard, 1961, pp.93-142.

14 *Ibid.*

15 BRIZAY François, « La correspondance du chargé d'affaires à Rome avec les agents du roi de France à Naples et en Sicile (1706-1724), in : TESSIER Alexandre (dir.), *La Poste, servante et actrice des relations internationales (XVI^e-XIX^e siècle)*, Lausanne, Peter Lange, 2016, p.109.

outre, le pape étant lui aussi un chef d'État, il tient à être informé et possède son propre système postal qui alimente les échanges d'informations. De fait, l'accroissement des mobilités et des échanges épistolaires pour les dirigeants européens entraînent un accroissement des flux postaux vers Rome. C'est sûrement pour cela que le Sénat vénitien juge nécessaire d'établir un canal postal dédié à cette ville. Le maître des postes vénitien à Rome apparaît d'ailleurs comme un acteur central dans ce système. Cette charge est instituée en 1507 et permet au courrier élu de partir vivre à Rome pour une durée d'un an¹⁶. Une fois là-bas, il acquiert une certaine autorité qui le place au-dessus des autres courriers, dont il organise le travail et à qui il donne des ordres. Son poste apparaît aussi capital, car il est l'intermédiaire privilégié de l'ambassadeur vénitien résidant à Rome. Il lui rend une visite quotidienne pour lui proposer ses services et doit toujours être présent dans la ville pour pouvoir répondre à la moindre de ses demandes¹⁷. Il a ainsi la responsabilité du bon acheminement du courrier de l'ambassadeur vénitien. Cette *mariegola* comme la précédente se constitue d'ajouts successifs aux statuts originels. De plus, elle se termine, elle aussi, en 1769, soit six ans avant la constitution d'un corps postal intégré à l'État vénitien. Elle avait pour vocation d'être connue des courriers vénitiens et plus précisément ceux ayant en charge l'itinéraire entre Rome et Venise. Le maître des postes vénitien à Rome doit plus particulièrement être au courant de ce que contient cette *mariegola*. C'est lui qui doit veiller au bon fonctionnement de la corporation pour cet itinéraire mais aussi à ce que les courriers respectent les règles énoncées à Venise. En effet, ils sont soumis à ce règlement n'importe où ils se trouvent, d'autant plus qu'en théorie, un courrier vénitien peut être envoyé dans n'importe quelle ville que la corporation dessert. Le fonctionnement postal à Rome est l'exacte copie de ce qui est en place à Venise, avec un maître des postes qui en est le chef et réside dans la *casa* de la corporation comme c'est le cas à Rialto¹⁸. Ce lieu représente le centre de l'activité postale vénitienne à Rome et est le lieu d'arrivée des courriers vénitiens entrant dans la cité. Le maître des postes doit d'ailleurs leur fournir le logis, à boire et à manger pour tout le temps où ils résident à Rome¹⁹. Tout comme à Venise, en cas de méfait de la part d'un courrier, il doit être jugé par une entité extérieure, qui est ici l'ambassadeur vénitien, qui sert de juge pour la corporation à Rome²⁰. Ainsi, même si le maître des postes à Rome et toute l'organisation qui l'entoure dépendent entièrement de la corporation à Venise, ils possèdent une très grande importance dans le fonctionnement postal vénitien. Enfin, là encore peut-être la rédaction de cette *mariegola* est-elle représentative d'un besoin archivistique de la part des institutions vénitiennes, besoin qui permettrait une surveillance accrue de ces acteurs dans une activité clé à la République. Comme

16 BMC, Cl.IV, 165, 13 juillet 1507, fol.8.

17 BMC, Cl.IV, 134, 11 février 1545 [n.n.].

18 *Ibid.*

19 *Ibid.*

20 *Ibid.*

pour le manuscrit précédent, les écrits ici renseignés découlent d'un choix des auteurs. Ces derniers ont écrit ce qui leur semblait le plus pertinent et le plus important pour la corporation dans un contexte donné. La présence des textes conservés est peut-être significative de l'importance qui est apportée à ce qui est énoncé ou à l'importance de l'institution qui énonce ce texte. Ainsi, il faut tenter de saisir en quoi les faits écrits et conservés sont significatifs du fonctionnement de cette corporation mais aussi de sa perception par les acteurs à l'époque étudiée.

BMC, Cl.IV, 165, a 177r

Ce document est une affiche, qui a été acquise par le musée Correr en 1883 suite à un don et au vu du sujet dont elle traite, elle a été insérée dans la *mariegola* des courriers vénitiens²¹. Malgré les quelques détériorations que le document a subies, à savoir le manquement d'une partie en haut à gauche et d'une autre en bas à droite, il reste très largement lisible²². Il s'agit d'un placard, c'est-à-dire que ce document était affiché dans la ville et s'adressait directement aux passants. Il présente les horaires et jours de départ et d'arrivée des courriers vénitiens selon les villes desservies. Le titre quoiqu'un peu disparu nous renseigne d'ailleurs clairement à ce sujet : « Relation [...] ordinaires, qui partent, et arrivent à Venise Lettres, [...] avec les jours, où ils arrivent de l'étranger, où ils sont destinés, et qui de là partent pour Venise²³ ». Il s'agit d'un document officiel, émanant du pouvoir central. En effet, le symbole de la république de Venise, le lion ailé, est très visible et prend une grande partie de l'affiche. De plus, il est précisé que cette affiche a été imprimée par Pietro Pinelli, qui est l'imprimeur ducal. Les informations délivrées par ce document ont été fournies par Mandricardo Benzoni, qui est dit « *gastaldo* des courriers de la Sérénissime Seigneurie²⁴ », c'est-à-dire le chef de la corporation des courriers vénitiens. Il est d'ailleurs précisé que ces renseignements ont été délivrés à Venise le 6 juillet 1626 et ils ont pour objectif d'être connus du plus grand nombre. Cet imprimé avait pour but d'être affiché aux yeux de tous et ainsi que la population soit au courant des horaires et jours précis d'arrivée et de départ des courriers à Venise. Il s'adressait sûrement de façon plus précise aux personnes ayant les moyens d'entretenir des échanges épistolaires, à savoir les membres du patriciat, les citoyens, et tous ceux pratiquant des activités commerciales. En effet, les marchands dépendaient dans leur activité de l'envoi et de la réception de lettres. Cet imprimé paraît à un moment d'intensification de la mise en relation des Européens et de leur mobilité. Le système marchand de la *commenda* continue de se développer en Europe et entraîne une interconnexion croissante des marchands entre eux et avec leurs intermédiaires à

21 VANIN Barbara et ELEUTERI Paolo, *Le Mariegole della biblioteca del museo Correr*, op.cit.

22 Cf. Annexes, p.279.

23 « [R]elatione [...]orni ordinarii, che partono, et arrivano in Venetia Lettere, [...]on li Giorni, che giungono fuori, dove sono destinati, et che di là partono per Venetia », BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

24 « *gastaldo* de' Corrieri della Serenissima Signoria », *Ibid.*

l'étranger²⁵. Cela contribue d'ailleurs à l'accélération du développement postal en Europe²⁶. Les principales limites de ce document sont bien sûr le fait qu'il manque une partie des informations pour plusieurs villes comme Loreo ou Pordenone dont une partie a été détruite. En plus de cette limite matérielle, il faut relativiser les informations trouvées ici. Elles correspondent aux objectifs visés par les autorités mais ne sont sûrement pas représentatives de la durée réelle des voyages des courriers. Suite à la lecture des sources il paraît clair que certaines expéditions s'éternisent et prennent bien plus de temps que prévu à être réalisées. C'est par exemple le cas lorsqu'en 1540, le courrier met vingt jours pour aller à Rome au lieu des quatre jours ici renseignés²⁷. De plus, l'emploi d'un courrier extraordinaire peut à l'inverse raccourcir drastiquement la durée de voyage. Dans ce cas-là, l'itinéraire entre Rome et Venise peut être fait en deux jours à peine²⁸. Ce document n'est donc pas représentatif des valeurs réelles de temps pour les distances parcourues par les courriers vénitiens à l'époque moderne.

Un courrier de la République, Giovanni Grevembroch (XVIII^e siècle)

Ce document fait partie d'un manuscrit réalisé par Giovanni Grevembroch au cours du XVIII^e siècle. Il se compose de deux pages présentant le métier de courrier à Venise et l'apparence associée à ce dernier²⁹. Ce document est conservé à la bibliothèque du musée Correr à Venise, dans le fonds Gradenigo Dolfin³⁰. Ce fonds regroupe pas moins de 230 manuscrits, provenant de la famille Gradenigo Dolfin³¹. La double page ici présentée définit ce qu'est un courrier à Venise et donne des informations à propos de ce métier. La corporation des courriers vénitiens est aussi nommée et toutes les informations dites à son sujet concordent avec celles trouvées dans les *mariegole*. Outre les informations fournies par ce document, celui-ci offre également une représentation précise et en couleur d'un courrier vénitien. Ceci est d'autant plus important que très peu de représentations de courriers subsistent encore. L'auteur de ce document est Giovanni Grevembroch, un peintre vénitien d'origine flamande, qui a vécu à Venise tout au long du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle. Il réalise ce document durant le dernier siècle de la République, moment où Venise suscite toujours autant l'intérêt des voyageurs. Elle attire intellectuels et artistes européens par ses arts et son architecture unique. Giovanni Grevembroch est notamment connu pour

25 CALAFAT Guillaume, « Familles, réseaux et confiance dans l'économie de l'époque moderne. Diasporas marchandes et commerce interculturel », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, vol.66, n°2, 2011, pp.513-531.

26 VELINOV Daniel, « Information et marché : l'activité cambiaire et les services postaux à Anvers et en Europe au milieu du XVII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol.63, n°1, 2016.

27 BMC, Cl.IV, 165, 4 février 1540, fol.23.

28 BMC, Cl.IV, 165, 27 décembre 1592, fol.48.

29 Cf. Annexes, p.277.

30 BMC, ms. Gradenigo 49.3 : peinture de Giovanni Grevembroch, fol.46.

31 Catalogue des fonds manuscrits de la bibliothèque du musée Correr. URL: <https://correr.visitmuve.it/it/il-museo/servizi-agli-studiosi/biblioteca/patrimonio/manoscritti/>

ses nombreuses représentations de la population vénitienne. Sur la commande de Pietro Gradenigo, il a réalisé : *Gli abiti de Veneziani da quasi ogni età con diligenza raccolti e dipinti nel secolo XVIII*. Ce manuscrit, composé de représentations et de textes explicatifs, présente les différents habitants de Venise. Les plus riches comme les plus pauvres y sont représentés. Cet ouvrage vise à l'exhaustivité et permet d'avoir un aperçu de la société vénitienne à l'époque moderne. En outre, le document ici étudié a été réalisé au XVIII^e siècle alors que cette étude porte sur l'ensemble des XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles. Toutefois, comme dit précédemment, l'ensemble des informations énoncées par Giovanni Grevembroch ont été retrouvées dans les *mariegole* de la corporation des courriers vénitiens. Cela tend à confirmer la véracité des propos tenus, ainsi que celle du document iconographique. Le courrier représenté possède d'ailleurs l'ensemble des attributs renseignés dans les sources.

Sources issues des Archives d'État de Venise

Cette présente étude des courriers vénitiens repose en partie sur l'analyse de nombreux documents issus des Archives d'État de Venise. Il s'agit du plus important centre d'archives vénitien, conservant des documents allant du Moyen Âge jusqu'à nos jours. De ce fait, un grand nombre de documents propres à la république de Venise y sont conservés. Dès leur création, les archives vénitiennes avaient pour objectif de sauvegarder des documents publics, relatifs aux différents organes de pouvoir³². Par la suite, d'autres types de documents, comme ceux propres aux *arti et scuole* vénitiens, ont été acquis. En plus de ces archives publiques, des documents provenant de fonds privés sont aussi présents. L'ensemble des documents sont classés par fonds, le plus souvent selon un thème ou selon l'organe producteur de ces derniers. Leur classification a connu de multiples fluctuations au cours du temps. Une grande réorganisation des archives a eu lieu au XIX^e siècle et la classification adoptée à ce moment-là est à peu près celle actuelle. Dans le cadre de cette recherche, six fonds ont plus précisément été consultés : *Compagnia dei corrieri veneti*, *Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma)*, *Compilazione delle leggi*, *Provveditori di comun*, *Cinque Savi alla mercanzia*, et *Provveditori alla Camera dei confini*.

32 DA MOSTO Andrea, *L'Archivio di Stato di Venezia, indice generale, storico, descrittivo ed analitico. Tomo I. Archivi dell'amministrazione centrale della repubblica veneta e archivi notarili*, Rome, Biblioteca d'arte editrice, 1937, pp.1-8.

Compagnia dei corrieri veneti

Ce fonds d'archives fait partie de ceux se rapportant aux *arti* vénitiens. Il est composé de neuf cartons, relatifs plus spécifiquement à la corporation des courriers. Les documents qu'ils contiennent portent pour la grande majorité sur les XVII^e et XVIII^e siècles et traitent de l'organisation générale de ce corps de métier. Trois cartons de ce fonds³³ ont été exploités pour ces recherches. Ils se composent de documents manuscrits et imprimés émanant d'institutions publiques vénitiennes comme le Sénat ou la magistrature des *provveditori di comun*. Ces documents sont pertinents pour l'étude des courriers vénitiens, car ils fournissent de nombreuses informations à propos de leur travail. Ils permettent d'avoir une idée du fonctionnement du système postal pour les XVII^e et XVIII^e siècles. Diverses sources abordent le sujet des biens postaux et des moyens de transport, ce qui offre de nombreux renseignements sur le voyage des courriers. En plus de cela, ces documents sont précieux pour comprendre le lien qui existe entre le système postal vénitien et ceux étrangers. De nombreux documents provenant d'autres États et concernant l'organisation postale sont présents. Enfin, ces archives donnent des précisions sur la gestion administrative du métier de courrier à Venise.

Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma)

Ce fonds d'archives se compose de 115 cartons et porte lui aussi sur la corporation des courriers à Venise. Malgré son nom, il se rapporte bien à l'ensemble du service postal vénitien et non pas seulement celui consacré à Rome³⁴. Il est précisé dans les registres qu'il correspond à la suite du fonds précédent. Il contient des documents allant du XV^e siècle, avec la création de la corporation, jusqu'au XIX^e siècle et la fin d'une organisation postale propre à Venise. Il est fait mention dans les registres qu'une partie conséquente des documents de ce fonds a été supprimée. Il s'agit notamment des correspondances entretenues entre les maîtres de poste, les courriers et les *gastaldi* de la corporation. Ce choix a été expliqué par le fait que ces lettres ne semblaient pas relever d'un grand intérêt pour documenter l'histoire de la poste vénitienne, puisqu'elles traitaient pour la plupart de sujets privés. De nombreux documents relatifs aux dépenses de la corporation, ainsi qu'à la gestion interne de cette dernière ont été détruits. C'est le cas des justificatifs de maladie des courriers ou encore des factures de réparation des carrosses. Plusieurs cartons issus de ce fonds d'archives ont été consultés dont trois qui ont véritablement été analysés. Sur ces trois, deux

33 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 2, 3 et 4.

34 DA MOSTO Andrea, *L'Archivio di Stato di Venezia, indice generale, storico, descrittivo ed analitico. Tomo II. Archivi dell'amministrazione provinciale della repubblica veneta, archivi delle rappresentanze diplomatiche e consolari, archivi dei governi succeduti alla repubblica veneta, archivi degli istituti religiosi e archivi minori*, Rome, Biblioteca d'arte editrice, 1940, p.240.

contenaient des manuscrits à part entière. Le premier est un *rollo*, c'est-à-dire un registre de noms³⁵, plus précisément ceux des membres de la corporation des courriers vénitiens entre 1616 et 1665³⁶. Ce manuscrit contient majoritairement les actes de transmission de charge postale, avec les identités et les adresses des courriers. En cela il se distingue des deux *mariegole* étudiées puisqu'il ne contient pas de textes émanant des autorités. Aucune mention de privilèges ou de réglementations n'est présente. De fait, il paraît évident qu'il ne possède pas la même utilité que les *mariegole*. Il concerne seulement l'organisation interne de cet *arte* sans aborder le métier de courrier en lui-même. Le deuxième manuscrit est, quant à lui, une compilation de récits de voyages postaux ordinaires et extraordinaires réalisés au cours du XVII^e siècle³⁷. Les informations présentes dans cet ouvrage ont été pour la plupart réunies par Mandricardo Benzoni en 1629, qui était *gastaldo* de la corporation vénitienne. Par le passé, il est probable qu'il ait été *corriero maggiore*, ce qui correspond à un poste à responsabilité dans la corporation. Ce dernier a en charge la délivrance des documents d'identification des courriers mais aussi le contrôle du bon fonctionnement du procédé postal. Il doit notamment prendre en note toutes les informations relatives au voyage postal qu'effectue chaque courrier. Ceci expliquerait pourquoi Mandricardo Benzoni a pu rassembler toutes ces informations. Toutefois, il n'est pas le seul auteur de ce manuscrit. Plusieurs ajouts sont visibles pour la fin du XVII^e siècle mais le nom des auteurs n'est pas renseigné. En ce qui concerne l'apport de ce document à cette étude, il est très important. Ce manuscrit est très utile pour percevoir la matérialité du voyage postal ainsi que son organisation concrète. Il est riche en détails et traite avec minutie des routes, fleuves, auberges et villes traversés. Enfin, le dernier carton exploité³⁸ contenait principalement deux types de document. D'une part, de nombreux placards étaient présents. Ils se rapportaient essentiellement aux tarifs postaux selon le type de bien transporté et la ville desservie par le courrier à un moment précis. Cela a permis de mieux comprendre ce qu'était un bien postal et d'en catégoriser les différents types. D'autre part, ce carton contenait aussi de nombreuses listes manuscrites de dépenses de la corporation. Elles correspondaient pour la plupart à des dépenses exceptionnelles, induites par un contexte particulier (peste, guerre, inondation...). Les mentions à ces moments d'instabilité sont très fréquentes et offrent un aperçu de la capacité d'adaptation du système postal en période de crise. De fait, ces documents ont permis de mieux saisir la matérialité du voyage postal ainsi que les aléas susceptibles de le perturber.

35 « registro de' nomi », BOERIO Giuseppe, *Dizionario del dialetto veneziano*, Milan, Aldo Maltero Editore, 1971 [1856], p.481.

36 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 25.

37 *Ibid.*, b. 32.

38 *Ibid.*, b. 66.

Compilazione delle leggi

Ce fonds d'archives se compose de plusieurs centaines de cartons regroupés par thèmes et classés par ordre alphabétique. Il a été formé à partir de documents retrouvés au XIX^e siècle par les archivistes. Ces documents sont très diversifiés et correspondent à des périodes elles aussi différentes. L'intérêt s'est porté sur ce fonds, car son contenu est assez aléatoire et il était fort probable qu'il contienne des renseignements à propos des courriers vénitiens. Pour ce faire, deux cartons dont le nom était lié à l'organisation postale ont été consultés³⁹. Ces cartons contiennent des documents très divers, portant sur une chronologie étendue (XV^e-XIX^e siècle). Celui s'intitulant « courriers » a été le plus intéressant pour cette recherche. Il contenait plusieurs placards au sujet des règles postales et des tarifs postaux. Toutefois, la plus grande partie des documents étaient manuscrits et décrivaient les rapports existants entre les différents acteurs postaux. Ceci semble d'autant plus intéressant que le système postal vénitien se compose de différents types d'acteurs postaux, agissant à diverses échelles. Les courriers vénitiens correspondent à des transporteurs postaux d'État alors que la majorité des autres transporteurs travaillent à l'échelle d'une zone géographique restreinte. Ceci a un impact sur les relations entretenues entre l'ensemble des travailleurs postaux vénitiens. De nombreuses sources relatent par exemple les conflits fréquents entre les courriers vénitiens et les cavaliers bergamasques tout au long de la période étudiée. D'autres documents portent plus précisément sur les liaisons postales avec l'étranger et l'organisation de ces dernières. Ils mettent en évidence la réticularité du système postal européen, qui, malgré les frontières, semble s'uniformiser dans le temps. Pour ce faire, divers États passent des accords pour faciliter et accélérer la mobilité des transporteurs postaux. En somme, ce fonds est très riche en informations et a permis d'obtenir des indications plus précises sur la matérialité du procédé postal. Néanmoins, le principal inconvénient de ce dernier est que les informations propres à la création de ces documents s'avèrent parfois lacunaires. De fait, l'auteur, la date ou même le sujet des documents peut être trop imprécis et ces documents sont donc à exploiter avec prudence.

Provveditori di Comun

Les *provveditori di Comun* sont trois magistrats vénitiens qui ont vu progressivement leurs prérogatives s'étendre à partir du XIII^e siècle. À partir de 1277, ils ont en charge le contrôle de différentes corporations de métiers et de *scuole*⁴⁰. En 1306, la *compagnia dei corrieri veneti* passe notamment sous leur contrôle. La consultation de ce fonds d'archives, composé de plusieurs

³⁹ ASVe, Compilazione delle leggi, b. 155, fasc. Corrieri ; b. 308, fasc. Postali strade.

⁴⁰ DA MOSTO Andrea, *L'Archivio di Stato di Venezia, indice generale, storico, descrittivo ed analitico. Tomo I, op.cit.*, p.178.

dizaines de cartons, semblait alors évidente. Les sources ici analysées sont plus précisément extraites du carton concernant les *arti* contrôlés par les *provveditori di Comun*⁴¹. Les documents à propos des courriers et de leur corporation se rapportent majoritairement à une période assez courte d'une quarantaine d'années, entre 1759 et 1794. Ils étaient pour la plupart manuscrits et portaient sur le contrôle des acteurs postaux. Ils n'abordaient pas seulement l'activité des courriers mais aussi celle des cavaliers, des porte-lettres ou encore des conducteurs de carrosse. Toutefois, la grande majorité des documents étaient des suppliques avec leurs réponses. Ces dernières émanent d'acteurs postaux ou d'individus en lien avec le procédé postal. Ces documents sont très intéressants, car ils fournissent des détails matériels sur le procédé postal. Ils donnent aussi à voir les acteurs de manière individuelle, ce qui est assez rare pour les autres sources consultées.

Cinque Savi alla mercanzia

Les *cinque savi alla mercanzia* sont des magistrats vénitiens auxquels a été assigné en 1517 le contrôle du commerce de la République. De fait, ils surveillent les marchandises qui entrent et sortent de Venise⁴². Ils ont en charge la lutte contre la contrebande et les transports illégaux de marchandises. L'activité commerciale à l'époque moderne est très fortement liée au procédé postal. En effet, les courriers transportent lettres et biens marchands et représentent un intermédiaire clé pour le négoce. Ils sont aussi acteurs de marchés parallèles, en transportant des biens non déclarés. Ceci est perçu comme de la contrebande par les autorités et est fermement réprimé. Tout ceci explique l'intérêt porté à ce fonds pour ces recherches. Ce dernier se compose de 197 cartons dont deux qui ont ici été consultés⁴³. Le premier contenait un dossier intitulé « courriers », composé de documents allant de 1305 à 1784. Il portait plus précisément sur le métier de courrier et ses dérivés. Beaucoup de feuillets se rapportaient à l'activité contrebandière des courriers. Certains étaient des suppliques de marchands, qui se plaignaient de dysfonctionnements postaux. Le deuxième carton contenait quant à lui un dossier s'intitulant « poste et lettres ». Les documents de ce dossier traitaient plus précisément des échanges postaux par voie maritime. Ils confèrent de fait des renseignements précieux sur la mobilité maritime des acteurs postaux. Elle n'est certes pas la plus courante, mais elle est tout de même pratiquée par les courriers vénitiens pour se rendre dans des zones éloignées. De nombreux feuillets se rapportaient par exemple au protocole sanitaire propre à ce type de transport, ce qui donne à voir les contraintes inhérentes à cette mobilité. Ces documents

41 ASVe, Provveditori di comun, b. 58, fasc. 193.

42 DA MOSTO Andrea, *L'Archivio di Stato di Venezia, indice generale, storico, descrittivo ed analitico. Tomo I, op.cit.*, p.196.

43 ASVe, Cinque Savi alla mercanzia. Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b. 47, fasc. 132 ; b. 138, fasc. 343.

permettent donc d'observer la diffusion des correspondances vénitiennes même si ces dernières n'impliquent pas toujours des courriers.

Provveditori alla Camera dei confini

Cette magistrature a été institutionnalisée en 1676 mais son activité est plus ancienne. Elle avait en charge la gestion des écrits se rapportant aux frontières de l'État vénitien. Elle devait aussi permettre de conserver l'ensemble des documents relevant de ces espaces, notamment les plans et dessins de ces derniers. Dans chaque ville des confins, étaient choisis par le *Collegio*, des *provveditori* parmi les habitants de ces lieux sur proposition des recteurs⁴⁴. Le but était que ces individus soient en lien direct avec la *Camera dei confini* qui se trouvait à Venise. Cela permettait théoriquement de conserver un lien quasi continu entre la capitale et le reste de la République. Au début de ces recherches, cette magistrature ne semblait pas avoir un lien particulier avec le métier de courrier vénitien. Lors de la consultation de différents fonds aux Archives d'État de Venise, son nom était fréquemment cité dans les documents. C'est pour cela qu'il a paru pertinent de consulter ce fonds d'archives, se composant de 340 cartons. Le registre de ce dernier était classé par thèmes et villes et possédait un onglet dédié à la poste vénitienne, composé de sept cartons d'archives. Seuls trois ont été exploités, car ils se rapportaient à l'organisation postale vénitienne avant la chute de la République⁴⁵. Ces cartons portaient sur une période précise comprise entre 1578 et 1796. Toutefois, une grande partie des documents donnaient des informations pour le XVIII^e siècle. Ces documents sont majoritairement manuscrits, même si plusieurs sont imprimés. Ils portent sur l'aménagement du territoire pour faciliter les liaisons postales, notamment celles entre Venise et Vienne. Un grand nombre de feuillets émane des institutions impériales ou s'y rapporte. Venise semble entretenir un réseau postal dense avec l'Autriche des Habsbourg. Ce dernier passe par Vérone, qui apparaît comme un nœud postal stratégique entre ces deux États. Le reste des documents se rapporte quant à lui au transport fluvial, aux types de biens postaux ainsi qu'à l'organisation postale de Bologne.

44 DA MOSTO Andrea, *L'Archivio di Stato di Venezia, indice generale, storico descrittivo ed analitico. Tomo I, op.cit.*, p.176.

45 ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b. 305, 306 et 307.

Tableau 1: Ensemble des archives vénitiennes exploitées pour cette étude

Dépôts d'archives vénitiens	Fonds d'archives consultés	Documents étudiés	Période de création des documents
BMC	BMC, Cl.IV, 165	Un manuscrit d'environ 130 folios : « mariegola dei corrieri veneti ».	1489 - 1769
	BMC, Cl.IV, 134	Un manuscrit d'environ 65 folios : « mariegola dei corrieri veneti per Roma ».	1541-1775
	BMC, Cl.IV, 165, a 177r	Un placard vénitien : « [R]elatione [...]orni ordinarii, che partono, et arrivano in Venetia Lettere, [...]on li Giorni, che giungono fuori, dove sono destinati et che di là partono per Venetia ».	1626
	BMC, ms. Gradenigo 49.3 : peinture de Giovanni Grevembroch, fol.46.	Un folio d'un manuscrit : « Gli Abiti de' Veneziani di quasi ogni età con diligenza raccolti e dipinti nel secolo XVIII ».	XVIII ^e siècle
ASVe	ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 2.	Environ 150 folios, se trouvant dans 2 dossiers séparés : « B. 1761 sino 1789. Corrieri » et « Estere. Filza corrieri per poste estere ».	XVII ^e -XVIII ^e siècles
	ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 3.	Environ 320 folios, se trouvant dans 3 dossiers séparés : « Maestro generale delle poste 1 », « Maestro generale delle poste 2 » et « N°18 Poste ».	XVI ^e -XVII ^e siècles
	ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.4.	Environ 95 folios, se trouvant dans 3 dossiers séparés : « N°9 Affari postali trattati l'anno 1774 », « N°10 Cavallerie tariffe » et « N°11 Impresa cavallarie ».	XV ^e -XVII ^e siècles
	ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 25.	Un manuscrit d'environ 100 folios : « Rollo de corrieri della Serenissima Signoria di Venetia, che si ritrovono nella fraterna l'ano 1616 a di 23 dicembre et susesivamente amonto l'ano 1626 ».	1616 - 1665
	ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 32.	Un manuscrit d'environ 150 folios : « Itinerario di viaggi (1629) ».	XVII ^e siècle
	ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 66.	Environ 185 folios, se trouvant dans 5 dossiers séparés : « Note diverse di danari spazi dalla compagnia de' corrieri in vari tempi per sopentamento delle Poste », « Atti diversi (1776-1782) », « Vendite e rinuncie di corriere », « Senza data et frammenti », « Scritture concernenti l'introdutione delle staffette, e loro pagamento e tariffe delle lettere ».	XVII ^e -XVIII ^e siècles
	ASVe, Compilazione delle leggi, b. 155, fasc. Corrieri.	Environ 610 folios, se trouvant dans 2 dossiers séparés : « Corrieri I » et « Corrieri II ».	XVI ^e -XVIII ^e siècles
	ASVe, Compilazione delle leggi, b. 308, fasc. Postali strade.	Environ 100 folios se trouvant dans un dossier : « Poste ».	XVIII ^e siècle
	ASVe, Provveditori di comun, b. 58, fasc. 193.	Environ 45 folios.	XVII ^e -XVIII ^e siècles

Dépôts d'archives vénitiens	Fonds d'archives consultés	Documents étudiés	Période de création des documents
ASVe	ASVe, Cinque Savi alla mercanzia. Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b. 47, fasc. 132.	Environ 55 folios, se trouvant dans 4 dossiers séparés : « Memoria mercantile n°184 corrieri di Roma e Milano », « A Magistrato de provveditori di comun contre corrieri di sua Signoria », « C Magistrato de provveditori di comun contre corrieri di sua Signoria » et « Corrieri ».	XVII ^e -XVIII ^e siècles
	ASVe, Cinque Savi alla mercanzia. Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b. 138, fasc. 343.	Environ 90 folios, se trouvant dans un dossier qui s'intitule : « Deputato à ricever le lettere che vengono per via di mare o sia dispensier delle lettere di Levante ».	XVI ^e -XVIII ^e siècles
	ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b. 305.	Environ 320 folios, se trouvant dans 2 dossiers séparés : « Posta di Vienna » et « Registro documenti riguardante poste in estero ».	XVII ^e -XVIII ^e siècles
	ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b. 306.	Environ 75 folios.	XVIII ^e siècle
	ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b. 307.	Environ 30 folios, se trouvant dans 2 dossiers séparés : « Poste Friuli » et « Varie carte attinenti ad un generale reggio uffizio postale in Venezia ».	XVIII ^e siècle

Sources issues de la bibliothèque nationale de France

La Bibliothèque nationale de France conserve des millions de documents de divers ordres. Ces derniers sont classés dans différentes collections selon leur nature ou leur sujet. Ils portent sur des périodes très différentes, allant du Moyen Âge jusqu'au XX^e siècle. Ici, il a été intéressant de consulter des documents portant sur les XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles. Des sources imprimées et iconographiques ont été exploitées pour cette étude. Le recours aux documents de la Bibliothèque nationale de France a été facilité par la numérisation d'une grande partie de leur catalogue.

Il Corriero svaligiato, Ferrante Pallavicino (1646)

Ce document est une monographie imprimée en langue italienne et s'intitulant : « *Il Corriero svaligiato*⁴⁶ ». Il s'agit plus précisément d'un roman épistolaire, regroupant des lettres écrites par des personnages fictifs. Ces lettres mettent en jeu des personnages venant de différents univers, aussi bien géographiquement que socialement, dans des contextes de rédaction eux aussi divers. Le propos de ce roman repose comme son nom l'indique sur des lettres qui auraient été

⁴⁶ PALLAVICINO Ferrante, *Il Corriero svaligiato*, Nuremberg, Hans Iacob Stoer, 1646. Ce document est conservé à la BnF, au département Littérature et art avec la référence suivante : Y2-10833. Il est accessible à distance, car il a été numérisé et mis en ligne par la BnF en 2019.

volées. Dans la préface de l'ouvrage, l'auteur s'adresse d'ailleurs directement à ses lecteurs pour expliquer ce concept et ses propos donnent des informations sur la perception des courriers par la société au XVII^e siècle. Il est notamment énoncé une certaine méfiance à leur propos, ces derniers étant soupçonnés d'ouvrir, voire de voler les lettres à des fins personnelles ou commerciales. Dans cet ouvrage, le courrier apparaît donc comme une personne dont il faut se méfier. Ce livre a été rédigé par Ferrante Pallavicino, avec le pseudonyme de Ginifacio Spironcini. Cet auteur, originaire de Piacenza, était un poète et auteur de satires opposées à la Papauté. Il était aussi membre de *l'Accademia degli Incogniti* à Venise, sous le nom de *l'Occulto*. Ce roman a été publié et imprimé en 1646 à Nuremberg. Il voit le jour dans un contexte d'institutionnalisation et d'accroissement des flux postaux en Europe. L'usage de la lettre est très répandu dans la haute société, excluant de ce fait une grande partie de la population. Cela s'explique par le fait que la grande majorité des individus n'a ni les moyens financiers d'entretenir des correspondances, ni les connaissances nécessaires à cette pratique⁴⁷. Toutefois, à défaut d'être accessible à tous, la lettre intègre les imaginaires collectifs et est universellement connue. Il s'agit d'un objet facilement identifiable et faisant partie d'une sorte de culture commune à l'ensemble de la société européenne à l'époque moderne⁴⁸. Cela est d'ailleurs visible dans les écrits des contemporains et notamment les textes littéraires. C'est le cas de cet ouvrage, qui fait passer la lettre entre différentes mains. Des hommes et des femmes ont recours à des lettres mais aussi des personnes aux activités diverses comme des marchands, des secrétaires ou encore des cardinaux. Outre ces individus, des personnes issues du peuple ont accès à ces lettres mais de façon indirecte, souvent en en assurant le transport ou la remise. C'est ici le cas des courriers qui portent les lettres et qui sont donc en contact avec elles sans pour autant avoir les moyens d'en utiliser eux-mêmes. De plus, le XVII^e siècle est marqué par des scandales de violation du secret de la lettre, essentiellement dans le domaine politique. En effet, l'ouverture et le vol de lettres sont fréquents et deviennent le sujet de nombreuses controverses⁴⁹. Cette situation inspire divers auteurs, qui développent le genre du roman épistolaire comme ici avec Ferrante Pallavicino. Ce genre littéraire est ainsi représentatif de la société européenne de l'époque moderne, qui voit le phénomène postal se renforcer. Dans la préface de ce document, l'auteur s'adresse à ses lecteurs sans donner de plus amples indications sur leur profil potentiel. Toutefois, cet ouvrage se destine à être lu par un public lettré, ayant accès à la littérature italienne. Un public

47 MORIEUX Renaud, « Lettres perdues. Communautés épistolaires, guerres et liens familiaux dans le monde maritime atlantique du XVIII^e siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.78, n°2, 2023, p.350.

48 « De nécessité au départ, ce dernier [l'épistolaire] devient, outre un mode de communication toujours aussi pratique, un acte à portée sociale et culturelle propre à toute communauté humaine, quels qu'en soient la taille et le niveau de culture. On ne peut donc réduire la lettre à un simple geste relevant de la banalité quotidienne, appelée à disparaître aussitôt que communiquée. » ; HOOCK-DEMARLE Marie-Claire, *L'Europe des lettres. Réseaux épistolaires et construction de l'espace européen*, Paris, Albin Michel, 2008, pp.7-8.

49 DE VIVO Filippo, *Information and communication in Venice, op.cit.*, p.53.

issu de la bonne société de la péninsule italienne serait ainsi plus à même de lire cet ouvrage. Le caractère romanesque constitue la principale limite de cette source. En effet, elle apparaît ici avec une vision romancée et sûrement exagérée à la fois vis-à-vis des stéréotypes accolés aux courriers mais aussi dans les propos tenus dans les lettres présentées. Cet ouvrage ayant pour but de divertir, les thèmes abordés par ces lettres doivent paraître attirants pour les lecteurs. Ainsi, n'apparaît aucune lettre d'inventaire ou de transaction marchande qui représentent pourtant une grande partie des correspondances à l'époque moderne. Dans le même temps, plusieurs lettres d'amour sont renseignées, sûrement ont-elles été privilégiées par l'auteur car perçues comme plus captivantes pour le public visé.

***Italia cursoria*, Johann Baptist Homann (début XVIII^e siècle)**

Ce document est une carte de la péninsule italienne où sont représentés les routes et relais de postes des courriers ordinaires⁵⁰. Cette carte est au format 49,5 × 65 cm. Les différents États italiens y sont représentés avec des couleurs différentes⁵¹. La langue employée est l'italien aussi bien pour les noms de villes que pour les caractéristiques physiques. Il est précisé en haut à droite du document l'échelle de la carte, ainsi que son orientation avec les points cardinaux. Son titre est inscrit en latin dans un encadré au centre de l'image. Cet encadré est bordé de symboles renvoyant au métier de courrier. En effet, les différents attributs inhérents à ce métier sont représentés : le cor, la lettre et le cheval. Le courrier lui-même est aussi représenté. L'auteur de cette carte est Johann Baptist Homann, un cartographe germanique, originaire de Bavière. Il est aussi éditeur et a d'ailleurs publié cette carte au début du XVIII^e siècle à Nuremberg. Il n'y a pas de date précise sur le document, mais il est indiqué qu'il a été publié au XVIII^e siècle. Sachant que Johann Baptist Homann est mort en 1724, cette carte aurait ainsi été réalisée entre 1700 et 1724. Le moment où est publiée cette carte coïncide avec un moment de circulation plus dense des hommes en Europe⁵². C'est notamment le cas des courriers, qui passent leur temps sur les routes pour livrer lettres et paquets aux épistoliers en tout genre. La lettre reste toutefois un luxe, auquel une grande partie des Européens n'a pas accès. C'est aussi une activité dangereuse qui nécessite d'avoir des connaissances précises sur les chemins à emprunter, ce qui pourrait expliquer la création de cette carte. Effectivement, pour mieux préparer leur itinéraire et pour pouvoir réagir rapidement en cas

50 HOMANN Johann Baptist, *Italia cursoria*, Nuremberg, Johann Baptist Homann, 1700-1724. Ce document est conservé à la BnF dans la collection d'Anville, qui contient 10 502 cartes et plans. Cette collection a été constituée par Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville et comprend des documents cartographiques des XVI^e-XVIII^e siècles. Ce document se trouve plus précisément dans le département cartes et plans, avec la référence suivante : GEDD-2987 (4994). Cette carte est aussi accessible en ligne, car elle a été numérisée et mise en ligne par la BnF en 2013.

51 Cf. Annexes, p.275.

52 BEAUREPAIRE Pierre-Yves et POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe : années 1680 – années 1780*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010.

d'imprévu durant le trajet, une littérature de voyage se développe à cette époque. À cette dernière s'additionne la formation de guides pour accompagner tout type de voyageurs durant leur expédition⁵³. Ainsi, cette carte, qui est, comme son nom l'indique, spécialisée pour les routes postales et les relais de postes, s'adresse plus particulièrement aux courriers qui se rendent en péninsule italienne. Elle peut toutefois aussi se destiner aux personnes qui régissent les envois postaux, c'est-à-dire les maîtres de poste mais aussi les institutions politiques et administratives. De manière générale, cette carte sert à se représenter dans l'espace mais aussi à avoir un aperçu des chemins possibles pour optimiser les itinéraires postaux ou autres, même si ce n'est pas le chemin le plus court qui est forcément le plus rapide. Néanmoins, il reste dommage que cette carte ne donne aucune information à propos du temps de parcours des routes ici présentées. Ceci aurait permis de connaître la durée de voyage moyenne selon les itinéraires choisis pour le début du XVIII^e siècle. En ce qui concerne la précision de cette carte, les informations présentées semblent cohérentes et en adéquation avec celles trouvées dans les sources vénitiennes.

Nouvel itinéraire général, Louis-Charles Desnos (1768)

Ce document est une monographie imprimée, rédigée en français, s'apparentant à un guide routier⁵⁴. Cet ouvrage s'intitule : « Nouvel Itinéraire général comprenant toutes les grandes routes et chemins de communication des provinces de France, des Iles Britanniques, de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie, de la Suisse, de tous les Pays-Bas, de l'Allemagne, d'une partie de la Hongrie, de la Pologne, de la Prusse et du Danemarck, etc, avec les Distances en Lieuës ou Milles d'usage dans ces différents Pays ». Ce livre est constitué dans sa majorité de cartes des différents États européens, avec des cartes à l'échelle d'un État mais aussi d'une région ou d'une province. Il se divise en cinq sections, selon les espaces géographiques cartographiés. Ici, c'est la section III qui nous intéresse plus particulièrement, car elle concerne les pages relatives à la péninsule italienne. L'emploi de ces cartes semble d'autant plus pertinent s'il est mis en relation avec celle présentée précédemment⁵⁵. En effet, ces cartes ont pour objectif de représenter les mêmes espaces, avec la reproduction des routes et chemins de la péninsule italienne. Toutefois, elles n'ont pas été faites dans les mêmes lieux, le Saint Empire romain germanique pour la première et le royaume de France pour les secondes, ce qui est ici facilement perceptible. Celles de Louis-Charles Desnos ont francisé les noms de villes italiennes alors que la première a conservé les noms de villes originels. De plus,

53 BLOND Stéphane, « L'Europe des routes de poste au XVIII^e siècle à travers le *Nouvel itinéraire général* de Louis-Charles Desnos », in : TESSIER Alexandre (dir.), *La Poste, servante et actrice des relations internationales (XVI^e-XIX^e siècle)*, Lausanne, Peter Lang, 2016, pp.117-131.

54 DESNOS Louis-Charles (dir.), *Nouvel itinéraire général*, Paris, Louis-Charles Desnos, 1768. Ce document est conservé à la BnF, au département Arsenal avec la référence suivante : 4-H-2354. Il est consultable en ligne, car il a été numérisé et mis en ligne par la BnF en 2019.

55 HOMANN Johann Baptist, *Italia cursoria*, op.cit.

même si ces cartes ont dans les deux cas l'intention de renseigner les voyageurs, elles n'ont pas tout à fait les mêmes objectifs. Celle de Johann Baptist Homann vise plus particulièrement à la fonction postale alors que celles de Louis-Charles Desnos se proposent de guider l'ensemble des voyageurs. Cette différence est visible concrètement avec la présence d'un plus grand nombre de lieux renseignés sur les cartes de Louis-Charles Desnos. Cela peut peut-être s'expliquer par le fait qu'elles ne montrent pas seulement les relais postaux mais aussi les autres lieux où un voyageur peut faire une halte. Les cartes de Louis-Charles Desnos ont aussi un atout supplémentaire, en fournissant pour chaque route ou chemin emprunté, le temps moyen pour les parcourir. Cela donne ainsi un aperçu visuel de la distance et du temps de parcours qu'elle nécessite entre deux lieux précis, d'autant plus que le chemin le plus court n'est pas forcément le plus rapide⁵⁶. En outre, différents auteurs ont contribué à la création de cet ouvrage comme il l'est dit au début de ce dernier : « dressé par des auteurs connus, qui ont beaucoup voyagé⁵⁷ ». Le nom de ces auteurs apparaît plus loin dans ce document, à chaque nouvelle section y est mentionné le nom de l'auteur particulier. En ce qui concerne la péninsule italienne, l'auteur est M. Brion, dit « ingénieur et géographe du roi⁵⁸ ». Cet ouvrage a été publié en 1768 à Paris, par Louis-Charles Desnos, qui est un imprimeur et libraire parisien. Il a notamment été géographe pour le roi du Danemark et a participé à la réalisation de divers atlas et almanachs. C'est son nom qui est associé à cet ouvrage. De plus, Louis-Charles Desnos, avec Claude-Sidoine Michel, a publié en 1765, *L'indicateur fidèle ou Guide des voyageurs*, qui a pour but d'aider les voyageurs à préparer leur voyage au sein du royaume de France⁵⁹. Cet ouvrage indique les routes royales mais aussi tout ce qui s'avère utile au voyage comme les horaires des diligences ou encore l'adresse des auberges. La réalisation de ces deux ouvrages dans la seconde moitié du XVIII^e siècle coïncide avec un moment d'accroissement des mobilités en Europe et d'une amélioration de la qualité des routes empruntées. En effet, voyager est une entreprise dangereuse aussi bien à cause des conditions climatiques que des risques d'attaque et de vol au cours du chemin. L'établissement de voies de passage précises permet d'un peu plus sécuriser les voyageurs et notamment les transporteurs de marchandises. Le *Nouvel itinéraire général* se prédestine à être employé par « le commerçant et le voyageur⁶⁰ » comme il l'est dit au début de l'ouvrage. Ces cartes permettent d'avoir un aperçu des routes à emprunter mais aussi du temps qu'il faut pour les parcourir. Ainsi, cet ouvrage paraît très utile pour les professionnels de la mobilité tels que les courriers. Malgré leur grande utilité, ces cartes peuvent s'avérer assez

56 RENOARD Yves, « Vitesses de transmission », *Médium*, vol.15, n°2, 2008, pp.60-79.

57 DESNOS Louis-Charles (dir.), *Nouvel itinéraire général*, *op.cit.*, p.1.

58 *Ibid.*, p.84.

59 MICHEL Claude-Sidoine et DESNOS Louis-Charles, *L'indicateur fidèle ou Guide des voyageurs*, Paris, à l'enseigne du Globe, 1765.

60 DESNOS Louis-Charles (dir.), *Nouvel itinéraire général*, *op.cit.*, p.1.

complexes à comprendre, car la conversion des différentes unités de distance est fréquente. L'auteur adapte l'unité de mesure employée selon celle en vigueur dans la zone géographique étudiée. Or, bien souvent les différents États n'utilisent pas la même unité de mesure, ce qui peut parfois compliquer la lecture. En outre, les informations ici présentées pour la péninsule italienne concordent avec la précédente carte même si certains lieux apparaissent en plus. Ceci peut s'expliquer par plusieurs justifications possibles. Comme dit précédemment, ces cartes ne mettent peut-être pas seulement en évidence les relais postaux mais aussi d'autres lieux. Cela peut aussi s'expliquer par le fait que ces cartes sont plus précises que la précédente ou bien que dans le laps de temps de leur création de nouveaux relais de postes sont peut-être apparus.

Dictionnaire raisonné universel des arts et métiers, Philippe Macquer (1773)

Cet ouvrage est un dictionnaire qui s'intitule : « Dictionnaire raisonné universel des arts et métiers contenant l'histoire, la description, la police des fabriques et manufactures de France et des pays étrangers⁶¹ ». Il s'agit du premier tome d'une série de trois ouvrages, définissant les métiers et arts ayant cours dans le royaume de France à la fin du XVIII^e siècle. Ce sont les pages 562 et 563 qui nous intéressent plus précisément. Elles définissent le métier de courrier et son importance pour une grande partie de la société à l'époque moderne. L'auteur de ce texte est Philippe Macquer, un avocat et homme de lettres français du XVIII^e siècle. Toutefois, la version lue ici a été remaniée par l'abbé Pierre Jaubert. Cet homme, en plus d'être un ecclésiastique, fut aussi historien et a collaboré à la rédaction de l'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert. Cet ouvrage a été imprimé à Paris en 1773 et a donc été rédigé au temps des Lumières. Cette période a été marquée par l'idée, développée par une grande partie des philosophes français, que la connaissance est centrale dans la vie des individus et notamment pour la liberté de penser. Cette connaissance est vue comme devant être classifiée et inventoriée. C'est pour cela que divers encyclopédies et dictionnaires voient le jour à ce moment-là. La rédaction de ce dictionnaire des arts et métiers découle sûrement de ce mouvement philosophique. Par comparaison avec le dictionnaire de Tommaso Garzoni⁶², la définition du terme de « courrier » est assez différente. Tout d'abord, ces deux dictionnaires sont séparés par quasiment deux siècles. Ainsi, leur mise en regard permet d'avoir une évolution de la définition de ce métier dans le temps mais aussi de voir ses différences selon les espaces géographiques, ici le royaume de France et la péninsule italienne. Cette définition est bien moins

61 MACQUER Philippe, *Dictionnaire raisonné universel des arts et métiers T.1*, éd. JAUBERT Pierre, Paris, P. F. Didot Jeune, 1773. Cet ouvrage est conservé à la BnF à Paris. Il se trouve dans le département Littérature et art avec la référence suivante : V-25910. Ce document est accessible à distance depuis sa numérisation et sa mise en ligne par la BnF en 2008.

62 GARZONI Tommaso, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, éd. CHERCHI Paolo et COLLINA Beatrice, Turin, Einaudi, 1997 [1585].

prolixes que celle formulée par Tommaso Garzoni. Effectivement, l'auteur n'apporte ici que peu d'intérêts aux conditions de travail des courriers et aux dangers qu'il implique. En outre, la différence majeure entre ces deux ouvrages est que chaque auteur accentue sur les particularités du territoire dont il est issu. Par exemple, Philippe Macquer présente différentes particularités françaises du service postal sous l'Ancien Régime, impliquant soit les courriers eux-mêmes, soit ceux qui les administrent. Il définit ainsi ce que sont les courriers du cabinet, fonction qui n'existe pas dans une grande partie des États européens. De plus, il met en avant les politiques royales vis-à-vis du service postal et plus particulièrement les actions de Louis XI. Ce dernier est d'ailleurs présenté comme un précurseur en ce qui concerne l'institutionnalisation de l'activité postale en Europe. Ainsi, ces deux dictionnaires se complètent mais permettent aussi d'avoir une vision commune du métier de courrier, qui reste toutefois assez similaire. Tous deux précisent les origines antiques de cette fonction et les différentes formes qu'elle prend. Dans la grande majorité des cas, le courrier voyage ainsi à pied ou à cheval. De plus, son activité peut se faire à l'échelle d'un État ou bien peut le mener à se rendre dans des territoires étrangers. Enfin, ce service est décrit dans les deux documents comme essentiel à la bonne tenue du commerce, de par les différentes lettres échangées par les marchands et leurs intermédiaires à l'étranger. Il rythme véritablement la vie économique, le négoce s'adaptant aux jours d'arrivée du courrier dont il dépend pour mener à bien ses affaires⁶³. En outre, cet ouvrage permet à travers plusieurs tomes d'avoir une vision précise de l'ensemble des activités productives et artistiques ayant cours dans le royaume de France. Il est dit au début de l'ouvrage que ce dernier se destine au plus grand nombre : « ouvrage utile à tous les citoyens⁶⁴ ». Il est possible de voir là une représentation des pensées des Lumières, dont une partie voulait éduquer le peuple en lui donnant à voir certaines connaissances. Néanmoins, cet ouvrage n'a pas dû être lu par le plus grand nombre mais essentiellement par une élite lettrée, même s'il avait pour ambition de toucher une grande partie de la société. Enfin, la principale limite de cette source est qu'elle aborde exclusivement les métiers du royaume de France, sans s'interroger sur les différenciations territoriales qui s'opèrent en son sein et dans les autres États européens. Toutefois, cela permet d'avoir une définition claire du métier de courrier et donne un aperçu de l'importance de ce métier aussi bien dans les activités économiques que politiques. Cet ouvrage permet ainsi de saisir les enjeux du métier de courrier et plus largement de l'activité postale à l'époque moderne.

63 MACQUER Philippe, *Dictionnaire raisonné universel des arts et métiers T.1, op.cit.*, p.563.

64 *Ibid.*, p.1.

Sources publiées

Pour cette étude, de nombreuses sources publiées ont été analysées. Ces dernières sont de divers ordres : pièces de théâtres, chroniques et encyclopédies. Elles n'ont pas toutes le même objectif et sont rédigées dans des registres langagiers différents. Ces documents permettent d'aborder différemment le sujet ici étudié. Ils donnent à voir d'autres informations que celles collectées avec les autres sources.

Itinerario per la terraferma veneta, Marino Sanudo (1483)

Cet ouvrage a été écrit par Marino Sanudo au XV^e siècle, alors en voyage avec des magistrats en Terre ferme vénitienne. Ce dernier est issu d'une grande famille patricienne vénitienne, et il est ainsi amené à avoir un rôle politique. En 1484, il intègre d'ailleurs le *Maggior Consiglio*, l'instance politique qui regroupe l'ensemble des patriciens vénitiens⁶⁵. Toutefois, aujourd'hui son nom est célèbre non pas pour ses actions en politique mais pour ses chroniques. Marino Sanudo a écrit tout au long de sa vie ses *Diarii*, c'est-à-dire des journaux où il décrivait son quotidien mais aussi l'ensemble des faits relevant de la société vénitienne aussi bien sur le plan politique que social, économique ou encore climatique. Néanmoins, le texte ici étudié évoque une période particulière, son voyage en *Terraferma*, qui correspond aux territoires acquis par la république de Venise suite à des avancées terrestres vers l'ouest. Ainsi, entre 1483 et 1484, Marino Sanudo procède à un véritable tour initiatique de la Terre ferme et découvre différentes villes qui la composent comme Bergame, Brescia ou encore Vérone. Ce document permet d'avoir un aperçu de ces villes, qui se trouvent pour certaines très éloignées de la capitale. Marino Sanudo effectue ce voyage à la fin du XV^e siècle, à un moment de relative paix, car il précède les guerres d'Italie et les conflits auxquels vont être soumis les territoires de Terre ferme. De plus, la paix de Lodi (1454) a permis un apaisement des tensions entre les différents États italiens et notamment entre Venise et Milan⁶⁶. Il profite de ce voyage pour découvrir le *Stato da Terra* vénitien, qui représente un atout considérable pour Venise mais aussi un espace différent de ce à quoi il est habitué. En ce qui concerne les objectifs de cet écrit, Marino Sanudo écrit peut-être pour lui-même et pour conserver ses mémoires. Néanmoins, il est fort probable que l'un de ses objectifs était d'être nommé historien de la République, qui est un poste d'écriture de l'histoire vénitienne⁶⁷. Ce texte de Marino Sanudo a

65 LANE Frederic C., *Venise, Une république maritime*, Paris, Flammarion, 1985 [1973].

66 CARRANGEOT Delphine, CHAPRON Emmanuelle et CHAUVINEAU Hélène, *Histoire de l'Italie du XV^e au XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015.

67 Ainsi, ce document mais aussi ses *Diarii* sont un moyen de consigner les moindres faits en attendant de pouvoir rédiger de façon officielle l'histoire de son État. Marino Sanudo chercherait alors par ces écrits à transmettre l'histoire de Venise aux générations futures. Néanmoins, il n'obtint jamais le poste tant convoité d'historien de la

été publié et est donc aujourd'hui accessible au plus grand nombre. Dans le cadre de ces recherches, nous avons lu l'ouvrage publié en 2008⁶⁸, qui consiste en une version bilingue avec les écrits originels en vénitien et leur traduction en italien. Le texte a été revu par différents chercheurs tels que Roberto Bruni et Luisa Bellini, qui l'ont annoté et illustré. En effet, des explications ont été rajoutées, ainsi que des photographies de documents d'archive pour chaque ville parcourue et décrite par Marino Sanudo. Néanmoins, cette source donne une vision de la *Terraferma* à travers les yeux d'un patricien. Cela constitue donc un biais majeur mais permet aussi d'avoir une idée de la représentation de cet espace dans l'esprit des Vénitiens. Par exemple, la description de la ville de Bergame a plus particulièrement retenu notre attention, car elle l'a montré comme stratégique et utile à la République vénitienne. Les attentes de l'État vénitien sur le *Stato da Terra* apparaissent ainsi de façon sous-jacente.

***I Diarii*, Marino Sanudo (vol.1, 20, 48)**

Ces trois ouvrages ont été écrits par Marino Sanudo (1466-1535) et font partie de ses *Diarii*, qui sont ses journaux qu'il a écrits quotidiennement de 1496 à 1531. Il y a en tout 58 volumes des *Diarii*, ici il s'agit des tomes 1, 20 et 48. Le premier tome a été rédigé entre le 1^{er} janvier 1496 et septembre 1498. Marino Sanudo a écrit le vingtième tome entre le 1^{er} mars et le 30 août 1515. Enfin, le tome 48 a été rédigé entre le 1^{er} juin et le 30 septembre 1528. Comme vu précédemment, Marino Sanudo est un patricien vénitien qui compile les informations acquises grâce à sa place stratégique dans le gouvernement vénitien. Par exemple, ces livres se constituent en grande partie de lettres qui ont été recopiées par Marino Sanudo et qu'il a pu lire car faisant partie des instances gouvernementales. Ainsi, ses fonctions politiques lui permettent d'obtenir un certain nombre d'informations plus ou moins importantes. Ses *Diarii* abordent aussi des sujets se rapportant à sa vie quotidienne à Venise et aux événements majeurs qui s'y déroulent. Ces sources ont donc été écrites entre la fin du XV^e siècle et le début du XVI^e siècle, ce qui correspond à un moment de fort rayonnement de la république de Venise. Cette dernière possède un véritable empire et s'impose comme une force politique, territoriale et économique incontestable en Europe. Elle apparaît comme un réel carrefour des échanges et des mobilités de par sa position stratégique en Méditerranée⁶⁹. Dans ces ouvrages, Marino Sanudo aborde aussi la composition de la société vénitienne. Il expose notamment sa vision de la hiérarchie sociale à Venise qui se composerait de trois strates : patriciens, *cittadini* (citoyens) et *popolo* (peuple). Enfin, dans ses écrits, il présente

Sérénissime ; VIALLO-SCHONEVELD Marie, « Infortune et fortune d'un historiographe vénitien : Marin Sanudo », *HAL*, 2001, pp.27-42.

68 SANUDO Marino, *Itinerario per la terraferma veneta nel 1483 di Marin Sanudo*, éd. BRUNI Roberto, BELLINI Luisa et al., Padoue, Cleup Associazione artistico-culturale Terzo Millennio, 2008 [1483-1484].

69 LANE Frederic C., *Venise, Une république maritime*, op.cit.

aussi le fonctionnement concret de la République avec les différentes institutions qui y participent. Après consultation de plusieurs *Diarii* de Marino Sanudo, le choix a été fait de retenir ces trois tomes plus spécifiquement, car ils contiennent de diverses et nombreuses références à l'activité postale et aux courriers. Ces documents permettent donc de saisir l'importance de l'écrit et des correspondances dans la politique vénitienne. Ils présentent aussi le rapport qu'un patricien entretient avec un individu exerçant le métier de courrier, aussi bien vénitien qu'étranger. De plus, diverses annotations se rapportant aux tarifs et voyages postaux ont aussi été identifiées et fournissent des informations complémentaires à celles des sources manuscrites. En outre, avec la source précédemment présentée, l'objectif de ces écrits a été soulevé, mettant en avant l'hypothèse que Marino Sanudo écrivait pour la postérité et notamment pour écrire l'histoire de la République vénitienne. Il a d'ailleurs légué ses manuscrits à l'État vénitien et a écrit plusieurs ouvrages historiques. Les *Diarii* de Marino Sanudo sont aujourd'hui accessibles au plus grand nombre, car ils ont été publiés. La conservation de ces textes est donc assurée. Ici, nous avons lu les ouvrages publiés à Venise en 1879⁷⁰, 1887⁷¹ et 1897⁷², qui n'apportent aucun changement aux textes initiaux. En effet, ces derniers sont toujours en vénitien et aucune annotation n'a été rajoutée. Ces documents étant écrits par Marino Sanudo, ils présentent l'actualité des événements européens et vénitiens vue par un patricien. Les informations fournies sont donc représentatives de la vision patricienne de la société et non celle du reste de la population vénitienne. Dans le cadre de ces recherches, cela implique un certain recul vis-à-vis d'une partie des faits énoncés. D'une part, ceux se rapportant à l'activité postale semblent cohérents et sont en adéquation avec ceux trouvés dans les sources manuscrites. D'autre part, ces écrits ne sont de fait pas représentatifs de la vision du *popolo* sur les événements et les individus cités. Ainsi, la manière d'appréhender les informations et les informations en elles-mêmes sont propres au patriciat. Par conséquent, elles ne permettent pas de savoir comment un individu issu du *popolo*, comme un courrier, perçoit le monde qui l'entoure. Toutefois, cela permet aussi une approche plus aisée des questions politiques, auxquelles l'auteur se voit confronté. Cela donne ainsi à voir la vision d'un patricien sur ces dernières.

***La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, Tommaso Garzoni (1585)**

Ce document est une monographie imprimée, qui a été rédigée par Tommaso Garzoni. Ce dernier est un homme de lettres italophone, originaire de Bagnacavallo. Cet ouvrage s'intitule : « *La piazza universale di tutte le professioni del mondo* » et sa première publication date de 1585. La version ici étudiée est celle de 1997, proposée par Paolo Cherchi et Beatrice Collina, qui constitue

70 SANUDO Marino, *I Diarii Tomo I*, Venise, Fratelli Visentini Tipografi Editor, 1879 [1496-1498].

71 SANUDO Marino, *I Diarii Tomo XX*, Venise, Fratelli Visentini Tipografi Editor, 1887 [1515].

72 SANUDO Marino, *I Diarii Tomo XLVIII*, Venise, Fratelli Visentini Tipografi Editor, 1897 [1528].

une publication fidèle au texte original⁷³. Ce livre recense une grande partie des métiers d'Ancien Régime, qui ont cours en péninsule italienne. Son titre lui donne même la prétention de rassembler en son sein l'ensemble des métiers existants à cette époque. Cet ouvrage a ainsi un but essentiellement encyclopédique et en cela il peut être qualifié de dictionnaire. Il procède de façon minutieuse et détaillée à définir l'ensemble des emplois qui y sont cités. C'est le cas du métier de courrier, qui est défini de la page 447 à 449. Ce document donne un aperçu des origines antiques de ce métier ainsi que des différentes appellations qui lui sont attribuées selon les époques et les lieux. Il nous renseigne aussi sur les conditions de travail des courriers et les dangers qui y sont inhérents. Il propose une réflexion sur leur rôle dans la société, en citant divers auteurs comme Virgile ou encore l'Arioste. Par cela, il met en avant l'image du courrier, qui est connu et reconnu par le plus grand nombre. Enfin, il présente aussi les limites de ce métier, en énonçant l'aspect mythique de certains courriers mais aussi en dénonçant certains agissements malveillants de leur part. Cet ouvrage donne des informations sur le travail à l'époque moderne et plus précisément sur la diversité des arts mécaniques existants. Ces derniers correspondent aux activités productives manuelles, pratiquées par une grande majorité de la population. Le travail apparaît comme central dans la vie des individus, car c'est de lui que dépend leur survie au quotidien⁷⁴. Ce livre met en avant la pluralité des activités productives et notamment celles urbaines. Il cherche ainsi à compiler et classer l'ensemble de ces différents corps de métiers. Par cette démarche, l'auteur s'inscrit dans le courant maniériste, d'abord artistique puis littéraire, qui voit le jour en péninsule italienne au cours du XVI^e siècle. La principale caractéristique du maniérisme dans la littérature se voit à travers le traitement de thématiques universelles. Cette démarche est très fortement influencée par le mouvement humaniste de la même époque⁷⁵. Ce document se destinait à être lu par une élite lettrée italophone et excluait de ses lecteurs une grande majorité de la population. Cette dernière n'avait pas facilement accès aux livres et aux connaissances livresques. En outre, cet ouvrage informe sur le métier de courrier à l'époque moderne, même s'il se concentre essentiellement sur le fonctionnement en péninsule italienne. Toutefois, le principal inconvénient de cette œuvre est le fait qu'elle présente plus la perception de cet *arte* par les intellectuels du XVI^e siècle que la réalité de ce métier. En effet, l'auteur insiste sur certaines figures fantasmées de courriers, plus particulièrement celles de l'Antiquité. Cela permet néanmoins de prendre connaissance de l'image commune du courrier dans la société et plus largement de son importance croissante à l'époque moderne.

⁷³ GARZONI Tommaso, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, op.cit.

⁷⁴ JUDDE DE LARIVIERE Claire et SALZBERG Rosa M., « Le peuple est la cité. L'idée de *popolo* et la condition des *popolani* à Venise (XV^e-XVI^e siècles) », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, vol.68, n°4, 2013, pp.1113-1140.

⁷⁵ SCIOLLA Gianni Carlo, « Una fonte trascurata per le arti del manierismo : *La piazza universale di tutte le professioni del mondo* di Tommaso Garzoni », *Arte Lombarda*, vol.110-111, n°3-4, 1994, pp.48-51.

Le marchand de Venise, William Shakespeare (1598)

Ce document est un ouvrage littéraire, plus précisément une pièce de théâtre. Cette comédie s'intitule « Le marchand de Venise » et relate l'histoire d'un homme, Bassanio, qui, pour pouvoir épouser celle qu'il aime, a besoin d'argent. Cet argent, il le trouve auprès d'un ami, Antonio, qui pour l'aider, contracte un prêt. Néanmoins, quelque temps plus tard, Antonio qui est marchand, apprend que ses navires ont été détruits en mer et avec eux leur cargaison. Il n'est alors plus en mesure de rembourser son prêt. Ceci met directement sa vie en jeu et ses amis tentent alors de le sauver en négociant avec le prêteur. Cette histoire permet de mettre en avant le fait que l'information apparaît, par certains aspects, comme cruciale dans la vie des individus. Dans le cas d'Antonio, c'est une question de vie ou de mort, surtout qu'à la fin du livre, ce dernier apprend qu'il s'agissait d'une fausse information et que ses bateaux n'avaient pas été détruits. Ce récit permet aussi de comprendre la place centrale de Rialto à Venise pour l'acquisition d'informations. Une grande partie de ces informations est transportée par les marchands et concerne plus particulièrement l'activité commerciale. De plus, diverses références au procédé postal sont aussi présentes, notamment quand il est question de l'acheminement de lettres entre les personnages. Cela permet de saisir l'aspect matériel de l'information et de sa transmission. La lettre apparaît ainsi comme un objet central de diffusion d'informations, représentative de la matérialité de ces dernières et porteuse de la voix des individus. À travers la vision de William Shakespeare, un auteur non vénitien, ce document présente un point de vue étranger sur Venise et sur son fonctionnement. Certains passages nous renseignent d'ailleurs sur la perception du système politique vénitien par les étrangers. Il s'agit en fait ici d'une perception du fait informationnel à Venise par les yeux d'une personne extérieure à la ville. Cela donne un aperçu des idées conçues par les lettrés étrangers sur la société vénitienne et sur la diffusion des nouvelles en Europe. En effet, l'auteur de cet ouvrage est William Shakespeare, un homme de lettres anglais. Il est surtout connu pour ses pièces de théâtre tels que *Roméo et Juliette* ou encore *Hamlet*. Ce document a été publié pour la première fois en 1598. Ainsi, William Shakespeare rédige son œuvre littéraire à la fin du XVI^e siècle, dans un contexte de fort rayonnement de la ville de Venise et plus largement de sa république. Elle apparaît comme un centre incontournable d'échanges mais aussi un centre culturel fort. Par cela, elle attire les voyageurs qui en font le portrait et propage un peu partout en Europe leur vision de Venise⁷⁶. Ce document se destine aux lettrés anglophones, puisque rédigé en anglais. Il a dû être lu par la population aisée, qui avait accès à la littérature anglaise. De plus, puisqu'il s'agit d'une pièce de théâtre, cet écrit a vocation à être joué et vu par un public. Là aussi, seulement les plus aisés y ont sûrement eu accès, le théâtre étant un luxe pour les personnes vivant à l'époque moderne. La

76 BEAUREPAIRE Pierre-Yves et POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe*, op.cit.

conservation de ce texte est assurée par le fait qu'il ait été publié et traduit dans de diverses langues. Ici, la version lue est celle française traduite par Jean-Michel Déprats et publiée en 2010⁷⁷. Il s'agit d'une édition bilingue contenant à la fois le texte originel en anglais et sa traduction en français. En définitive, le principal biais de ce document est qu'étant une pièce de théâtre, son récit est évidemment romancé et ses propos exagérés. Ces derniers ne correspondent sûrement pas à la réalité quotidienne de la vie vénitienne à l'époque moderne. De plus, l'auteur étant étranger, peut-être son récit n'est pas représentatif de la réalité des interactions sociales et du système de pensée propre aux Vénitiens.

***Il servitore di due padroni* et *La Locandiera*, Carlo Goldoni (1746 et 1753)**

Carlo Goldoni est un homme de lettres vénitien, ayant vécu au XVIII^e siècle. Cet auteur est connu pour ses diverses pièces de théâtre qui ont été traduites et jouées dans différents pays. Ici, il s'agit de deux pièces de théâtre, toutes deux s'organisant en trois actes et étant des comédies. La première s'intitule « *Il servitore di due padroni* » et conte, comme son nom l'indique, l'histoire d'un serviteur qui servait deux maîtres. La deuxième s'intitule « *La Locandiera* », et a quant à elle son intrigue qui se déroule au sein d'une auberge, autour d'une femme courtisée par plusieurs hommes. Ce sont donc dans les deux cas des textes littéraires écrits au milieu du XVIII^e siècle, le premier ayant été publié en 1746 et le deuxième en 1753. Ainsi, ces deux documents font suite à la septième guerre vénéto-ottomane (1714-1718) et la défaite vénitienne, qui marquent un moment d'affaiblissement de la république de Venise en Europe. Cela s'explique tout d'abord par la perte de la Morée, qui représentait une grande partie de son *Stato da Mar*. Elle perd par la même occasion une grande part de son influence en Méditerranée. En outre, cette dernière guerre contre l'Empire ottoman s'est terminée avec l'intervention des Habsbourg et le traité de Passarowitz en 1718⁷⁸. Ainsi, suite à ces événements, Venise a perdu de sa puissance politique vis-à-vis des autres États européens, étant reléguée au statut de puissance secondaire. Même si le temps de l'empire vénitien est révolu, Venise continue de briller par sa culture et son architecture unique en Europe. De plus, même s'il est à noter l'essor commercial puissant d'autres États comme la Hollande, les marchands vénitiens restent des acteurs incontournables des affaires commerciales européennes⁷⁹. Un des points qui nous a le plus intéressé dans ces sources est le rapport à l'objet-lettre et son emploi. Effectivement, ces documents font référence aux flux postaux et en particulier *Il servitore di due padroni*, dont une grande partie de l'intrigue repose sur des échanges épistolaires et la question

⁷⁷ SHAKESPEARE William, *Le marchand de Venise*, trad. DÉPRATS Jean-Michel, Paris, Éditions Gallimard, 2010 [1598].

⁷⁸ LANE Frederic C., *Venise, Une république maritime*, op.cit.

⁷⁹ PELUS-KAPLAN Marie-Louise, *L'Europe du XVI^e siècle*, Paris, Hachette, 2007, p.50.

centrale du secret de la lettre. Cela renvoie à l'idée que la poste est toujours très importante à la fin de l'époque moderne et continue d'être optimisée. Ces œuvres littéraires se destinent à être lues par un public lettré aisé, qui a accès à la littérature italophone. De plus, étant des pièces de théâtre, ces textes sont voués à être joués devant un public. Cependant comme dit précédemment, aller au théâtre à l'époque moderne est représentatif d'un certain luxe, inaccessible pour une grande partie de la société. La conservation de ces documents se fait via leur publication, ils sont aujourd'hui accessibles au plus grand nombre. Les versions issues lues sont des éditions bilingues avec le texte d'origine en italien et sa traduction en français. Celle de *Il servitore di due padroni* a été publiée en 2016 et traduite par Valeria Tasca⁸⁰. Le texte de *La Locandiera* a, quant à lui, été publié en 1991 et traduit par Gérard Luciani⁸¹. La principale limite de ces sources réside dans le fait qu'il s'agit de textes romancés, ayant pour but de divertir et non pas de présenter un portrait fidèle de leur temps. Il faut donc s'interroger sur les propos tenus dans ces écrits. Néanmoins, ces derniers permettent aussi de saisir, même s'ils sont romancés, les relations qui lient les individus entre eux et leur rapport à la lettre. Par ses caricatures, Carlo Goldoni met en avant ce qui fonde la société vénitienne et les interactions qui lui sont propres.

80 GOLDONI Carlo, *Il servitore di due padroni*, trad. TASCA Valeria, Paris, Flammarion, 2016 [1746].

81 GOLDONI Carlo, *La Locandiera*, trad. LUCIANI Gérard, Paris, Gallimard, 1991 [1753].

Première partie : Les courriers vénitiens et leur corporation dans le temps

Avant de rentrer dans le cœur du sujet, il paraît essentiel de présenter les informations nécessaires à la bonne compréhension de cette étude. Cette dernière s'étend sur près de trois siècles, puisqu'elle tend à montrer les évolutions sur le temps long du métier de courrier à Venise. Comme énoncé dans l'introduction, les limites chronologiques de cette étude correspondent aux années de création et de suppression de la corporation des courriers vénitiens, soit 1489 et 1775. Dans une étude sur le temps long comme celle-ci, il peut vite devenir fastidieux de se remémorer la chronologie des faits. C'est pour cela que cette première partie a été créée, pour permettre au lecteur de commencer la lecture de cette étude en ayant pris connaissance préalablement des informations utiles à la bonne compréhension du sujet.

A) 1489-1541 : les débuts de la corporation des courriers vénitiens

Le métier de courrier est un métier ancien, existant depuis l'Antiquité. À Venise, il existait bien avant la création de la corporation des courriers. Selon Antonio Manno, « les courriers étaient actifs depuis 1160¹ » à Venise, soit plus de trois siècles avant la création de la corporation ici étudiée. Avant la naissance de cette dernière, le travail des courriers était déjà placé sous l'autorité des *provveditori di Comun* depuis 1306². Ce n'est qu'en 1489 que la corporation des courriers vénitiens est créée et se trouve sous l'autorité des *provveditori di Comun* comme une grande partie des autres corporations vénitiennes³. En effet, ces magistrats avaient en gestion un grand nombre de ces corps de métiers⁴. Son organisation est assez similaire aux autres corporations vénitiennes. Elle se compose à son origine d'une quarantaine de membres, nombre qui est ensuite réduit à 32 en 1513⁵. Ce nombre est choisi pour permettre à l'ensemble des courriers d'avoir du travail. S'ils sont trop nombreux, ils peuvent accomplir moins de missions et ainsi être moins rémunérés.

1 « i corrieri erano attivi fin dal 1160 », MANNO Antonio, *I mestieri di Venezia. Storia, arte e devozione delle corporazioni dal XIII al XVIII secolo*, Cittadella, Biblos, 1995, p. 129.

2 VANIN Barbara et ELEUTERI Paolo, *Le Mariegole della biblioteca del museo Correr*, Venise, Marsilio, 2007, p.119.

3 MANNO Antonio, *I mestieri di Venezia.*, *op.cit.*

4 DA MOSTO Andrea, *L'Archivio di Stato di Venezia, indice generale, storico, descrittivo ed analitico. Tomo I. Archivi dell'amministrazione centrale della repubblica veneta e archivi notarili*, Rome, Biblioteca d'arte editrice, 1937, p.178.

5 BMC, Cl.IV, 165, 17 décembre 1616, fol.68.

Une partie de ces membres composent la *banca* de la corporation, c'est-à-dire « un conseil d'administration élu annuellement⁶ ». Les individus faisant partie de ce conseil possèdent des charges particulières plus ou moins importantes. Le plus éminent de tous est le *gastaldo*, qui est le chef de la corporation. Il y a aussi un *vicario*, qui s'occupe des aspects religieux propres à cet *arte* et qui en représente le vice-président, ainsi qu'un *scrivano* (secrétaire). Ces trois fonctions apparaissent très souvent dans les statuts de la corporation puisqu'à chaque vote de la *banca*, la fonction des individus est accolée à leur nom⁷. Elles apparaissent donc comme des postes à responsabilité dans la corporation. D'autres individus composent aussi ce groupe mais semblent avoir des postes plus secondaires comme les deux compagnons (sorte de conseillers) et les deux *sindaci* (réviseurs des comptes)⁸. Néanmoins, ce groupe connaît certaines évolutions au cours du temps avec la création de nouvelles charges en son sein. En 1595, trois nouvelles personnes intègrent ce groupe et organisent la tenue du conseil de discipline, pour les courriers ne respectant pas les statuts de la corporation⁹. En 1600, une autre fonction est créée, celle du *corriero maggiore*. Ce dernier s'occupe de la gestion des tâches administratives de la corporation et fait le lien avec les *provveditori di Comun*¹⁰. Ce groupe a ainsi en charge le vote des décisions dans la corporation mais aussi l'organisation et la bonne tenue des rôles de cette institution à Venise. En plus de son conseil de direction, ce corps de métier possède aussi une *scuola*, c'est-à-dire une confraternité religieuse. Il est obligatoire pour l'ensemble des courriers vénitiens de la corporation de faire partie de cette *scuola*. De nombreuses règles religieuses sont d'ailleurs inscrites dans les statuts de la corporation. Ces derniers correspondent aux règlements que doivent suivre les courriers vénitiens. Il leur est par exemple exigé qu'ils viennent à la messe dominicale chaque semaine¹¹.

La vie des courriers est dictée par les règles propres à leur métier et présentes dans la *mariegola* de leur corporation. La *mariegola* est le manuscrit dans lequel est compilé l'ensemble des règles encadrant le travail des membres de la corporation, ainsi que celles propres à la vie en communauté de ces individus. Elles sont très nombreuses et fluctuent au cours du temps. Certaines sont modifiées voire ajoutées selon les situations auxquelles sont confrontés les courriers. C'est le cas des règles qui encadrent la passation de la charge de courrier. Cette dernière est héréditaire et ne peut en théorie se transmettre que par filiation¹². Toutefois, au cours du XVII^e siècle, cette règle

6 « un consiglio di amministrazione eletto annualmente », FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », in : *Le poste dei Tasso, un'impresa in Europa contributi in occasione della mostra I Tasso, l'evoluzione delle poste Bergamo ex chiesa di S. Agostino, 28 aprile-3 giugno 1984*, Bergamo, Commune de Bergamo, 1984, p.53.

7 BMC, Cl.IV, 165, 21 février 1518, fol.14.

8 FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », *op.cit.*

9 *Ibid.*

10 *Ibid.*, p.64.

11 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.4.

12 BMC, Cl.IV, 165, 3 février 1549, fol.31.

connaît de nombreuses mutations. Certains courriers vendent illégalement leur charge à des personnes qui ne sont pas issues de leur famille, ce qui est interdit. Les *provveditori di Comun* s'opposent d'abord à ces ventes de charge avant que la *banca* de la corporation vote pour l'autorisation de cette pratique dans des cas particuliers¹³. Les exceptions à cette interdiction concernent notamment les individus n'ayant pas d'enfants ou alors ayant des enfants trop jeunes pour pratiquer le métier. Les statuts de la corporation constituent ainsi le fondement de la pratique du métier de courrier mais aussi et surtout de l'organisation de leur corporation.

La création de cette corporation coïncide avec l'accroissement des flux postaux et des mobilités en Europe. À partir du XV^e siècle, les individus ont de plus en plus recours aux services postaux, notamment dans le cadre des activités politiques. Les courriers vénitiens se retrouvent au centre des flux informationnels puisqu'ils transportent les lettres de l'ensemble de la société vénitienne. Dès la création de leur corporation, il a été décidé que les courriers avaient en charge le transport des lettres privées et des lettres publiques¹⁴. Toutefois, ce n'est pas le même traitement qui leur est réservé. Les lettres publiques sont transportées sans contrepartie alors que celles privées sont acheminées contre paiement¹⁵. De plus, les lettres publiques sont prioritaires sur celles privées et doivent être livrées en premières¹⁶. Les correspondances politiques sont très importantes pour la gestion des territoires de la République. Elles lui permettent de garder sous contrôle la Terre ferme, c'est-à-dire son territoire du nord de la péninsule italienne. Grâce à ces lettres, il reste aussi en contact avec ses représentants locaux dans le *Stato da Mar*. Il s'agit des territoires vénitiens présents en Méditerranée et dans l'Adriatique. En outre, le début du XVI^e siècle concorde aussi avec l'essor des ambassades vénitiennes. Le gouvernement vénitien reçoit alors des nouvelles venant de l'étranger via le service postal assuré par les courriers.

Les courriers vénitiens ont pour mission d'amener à destination les lettres et marchandises non encombrantes (*tramessi*) qui leur sont confiés par l'État mais aussi les particuliers. Ils se déplacent le plus souvent à cheval mais peuvent employer d'autres moyens de locomotion comme le bateau, la barque ou encore le carrosse. Selon les missions, ils se rendent dans des espaces plus ou moins éloignés. Ils desservent l'ensemble de la Terre ferme vénitienne mais pas seulement. Un grand nombre des destinations desservies se trouvent à l'étranger. Ils parcourent l'ensemble de l'Europe pour livrer et recueillir des lettres et autres petits objets. Ils apparaissent très rapidement comme le principal canal de diffusion et de réception d'informations à Venise. En effet, les courriers

13 BMC, Cl.IV, 165, 20 décembre 1560, fol.34.

14 BMC, Cl.IV, 165, 31 janvier 1538, fol.22.

15 BMC, Cl.IV, 134, 4 février 1540 [n.n.].

16 GIACHERY Alessia, « Catalogo delle mariegole conservate presso la biblioteca del Museo Correr risalenti ai secoli XIV-XV », in : GOTTARDI Michele (dir.), *Storia di Venezia – Rivista II*, Florence, Firenze University Press, 2004, p.228.

portent les informations de l'ensemble de la population vénitienne et possèdent de nombreux privilèges. Ils occupent une place dominante dans le système postal vénitien. La grande majorité des correspondances publiques sont d'ailleurs portées par ces individus alors même que d'autres acteurs postaux existent. Même s'ils sont indépendants du corps de métier des courriers, ces autres transporteurs postaux sont contrôlés par les instances de la corporation, à qui ils doivent rendre des comptes. Ces individus sont par exemple dépendants de la poste de la corporation à Venise, où ils amènent les biens transportés. Ils doivent aussi y récupérer les documents administratifs nécessaires à leurs missions alors même qu'ils ne font pas partie de cette corporation¹⁷. Les courriers de cet *arte* possèdent donc le monopole sur le système postal vénitien comme en témoigne leur omniprésence dans le transport des correspondances de la République.

Il n'est pas aisé de faire le portrait-type d'un courrier vénitien, assez peu d'informations propres à leur vie en dehors du travail ont été trouvées. Leur origine est souvent citée, car elle est commune à une grande partie des membres de la corporation. Ils sont pour la plupart d'origine bergamasque et viennent plus précisément de la vallée de la Bembrana, au nord de Bergame¹⁸. Néanmoins, ils semblent habiter de manière stable à Venise, ce qui voudrait dire qu'ils auraient émigré vers la capitale de la République. Au fil du temps, ces courriers sont dits bergamasques mais sont très certainement seulement des descendants d'individus nés dans cette région. Cette origine géographique explique peut-être le fait qu'ils travaillent dans le milieu postal, car d'autres acteurs postaux européens sont originaires de cette région. C'est le cas de la famille des Tassis qui vient de la même vallée et qui a construit sa renommée en établissant le système postal du Saint Empire romain germanique¹⁹. Leur origine géographique leur conférerait alors peut-être des connaissances et des compétences propres au métier de courrier. Un autre point commun aux courriers vénitiens est qu'ils sont issus du *popolo*, c'est-à-dire qu'ils ne font ni partie du groupe des patriciens, ni des citoyens. Ils appartiennent à la grande majorité de la société vénitienne et ne se démarquent ainsi pas par leur richesse ou leurs titres. Ce sont de simples travailleurs, membres d'un corps de métier comme une grande partie de la population vénitienne à l'époque moderne. Ils ne possèdent aucune capacité d'action politique dans la République et subsistent grâce aux revenus perçus en échange de leur travail. Les courriers doivent aussi sûrement savoir lire et écrire puisque certaines de leurs tâches requièrent ces compétences. C'est notamment le cas pour des postes à responsabilités comme

17 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 2 janvier 1615 [n.n.].

18 VANIN Barbara et ELEUTERI Paolo, *Le Mariogole della biblioteca del museo Correr*, op.cit.

19 DALLMEIER Martin, « Il casato principesco dei Thurn und Taxis e le poste in Europa (1490-1806) » : *Le Poste dei Tasso, un'impresa in Europa contributi in occasione della mostra I Tasso, l'evoluzione delle poste Bergamo ex chiesa di S. Agostino, 28 aprile-3 giugno 1984*, trad. GERVASONI Gaetano, Bergame, Commune de Bergame, 1984, pp.1-32.

celui de *gastaldo* ou encore celui de *scrivano*. Ils doivent ainsi avoir reçu une éducation, même minime, leur permettant d'accomplir leur travail.

Le métier de courrier est souvent présenté comme très dur physiquement, mettant à rude épreuve celui qui le pratique. Cela explique pourquoi il est décrit dans les statuts de la corporation comme un métier d'homme, les femmes étant perçues comme trop faibles pour accomplir les missions postales. Cette vision du métier de courrier est empreinte des idées patriarcales qui faisaient loi dans la société vénitienne sous l'Ancien Régime. Les femmes étaient tout aussi aptes à pratiquer ce métier, mais en étaient exclues pour des raisons infondées. Les statuts de la corporation prévoyaient ainsi une pratique masculine de ce métier. Les règles encadrant l'héritage de la charge sont représentatives de cela. Il est par exemple dit que si un courrier décède il faut « mettre un fils du défunt à sa place et s'il n'a pas de fils mais une fille que soit concédée la charge du défunt à son mari²⁰ ». Ceci signifie qu'en théorie seul un homme peut exercer ce métier.

Dans la pratique, diverses femmes apparaissent en tant que transporteur postal dans les sources, notamment dans le *rollo* de la corporation²¹. C'est le cas d'une certaine Lucrecia qui aurait eu la charge de courrier pendant sept ans entre 1592 et 1595²². Cela signifie qu'elle aurait pratiqué l'activité de courrier, puisque l'ensemble des noms inscrits dans ce manuscrit concernent seulement ceux ayant exercé ce métier. En cas de non pratique, même temporaire, la transmission de charge est renseignée. Les femmes courriers, même si elles devaient être très rares, ont donc existé. Ceci est à mettre en lien avec le cas d'Antonia qui, en 1739, a pratiqué le métier de *portalettere*²³ pendant quelques mois à la suite de la mort de son mari, qui avait demandé à ce que la charge lui revienne²⁴. Cela veut dire que l'activité postale n'est pas seulement pratiquée par les hommes. Cependant, très rapidement après son accession à ce poste, Antonia se l'est vu retiré, car les autorités, « n'estimant pas convenable qu'une femme exerce une telle charge »²⁵, ont élu un homme à sa place. Le métier de courrier tendrait ainsi à être une pratique exclusivement masculine même si dans les faits certaines femmes l'ont exercé. Néanmoins, peu d'informations à propos de femmes courriers ont été retrouvées. Ces dernières devaient sûrement représenter une minorité des courriers vénitiens. Ce portrait-type du courrier vénitien vaut pour l'ensemble de la période étudiée, puisque ne semblant pas connaître de grand changement dans le temps.

20 BMC, Cl.IV, 165, 3 février 1549, fol.31.

21 Le *rollo* est un manuscrit dans lequel sont recensés les actes de transmission de charge postale, ainsi que la raison de cette passation de charge par les courriers vénitiens.

22 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.25, 2 décembre 1592, fol.184 ; 8 août 1595, fol.185.

23 Contrairement à ce que leur nom indique, les *portalettere* ne transportent pas seulement des lettres. Ils apparaissent comme des transporteurs d'une grande diversité de biens postaux. En plus des lettres, paquets, marchandises, passagers et monnaies sont aussi transportés par ces derniers.

24 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, 1739 [n.n.].

25 « non stimando conveniente che una donna esercitasse tale caricha », *Ibid.*

B) 1541-1665 : l'essor du système postal vénitien et du corps des courriers

L'activité de la corporation des courriers vénitiens se développe grandement et connaît un très grand essor dès sa fondation. Ceci est visible par exemple avec la création de postes vénitiennes, placées sous l'égide de la *Compagnia dei corrieri veneti* dans des villes étrangères correspondant à de grands nœuds postaux. Cela témoigne de la prise en importance de cette corporation, qui construit des bases solides à l'étranger. Cela veut dire qu'en plus d'assurer la circulation d'informations au sein de la République, le service des courriers vénitiens s'institutionnalise au niveau européen. La plus importante de ces postes vénitiennes à l'étranger est celle de Rome²⁶. Cette ville représente, avec Milan, la principale destination des courriers et c'est pour cela qu'une poste y a été créée. Suite à de nombreux retards à répétition de courriers vénitiens pour Rome, un service dédié à cette ville a été créé. Il permet que des courriers vénitiens soient toujours présents à Rome pour répondre aux besoins postaux sur place.

Venise institue ce service particulier pour Rome en 1541, suite à la supplique de marchands vénitiens qui se plaignaient des retards sur cette ligne²⁷. Cela comprend la création d'une maison (*casa*) postale. Cette dernière est dirigée par un maître de poste, qui est un courrier vénitien élu pour une durée d'un an à cette fonction²⁸. Il a pour mission de permettre le bon fonctionnement de cette maison, qui fournit logis, repas et chevaux aux courriers vénitiens²⁹. Il a aussi sous sa responsabilité la gestion de l'organisation postale vénitienne à Rome. Ce maître de poste doit se rendre deux fois par jour auprès de l'ambassadeur vénitien à Rome pour s'assurer qu'il n'ait pas besoin de ses services³⁰. C'est d'ailleurs sous l'autorité de cet ambassadeur qu'est placée la surveillance de cette maison postale. C'est lui qui a en charge le contrôle du respect des règles postales par les courriers dans cette ville, ainsi que l'application des sanctions aux contrevenants³¹. Il est dit qu'il sert de juge dans la gestion des conflits comprenant des courriers vénitiens ou le maître de poste à Rome³². Ce service postal spécifique représente une sorte de succursale de la corporation vénitienne. Elle possède sa propre *mariegola* et ses propres règles³³. Une grande partie de ces dernières sont les mêmes que celles propres à l'ensemble du système postal vénitien. D'autres concernent quant à elles plus spécifiquement la pratique du métier de courrier à Rome. Ce service dédié à Rome, avec

26 BMC, Cl.IV, 134, 18 août 1612 [n.n.].

27 BMC, Cl.IV, 134, 4 février 1540 [n.n.].

28 BMC, Cl.IV, 134, 31 juillet 1545 [n.n.].

29 BMC, Cl.IV, 134, 11 février 1545 [n.n.].

30 *Ibid.*

31 BMC, Cl.IV, 134, 18 novembre 1572 [n.n.].

32 *Ibid.*

33 BMC, Cl.IV, 134.

sa *casa* et son maître de poste, fait ainsi partie de la corporation des courriers vénitiens et en représente seulement un sous-ensemble.

La création de cette maison postale à Rome permet l'encadrement vénitien du système postal même lorsque les courriers se trouvent à l'étranger. Ceci est visible avec un conflit intervenu en 1607 à la maison de Rome avec un courrier vénitien, Pietro Carrera³⁴. Ce dernier s'est battu avec un autre courrier de la corporation. Les raisons de cette dispute ne sont pas énoncées mais Pietro Carrera est jugé coupable par l'ambassadeur d'outrage à la République, puisqu'il la représente lorsqu'il se trouve à l'étranger. Il est aussi accusé de non-respect des règles de solidarité entre membres de la même corporation. Il est sanctionné par l'ambassadeur vénitien, Francesco Contarini, à payer une amende de 15 écus, qui est versée à la maison de Rome pour son bon fonctionnement. L'ambassadeur apparaît alors comme le représentant de l'autorité publique vénitienne à l'étranger. Le maître de poste se trouve plus élevé dans la hiérarchie que les simples courriers mais ne possède qu'un rôle d'administrateur et de gestionnaire du service postal vénitien à Rome. L'ambassadeur représente quant à lui le contrôle par le pouvoir central des courriers à l'étranger. L'encadrement de l'activité postale par l'État n'aurait ainsi pas de frontières.

Cette extension du système postal vénitien à l'étranger ne lui est pas propre. D'autres États font de même, notamment dans la capitale vénitienne. De nombreuses postes étrangères sont installées dans la ville comme celles de Flandres, Vienne, Modène, Florence et Ferrare³⁵. Parmi ces dernières, la poste de Vienne semble être une des plus importantes. Elle a été instituée en 1579 à Venise grâce à un accord passé entre l'archiduc de Gratz et la République vénitienne. L'objectif était de permettre une gestion et un contrôle plus aisé des lettres sur place. Cela permet d'avoir recours au service des courriers vénitiens, qui sont alors des courriers étrangers, tout en gardant un certain contrôle sur leur travail. Cette poste semble plus particulièrement prendre en importance dans la première moitié du XVIII^e siècle, avec l'essor des transferts postaux via les courriers vénitiens. En effet, ayant des territoires en péninsule italienne, les autorités impériales ont alors recours aux courriers vénitiens. C'est le cas lorsqu'ils veulent faire porter des lettres à Mantoue depuis Vienne³⁶.

Cet essor des délégations de maîtres de poste étrangers semble se faire simultanément à l'essor de l'envoi d'ambassadeurs en Europe au XVI^e siècle³⁷. Cela questionne les relations à l'œuvre entre les États. Effectivement, cette délégation de pouvoir peut être perçue comme une forme d'ingérence dans les politiques de gestion des informations internes aux États. Rachel Midura

34 BMC, Cl.IV, 134, 20 décembre 1607 [n.n.].

35 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 26 mars 1774, fol. 869.

36 ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b. 305, 9 août 1647, fol.66.

37 MIDURA Rachel, *Postal intelligence. The Tassis family and communications revolution in early modern Europe*, Ithaca, Cornell University Press, 2025, p.209.

affirme d'ailleurs : « de Rome à Venise, les relais de poste ont suscité des discussions plus larges sur l'extraterritorialité, la souveraineté de l'information et le monopole des communications³⁸ ». Cette implantation locale de postes étrangères a de réels effets sur les flux d'informations dans ces espaces. Néanmoins, cela ne peut pas se faire sans un accord au préalable du pays d'accueil. C'est le cas pour la maison postale vénitienne à Rome. Cette dernière est créée suite à l'obtention de privilèges successifs conférés par le chef des États pontificaux au début du XVI^e siècle. Il autorise par exemple six courriers vénitiens à vivre sur le sol pontifical, ainsi que le droit de posséder leurs propres chevaux pour la course postale³⁹. Toutefois, le bon fonctionnement de ce système de postes étrangères peut être remis en cause si les relations avec l'État hôte se tendent.

C'est ce qui est arrivé avec Rome au cours de la période étudiée. L'obtention de nombreux privilèges dans la première moitié du XVI^e siècle témoigne d'une période de forte proximité des États pontificaux avec la République vénitienne. Cependant, des moments de tension entre les deux États ont remis en cause cet équilibre. C'est notamment le cas de la période de l'Interdit (1606-1607) durant laquelle les privilèges conférés aux courriers vénitiens ont été gelés⁴⁰. Ces privilèges ont été ensuite retrouvés puis progressivement réduits au cours du temps même si ce processus avait commencé bien avant cet événement. En effet, il est fait part dans les sources des conséquences désastreuses pour les courriers des décisions prises par le pape Pie V (1566-1572). Ce dernier interdit le voyage des courriers vénitiens depuis Rome vers Venise⁴¹. Ils peuvent alors seulement effectuer le voyage de Venise vers la capitale pontificale. Pie V a fait cela dans le but d'avoir le monopole de la circulation des informations à Rome. Il ne voulait plus dépendre d'acteurs étrangers pour la circulation des correspondances publiques et privées de son État. Le pontificat de Pie V est généralement perçu comme un moment d'affaiblissement des prérogatives des courriers vénitiens à Rome⁴². Ils retrouvent par la suite une partie de leurs privilèges sous Sixte V (1585-1590) mais cela se fait contre un paiement de 3500 ducats en 1585⁴³. Le travail des courriers vénitiens à Rome semble ainsi se complexifier selon les périodes. Cela serait la conséquence de conflits politiques mais aussi d'une forme de concurrence entre les services postaux des différents États.

Outre ces relations de conflictualité, qui nuisent à la mobilité des courriers vénitiens, les sources étudiées font la plupart du temps mention d'entraide entre les États. Ces derniers signent

38 « From Rome to Venice, post houses forced larger discussions about extraterritoriality, information sovereignty, and communications monopoly », *Ibid.*

39 FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », *op.cit.*, p.63.

40 DE VIVO Filippo, « The System Challenged : The Interdict of 1606-7 », in : *Information and communication in Venice, Rethinking Early Modern Politics*, King's Lynn, Oxford university press, 2007, pp. 157-199.

41 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66 [n.d., n.n.].

42 Il est à noter que ceci découle en partie du refus des autorités vénitiennes à ce que la puissance romaine puisse instaurer une poste à Venise. Ceci a joué pour beaucoup dans les tensions entre ces deux États concernant les enjeux postaux et communicationnels. À ce sujet, voir : MIDURA Rachel, « Chapter 2. The Arrest of a Postmaster. Information Sovereignty in the Italian Wars », in : *Postal intelligence.*, *op.cit.*, pp.47-73.

43 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66 [n.d., n.n.].

des accords, facilitant la mobilité des courriers. Le royaume d'Espagne octroie par exemple de nombreux privilèges aux courriers vénitiens. Ces derniers peuvent notamment circuler dans les territoires rattachés à la couronne espagnole en péninsule italienne sans avoir à ouvrir leurs valises⁴⁴. Ceci est censé fluidifier la mobilité des courriers, en ne les ralentissant pas durant leur voyage. Ce lien privilégié avec le royaume d'Espagne est d'ailleurs réaffirmé tout au long de la période. En plus de se voir concéder des privilèges par des États étrangers, le pouvoir vénitien en concède à son tour à ces derniers. C'est le cas en 1539 lorsqu'il autorise les maîtres de poste florentin et milanais résidant à Venise à pouvoir envoyer des transporteurs postaux étrangers⁴⁵. Cette décision est assez surprenante étant donné que le recours à des transporteurs postaux étrangers est en temps normal formellement proscrit⁴⁶. Ceci constitue alors un privilège important, accordé à des puissances étrangères.

En plus de privilèges concédés et reçus entre États, la volonté de fluidification des mobilités postales se voit aussi à travers des politiques d'aménagement du territoire. Divers chantiers sont menés dans le but de faciliter la mobilité entre la République et des pays voisins. C'est notamment le cas avec la construction par le gouvernement vénitien d'une route reliant la région de Bergame aux territoires suisses⁴⁷. Cette voie traverse la montagne San Marco et a été construite suite à la demande des courriers. Ces derniers voulaient relier Zurich plus facilement et un aménagement de cette route, se trouvant dans une zone montagneuse, était nécessaire pour cela. De plus, divers chantiers de réfection des routes et de construction de ponts ont lieu à la fin du XVIII^e siècle sur la route entre Udine et Codroipo pour permettre le passage du carrosse impérial venant de Vienne et se rendant à Mantoue⁴⁸. Ces chantiers de voirie sont d'une grande importance et sont essentiels pour permettre une mobilité facilitée entre la République et les territoires d'Empire. Ces chantiers routiers entre États s'expliquent aussi par le fait que les réseaux postaux européens « étaient fondamentalement transnationaux dans leur conception⁴⁹ ». Cela veut dire qu'ils reposaient avant tout sur une interconnexion des infrastructures postales européennes à l'époque moderne.

Ces accords passés entre États gagnent progressivement en importance. Ils sont peut-être significatifs des relations diplomatiques de la République dans le temps. Des liens de proximité avec certains États faciliteraient ainsi une plus grande mise en relation de leurs systèmes postaux.

De plus, ces accords permettent une fluidification de la mobilité postale. Les courriers aussi bien

44 BMC, Cl.IV, 165, 25 août 1584, fol.72-73. Cf. Annexes, p.287.

45 BMC, Cl.IV, 165, 10 juillet 1539, fol. 23.

46 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.2.

47 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 23 juin 1714, fol.726.

48 ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b. 305, 13 août 1774 [n.n].

49 « The other indispensable point to notice about the emergence of European postal networks is that, although locally variable in their administration and in the speed with which they were established, they were fundamentally transnational in their conception », RAYMOND Joad et MOXHAM Noah (dir.), *News Networks in Early Modern Europe*, Leyde, Brill, 2016, p.62.

pour des raisons physiques que politiques peuvent plus aisément passer les frontières au cours de la période. L'ensemble de ces décisions sont prises dans le but d'accélérer les mobilités et ainsi de perfectionner le système postal européen. Ce dernier se compose de divers réseaux postaux qui se croisent et se relient entre eux. Ces décisions permettraient alors une uniformisation du réseau postal à l'échelle européenne. Toutefois, même si le procédé postal s'optimise tout au long de la période, les améliorations postales restent localisées. Certaines zones semblent en retard comparé à d'autres. C'est notamment ce qui est énoncé dans le livre *News Networks in Early Modern Europe*, où certains États, comme le royaume d'Espagne, sont présentés comme moins bien connectés par rapport à leurs voisins européens⁵⁰. Le royaume d'Espagne est dépendant d'autres États pour la poste, plus particulièrement le royaume de France et les États du nord de la péninsule italienne. L'uniformisation des réseaux européens n'est ainsi pas complète.

Ceci est aussi visible au sein des États comme le royaume de France dont la grande majorité des routes postales se trouvent au nord. De nombreuses zones, comme le sud-ouest, se voient délaissées et sont reliées très tardivement au reste du réseau routier⁵¹. La république de Venise n'échappe pas à cette dynamique. Une grande partie de ces établissements se concentre sur la *strada Mestrina* (route de Padoue à Bergame)⁵². Cette dernière est très bien desservie et de nombreuses infrastructures postales la jalonnent, ce qui facilite la mobilité des courriers sur ce tracé. En revanche, les deux autres axes routiers de la République, à savoir la *strada Trevisana* et la *strada dei Friuli*, semblent être moins bien intégrés au réseau postal vénitien. Ils possèdent moins d'infrastructures sur leur parcours que la *strada Mestrina*. De plus, de nombreuses zones sans relais postaux existent. Il paraît alors évident que la Terre ferme vénitienne est soumise à d'importantes disparités territoriales. Certains espaces seraient moins bien desservis que d'autres. Malgré cela, le système postal vénitien reste un des plus performants d'Europe et sert même d'exemple aux autres États tout au long de la période⁵³.

Cette supériorité du système postal vénitien sur d'autres systèmes postaux étrangers est à corréler avec la volonté de la puissance vénitienne de garder le monopole du transport des lettres de la République. Elle ne veut pas dépendre d'acteurs postaux étrangers pour leur transport, ce qui semble être un trait commun à une grande partie des États européens de l'époque⁵⁴. Ceci explique

50 *Ibid.*, p. « Chapter 2 : European Postal Networks », pp.19-63.

51 BRETAGNOLLE Anne, GIRAUD Timothée et VERDIER Nicolas, « Modéliser l'efficacité d'un réseau. Le cas de la poste aux chevaux dans la France pré-industrielle (1632-1833) », *L'Espace géographique*, vol.39, n°2, 2010, pp.117-131.

52 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 2 août 1760, fol. 851. Cf. Carte des relais postaux en Terre ferme vénitienne en 1702, p.156.

53 ABAD Reynald, « Préface », in : TESSIER Alexandre (dir.), *La Poste, servante et actrice des relations internationales (XVI^e-XIX^e siècle)*, Lausanne, Peter Lang, 2016, p.14.

54 MIDURA Rachel, « Chapter 2. The Arrest of a Postmaster. Information Sovereignty in the Italian Wars », in : *Postal intelligence.*, *op.cit.*, pp.47-73.

pourquoi elle confère la primauté aux courriers vénitiens par rapport à ceux étrangers sur ses territoires. C'est d'ailleurs pour cela que de nombreux courriers étrangers usurpent l'identité des courriers vénitiens pour mener à bien leur mobilité tout au long de la période étudiée. Les courriers vénitiens dénoncent d'ailleurs le fait que « beaucoup de courriers étrangers portent les insignes de saint Marc⁵⁵ ». Ils font ceci dans le but d'avoir accès aux ressources postales réservées à la mobilité de ces individus. Les courriers vénitiens ont accès prioritairement à des barques pour se déplacer. Toutefois, en se faisant passer pour des courriers de la Sérénissime, ceux étrangers emploient ces barques postales⁵⁶. Ceci peut ralentir le voyage des courriers vénitiens, qui peuvent se retrouver sans moyen de locomotion⁵⁷. C'est aussi le cas pour l'acquisition d'une monture, puisque les courriers vénitiens possèdent la priorité pour avoir un cheval dans les relais postaux en Terre ferme. Ce n'est pas le cas des courriers étrangers qui peuvent seulement prendre les chevaux qui ne sont pas réservés aux courriers vénitiens⁵⁸. Il peut alors arriver que ces courriers étrangers puissent se retrouver sans monture à cause de cette loi, car ils partagent ces chevaux avec le reste des voyageurs. Ils se feraient alors passer pour des courriers vénitiens pour profiter des privilèges de ces individus lorsqu'ils se trouvent en Terre ferme. Cela montre que le système postal vénitien facilite grandement la mobilité de ses propres courriers en son sein et tend à ralentir celle de ceux étrangers. Il donnerait donc la priorité aux correspondances vénitiennes. Les réseaux postaux seraient ainsi unifiés et permettraient une circulation des courriers un peu partout en Europe. Toutefois, leur mobilité reste dépendante pour beaucoup des politiques postales mises en place par les États qu'ils traversent.

C) 1665-1775 : une progressive perte d'importance des courriers vénitiens

Le pic d'importance des courriers se situe approximativement à la fin du XVII^e siècle. Ils concentrent entre leurs mains plus de prérogatives postales qu'ils n'en ont jamais eues auparavant. L'année 1665 est significative de ce moment de toute puissance. Cette année-là, l'État vénitien retire les financements alloués aux messagers à pied (*pedoni*) pour le trajet entre Venise et Lyon⁵⁹. Cela se fait au bénéfice des courriers vénitiens, qui récupèrent les fonds. Les *pedoni* continuent de

⁵⁵ « sono molti corieri forestieri li quali portano la insegna de San Marco », BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.2.

⁵⁶ Le terme de « barques postales » apparaît très souvent dans les sources en ce qui concerne le voyage des courriers ordinaires. Il s'agirait de barques strictement dédiées à la mobilité postale et plus précisément celle des courriers de la République. Tout autre individu ne peut employer ces barques sous peine de sanction. ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 3, « Deliberation dell'Eccelso Consiglio di Dieci. Circa li Svalleggi delli Corrieri di Vienna, Ferrara et Modena », 8 mars 1666 [n.n.].

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol. 83.

⁵⁹ BMC, Cl.IV, 165, 26 mars 1665, fol.114.

faire leur travail mais l'État vénitien ne leur apporte plus aucune aide. Il donne la priorité aux courriers pour cet itinéraire, car ils sont plus rapides. L'année 1665 peut être perçue comme marquant l'adoption du courrier et de son activité comme la norme du système postal vénitien. Cet épisode met aussi en avant l'idée que la rapidité de la mobilité est très importante. Les courriers représentent l'accord parfait, alliant sécurité et rapidité du transport des nouvelles. Jusqu'en 1665, les droits et privilèges accordés aux courriers vénitiens n'ont fait qu'augmenter. Ces derniers voient alors leurs prérogatives et leur importance dans le système postal vénitien augmenter de manière progressive depuis la création de leur corps de métier. À partir de 1665 et plus largement la fin du XVII^e siècle, leur position cesse de s'accroître et semble plutôt stagner. Cela veut dire qu'ils restent centraux et très importants dans les flux postaux sans pour autant continuer à acquérir des privilèges ou autres avantages.

Cette situation demeure ainsi jusqu'aux années 1750. Durant ce laps de temps, les courriers vénitiens continuent d'occuper une place centrale dans les flux postaux européens et conservent leur place dominante dans le système postal vénitien. Au même moment, les flux postaux s'accroissent tout comme le nombre des mobilités en Europe. Le temps est à la vitesse et à la réduction des distances. De nombreuses avancées techniques voient le jour et permettent de fluidifier et faciliter les transports postaux, notamment de passagers. Durant cette période, le système postal vénitien est toujours présenté comme un des plus performants d'Europe et sert de modèle à bien d'autres États. Cette prééminence de la République dans les systèmes postaux européens semble étroitement liée à sa position sur la scène politique européenne au même moment. En effet, la République est un acteur européen de premier ordre au cours des XVI^e et XVII^e siècles. Toutefois, suite à la défaite contre l'Empire ottoman et la signature du traité de Passarowitz en 1718, Venise ne semble plus être une puissance majeure en Europe⁶⁰. Son importance décroît au même rythme que les courriers vénitiens perdent en importance dans les circulations postales européennes. Des États étrangers tentent d'imposer à Venise leur propre système postal avec leurs propres courriers. C'est plus particulièrement le cas dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, moment où Venise perd en importance au niveau européen. Les courriers se voient d'ailleurs retirer en 1774 le *jus postale esterno*, soit le droit de porter des lettres à l'étranger⁶¹. Ils ne peuvent alors porter des biens postaux qu'à l'intérieur de l'État vénitien. Ce dernier point est très important est marque l'affaiblissement des courriers vénitiens, puisque le droit de se rendre à l'étranger les différenciait depuis la création de leur corporation des autres transporteurs de la République. Ils étaient les seuls à pouvoir se rendre à l'étranger dans le cadre de leur mission, ce qui renforçait leur position de domination dans le système postal vénitien.

60 DALÈGRE Joëlle, *Venise en Crète. Civitas venetiarum apud Levantem*, Paris, Presses de l'Inalco, 2019.

61 ASVe, Compilazione delle leggi, b. 308, fasc. Postali strade, 26 mars 1774, fol. 536.

Cette perte du *jus postale esterno* se fait au bénéfice des transporteurs postaux du Saint Empire romain germanique, qui obtiennent la responsabilité de transporter des biens et des individus entre Venise et l'étranger⁶². Un an plus tard, la corporation des courriers vénitiens disparaît. À partir de 1775, l'État vénitien procède à une prise en charge directe du système postal, composant son propre corps postal et supprimant par conséquent l'*arte* des courriers⁶³. Ceci est synonyme de perte en importance des acteurs postaux vénitiens en Europe même s'ils continuent d'exercer leur travail avec des prérogatives réduites. Le métier de courrier ne disparaît pas pour autant mais change de paradigme, il représente désormais une fonction publique, attribuée par l'État. Toutefois, leurs prérogatives sont très réduites. Dans le même temps, certains transporteurs locaux comme les cavaliers gagnent en importance pour pallier l'affaiblissement soudain du travail des courriers. Néanmoins, ces acteurs postaux restent cantonnés aux territoires vénitiens et à certaines villes étrangères frontalières jusqu'à la fin de la République. Suite au rattachement des territoires vénitiens sous le pouvoir autrichien en 1797, le système postal vénitien est transformé et rattaché à celui qui est en place en Autriche⁶⁴. Il s'agit du système créé par la famille des Tour et Tassis, qui est assez similaire à celui vénitien. Quand Venise est ensuite intégrée à l'empire napoléonien en 1805, son système postal s'en voit grandement changé. Il est rattaché à celui français et connaît de nombreuses mutations. Un ministère pour la gestion des postes est créé et l'ensemble des activités postales vénitiennes sont contrôlées et gérées par cette institution⁶⁵.

62 *Ibid.*

63 VANIN Barbara et ELEUTERI Paolo, *Le Mariegole della biblioteca del museo Correr*, op.cit.

64 BEHRINGER Wolfgang, *Thurn und Taxis. Die geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen*, Munich, Piper, 1990.

65 De nombreux documents émanant de cette institution sont présents dans les archives vénitiennes dans le fonds suivant : Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma). Les *buste* 103 à 115 s'y rapportent plus ou moins directement.

Deuxième partie : Le courrier, un transporteur de la République

Le système postal vénitien repose avant tout sur la corporation des courriers. Ces derniers se trouvent au cœur des intrigues postales, mais ils ne sont pas les seuls. La République compte aussi dans ses rangs d'autres transporteurs, mais dont les prérogatives sont restreintes à une ville ou une zone géographique précise. Cette diversité de transporteurs fait écho à celle des biens postaux. Ils sont de divers ordres mais les lettres représentent la grande majorité des biens transportés par les courriers. L'État vénitien semble être dépendant de ces derniers tout au long de la période, puisque dépendant de la réception d'informations. Ceci expliquerait d'ailleurs pourquoi il confère tant de privilèges à cette corporation de métier. Toutefois, il semble que ces privilèges soient détournés par une partie des courriers vénitiens. Ces derniers s'en servent pour mener à bien des activités de transport informel, remettant en cause les règles établies.

A) Un transport localisé, un système postal à plusieurs niveaux

Les courriers vénitiens ou la primauté du transport à grande échelle

Les courriers vénitiens sont les principaux transporteurs postaux de la République. Ils se trouvent dans une position de quasi-monopole en ce qui concerne le transport des correspondances publiques et privées. Ceci s'explique par le fait que l'État leur confère divers privilèges, favorisant leur place dans le système postal vénitien. Il est par exemple très fortement conseillé de faire porter ses lettres par les courriers vénitiens même si d'autres alternatives sont possibles. Si les individus passent par d'autres transporteurs, ils ont tout de même affaire à la corporation des courriers. Cette dernière régit en effet l'ensemble des flux postaux et soumet tous les transporteurs à son contrôle. Les statuts de cette corporation énoncent d'ailleurs en 1620 : « que personne, quel qu'il soit, ne soit autorisé à envoyer des estafettes¹ de cette ville [Venise] pour un autre lieu, autrement que par la Poste des courriers de la Sérénissime Seigneurie, conformément aux ordres publics² ». Cela signifie

1 Les estafettes correspondent au transport de poste en poste, par un postillon ou un maître de poste, de lettres urgentes. Les estafettes ne font pas partie de la corporation des courriers vénitiens mais leur travail est régi par cette institution.

2 « Che alcuno sia chi esser si voglia nuino ecettuato, non possi spedir staffette da questa città per qualunque luoco esser si voglia in altro modo, se non per la Posta de' corrieri della Serenissima Signoria, giusta li ordini publici », BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.89.

que l'envoi d'estafettes, qui ne sont pourtant pas des membres de la corporation, est géré par cette institution. La corporation des courriers aurait ainsi la mainmise sur une grande partie de l'organisation postale vénitienne. L'État confie d'ailleurs en 1605 à la *Compagnia dei corrieri veneti* le gouvernement de l'ensemble du système postal vénitien³. La corporation des courriers se retrouve alors comme seule garante du bon fonctionnement des infrastructures postales telles que les relais en Terre ferme. L'emprise que possède cet *arte* sur le transport de biens postaux à Venise découle ainsi pour beaucoup de cette directive gouvernementale.

Cette position centrale des courriers au sein des enjeux postaux est un choix délibéré de l'autorité publique. L'État vénitien confère aux courriers de nombreux et divers privilèges. Ces derniers leur permettent de pratiquer plus aisément leur activité. Ils obtiennent par exemple en 1628 le droit de ne pas avoir à ouvrir leurs valises lorsqu'ils marquent l'arrêt durant leur voyage pour Rome et Milan⁴. Ce privilège est d'ailleurs réaffirmé tout au long de la période comme le montre un placard de 1726⁵. Il expose les dates auxquelles ce texte a été présenté de nouveau auprès des officiers de la République en Terre ferme depuis sa première énonciation, soit trois fois. L'octroi de privilèges à un corps de métier n'est pas propre à l'État vénitien mais aux politiques publiques européennes de cette époque-là. Anne Conchon et Julien Villain affirment d'ailleurs que cette pratique était monnaie courante sous l'Ancien Régime⁶. Dans le secteur du transport, elle impliquait la création d'un monopole d'un groupe d'acteurs précis vis-à-vis d'autres individus, le plus souvent sur des itinéraires très fréquentés.

Les courriers ont en charge le transport des biens postaux de l'ensemble de la société vénitienne. Ils transportent simultanément biens privés comme publics : « Ils [les courriers] ont le moyen de porter sûrement et avec chaque diligence les lettres de notre Seigneurie et aussi celle des marchands et autres particuliers⁷ ». Ceci, additionné à leur position de quasi-monopole, signifierait que la poste vénitienne est un service public, régie par la corporation des courriers. Ces derniers représenteraient alors le principal canal de diffusion des biens postaux de la République. Toutefois, ceci n'est pas un cas unique et d'autres États ont eux aussi ouvert leur poste aux particuliers. C'est le cas du Saint Empire romain germanique, qui a ouvert ce service à l'ensemble de sa population⁸. Cette accessibilité au public n'est toutefois pas la norme en Europe. Pendant la première moitié de

3 FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », in : *Le poste dei Tasso, un'impresa in Europa contributi in occasione della mostra I Tasso, l'evoluzione delle poste Bergamo ex chiesa di S. Agostino, 28 aprile-3 giugno 1984*, Bergame, Commune de Bergame, 1984, p.64.

4 BMC, Cl.IV, 165, 18 avril 1628, fol.106.

5 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.4, 4 février 1726 [n.n.].

6 CONCHON Anne et VILLAIN Julien, « Prix de transport et économie des circulations (XVII^e-début XIX^e siècles) : Introduction », *Histoire & mesure*, n°2, 2022, pp.3-14.

7 « habbino modo di portare sicuramente et con ogni diligenza le lettere della Signoria nostra et quelle anco de mercanti, et altri particolari », BMC, Cl.IV, 165, 12 août 1588, fol.72.

8 BEHRINGER Wolfgang, « Empereur, diète d'Empire et poste (1490-1615) », *Trivium*, vol.14, 2013.

l'époque moderne, le royaume d'Angleterre et celui de France considèrent la poste comme une prérogative étatique. Cette dernière est strictement réservée aux correspondances d'État, puis s'ouvre progressivement à celles privées. Il faut par exemple attendre 1630 pour que soient créées les postes publiques françaises⁹. Dans le cas vénitien, les courriers apparaissent comme des transporteurs publics officiels, puisqu'ils ont en charge le transport de l'ensemble des correspondances vénitiennes. Toutefois, ils ne possèdent pas un office public attribué par le gouvernement mais une charge obtenue par héritage au sein de leur corporation¹⁰. Ceci explique d'ailleurs pourquoi ce sont souvent les mêmes noms de famille qui sont présents dans les sources étudiées¹¹. Les courriers vénitiens représentent ainsi un groupe de transporteurs postaux publics, travaillant à l'échelle de l'État vénitien et plus largement de l'ensemble du continent européen.

Une des principales caractéristiques de ce corps de métier est en effet la possibilité de porter des lettres étrangères et de voyager en dehors du territoire vénitien. Les courriers effectuent de nombreuses missions, aussi bien ordinaires qu'extraordinaires, vers d'autres pays. C'est le cas de Zuan Domenico Ponchin qui, en 1607, a traversé une partie des royaumes de France et d'Espagne pour se rendre à Madrid¹². Cette caractéristique est aussi visible sur le placard du 6 juillet 1626, qui énonce les jours d'arrivée et de départ des courriers ordinaires à Venise. Sur ce document, il est possible de voir que le courrier dessert de nombreuses villes étrangères plus ou moins éloignées de Venise. Un courrier se rend par exemple deux fois par mois à Lyon¹³. Selon Alessia Giachery, « les courriers étaient chargés du service postal à destination et en provenance des États étrangers¹⁴ ». Cette mobilité hors des frontières de la République serait alors inhérente au travail des courriers vénitiens. Ils sont d'ailleurs les seuls transporteurs postaux à avoir le droit de voyager à l'étranger et ainsi de se déplacer à grande échelle. Par conséquent, les courriers apparaissent comme des agents de l'État vénitien, envoyés en son nom aux quatre coins de l'Europe. Tout ceci renforce leur position centrale dans le système postal vénitien.

Malgré leur prééminence dans le système postal vénitien, les courriers ne sont pas les seuls à disposer du statut de transporteur postal à grande échelle. D'autres acteurs postaux jouissent

9 SCHOBESBERGER Nikolaus, ARBLASTER Paul, INFELISE Mario, BELO André, MOXHAM Noah, ESPEJO Carmen et RAYMOND Joad, « Chapter 2 : European Postal Networks », in : RAYMOND Joad et MOXHAM Noah (dir.), *News Networks in Early Modern Europe*, Leyde, Brill, 2016, pp.19-63.

10 BMC, Cl.IV, 165, 3 février 1549, fol.31.

11 MIDURA Rachel, *Postal intelligence. The Tassis family and communications revolution in early modern Europe*, Ithaca, Cornell University Press, 2025, p.22.

12 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 32, rubrique Spagna, « Viaggio fatto dall'Illustrissimo et eccellentissimo Girolamo Soranzo ambasciatore straordinario per la Serenissima Signoria di Venetia alla Maesta Cattolica che fu l'anno 1607 li 10 di settembre » [n.n.].

13 BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

14 « Corrieri si occupavano del servizio postale da e per Stati esteri », GIACHERY Alessia, « Catalogo delle mariegole conservate presso la biblioteca del Museo Correr risalenti ai secoli XIV-XV », in : GOTTARDI Michele (dir.), *Storia di Venezia – Rivista II*, Florence, Firenze University Press, 2004, p.228.

progressivement des mêmes privilèges que les courriers sans pour autant tous les obtenir. Il s'agit des estafettes, dont la fonction a été créée à Venise en 1584¹⁵. Ce sont des postillons ou maîtres de poste, qui s'occupent de transporter de poste en poste des lettres urgentes. Ces dernières émanaient à l'origine seulement de l'État, puis leur service s'est ouvert aux particuliers à partir du XVII^e siècle. À chaque relais postal, le transporteur change et transmet les lettres au suivant jusqu'à l'arrivée¹⁶. Ce mode de transport est très rapide mais aussi très coûteux. En terme de vitesse de déplacement, le transport par estafette est équivalent à celui des courriers extraordinaires, mais il possède un coût plus faible. Ceci s'explique par le fait qu'il y ait moins de frais de transport car moins de personnes voyagent à la fois¹⁷. Le postillon ou le maître de poste voyage seul alors qu'un courrier extraordinaire doit être accompagné par un postillon. Néanmoins, le transport par estafette apparaît comme moins sûr que celui par courrier, et c'est à ce titre que le transport rapide de documents sensibles se fait généralement par courrier extraordinaire¹⁸. L'État vénitien fait tout de même fréquemment recours aux estafettes et les nomme dans les lois postales, où ils apparaissent comme des transporteurs postaux au même titre que les courriers¹⁹.

Ces individus effectuent le plus souvent une mobilité extraordinaire même si certains cas d'estafettes ordinaires ont été relevés. Dans les lois postales énoncées en 1755 et concernant le voyage de Milan, il est par exemple dit qu'une estafette ordinaire se rend à Genève²⁰. Selon Patrick Marchand, ces « estafettes ordinaires étaient établies pour obtenir, sur une route, un service régulier plus accéléré que tout autre²¹ ». L'instauration de cette ligne d'estafette ordinaire entre Milan et Genève est alors significative d'une communication intense entre ces différentes villes à la fin du XVIII^e siècle. Elle peut aussi être représentative d'une incapacité des courriers à être performant sur cet itinéraire. Toutefois, les estafettes ne représentent qu'une minorité des voyages postaux et les courriers conservent leur primauté tout au long de la période étudiée. En plus des estafettes, les courriers vénitiens se voient confrontés à la présence d'autres acteurs postaux. Ces derniers ne possèdent ni les mêmes prérogatives, ni la même capacité d'action. Ils agissent à une échelle plus locale et forment avec les courriers et les estafettes, le groupe hétérogène des transporteurs postaux de la République.

15 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 31 octobre 1634, fol.550.

16 FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », *op.cit.*, p.73.

17 BMC, Cl.IV, 165, 29 septembre 1584, fol.85.

18 FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », *op.cit.*, p.73.

19 ASVe, Provedditori alla Camera dei Confini, b.305, 28 novembre 1620, fol.57.

20 ASVe, Provedditori alla Camera dei confini, b.306, « Convenzione fra sua Maestà Imperial Regia Apostolica e la Serenissima Repubblica di Venezia per regola degli uffici de' Corrieri degli Stati di Milano, e di Mantova, e l'ufficio della Correria Veneta » [n.d., n.n.].

21 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger. Une histoire du transport public en France au temps du cheval, 1700-1850*, Paris, Belin, 2006, p.154.

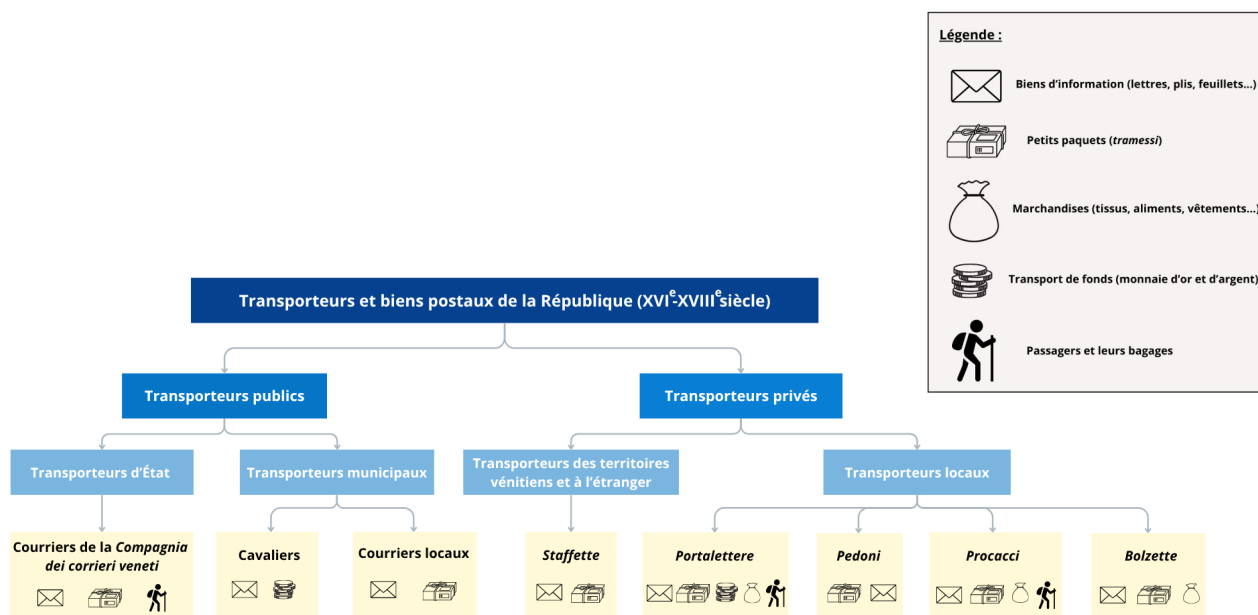


Figure 3: Transporteurs et biens postaux de la République (XVI^e-XVIII^e siècle)

Il existe une très grande diversité de transporteurs postaux vénitiens, qu'il est possible de séparer en deux groupes distincts : ceux publics et ceux privés. Ces individus forment un corps hétérogène, où chacun possède un moyen de transport différent et une mission diverse. La grande majorité des transporteurs postaux de la République sont des transporteurs locaux. Ils sont rattachés le plus souvent à une ville ou une zone géographique restreinte. Certains sont même cantonnés à un itinéraire postal unique. C'est le cas des *pedoni* de Bergame, qui peuvent seulement se rendre à Zurich depuis leur ville d'origine²². S'ils contreviennent à cet ordre, ils peuvent subir de lourdes sanctions comme la perte de leur charge. Cela peut être perçu comme une forme de concurrence déloyale par les autres acteurs postaux et peut créer des conflits. C'est le cas en 1736, lorsque l'ensemble des *pedoni* de la République sont sanctionnés par les *provveditori di Comun* après que les courriers vénitiens ont porté une supplique à leur encontre. Ils les accusaient, entre autres, de pratiquer leur travail en dehors des espaces qui leur étaient assignés et ainsi d'usurper leur charge²³.

Le travail de ces acteurs locaux est en effet très différencié par les autorités de celui des courriers. En théorie, les transporteurs locaux ne sont pas censés se rendre à l'étranger sauf exceptions ou cas particuliers. Les cavaliers de Bergame font par exemple la liaison hebdomadaire avec Milan mais c'est l'unique frontière qu'ils sont autorisés à passer²⁴. Les courriers franchissent quant à eux un grand nombre de frontières et se rendent très fréquemment à l'étranger. Un autre

22 BMC, Cl.IV, 165, 18 octobre 1633, fol.105.

23 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 3 mars 1736, fol.819.

24 BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

marqueur de cette différence entre transporteurs locaux et courriers vénitiens est l'insigne porté par ces derniers. Le courrier vénitien doit porter l'insigne de saint Marc, et est le seul à pouvoir le faire. Les autres transporteurs postaux ne peuvent porter cet insigne seul, car ils ne sont pas des transporteurs d'État. Ils doivent superposer les symboles de la République à ceux de leur ville ou de leur communauté²⁵. Ceci met en exergue l'idée que seuls les courriers vénitiens représentent véritablement l'ensemble de l'organisation postale de la République et sont des agents de cette dernière. Les transporteurs locaux font certes partie de cette organisation mais sont toujours renvoyés à leur fonction locale. Ceci est à mettre en lien avec le fait que le port de l'insigne permet l'identification de ces individus. Cet objet les rattacherait en premier lieu à leur identité locale, puis à celle de travailleur de la République. Cet objet est alors significatif des relations à l'œuvre entre Venise et ses territoires. Cette dernière cherche tout au long de l'époque moderne à réaffirmer son autorité sur la Terre ferme tout en considérant ses habitants comme des sujets de seconde zone²⁶. Certains transporteurs locaux se trouvent dans des zones parfois très éloignées de la capitale comme Bergame ou Palma. De fait, même s'ils travaillent au service de l'État vénitien, ces transporteurs seraient limités à leur fonction locale comme en témoignent leurs prérogatives postales restreintes géographiquement.

C'est le cas du *pedone*, qui effectue ses voyages à pied. Il est souvent employé dans des zones où il est difficile de circuler à cheval. C'est le cas pour l'itinéraire Bergame-Zurich. Il est dit dans les sources que ce voyage est effectué par deux types de transporteurs : un courrier et un *pedone*. Le courrier effectue le voyage à cheval mais ne peut pas se rendre dans des zones montagneuses et escarpées²⁷. Le *pedone* est alors le plus à même de passer par ces espaces et c'est pour cela que son poste existe. Cela fait partie des rares exceptions qui admettent qu'un transporteur postal, qui n'est ni un courrier, ni une estafette, puisse se rendre à l'étranger.

Cette exception est aussi visible pour la *procaccia*, c'est-à-dire « un convoi de voyageurs et de marchandises légères conduite par un *procaccio*, un guide de caravane qui se chargeait de la nourriture et du logement »²⁸. Les mentions de *procaccia* sont assez rares mais sont présentes dans certaines règles postales tout au long de l'époque moderne. Il est fait mention dans les archives de divers *procacci* qui sont en activité et permettent l'acheminement de lettres jusqu'à Venise. Une grande partie de ces derniers sont étrangers, comme ceux de Rome ou d'Ancône. Celui de Florence

25 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 31 octobre 1634, fol.608.

26 TREBBI Giuseppe, « La società veneziana », in : *Storia di Venezia dalla origini alla caduta della Serenissima, t.6, Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, A. Tenenti édition, 1994, pp.129-213.

27 ASVe, Provveditori di comun, b.58, fasc.193, 26 juin 1642 [n.n.].

28 BRIZAY François, « La correspondance du chargé d'affaires à Rome avec les agents du roi de France à Naples et en Sicile (1706-1724), in : TESSIER Alexandre (dir.), *La Poste, servante et actrice des relations internationales (XVI^e-XIX^e siècle)*, Lausanne, Peter Lang, 2016, p.109.

est intéressant à analyser, car il existe grâce aux privilèges qui lui sont accordés par l'État vénitien²⁹. Tout transport de lettres pour un pays étranger est prohibé sauf, comme dans le cas florentin, si les *procacci* possèdent un privilège conféré par la République. L'emploi de ce mode de transport reste toutefois essentiellement utilisé par les marchands. Ces derniers y ont souvent recours, car il leur permet de faire transiter leurs marchandises par voie terrestre³⁰.

En plus des *pedoni* et des *procacci*, il existe aussi les *portalettere*, qui, comme leur nom l'indique, ont en charge le transport des correspondances. Dans un ouvrage publié en janvier de cette année, Rachel Midura définit ces individus comme étant uniquement des transporteurs privés de lettres³¹. Néanmoins, les *portalettere* semblent transporter bien plus que des lettres. Il apparaît très clairement dans les placards se rapportant à leur activité, que ces individus représentent les acteurs postaux qui peuvent transporter la plus grande diversité de biens. Comme il est visible sur le graphique précédent, ils transportent des biens d'informations, de la monnaie, des *tramessi* (objets non encombrants) et des marchandises. Ces dernières sont très diversifiées comme le montre les différents placards relatifs aux tarifs postaux des *portalettere*. C'est le cas de celui portant sur les *portalettere* d'Udine pour l'année 1615, qui présente l'ensemble des biens postaux qui peuvent être pris en charge par ces individus. Se trouvent dans cette liste : vêtements, animaux, tissus, aliments ou encore parfums et bijoux³². Les *portalettere* peuvent se déplacer à cheval comme par voie fluviale. Ces transporteurs sont le plus souvent rattachés administrativement à une ville comme Udine³³ ou Rovigo³⁴ et apparaissent très fréquemment dans les sources consultées. Cela signifie que les *portalettere* sont des acteurs postaux très actifs dans l'organisation postale vénitienne.

Le dernier transporteur postal privé qui est cité dans les sources est le *bolzetta*. Très peu d'informations émergent à son sujet. Il est défini par Giuseppe Boerio comme étant un charretier, transportant des marchandises plus ou moins grandes entre Venise et la Terre ferme³⁵. Il transporte des lettres et des marchandises sur le territoire vénitien. Les informations à son sujet restent assez minces aussi bien dans les sources que dans la bibliographie consultées. En effet, les études portant sur les transporteurs postaux locaux sont très rares et constituent un pan de recherche encore assez inexploité. Rachel Midura a étudié en partie le métier de ces individus en péninsule italienne. Dans son ouvrage, elle cite l'ensemble des acteurs postaux rencontrés dans les sources sauf le *bolzetta*, dont elle ne fait aucune mention³⁶. Le peu de documents se rapportant à cette fonction, font

29 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 3 juillet 1539, fol.225.

30 BRIZAY François, « La correspondance du chargé d'affaires à Rome avec les agents du roi de France à Naples et en Sicile (1706-1724), *op.cit.*

31 MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, *op.cit.*, p.216.

32 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 22 juin 1615, fol.19.

33 *Ibid.*

34 ASVe, Compilazione delle leggi, b.308, fasc. Postali strade, 13 janvier 1707, fol.513.

35 BOERIO Giuseppe, *Dizionario del dialetto veneziano*, Milan, Aldo Maltero Editore, 1971 [1856], p.88.

36 MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, *op.cit.*

notamment référence aux territoires du nord de la Terre ferme vénitienne, avec des villes comme Palma³⁷ ou Bassano del Grappa³⁸. Ce transporteur apparaît au sein des lois postales, au même titre que les autres acteurs postaux, ce qui laisse penser qu'il était un transporteur fréquemment employé³⁹. Cependant, il reste assez méconnu contrairement à d'autres acteurs postaux qui, eux, sont omniprésents dans les archives postales.

Les cavaliers se déplacent exclusivement à cheval depuis leur ville d'origine. Ils sont, après les courriers vénitiens, les acteurs postaux les plus cités dans les textes émanant des *provveditori di Comun*, qui servent d'institution référente pour le contrôle de l'activité postale. Il existe neuf groupes de cavaliers de la République, qui se trouvent dans les villes suivantes : Bergame, Brescia, Vérone, Vicence, Padoue, Trévise, Udine, Palma et Crema⁴⁰. Ces villes font partie des plus importantes de la Terre ferme, et se trouvent sur les grands axes routiers de la République. Elles représentent aussi des hauts lieux pour le commerce. Ces deux points expliqueraient l'implantation des cavaliers dans ces villes précisément⁴¹. Les cavaliers sont des transporteurs publics municipaux : « les municipalités avaient mis en place leurs corps de messagers (*cavallari*) pour transporter de l'argent ainsi que des communications entre le centre et la périphérie »⁴². En effet, les cavaliers ont en charge le transport de lettres mais aussi de fonds au sein des territoires vénitiens⁴³. Ceux de Bergame et de Brescia sont ceux qui reviennent le plus souvent dans les sources. Ce sont par exemple les seuls qui sont mentionnés dans la *mariegola* de la corporation des courriers vénitiens sur près de trois siècles, le plus souvent à cause de conflits avec les courriers⁴⁴. Ceci est peut-être représentatif de leur importance dans l'organisation postale vénitienne. Ils apparaissent néanmoins souvent pour se plaindre de la concurrence déloyale des courriers. Les nombreuses suppliques adressées aux *provveditori di Comun* à ce propos sont sûrement significatives d'une importante rivalité entre ces acteurs postaux.

En plus des cavaliers d'autres transporteurs publics locaux apparaissent dans les sources. Il s'agit de courriers locaux, qui s'occupent des circulations postales entre leur ville d'origine et des zones proches en Terre ferme⁴⁵. C'est le cas des courriers de Padoue, qui sont au nombre de quinze et permettent le transport local de biens postaux⁴⁶. D'autres courriers, autres que ceux locaux et ceux vénitiens, apparaissent dans les sources. Il s'agit de courriers étrangers. Ces derniers ont en

37 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 7 décembre 1715, fol.730.

38 BMC, Cl.IV, 165, 6 mai 1621, fol.98.

39 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.91.

40 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, fol.29 [n.d.].

41 MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, *op.cit.*, p.95.

42 « Municipalities had established their messenger corps (*cavallari*) to move money as well as communications between the center and periphery » *Ibid.*, p.79.

43 FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », *op.cit.*, p.60.

44 BMC, Cl.IV, 165, 15 mai 1610, fol.64 ; 15 janvier 1647, fol.115.

45 FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », *op.cit.*, p.60.

46 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 30 janvier 1748, fol.832.

théorie l'interdiction de transporter des lettres vénitiennes⁴⁷. Cependant, de nombreuses exceptions apparaissent comme lorsqu'il s'agit d'un courrier arrivé avec un ambassadeur à Venise. Ce dernier peut alors quitter Venise en transportant les dépêches diplomatiques de l'ambassadeur avec lequel il est arrivé⁴⁸. Outre ce cas concernant une course extraordinaire, des mobilités ordinaires sont aussi effectuées par des courriers étrangers dans la République. Il est à noter par exemple qu'un courrier milanais fait le voyage entre Venise et Bergame chaque semaine⁴⁹. Ceci est permis par les privilèges accordés par la Sérénissime à des transporteurs étrangers et aux accords passés avec les puissances étrangères au sujet de la poste. Les privilèges conférés par Venise aux différents transporteurs locaux structurent ainsi les relations à l'œuvre entre ces individus. Leurs prérogatives semblent à la fois se compléter et se concurrencer tout au long de la période étudiée.

Entre privilèges et concurrence, des relations complexes entre les transporteurs postaux

Ces différents transporteurs postaux ne possèdent pas les mêmes missions, ni les mêmes modalités de déplacement. Cette diversité fait que leurs activités peuvent se compléter. Ces individus ne transportent pas tous les mêmes biens⁵⁰. De fait, si une personne veut faire porter ses biens postaux elle ne s'adresse pas à la même personne selon l'objet à transporter. Par exemple, seuls les cavaliers et les *portalettere* sont autorisés à porter de la monnaie fiduciaire⁵¹. Les autres acteurs postaux sont donc exclus du transport de ces biens. Le seul bien postal qui peut être transporté par l'ensemble de ces personnes est la lettre. Elle est l'objet qui fait le lien entre l'ensemble de ces individus et qui permet de les qualifier de transporteurs postaux et non de simple transporteur. Néanmoins, être un transporteur postal ne semble pas créer un sentiment d'appartenance à un groupe commun. Ces différents acteurs sont en conflit les uns avec les autres tout au long de la période. Les bonnes relations et la cohésion sont assez rares ou tout du moins ne sont pas aisément perceptibles dans les archives consultées. Leurs missions peuvent parfois se compléter sans pour autant qu'une réelle entente soit visible, et ce, même à l'intérieur d'un unique groupe de transporteurs. Ces querelles incessantes s'expliquent en partie par le déséquilibre des privilèges conférés par le pouvoir vénitien à ces acteurs postaux tout au long de la période étudiée.

Le premier privilège qui fait débat est celui permettant de transporter des lettres pour l'étranger. Ceci constitue une des principales revendications des cavaliers de Bergame. Avant la

47 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.2.

48 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.95.

49 BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

50 Voir le graphique « Transporteurs et biens postaux de la République (XVI^e-XVIII^e siècles), p.87.

51 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3 22 juin 1615, fol.19 ; ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 28 mai 1619, fol.514.

création de la corporation des courriers vénitiens en 1489, ces derniers possédaient ce privilège et pouvaient transporter les correspondances étrangères. Ils ont progressivement perdu ce droit avec « l'affirmation des privilèges de la *Compagnia dei corrieri veneti*, d'abord sur la correspondance de Rome, les États pontificaux et prolongements (toute la côte toscane, la région de Naples, la Sicile), puis, à partir de 1580, aussi sur toute l'autre poste destinée ou provenant de l'étranger⁵² ». Le privilège de se rendre à l'étranger a donc progressivement été concentré dans les mains des courriers vénitiens tout en excluant le reste des transporteurs postaux, sûrement pour un critère de rapidité et de sûreté du transport. Toutefois, des exceptions existent. Les cavaliers bergamasques possèdent d'ailleurs l'autorisation particulière de se rendre à Milan⁵³. Cependant, cela ne leur semble pas suffisant, ni équitable vis-à-vis des exceptions d'autres acteurs postaux. Dans une supplique de 1642, ils critiquent par exemple le fait que Mario Foresto, un cavalier de Crema, a le droit de porter des lettres allant et venant de pays étrangers sur l'itinéraire Milan-Crema⁵⁴. Ils se permettent de rappeler dans la supplique, que cette pratique est interdite aux cavaliers de Bergame alors qu'ils ont un travail similaire. Une autre de leurs critiques porte sur les *pedoni* de Bergame qui se rendent à Zurich⁵⁵. Ces derniers acheminent des lettres jusque dans un pays étranger, et ce, sur le même itinéraire que les courriers vénitiens. Ce dernier point semble être le plus grave dans leurs discours. Effectivement, aucun transporteur postal ne peut porter de lettres sur un itinéraire où les courriers vénitiens sont actifs⁵⁶. Dans ce cas présent, l'exception découle seulement du fait que les *pedoni* peuvent emprunter des chemins escarpés. Leur mobilité est plus adaptable et complète celle du courrier, qui se déplace à cheval. Cela permet ainsi de desservir des espaces inaccessibles pour les courriers. Néanmoins, cela ne semble pas être une raison suffisante aux cavaliers de Bergame pour accepter ce privilège conféré aux *pedoni* de la même ville.

Les revendications des cavaliers de Bergame sont très nombreuses tout au long de la période étudiée, notamment à travers des suppliques envoyées fréquemment aux *provveditori di Comun* à Venise. Dans ces documents, ils s'opposent frontalement aux courriers vénitiens, qu'ils désignent comme étant des « adversaires⁵⁷ ». Ils les présentent comme des gens malhonnêtes et ne respectant pas les règles postales établies par l'État vénitien. Ils affirment même que les courriers ne respectent pas les privilèges qui leur sont conférés en les utilisant à mauvais effet. Maffio Tassis, le chef des cavaliers de Bergame, affirme d'ailleurs dans une de ces suppliques : « je ne peux m'empêcher de

52 « l'affermazione dei privilegi della Compagnia dei Corrieri veneti, prima sulla corrispondenza da e per Roma, glis Stati pontifici e prolugamenti (tutta la costa toscana, il Napoletano, la Sicilia), poi, dal 1580, anche su tutta l'altra posta destinata o proveniente dall'estero », FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », *op.cit.*, p.60.

53 BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

54 ASVe, Provveditori di comun, b.58, fasc.193, 26 juin 1642 [n.n.].

55 *Ibid.*

56 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.89.

57 « adversarii », ASVe, Provveditori di comun, b.58, fasc.193, 26 juin 1642 [n.n.].

dire que les courriers exercent un certain privilège prétendu, fondé sur de fallacieux prétextes, volé à Sa Sérénité⁵⁸ ». Il fait référence au privilège de ne pas ouvrir les valises des courriers pendant leur mobilité. Il les accuse ici de mener une activité de transport non déclarée grâce à ce privilège. Ceci n'est qu'un des nombreux exemples rencontrés dans les suppliques des cavaliers envoyés aux *provveditori di Comun*. Les conflits entre cavaliers bergamasques et courriers vénitiens sont anciens et très fréquents. Un livret, compilant l'ensemble des conflits entre ces deux groupes a été consulté. Il a été imprimé dans le cadre d'une procédure judiciaire opposant les courriers vénitiens à ces cavaliers en 1724. Ce document n'aborde pas directement la procédure en cours mais seulement celles passées. Il permet de constater que le premier conflit qui oppose ces deux groupes en justice a lieu dès 1507, soit moins de vingt ans après la création de la corporation des courriers vénitiens. Les conflits sont très nombreux et très fréquents depuis le premier procès. Il est intéressant de voir les argumentaires portés par les deux parties, qui se portent toutes deux en victimes. Les cavaliers affirment par exemple être victimes de l'incompétence et des mauvais agissements des courriers :

« Mais, bon Dieu ? Si les courriers prétendent être lésés par nous, et pourquoi ne se sont-ils pas adressés à Vos Excellences pour obtenir des injonctions, comme ils l'ont fait par le passé, étant donné que vous êtes les seuls juges naturels délégués par le *Maggior Consiglio* ? Pourquoi supplanter le sieur *Residente* de Milan avec un écrit du courrier royal sous le prétexte fallacieux d'un désordre à Côme ? Pourquoi le *Corriero Maggiore* ne cherche-t-il pas, comme il le devrait, à remédier à cela par la justice de Côme ? Pourquoi vouloir faire porter la faute aux cavaliers de Bergame, lesquels, ont leur fonction à Bergame, et ne sont en rien impliqués dans ce qui se passe à Côme ? Et comment, pour remédier à un désordre à Côme (s'il y en avait un, ce qui n'est pas le cas) peut-il prétendre, par pur caprice, qu'on prive les cavaliers de leurs droits, et que les lettres adressées à Côme, Lugano et d'autres lieux soient remises aux courriers ? Ah, ce n'est pas un élan de zèle du courrier royal pour le bien public, mais bien une manœuvre inspirée par des courriers rivaux, et motivée par son intérêt personnel⁵⁹ ».

Les courriers quant à eux accusent fréquemment les cavaliers de Bergame d'usurper leur charge, en transportant des lettres illégalement sur des zones qu'ils ne sont pas censés desservir et qui sont réservées aux courriers. C'est le cas en 1711 lorsqu'ils sont accusés par les courriers de

58 « Non devo restar di dire, che gli corrieri essercitano certo preteso privilegio sotto fallaci pretessi rapito a Sua Serenità », ASVe, Provveditori di comun, b.58, fasc.193, 26 juin 1642 [n.n.].

59 « Ma, Dio buono ? Se li corrieri pretendono essere da noi pregiudicati, e perche non sono ricorsi all'E. E. V. V. con impetrar comandamenti, come per avanti hanno fatto, essendo pur essere li soli giudici naturali delegati dal Maggior Consiglio. Perche supplantar il signo Residente di Milano con apparente scrittura del regio corriere col pretesto mendicato di disordine in Como, perche il Corrier Maggiore non procura come dovrebbe col mezzo della giustizia di Como rimediarvi. A che voler egli addossar la colpa a cavallari di Bergamo, quali terminata, che hanno la loro fontione in Bergamo, non entrano in ciò, che segue in Como ? Mà comme per rimediar à tal disordine in Como (se vi fosse) che non vi è, può col suo capriccio pretendere, che si tolgano le ragioni à cavallari, e che le lettere dirette à Como, Lugano e altri luoghi sino date a corrieri ? Ah, che questa non è mossa del regio corriere per zelo del publico, ma per instigatione de corrieri avversarii, e per suo privato interesse », ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 28 avril 1708, fol.247.

s'être rendus à Bâle, et ainsi d'avoir transporté des lettres étrangères illégalement⁶⁰. Ces accusations de concurrence déloyale de l'activité postale sont très fréquentes et ne concernent pas que ces individus. Les courriers vénitiens dénoncent par exemple le transport illégal de lettres entre les différentes villes de Terre ferme par les *pedoni*⁶¹. Ces derniers sont d'ailleurs reconnus coupables par les *provveditori di Comun*, qui leur rappellent les règles à respecter. Tout ceci met en lumière la volonté des courriers de défendre leur monopole postal pour certaines missions qui leur sont réservées, même si le respect strict de cette exclusivité paraît difficilement réalisable dans les faits.

Ces conflits de prérogatives fréquents avec les autres acteurs postaux sont liés au grand nombre de privilèges que possèdent les courriers vénitiens. Ces derniers concentrent en leur main un grand nombre de prérogatives qui sont prohibées pour les autres. Elles leur permettent ainsi de dominer l'activité postale et de réaliser une grande partie des missions qui y sont rattachées. La véhémence des autres acteurs postaux à l'encontre des courriers peut s'expliquer par le fait qu'ils cherchent à obtenir les mêmes privilèges qu'eux. Ceci est visible avec la supplique des cavaliers de Bergame de 1605, qui demandent à ce que leur charge soit transmissible par héritage⁶². Jusqu'à présent, la charge de cavalier s'acquerrait sous forme de paiement annuel, ce qui ne garantissait pas la transmission filiale de cette dernière dans le temps. Les cavaliers cherchent alors à instaurer le même système que celui qui est en place dans la corporation des courriers vénitiens. Ils veulent que leur charge soit seulement transmissible par hérédité, ce qui pérenniserait leur situation et celle de leur famille.

Même si les autres acteurs postaux semblent posséder bien moins de privilèges que les courriers, ils en partagent un grand nombre. La majorité des acteurs postaux de la République possède par exemple le droit de porter une arme lors de leur voyage⁶³. Cela représente un point commun à leur travail. Toutefois, ces privilèges partagés ne concernent le plus souvent que des aspects essentiels au voyage. Ils ne représentent pas un avantage réel mais répondent à un besoin inhérent à cette activité. Le cas du port d'armes en est significatif. Porter une arme semble être un besoin substantiel au travail postal, plus qu'un simple atout pour les acteurs postaux. Les courriers sont ainsi dans une position de domination vis-à-vis des autres transporteurs postaux de la République.

Cette prééminence des courriers est conférée par l'État mais tend à se réduire au fil du temps. En effet, même s'ils restent des acteurs centraux du système postal vénitien, les courriers voient leurs prérogatives diminuer dans le temps. Dans le cas des voyages extraordinaires, ils sont

60 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 11 mai 1711, fol.702.

61 *Ibid.*, 3 mars 1736, fol.819.

62 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 3 janvier 1605, fol.59.

63 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 9 avril 1717, fol.738.

très fortement concurrencés par les estafettes. L'État déclare d'ailleurs en 1584, année d'instauration des estafettes à Venise, qu'il est conseillé d'avoir recours au service de ces individus pour le transport de lettres publiques car étant plus avantageux⁶⁴. Dans un texte rédigé par le Sénat cette même année, il est dit « qu'envoyer des lettres en diligence pour notre État et pareillement à nos recteurs, aussi bien à notre Seigneurie qu'à d'autres recteurs et ministres publics, entraîne l'envoi de courriers extraordinaires plusieurs fois, ce qui occasionne de grandes dépenses aux frais du trésor public⁶⁵ ». C'est à ce titre qu'il a été décidé « que dorénavant, au lieu de courriers extraordinaires qui étaient envoyés en diligence, soient introduits et utilisés dans notre État les estafettes⁶⁶ ». Cette perte d'importance des courriers pour le transport de lettres d'État s'explique par une différence de prix. Effectivement, le recours aux estafettes est bien moins coûteux que celui aux courriers extraordinaires vénitiens. Ceci est visible sur le tableau suivant, qui présente les tarifs pour l'emploi de ces individus selon les destinations en 1584. Le recours à un courrier extraordinaire peut coûter jusqu'à quatre fois plus cher selon la ville d'arrivée. Les courriers sont alors soumis à une concurrence d'ordre économique des estafettes à partir de la fin du XVI^e siècle.

Tableau 2: Coût d'un courrier extraordinaire et d'une estafette depuis Venise pour différentes villes de la péninsule italienne (en 1584).

	Courrier extraordinaire	Estafette
Vicence	4 écus et 3 liras	1 écu, 1 lire et 15 B ⁶⁷
Vérone	8 écus et 6 liras	2 écus et 1 lire
Legnago	8 écus et 6 liras	2 écus
Brescia	13 écus et 2 liras	3 écus
Crema	17 écus et 5 liras	3 écus, 5 liras et 10 B
Bergame	17 écus et 5 liras	3 écus, 5 liras et 10 B
Milan	25 écus et 5 liras	4 écus, 5 liras et 10 B
Turin	36 écus et 5 liras	8 écus
Gênes	40 écus et 5 liras	8 écus et 6 liras

64 BMC, Cl.IV, 165, 29 septembre 1584, fol.85.

65 « espedir lettere in diligenza per lo Stato nostro et parimente alli rettori nostri, cosi alla Signoria nostra come ad altri rettori et ministri pubblici per il qual effetto mandandosi molte volte corrieri straordinari si fa spesa grande con dispendio del danaro publico », *Ibid.*

66 « che per l'avenire in lugo delli corrieri straordinari, che si espedivano in diligenza siano introdotto nello Stato nostro et usate le staffette », *Ibid.*

67 La monnaie abrégée par la lettre « B » n'est pas connue avec certitude. Il s'agit d'une monnaie avec une faible valeur. Nous avons supposé qu'il s'agissait du *bagattino*, soit l'équivalent du denier. Pour plus d'informations, voir : TUCCI Ugo, « Monete e banche », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.5, Il Rinascimento società ed economica*, Rome, A. Tenenti édition, 1996, pp.753-805.

Les courriers vénitiens restent tout de même les acteurs centraux des voyages ordinaires jusqu'à la suppression de leur corporation en 1775. Alors même que les courriers perdent en importance au fil du temps, les cavaliers, quant à eux, s'affirment comme des acteurs postaux essentiels au système vénitien. Ils acquièrent par exemple en 1723, le droit de porter des lettres étrangères et de se rendre de fait dans d'autres pays⁶⁸. Ils obtiennent ainsi de nouveau le privilège qu'ils avaient perdu deux siècles plus tôt même si cela reste restreint à des destinations particulières (royaume de France et territoires suisses). Enfin, un autre acteur postal qui semble lui aussi connaître un emploi variable au cours de la période est le *pedone*. Il semble être moins employé du fait de la progressive amélioration technique du procédé postal. Ce dernier se perfectionne et la rapidité du transport postal devient le principal objectif à atteindre. Le transport à pied devient alors de moins en moins courant et tend à disparaître dans certaines zones, où il existait pourtant depuis très longtemps. C'est le cas en 1665 lorsque l'État vénitien retire les financements alloués aux *pedoni* pour le trajet entre Venise et Lyon⁶⁹. Cela se fait au bénéfice des courriers vénitiens, qui récupèrent les fonds. Les *pedoni* continuent de faire leur travail mais l'État vénitien ne leur apporte plus aucune aide. Il donne la priorité aux courriers pour cet itinéraire, car ils sont plus rapides.

Après cette présentation des différents transporteurs postaux et de leurs relations réciproques, il paraît évident que leur activité dépend entièrement de l'État vénitien. Ce dernier en leur conférant ou non certains privilèges permet le renforcement ou l'affaiblissement de ces individus dans le système postal vénitien. La bonne tenue de l'acheminement des biens postaux découlerait ainsi de l'emprise de la République sur ces transporteurs. Cette dernière semble prendre très au sérieux l'activité postale et cherche à la contrôler. Ceci serait significatif d'un intérêt croissant porté à son égard, lui-même dû à une dépendance pour la réception de biens d'information.

B) Une hiérarchie de biens postaux ?

La matérialité des biens d'information

La lettre apparaît comme le bien postal par excellence, auquel le travail du courrier est associé. Ce dernier est d'ailleurs souvent représenté avec une lettre, ce qui caractérise son activité⁷⁰.

68 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 22 avril 1724, fol.764.

69 BMC, Cl.IV, 165, 26 mars 1665, fol.114.

70 Sur la représentation du courrier vénitien de Giovanni Grevembroch, le courrier semble d'ailleurs tenir une lettre dans sa main. Cf. Annexes, p.277.

En effet, sa fonction principale consiste en le transport de lettres, plis, feuillets, c'est-à-dire de biens d'information en tout genre. Dans le cadre de cette étude, de nombreux placards concernant les tarifs postaux ont été analysés et une grande partie d'entre eux porte uniquement sur le portage de lettres. Ces derniers permettent la mise en évidence de la pluralité de l'objet-lettre. La matérialité de la lettre est multiple et prend différentes formes. Cela a une incidence sur le prix, qui peut varier selon le type de lettre. Ce dernier semble être défini par trois critères : sa taille, sa destination et si elle est envoyée au cours du voyage ou dès le départ du courrier. Tout d'abord, le format de la lettre peut varier. Il existe trois types de lettre présents dans les tarifs postaux : lettre de feuille entière, lettre de demi-feuille et lettre de quart de feuille⁷¹. En plus du format, la ville de destination est très importante pour connaître le coût de l'envoi. Par exemple, l'envoi d'une lettre d'une feuille à Rome coûte en 1631 6 sous alors que c'est 16 sous pour Lyon⁷². Le tarif d'une lettre peut être calculé à l'unité mais aussi à l'once. Les prix à l'once et à l'unité sont d'ailleurs toujours renseignés simultanément sur les placards de tarifs postaux⁷³. Enfin, certaines lettres sont aussi récoltées au cours du voyage (*lettere di strada*) dans les postes locales par le courrier⁷⁴. Dans ce cas-là, le prix varie selon le format de la lettre et la route sur laquelle elle a été confiée au courrier. Par exemple, une lettre de feuille entière récoltée par le courrier ordinaire pour Rome en 1631 pendant son voyage possède un coût de portage de 15 sous l'once⁷⁵. C'est 14 sous l'once dans le cas du courrier ordinaire pour Milan⁷⁶. Le tarif du transport de lettres dépend ainsi en partie de sa matérialité.

Cette matérialité de la lettre ne se définit pas seulement par son format, d'autres éléments rentrent en compte. Le cachet est un élément essentiel de sa matérialité. Il est notamment fait mention très fréquemment dans les sources de la *bolla ducale*. Il s'agit du cachet public, qui sert à sceller les lettres publiques à la chancellerie ducale. Cette dernière se situe à San Marco et a pour mission de « produi[re] et [de] conserv[er] les lettres officielles et les rapports délibératifs et judiciaires⁷⁷ ». C'est un des hauts lieux de l'administration de la République. C'est le *bollador ducale* qui a en charge l'apposition du cachet sur les lettres. Ce dernier permettait de différencier les lettres privées des lettres publiques⁷⁸. Le *bollador ducale* avait d'ailleurs une interdiction formelle d'apposer cette *bolla* sur des lettres privées, même si elles émanaient de personnes influentes. Cette

71 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, 13 novembre 1630, fol.21.

72 *Ibid.*, 16 janvier 1631, fol.23 et 26.

73 *Ibid.*, 16 janvier 1631, fol.22.

74 *Ibid.*, 12 décembre 1634, fol.35.

75 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 5 mai 1631, fol.547.

76 *Ibid.*

77 DE VIVO Filippo et CLAVIER Aurore, « Cœur de l'État, lieu de tension. Le tournant archivistique vu de Venise (XV^e-XVII^e siècle) », *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, vol.68, n°3, 2013, p.703.

78 BMC, Cl.IV, 165, 11 août 1590, fol.45.

règle est d'ailleurs réaffirmée en 1590 par le Sénat vénitien : « ne pouvant en aucune manière accepter des lettres d'aucun particulier, ni en mettre aucune sous lettres publiques⁷⁹ ».

Néanmoins, cette règle, instituée en 1540, ne semble pas avoir beaucoup été respectée. En 1590, les courriers vénitiens dénoncent à nouveau ces mauvais agissements via une supplique : « supplique de ces courriers ici lue, de recevoir toutes les lettres de particuliers, et de les mettre sous plis publics, leur retirant de cette manière leurs justes revenus, avec lesquels ils subviennent à leurs besoins, et continuent le voyage sans aucun intérêt de notre Seigneurie⁸⁰ ». Les courriers dénoncent ici le fait que des représentants de l'État vénitien fassent mettre sous plis publics leurs correspondances privées. Ils envoient alors sous cachet public leurs lettres personnelles, ainsi que celles qu'ils envoient au nom du gouvernement vénitien. Ils font cela dans le but de ne pas avoir à payer le transport postal puisque l'envoi de lettres publiques est gratuit⁸¹. Or, ce privilège vaut pour les représentants publics, seulement quand il s'agit de lettres d'État. Dans le cas de correspondances privées, ils doivent payer le même prix que le reste de la population. Cela met en avant le fait que la présence d'un cachet public permet de déterminer si l'envoi d'une lettre nécessite un paiement ou non. Cette loi est réaffirmée tout au long de la période via différents documents, émanant pour la plupart des *provveditori di Comun*, le plus souvent à la demande des courriers. En effet, le non-respect de cette règle postale a un grand impact sur ces individus. Lorsqu'ils transportent des lettres publiques, ils ne reçoivent pas de rétribution. L'État leur fournit des fonds mais seulement pour subvenir à leurs besoins pendant le voyage postal⁸². Ils ne sont donc pas rémunérés pour ce travail. La mise sous pli public d'une lettre privée est ainsi synonyme de perte de revenus pour les courriers.

Cette controverse autour du cachet public met en avant l'importance de la matérialité de la lettre dans sa mobilité. La *bolla ducale* constitue un critère d'identification de la lettre imposée par l'État mais ce n'est pas la seule. Selon Bonaventura Foppolo, « vers 1660, Venise institua une taxe publique sur les lettres (*dazio*), distincte de celle due aux courriers et aux cavaliers pour le transport des correspondances : le paiement de cette taxe était attesté par une simple marque rouge apposée manuellement sur l'extérieur de l'enveloppe⁸³ ». La création de cette marque rouge a créé deux catégories de lettres : les lettres blanches et les lettres rouges⁸⁴. Les lettres blanches par opposition à

79 « non potendo egli in alcun modo accettar lettere d'alcun particolare, ne meno metterne alcuna sotto lettere publiche », *Ibid.*, fol.46.

80 « supplica di essi corrieri hora letta, di ricever tutte le lettere de particolari, et quelle metter sotto pieghi publici, levandosegli di tal maniera le loro giuste mercedi, con le quali si sostentano, et continuano il viaggio senza alcun interesse della Signorio nostra », *Ibid.*, fol.76.

81 BMC, Cl.IV, 134, 4 février 1540 [n.n.].

82 BMC, Cl.IV, 165, 27 décembre 1592, fol.48.

83 « intorno al 1660 Venezia istituì una tassa pubblica sulle lettere (*dazio*), distinta dalla tassa di dovuta ai corrieri e ai cavallari per il trasporto della corrispondenza : il pagamento era attestato da un semplice segno rosso apposto a mano sulla parte esterna della busta », FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », *op.cit.*, p.61.

84 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 23 février 1724, fol.776.

celles rouges sont celles non affranchies et dont le transport est interdit sauf s'il s'agit de lettres publiques, qui sont exemptées de droit de douane (*dazio*)⁸⁵. La création de cette taxe a influé sur la matérialité de la lettre, mais elle a connu d'autres changements par la suite. Au début du XVIII^e siècle, l'apposition d'une marque rouge est révoquée, car elle n'est pas respectée ou pas utilisée à bon escient : « Il est en outre notifié à tous, tant dans cette ville [Venise] qu'en Terre Ferme, que le signe rouge sur les lettres ne devra plus à l'avenir avoir aucune valeur en tant que signe de franchise, celui-ci ayant été interdit et totalement aboli par l'autorité publique⁸⁶ ». Cette marque distinctive de couleur est désormais remplacée par l'indication manuscrite : « franca di porto⁸⁷ ». Ceci n'est pas pleinement respecté comme le montre la réimpression d'un placard à ce propos en 1724, soit quinze ans après l'instauration de cette nouvelle règle. Il est dit que l'ensemble des lettres privées doivent porter ce cachet, même si elles ne circulent qu'au sein des territoires vénitiens. Le seul cas où une lettre privée peut être exemptée de *dazio* est lorsqu'elle pèse moins d'une once⁸⁸. Les lettres publiques sont quant à elles exemptées à la fois des frais de port et du *dazio*. Cela veut dire qu'elles sont porteuses de l'inscription « franca di porto » mais aussi de la *bolla ducale*⁸⁹. La matérialité de la lettre permet ainsi d'identifier sa nature et, parfois, d'en percevoir les enjeux sous-jacents.

Outre le format et les indications que portent la lettre, il est important de mettre en évidence sa fragilité matérielle. La lettre est faite de papier, et à ce titre, les informations qu'elle contient sont soumises à ce support⁹⁰. Il semble aisé de pouvoir détruire une lettre et donc ce qu'elle renferme. Cet acte est d'ailleurs mis en scène par Carlo Goldoni dans son ouvrage : *Il servitore di due padroni*. Dans une scène comique, Truffaldino déchire la lettre de son employeur, ce qui détruit par conséquent ce qu'elle contenait⁹¹. Ceci est d'autant plus grave qu'il s'agissait d'une lettre de change. Elle devient ainsi inutilisable et son destinataire a perdu les fonds qu'elle transportait. Par conséquent, la destruction d'une lettre est un acte simple. Toutefois, ce n'est pas toujours le résultat d'une action humaine. Les correspondances se retrouvent parfois, pendant le voyage, soumises à des conditions défavorables, qui peuvent leur porter atteinte. C'est le cas en 1620, lorsque certains biens postaux subissent un accident de carrosse à Mestre. Une grande partie de ces derniers sont très abîmés et notamment des lettres de créance, concernant l'ambassadeur vénitien Girolamo Trevisan, qui se rendait en Hollande. Ces dernières sont trop humides pour pouvoir être utilisées et un

85 *Ibid.*, 9 octobre 1713, fol.715.

86 « Resta in oltre notificato à chi sia, tanto in questa città, quanto in Terra Ferma, che il segno rosso sopra le lettere non haverà da qui innanzi alcun significato di franchigia, essendo stato vietato, e totalmente abollito dalla publica autorità », *Ibid.*

87 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 28 avril 1725, fol.777.

88 *Ibid.*, 23 février 1724, fol.776.

89 *Ibid.*, 9 octobre 1713, fol.715.

90 BERTHO-LAVENIR Catherine, « Du papier et des lettres », *Les cahiers de médiologie*, vol.4, n°2, 1997, pp.219-223.

91 GOLDONI Carlo, *Il servitore di due padroni*, trad. TASCA Valeria, Paris, Flammarion, 2016 [1746], pp.174-177.

courrier est envoyé en urgence à Venise pour en récupérer des nouvelles⁹². La lettre au cours de son voyage se voit ainsi soumise à diverses contraintes qui peuvent remettre en cause son existence et l'existence de ce qu'elle contient.

Enfin, il semble important de noter que même si la grande majorité des biens d'information transportés par les courriers sont des lettres, ce ne sont pas les seuls. Il est notamment fait mention du transport de livres par les courriers⁹³. Il existe par exemple une liste de l'ensemble des biens postaux transportés en 1722 par des courriers pour le *Fondaco dei Tedeschi*⁹⁴. Dans la grande diversité des biens transportés, il est fait mention de livres imprimés, ce qui permet de mettre en évidence un transport pluriel des biens d'informations. Toutefois, dans ce cas, les livres ne semblent pas être perçus comme des biens d'informations. Ils sont seulement considérés comme des biens marchands au même titre que la laine ou le sucre transportés. Les marchands du *Fondaco dei Tedeschi* semblent d'ailleurs avoir fréquemment recours au service des courriers vénitiens pour le portage de leurs marchandises comme le montre une supplique rédigée en 1521 par ces derniers⁹⁵. Ils s'y plaignent du retard à répétition des courriers, qui nuit à leur activité commerciale avec Rome. Cette perception de livres imprimés comme des biens marchands est à mettre en lien avec l'affirmation de Venise comme un haut lieu de l'imprimé tout au long de l'époque moderne⁹⁶. Les courriers permettaient sûrement la diffusion des ouvrages imprimés depuis Venise vers le reste de l'Europe. Ainsi, la catégorisation des livres comme des biens marchands pourrait être significative d'une conception différenciée de l'information. Cette dernière ne considérerait comme biens d'information que les correspondances épistolaires, leur conférant une importance plus élevée.

Le courrier, un intermédiaire clé des biens d'information pour l'État

L'État vénitien fait transiter ses correspondances, quasi exclusivement par ses courriers. Ces derniers représentent le premier canal de diffusion des informations étatiques au sein des territoires de la République et à l'étranger. Ceci semble d'autant plus important que la lettre apparaît à l'époque moderne comme un outil de gouvernement. Elle permet d'informer des directives à appliquer mais aussi d'être informé des événements politiques. C'est par exemple le cas lorsqu'en 1655, un courrier vénitien porte depuis Rome une lettre contenant des informations à propos de la

92 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercoledì come qui sotto registro et prima », 12 août 1620 [n.n.].

93 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 22 giugno 1615, fol.19.

94 Il s'agit d'une association de marchands germaniques durablement implantés à Venise, dont le siège se trouve d'ailleurs non loin de la poste des courriers à Rialto. *Ibid.*, 8 mai 1722 [n.n.].

95 BMC, Cl.IV, 165, 3 juin 1521, fol.19.

96 KIKUCHI Catherine, *La Venise des livres*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2018.

guerre de Candie (1645-1669) qui est en cours entre la République et l'Empire ottoman⁹⁷. Cette lettre annonce au gouvernement vénitien la victoire de sa flotte lors d'une bataille maritime dans les Dardanelles⁹⁸. Elle lui permet d'être au courant de ses faits de guerre et d'adapter ainsi les décisions à prendre pour la suite du conflit. Selon Jean Boutier, Sandro Landi et Olivier Rouchon, « la lettre, selon des formes diverses, est d'abord un lien plus ou moins régulier entre des acteurs politiques distants les uns des autres : loin d'être un simple vecteur, d'information ou de légitimité, elle contribue à l'élaboration, la réalisation et la coordination de l'activité politique, elle est donc un puissant outil d'action politique⁹⁹ ». La dépendance de l'État vénitien au service des courriers est visible dans la priorité absolue qui est conférée aux lettres publiques. Les courriers vénitiens sont en effet obligés « de donner la priorité aux lettres de la Seigneurie¹⁰⁰ ». Ils apparaissent alors comme des agents de la République, qui incarnent la coordination politique en faisant transiter les informations d'État. La primauté des lettres émanant de l'État et y étant destinées est ici centrale. L'information politique semble de fait plus importante que les autres informations acheminées par la poste. Les intérêts publics sont donc censés passer avant les intérêts privés.

Les plis publics peuvent servir à administrer les territoires vénitiens, plus particulièrement la Terre ferme, qui possède un maillage postal très dense. De nombreux relais postaux sont présents et permettent d'organiser le système postal vénitien¹⁰¹. Les lettres à destination de la Terre ferme se destinent le plus souvent aux recteurs, qui administrent ces territoires au nom de la République. Ils ne possèdent pas d'autonomie mais sont soumis aux ordres du pouvoir central. Selon Alessandra Sambo, ils « se trouve[nt] placé[s] dans un rôle d'exécuteur[s] des tâches qui [leur] sont confiées¹⁰² ». De fait, leur action nécessite des instructions précises, fournies par le gouvernement via une correspondance soutenue. Cette dernière est facilitée par les liaisons fréquentes effectuées par les courriers avec les villes de Terre ferme. Par exemple, trois courriers partent chaque semaine de Venise pour Vérone, ce qui permet d'être en lien permanent avec cet espace, et ce pour l'ensemble de la période étudiée¹⁰³. De plus, certaines liaisons postales sont quotidiennes, avec un courrier qui part chaque jour pour une ville et revient soit le jour même soit le lendemain. C'est le

97 BARDAKÇI Özkan et PUGNIÈRE François, « Chapitre II. Un conflit vénéto-ottoman (1645-1669) », in : *La dernière croisade. Les Français et la guerre de Candie 1669*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008, pp.37-59.

98 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Tariffe e corrieri, 2 août 1655 [n.n.].

99 BOUTIER Jean, LANDI Sandro et ROUCHON Olivier (dir.), *Politique par correspondance. Les usages politiques de la lettre en Italie (XIV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, p.14.

100 GIACHERY Alessia, « Catalogo delle mariegole conservate presso la biblioteca del Museo Correr risalenti ai secoli XIV-XV », *op.cit.*, p.228.

101 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 22 novembre 1722, fol.693. Cf. Carte des relais postaux en Terre ferme vénitienne en 1702, p.156.

102 SAMBO Alessandra, « Les délégations de la Seigneurie (XVI^e-XVIII^e siècle). Communication politique ou pratique de négociation entre Venise et la Terre ferme ? », *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, vol.70, n°4, 2015, p.836.

103 BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

cas de Padoue ou encore de Trévis¹⁰⁴. Ceci fonctionne évidemment pour les villes proches de Venise, celles se trouvant plus éloignées, comme Bergame et Udine, sont reliées une à deux fois par semaine¹⁰⁵.

Les recteurs sont souvent nommés dans les sources étudiées, car ils ont en charge le contrôle de l'activité postale sur place. Ce sont eux qui doivent faire appliquer en Terre ferme les lois et proclamations édictées par le pouvoir central à Venise. Certaines lettres sont d'ailleurs envoyées à l'attention des recteurs, mais aussi des « podestats, capitaines, ou autres représentants publics pour la Sérénissime Seigneurie¹⁰⁶ ». Une lettre est par exemple envoyée aux recteurs en 1615, pour qu'ils fassent appliquer un texte proclamé par les *provveditori di Comun*¹⁰⁷. De plus, le recteur a aussi en charge la sanction des contrevenants, courriers ou autres, aux règles postales. En cas d'infraction, les amendes lui sont directement payées¹⁰⁸ et il a le choix de la sanction à imposer¹⁰⁹. Ainsi, en plus d'être des utilisateurs récurrents du service postal assuré par les courriers, ils ont aussi en charge son contrôle et son administration. Ceci met en avant le système de délégations des pouvoirs depuis Venise jusqu'à la Terre ferme et l'application des lois vénitiennes grâce à l'objet-lettre. Le courrier apparaît ainsi comme un agent essentiel à la gestion des territoires vénitiens et grâce à qui l'État affirme son autorité sur ces derniers.

En plus de la Terre ferme, les courriers font aussi de nombreuses liaisons avec le *Stato da Mar*. Pour ce faire, ils doivent effectuer un voyage en bateau sur la mer adriatique et se rendent le plus souvent en Dalmatie. Ils transportent des lettres sur cet itinéraire, dont certaines émanent du gouvernement vénitien. Les courriers font des liaisons fréquentes avec Kotor (*Cattaro*), qui est une ville située au sud de la Dalmatie¹¹⁰. Toutefois, le plus souvent cette ville ne représente pas la destination finale de leur bateau et il est à supposer qu'ils effectuent le reste du voyage par voie terrestre. Lors de sa mobilité, le courrier se trouve au sein d'une frégate, qui transporte lettres et marchandises jusqu'à Constantinople. Une partie des lettres transportées se destinent d'ailleurs au *bailo*, c'est-à-dire l'ambassadeur vénitien à Constantinople¹¹¹. Néanmoins, il reste peu probable que le courrier se rende aussi loin. Ce territoire échappe très certainement à ses prérogatives. En effet, ces espaces sont desservis par un « dispensador di lettere »¹¹². Peu d'informations ont été trouvées à

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ « podestà, capitani, o altri rapresentanti publici per la Serenissima Signoria », BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.82.

¹⁰⁷ *Ibid.*, fol.81.

¹⁰⁸ BMC, Cl.IV, 165, 9 janvier 1635, fol.100.

¹⁰⁹ BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.90.

¹¹⁰ ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 18 décembre 1553, fol.464.

¹¹¹ *Ibid.*, 13 mai 1605, fol.486.

¹¹² ASVe, Cinque Savi alla mercanzia. Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b.138, fasc.343, 15 août 1640 [n.n.].

propos de cet individu, mais il semblerait qu'il avait en charge l'acheminement et la distribution de lettres entre Venise et le Levant.

En plus de l'emploi de lettres pour la gestion des territoires vénitiens, la Sérénissime a recours à cet objet pour communiquer avec ses représentants qui se trouvent à l'étranger. La communication avec les ambassadeurs est permise par le transport de dépêches et autres lettres publiques par les courriers. La correspondance des ambassadeurs semble très importante, car elle permet d'informer le gouvernement vénitien et peut influencer sur les prises de décisions politiques¹¹³. Les courriers ont en charge le transport des dépêches diplomatiques, qui circulent la plupart du temps avec le reste des lettres publiques et privées. Selon Marc Belissa et Éric Schnakenbourg, « les dépêches diplomatiques empruntent le plus souvent les services postaux ordinaires et supportent des délais identiques à ceux des lettres particulières¹¹⁴ ». Les courriers transportent ainsi l'ensemble des correspondances diplomatiques et apparaissent comme de véritables serviteurs des ambassadeurs. Les courriers sont donc des acteurs importants des activités diplomatiques puisqu'ils permettent l'acheminement des dépêches. Leur monopole sur le voyage postal à l'étranger leur confère ainsi un rôle majeur dans la bonne tenue des activités politiques de la Sérénissime.

La correspondance diplomatique est tellement importante que le gouvernement met en place des exemptions de paiement pour une certaine quantité de lettres pour les ambassadeurs. L'ambassadeur vénitien à Rome a par exemple le droit d'envoyer jusqu'à trois onces de lettre gratuitement à chaque voyage du courrier ordinaire, et c'est une once pour son secrétaire¹¹⁵. De plus, les ambassadeurs possèdent certains avantages auprès des courriers vénitiens. Ces derniers sont par exemple obligés de proposer leurs services à chaque ambassadeur et représentant de la République lorsqu'ils se rendent dans la ville de résidence de ces personnes¹¹⁶. L'ambassadeur vénitien à Rome possède quant à lui un statut particulier en ayant la priorité absolue pour l'acheminement de ses correspondances. Le maître des postes vénitien à Rome lui apporte directement ses lettres au *palazzo* San Marco, où il réside¹¹⁷. Ceci constitue un service exceptionnel car habituellement tout individu doit venir chercher ou faire venir chercher ses lettres à la poste. Les correspondances diplomatiques seraient ainsi de premier ordre et doivent être transmises le plus rapidement possible.

113 PANTALACCI Jean-Pierre, « Le personnel diplomatique vénitien à travers l'Europe, dans la première moitié du XVI^e siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, n°78, 2009, pp.263-277.

114 BELISSA Marc et SCHNAKENBOURG Éric, « Les circulations diplomatiques en Europe au XVIII^e siècle : représentation, information, diffusion des modèles culturels », in : BEAUREPAIRE Pierre-Yves et POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe : années 1680 – années 1780*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010, p.288.

115 BMC, Cl.IV, 165, 4 février 1540, fol.23.

116 BMC, Cl.IV, 165, 17 août 1619, fol.78.

117 BMC, Cl.IV, 134, 10 janvier 1607 [n.n.].

Même si les dépêches sont le plus souvent acheminées par courrier ordinaire, le recours à un courrier extraordinaire peut advenir. Si une affaire est très importante et qu'elle ne peut pas attendre l'arrivée du courrier ordinaire, ils ont alors recours au service d'un courrier extraordinaire. Ce service apparaît pour la première fois en 1551 à Rome pour l'ambassadeur vénitien : « nous [les courriers vénitiens] ordonnons que, puisqu'il le nécessite, le Clarissime Ambassadeur [peut] envoyer des [courriers] extraordinaires¹¹⁸ ». Ceci est significatif de l'urgence à transporter ces lettres, puisque le transport par courrier extraordinaire est très coûteux pour le gouvernement comme il l'a été précédemment exposé. Les courriers vénitiens peuvent aussi réaliser d'autres types de voyages extraordinaires pour les activités diplomatiques. Ils ont par exemple pour mission d'accompagner des ambassadeurs pendant leur mobilité. L'objectif est alors de se tenir prêt à porter les lettres de l'ambassadeur avec qui ils voyagent. C'est le cas lors du voyage postal extraordinaire de 1620 décrit par le courrier Agustin Bosello. Ce dernier avait pour mission d'accompagner Girolamo Trevisan, un ambassadeur vénitien extraordinaire, envoyé en Hollande pendant la guerre de Quatre-Vingts ans. Plusieurs courriers vénitiens accompagnaient l'ambassadeur pendant son périple et un a été envoyé pendant le voyage pour prévenir un marquis de l'arrivée de l'ambassadeur¹¹⁹. Ainsi, les courriers apparaissent comme centraux dans les enjeux politiques vénitiens. Ils sont les intermédiaires d'information politique privilégiés, aussi bien pour les correspondances ordinaires que celles extraordinaires.

L'importance accordée aux correspondances diplomatiques découle du fait que les ambassadeurs représentent des informateurs importants de la République. Toutefois, ce ne sont pas les seuls qui apparaissent dans les sources étudiées. D'autres informateurs, qui sont quant à eux non-officiels, apparaissent dans la *mariegola* des courriers vénitiens. Ils peuvent obtenir des exemptions de paiement du portage de lettres, comme les ambassadeurs. C'est le cas à Rome, où il est fait mention des cardinaux vénitiens présents dans cette ville. Ces derniers sont des personnages éminents, qui entourent le pape et se trouvent de fait au cœur du fonctionnement politique des États pontificaux. Ils représentent des informateurs privilégiés pour le gouvernement vénitien et possèdent d'ailleurs la même quantité de lettres à pouvoir envoyer gratuitement que les ambassadeurs, soit « trois onces en tout pour chacun de nos cardinaux romains, c'est-à-dire lesquels écrivent, pour sa Seigneurie depuis Rome¹²⁰ ». Par conséquent, les informateurs non-officiels sont

118 « ordenemo che de cetero che ocorendo al Clarissimo Ambasator a spazar strordinary », BMC, Cl.IV, 134, 23 mars 1551 [n.n.].

119 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' estraordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercoledì come qui sotto registro et prima », 17 septembre 1620 [n.n.].

120 « once tre in tuto, per cadauno romano cardinal nostro cioè da quella scripte, per sua Signoria da Roma », BMC, Cl.IV, 165, 4 février 1540, fol.23.

tout aussi importants que ceux officiels et font transiter leurs lettres par les mêmes canaux. Venise apparaît ainsi comme un carrefour des systèmes d'information officiels et officieux en Europe¹²¹.

Ce dernier point pourrait expliquer le fait que le portage de lettres publiques par le courrier est une activité confidentielle. La sûreté des lettres et de ce qu'elles contiennent est primordiale. Les informations politiques doivent circuler prudemment. Le courrier vénitien serait un agent mandaté par le gouvernement, qui doit permettre le bon acheminement des informations d'État en toute discrétion. L'activité postale revêt alors un autre intérêt et apparaît comme une pratique du secret tout au long de l'époque moderne. Cet aspect est perceptible dans les statuts de la corporation des courriers vénitiens, énoncés en 1489, où il est écrit : « si notre Illustrissime Seigneurie envoie l'un des courriers dans n'importe quel voyage, que celui à qui c'est le tour ne puisse dire où il va¹²² ». Cela signifie que si le courrier transporte des lettres publiques, il lui est interdit de dire où il se rend. Ceci s'explique par le fait que les « choses de notre Illustrissime Seigneurie sont secrètes¹²³ ». Procéder discrètement aurait pour but de sécuriser les lettres d'État, en n'attirant pas l'attention de potentiels voleurs.

Les attaques sur la route représentent un danger auquel sont soumis tous les courriers lorsqu'ils se déplacent. En cas d'incident pendant le voyage, cela a certes des répercussions sur l'activité postale, mais cela semble surtout créer une réponse étatique forte. Plusieurs cas d'attaque de courrier ont été relevés dans les sources. Dans l'ensemble des documents traités, la grande majorité émanait du Conseil des Dix et de l'*Avogaria di comun*. Ces deux institutions font partie des plus éminentes de la République et traitent d'affaires d'État. Si les procédures judiciaires passent par les *Avogadori di comun*, cela signifie que c'est un méfait grave qui a été commis. Ces magistrats sont habituellement chargés des affaires portant atteinte à l'État vénitien¹²⁴. En 1618, un *barcaruolo*, du nom de Piero Peruzzolo, attaque un courrier et détruit l'ensemble des lettres qu'il transportait dont de nombreuses dépêches diplomatiques¹²⁵. Cette affaire est jugée très importante par le gouvernement vénitien, qui s'en remet aux *Avogadori di comun*. Elle est d'ailleurs qualifiée de « gravissime offense à la dignité publique¹²⁶ ». Toutefois, ce n'est pas tant l'attaque que la destruction de lettres publiques qui semble préoccuper les autorités. L'accusé est d'ailleurs très sévèrement puni, puisqu'il est condamné aux galères pendant six mois, en plus de devoir

121 DE VIVO Filippo, *Information and communication in Venice, Rethinking Early Modern Politics*, King's Lynn, Oxford university press, 2007, pp.70-71.

122 « se la nostra Illustrissima Signoria mandasse uno di corieri in viazo alcuno che colui achi tocca la volta non possa dire dove el va », BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.2.

123 « le cosse de la nostra Illustrissima Signoria siano secrete », *Ibid.*

124 SAMBO Alessandra, « Les délégations de la Seigneurie (XVI^e-XVIII^e siècle). Communication politique ou pratique de négociation entre Venise et la Terre ferme ? », *op.cit.*, p.823.

125 BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1618, fol.73-75.

126 « gravissima offesa fatta alla publica dignità contro il corriero, che portava il publico spazzo à Milano », BMC, Cl.IV, 165, 3 août 1618, fol.75.

rembourser la valeur des biens volés et endommagés¹²⁷. L'atteinte aux lettres vénitiennes mérite donc une peine exemplaire. Cela met en évidence l'importance des lettres et de ce qu'elles contiennent pour l'État. Ce dernier se sent agressé à travers l'attaque de ses propres lettres et avec elles de ses communications. Ceci est une constante tout au long de la période étudiée comme le montrent les divers documents émanant du Conseil des Dix. Un document, rédigé en 1666, parle d'ailleurs « d'actes intolérables », qui portent atteinte aux « particuliers mais aussi au prestige de la vénérable autorité publique du Prince¹²⁸ ». Le courrier en transportant ces lettres représente par conséquent l'État sur les routes, ce qui explique d'ailleurs l'importance accordée par les autorités aux incidents qui peuvent intervenir pendant sa mobilité.

La perception comme une agression de la République de ces attaques est significative de l'importance attribuée aux biens d'information par l'État vénitien. Ce dernier se dit fortement outragé par le vol ou la destruction de ses correspondances. Cela s'explique par le fait que ces actes de violence nuisent à l'activité politique vénitienne. Les lettres d'État sont des biens qui servent les intérêts de la République et par conséquent ceux de l'ensemble de la société vénitienne. Cette importance accordée à l'information par l'État reste très forte tout au long de la période, ce qui est à corréluer avec l'essor du phénomène postal. Ce dernier continue de se perfectionner et les flux de lettres s'intensifient au cours de l'époque moderne¹²⁹. Les États reçoivent toujours plus d'informations et en sont dépendants. L'acquisition d'information apparaît ainsi comme cruciale tout au long de la période étudiée. L'information serait un bien d'État de grande valeur, dont l'acheminement représenterait un enjeu politique fort.

Les autres biens postaux : entre délégation et avancées techniques

Les lettres ne sont pas les seuls biens postaux transportés par les courriers. Ces derniers ont aussi en charge l'acheminement de *tramessi*, c'est-à-dire de marchandises non volumineuses. Toutefois, la prise en charge de ces différents biens postaux n'est pas identique. Les tarifs postaux de ces biens donnent des renseignements à ce propos. Ces derniers dépendent notamment du poids

¹²⁷ BMC, Cl.IV, 165, 10 novembre 1618, fol.76.

¹²⁸ « con danno e giattura non meno del privato, che indecoro della publica venerabile assitenza del Prencipe », ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 8 mars 1666 [n.n.].

¹²⁹ PETITJEAN Johann, « Gouverner l'information à Venise », in : *L'intelligence des choses, Une histoire de l'information entre Italie et Méditerranée (XVI^e-XVII^e siècles)*, Rome, École française de Rome, 2013, pp.177-246.

de l'objet transporté¹³⁰. Les tarifs sont calculés à l'once¹³¹ pour les lettres et à la livre¹³² pour les autres biens. Par exemple, pour l'envoi de biens vers Rome, l'once de lettre coûte 13 sous¹³³ et la livre de marchandises coûte environ 40 sous en 1593¹³⁴. L'envoi de lettres paraît de fait comme plus onéreux car pour une quantité douze fois moindre, le prix n'est diminué que de moitié en comparaison avec celui des marchandises. Ceci est significatif de la valeur qui est attribuée aux biens postaux, avec une supériorité des lettres sur le reste des biens transportés. L'information est un bien de valeur, ce qui a une influence sur son prix de portage. Le transport d'informations apparaît comme plus important à Venise et donc plus coûteux pour les usagers.

Cette différence de prix entre les lettres et les *tramessi* est aussi visible dans la manière dont sont fixés les tarifs postaux. Le prix des lettres est voté par le *capitolo* de la corporation des courriers vénitiens et est ensuite ratifié par les *provveditori di Comun*¹³⁵. Il s'agit d'un prix exact, qui ne peut pas varier. Dans le cas des *tramessi*, il n'existe pas de tarif unique. Ce dernier dépend de l'appréciation du courrier qui porte les marchandises, même s'il existe un prix moyen : « les marchandises ont été laissées libres pour cette partie aux courriers, il est d'usage depuis longtemps qu'ils paient quarante sous par livre¹³⁶ ». Cette situation a d'ailleurs entraîné divers abus de la part des courriers dont certains augmentaient ostensiblement le prix du port de *tramessi*. C'est pour cela qu'en 1593, le prix de 40 sous par livre a été choisi comme prix plafond¹³⁷. Néanmoins, le courrier garde en partie son libre arbitre car, même si un prix maximum a été choisi, il a le droit de déterminer le prix à sa guise¹³⁸. Le transport de lettres apparaît donc comme plus contrôlé et sujet à des règles plus précises, ce qui met en avant l'importance des lettres vis-à-vis des autres biens postaux.

Cette plus grande valeur attribuée aux biens d'information reste toutefois relative. Elle semble varier selon les individus. L'État vénitien accorde une très grande importance aux biens d'information et les définit comme les biens les plus importants. Cependant, tous ne partagent pas cette opinion comme en témoigne l'attaque d'un courrier ordinaire en 1618 par Piero Peruzzolo. L'objectif de cette attaque aurait été de voler ce qui semblait avoir de la valeur pour le contrevenant. C'est pour cela qu'il a jeté son dévolu sur les marchandises transportées. Il est d'ailleurs dit qu'il a

130 PETITJEAN Johann, *L'intelligence des choses, Une histoire de l'information entre Italie et Méditerranée (XVI^e-XVII^e siècles)*, Rome, École française de Rome, 2013, p.54.

131 Une once correspond à environ 40 grammes. RIVOAL Solène, *Les marchés de la mer. Une histoire sociale et environnementale de Venise au XVIII^e siècle*, Rome, Publications de l'École française de Rome, 2022, p.7.

132 Une livre correspond à 12 onces, soit environ 480 grammes. *Ibid.*

133 Cf. Annexes, p.271.

134 BMC, Cl.IV, 165, 22 juin 1593, fol.51.

135 BMC, Cl.IV, 165, 4 février 1540, fol.23.

136 « de fagotti è lasciata per detta parte la libertà à corrieri, si ha constumato per i tempi passati, che paghino soldi quaranta la lira », BMC, Cl.IV, 165, 22 juin 1593, fol.51.

137 *Ibid.*

138 *Ibid.*

volé un paquet de soie, ce qui correspond à un bien marchand de grande valeur¹³⁹. L'information apparaîtrait alors à ses yeux comme moins importante, car lui étant moins profitable. Sa destruction par ce dernier met en avant le fait que les lettres ne semblent revêtir que très peu d'intérêt pour lui. Ceci est d'autant plus visible qu'il est dit que le courrier l'a prévenu qu'il s'agissait en grande partie de lettres publiques : « arrachant le tout de la valise, il a pris ce qui lui plaisait, a déchiré les susdits envois publics, lesquels les a déchirés bien que ledit courrier l'ait averti qu'il s'agissait d'envois publics¹⁴⁰ ». Cet incident met en évidence la différence de perception de la valeur des biens postaux selon les individus. L'information semble précieuse seulement pour les personnes qui en tirent directement profit comme les magistrats vénitiens ou encore les marchands. De plus, avoir accès à l'information nécessite de savoir lire. Or, savoir lire n'est pas la norme à l'époque moderne, même si une grande partie de la population vénitienne possède des rudiments de lecture¹⁴¹. Les biens marchands représenteraient alors des objets plus précieux que l'information aux yeux d'une grande partie de la population vénitienne. Il y aurait ainsi une perception différenciée de la valeur des biens d'information à l'époque moderne. La lettre conserve tout de même sa place de premier bien de valeur dans le système postal vénitien.

Ce transport de marchandises légères par les courriers ne représente qu'une minorité de leur travail. Cela vient très certainement du fait qu'ils ne peuvent pas en transporter beaucoup, puisqu'il est dit qu'ils n'ont à leur disposition que deux valises. Ces dernières s'apparentent à des sortes de sacoches¹⁴². De plus, la priorité du transport est donnée aux lettres et non pas aux *tramessi*. L'acheminement de marchandises repose ainsi majoritairement sur les autres transporteurs postaux de la République. Certains transportent seulement des *tramessi* comme les courriers locaux ou encore les estafettes. D'autres en revanche peuvent acheminer des biens plus volumineux comme les *procacci* et les *portalettere*. Les prérogatives de ces transporteurs se complètent et permettent le transport d'une grande diversité de biens postaux. Les *portalettere* sont représentatifs de cette diversité des biens postaux. Ils transportent lettres, marchandises, *tramessi* et monnaie¹⁴³. Les marchandises sont la source d'une très grande diversité de biens transportés. Ceci est visible avec les différents placards qui énoncent les tarifs des différents biens qui peuvent être pris en charge par les *portalettere*.

139 BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1618, fol.73-75.

140 « strappando il tutto dalla valise, levo quello li parse ne di ciò contento, sbrego le sopra lo peste delli spazzi publici, et quelli ruppe, non ostante, che dal detto corriero fosse avertito quelle esser publiche espeditioni », BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1618, fol.74.

141 MORIEUX Renaud, « Lettres perdues. Communautés épistolaires, guerres et liens familiaux dans le monde maritime atlantique du XVIIIe siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.78, n°2, 2023, pp.333-373.

142 BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1628, fol.74.

143 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 22 juin 1615, fol.19.

Ces *portalettere* peuvent transporter des marchandises non volumineuses comme du savon ou des bougies¹⁴⁴. Toutefois, l'acheminement de marchandises n'est pas toujours aussi aisé. Certains biens sont plus délicats à transporter car plus fragiles comme les produits fabriqués en verre¹⁴⁵. D'autres s'avèrent très encombrants, ce qui rend leur mobilité plus compliquée. C'est le cas des barils de vin ou encore du transport de « grandes valises »¹⁴⁶. Certains biens sont complexes à déplacer, car ce sont des denrées périssables comme de la farine ou de la viande¹⁴⁷. Ce dernier point semble très important, car les biens d'alimentation sont très nombreux. Il est notamment mentionné le transport d'animaux morts comme du veau ou du porc. Quand il s'agit d'animaux plus petits, il est aussi possible de les transporter vivant. C'est notamment le cas des animaux de volailles comme les poules, les chapons et les canards¹⁴⁸. Enfin, dans cette diversité de biens postaux, certaines marchandises de valeur semblent circuler. Il est par exemple fait mention dans les sources de bijoux, de vêtements de soie ou encore de truffes¹⁴⁹.

Cette diversité de biens alimentaires, ajoutée au transport de matière première comme le bois, renvoie à l'idée que ces acteurs postaux devaient représenter des maillons de la chaîne de ravitaillement de Venise¹⁵⁰. En effet, la plupart de ces *portalettere* faisaient le lien entre leur ville d'origine et la capitale vénitienne. Ils permettaient ainsi l'arrivée de marchandises depuis des zones parfois éloignées comme Udine¹⁵¹. Toutefois, cela ne devait être réservé qu'à une petite partie de la population aux vues des forts coûts de transport. Par exemple, le transport d'une livre de bois coûtait un peu plus d'un sou en 1601¹⁵². Or, une livre représente une quantité très minime et le transport en grande quantité devait être très coûteux. De fait, ces acteurs postaux ne devaient représenter qu'une forme de ravitaillement mineure, réservée à une petite partie de la population vénitienne.

L'ensemble de ces biens ne sont pas transportés par les courriers mais seulement par des transporteurs locaux de la République. Les courriers ne disposent que de deux valises et d'un *valisotto*, ce qui limite drastiquement ce qu'ils peuvent emporter¹⁵³. C'est pour cela que seules des marchandises légères et non volumineuses sont prises en charge. Cela s'explique par une cause

144 *Ibid.*

145 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 8 mai 1722 [n.n.].

146 *Ibid.*, 22 juin 1615, fol.19.

147 ASVe, Compilazione delle leggi, b.308, fasc. Postali strade, 13 janvier 1707, fol.513.

148 *Ibid.*

149 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 22 juin 1615, fol.19 ; Compilazione delle leggi, b.308, fasc. Postali strade, 13 janvier 1707, fol.513.

150 MOREL Yann, « Fabien Faugeron, *Nourrir la ville. Ravitaillement, marchés et métiers de l'alimentation à Venise dans les derniers siècles du Moyen Âge*, Rome, École française de Rome, 2014, 885 p. », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.70, n°4, 2015, pp.1010-1011.

151 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 22 juin 1615, fol.19.

152 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 1^{er} mars 1601, fol.483.

153 BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1628, fol.74.

pratique. Le courrier doit être en mesure de disposer l'ensemble des biens transportés à l'intérieur de ces deux contenants. De plus, un poids trop important pourrait le ralentir, surchargeant sa monture. Ici, il n'est pas fait mention de limitation du poids qu'un courrier peut acheminer comme c'est le cas pour d'autres États européens. Par exemple, dans le royaume de France, un courrier peut porter jusqu'à cinquante livres de marchandises, au-delà de ce poids, le transport revient à des services spécifiques de fret¹⁵⁴. Ainsi, la rapidité du courrier semble primordiale et conduit à une spécialisation du transport de ce dernier. Il ne transporte que des lettres et quelques *tramessi*. Cette complémentarité des différents acteurs postaux pourrait relever d'une forme de délégation du travail postal. Les transporteurs d'État n'ont pas le temps de s'occuper du transport en gros alors ceux locaux en font leur travail. Le transport postal vénitien reposerait ainsi sur un système complexe de complémentarité entre les transporteurs d'État et ceux locaux pour permettre le portage de l'ensemble des biens postaux.

En plus de l'acheminement de l'ensemble de ces biens, les acteurs postaux acquièrent de nouvelles prérogatives. Ils prennent progressivement en charge le transport de passagers avec leurs bagages. Le courrier a dès le XVI^e siècle des missions extraordinaires, où il doit accompagner des ambassadeurs à l'étranger. Durant cette mobilité, sa mission première est d'escorter et de proposer ses services à l'ambassadeur tout au long de son voyage. Leur rôle d'accompagnateur lors de voyage d'État peut aussi comprendre une fonction d'aide à la mobilité. Étant des professionnels du voyage, leur présence facilite peut-être la mobilité de l'ensemble du groupe. Leurs connaissances pratiques permettent ainsi de mieux appréhender la mobilité même si elle reste très différente de celle à laquelle ils sont habitués. Elle est bien plus lente, car de nombreuses personnes sont présentes. Le courrier accompagne l'ambassadeur et l'ensemble de sa cour. De plus, les moyens de transport employés sont aussi moins rapides. Les mobilités extraordinaires se font le plus souvent en carrosse, ce qui reste bien plus lent qu'une simple chevauchée¹⁵⁵.

Les courriers ne sont pas les seuls à avoir en charge le transport de passagers. Certains *portalettere* proposent ce service. C'est le cas de ceux de Rovigo qui prennent en charge le transport de passagers et de leurs bagages par barque jusqu'à Venise. Il est dit : « pour chaque passager avec son coffre, caisse, valise ou autres paquets jusqu'à la Riva della Posta : 3 sous et 3 lires¹⁵⁶ ». Ceci est renseigné sur un placard qui récapitule l'ensemble des biens postaux que peuvent transporter ces individus. Cette information ne possède pas une place particulière par rapport aux autres tarifs

154 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., p.44.

155 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Spagna, « Viaggio fatto dal Eccm^o Sig Giacomo Querini Amb^o straordinario alle maesta del Re Catholico in Madrid l'anno 1659 », 17 septembre 1659 [n.n.].

156 « Per ogni passeggero con suo forziere, cassa, valise o altri invogli sino alla Riva della Posta : 3 soldi e 3 lire », ASVe, Compilazione delle leggi, b.308, fasc. Postali strade, 13 janvier 1707, fol.513.

mentionnés. Cela semble donc être un service ordinaire, au même titre que le transport des autres biens postaux.

À partir du XVIII^e siècle, les services postaux de transport collectif d'individus se développent grandement en Europe. Chaque pays met en place un système de voyage par poste. C'est le cas dans le royaume de France, qui, dès la deuxième moitié du XVII^e siècle met en place le transport par chaise de poste¹⁵⁷. Ce système gagne en importance et se perfectionne à travers la création de divers moyens de locomotion comme la malle-poste ou encore les diligences de la messagerie royale tout au long des XVIII^e et XIX^e siècles¹⁵⁸. Cet essor du transport collectif via les institutions postales est perceptible dans la République vénitienne. Une ligne postale de carrosse est par exemple mise en place entre Vienne et Mantoue en 1755¹⁵⁹. Ce projet est porté par le pouvoir impérial, qui veut relier ses territoires mais pour ce faire il doit traverser la Terre ferme vénitienne. La République en profite alors pour négocier un arrêt prolongé à Vérone, qui représente un nœud postal important et une grande place marchande. Un long livret de règles postales pour cet itinéraire est alors rédigé. Dans ce dernier est énoncé l'objectif de ce carrosse impérial : le transport de passagers et de leurs bagages. Certaines marchandises peuvent aussi transiter par ce carrosse, mais cela ne représente qu'une minorité des biens transportés. Les lettres ne sont par exemple pas autorisées à transiter via ce carrosse, car il est dit que cela porterait préjudice aux courriers vénitiens¹⁶⁰.

Cette voiture se compose d'un attelage de quatre à six chevaux maximum et d'un postillon qui conduit le carrosse pendant le voyage. Le but est ici d'optimiser le moyen de locomotion pour pouvoir transporter le plus de personnes le plus rapidement possible. Ce projet semble très important puisqu'il entraîne des politiques d'aménagement du territoire aux alentours d'Udine. La route est élargie et deux ponts doivent être construits pour permettre la bonne circulation du carrosse impérial¹⁶¹. L'instauration de ce type de mobilité postale met en évidence l'extension des prérogatives postales, qui concernent progressivement l'acheminement d'individus sur grande échelle. Ceci est aussi représentatif du perfectionnement du système postal, qui tend à faciliter la mobilité et à accroître sa vitesse. De plus, l'instauration de ce carrosse impérial pourrait aussi être représentatif du potentiel lien de proximité qui existait entre les puissances viennoises et vénitiennes à la fin du XVIII^e siècle. Cette emprise des pouvoirs politiques sur ce transport postal tend à mettre en évidence l'encadrement de la mobilité à l'époque moderne. Le système postal entraîne une

157 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., p.196.

158 FAU Élise, « Le cheval dans le transport public au XIX^e siècle, à travers les collections du musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne », *In Situ*, n°27, 2015 [en ligne].

159 ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b.306, 14 mars 1755 [n.n.].

160 *Ibid.*, 14 octobre 1774 [n.n.].

161 *Ibid.*

mobilité officielle et contrôlée des individus et des biens postaux. Néanmoins, il semble aussi à l'origine de transports postaux informels, fortement réprimés par les autorités.

C) Les courriers, des transporteurs de l'informel

Courrier : un transporteur officiel et officieux

Les courriers vénitiens représentent des transporteurs officiels du système postal de la République. Ils sont connus et reconnus pour permettre une circulation de biens au sein des territoires vénitiens et plus largement dans l'ensemble de l'Europe. Néanmoins, ils semblent aussi être au cœur de nombreux échanges informels de biens. Cela veut dire qu'ils transportent en plus des biens postaux déclarés, des biens non déclarés au cours de leur voyage. Cette pratique est interdite par les autorités, car elle est assimilée à de la contrebande. En effet, les individus ne s'acquittent pas des taxes douanières qu'implique l'importation ou l'exportation de biens. Ces taxes sont nombreuses et concernent notamment les biens de marchandises¹⁶². Le cas de la ville de Vérone est très intéressant à ce propos. Lorsque des biens arrivent par la poste dans cette ville, ils sont soumis à la taxe d'entrée (*dazio d'incanto*)¹⁶³. Lorsqu'ils quittent cette même ville, ils sont soumis à la taxe de sortie (*dazio d'uscita*)¹⁶⁴. Ainsi, si le courrier transporte une marchandise qui n'est pas destinée à Vérone mais dont l'itinéraire postal passe par cette ville, ce bien est soumis à une double taxation. Dans ce cas de figure, les deux taxes sont additionnées et forment une nouvelle : la taxe de transit (*dazio di transita*)¹⁶⁵. Ce système permet aux autorités vénitiennes de savoir ce qui circule sur leur territoire. Si une marchandise n'est pas déclarée et que les autorités locales s'en rendent compte, elle ne peut alors pas poursuivre son chemin.

Ceci s'est produit en 1722, lorsque des barques postales, transportant des courriers, ont été arrêtées au cours de leur voyage¹⁶⁶. Ces dernières provenaient de Bologne et ont été bloquées à Ferrare par les autorités, car elles les suspectaient de transporter des biens non déclarés. Il est dit par les agents des douanes ferrarais que les courriers ont frauduleusement rajouté des marchandises dans les barques dans lesquelles ils se déplaçaient¹⁶⁷. Il est précisé que les biens non déclarés étaient ceux de marchands, qui ne voulaient pas payer pour l'emploi d'une barque. Ils ont profité du

162 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, fol.196 [n.d.].

163 *Ibid.*

164 *Ibid.*

165 *Ibid.*

166 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 8 mai 1722 [n.n.].

167 *Ibid.*

passage du courrier par voie fluviale pour lui confier une partie de leurs marchandises. Ces dernières ont donc été confisquées à Ferrare, lieu où les barques ont été immobilisées. Ceci ne semble pas être un cas isolé, puisque le 8 avril de la même année, une barque partie de Venise, aurait été arrêtée à Ferrare pour les mêmes raisons. Dans les deux cas, les conducteurs et propriétaires des bateaux ont été arrêtés, ainsi que le courrier qui les accompagnait¹⁶⁸.

Ce transport informel de biens marchands par les courriers semble très répandu. De nombreux documents émanant d'institutions douanières vénitiennes et étrangères parlent de « l'excédent de leurs valises par l'introduction de marchandises et de manufactures étrangères¹⁶⁹ ». Une grande partie des biens transportés de manière informelle seraient des biens marchands. Les courriers s'insèrent ainsi dans une forme de commerce interlope, en faisant transiter des marchandises entre différentes places de commerce comme Vérone ou Venise. Ils sont par exemple accusés en 1693 de faire transiter de la soie et de la laine, en mettant ces tissus dans le *valisotto*, qui se destine essentiellement au transport de lettres¹⁷⁰. Le but aurait été de faire transiter ces tissus jusqu'à Milan, qui était la destination finale du courrier dans cette affaire. Milan et Rome sont les villes qui apparaissent le plus souvent dans les sources à propos de transport informel. Cela s'explique sûrement par le fait que ce sont de grandes places marchandes. Elles représentent aussi les villes étrangères les plus desservies par les courriers vénitiens. Ces dernières, avec Venise, constituent les principaux nœuds postaux de la péninsule italienne¹⁷¹. Cet afflux de biens non déclarés pour ces villes découlerait de leur fort dynamisme postal. Ces biens empruntent en effet les mêmes réseaux que ceux déclarés, transitant illégalement par des individus qui sont autorisés à voyager.

Les biens postaux qui transitent informellement ne sont pas seulement des marchandises. Les courriers transporteraient aussi des lettres illégalement. Toute lettre qui n'est pas d'abord renseignée auprès du *gastaldo* ou d'un maître de poste n'a pas le droit circuler¹⁷². Le courrier ne peut transporter que les lettres que ces individus lui ont confiées. Pourtant, il semble évident que cette règle n'est pas respectée tout au long de la période étudiée. Ceci est d'autant plus visible avec l'instauration de la taxe sur les lettres, puisque celles non déclarées n'étant pas affranchies, ne possèdent pas la marque qui est associée. Ces lettres sans signe d'affranchissement sont appelées lettres blanches comme il l'a été dit précédemment. De nombreuses lettres blanches seraient en

168 *Ibid.*

169 « eccedenza delle loro valligie l'introduzione di merci e manufature forestiere », ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2, 11 janvier 1765, fol.37.

170 ASVe, Cinque Savi alla mercanzia, Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b.47, fasc.132, 21 mai 1693 [n.n.].

171 SCHOBESBERGER Nikolaus, ARBLASTER Paul, INFELISE Mario, BELO André, MOXHAM Noah, ESPEJO Carmen et RAYMOND Joad, « Chapter 2 : European Postal Networks », *op.cit.*

172 BCM, Cl.IV, 165, 4 février 1540, fol. 23.

circulation dans les territoires vénitiens¹⁷³. Certains vont plus loin et contrefont même la marque d'affranchissement : « l'abus que de nombreuses lettres avec un signe rouge sont envoyées depuis la Terre ferme sans le paiement dû¹⁷⁴ ». Cela veut dire qu'en plus de faire transiter informellement des lettres, certains imitent la marque qui prouve que ces lettres peuvent circuler. Il s'agit alors d'agents légaux, les courriers, qui se servent de leur métier pour pratiquer une activité illégale. L'État vénitien abolit par la suite la marque rouge et la remplace par une note manuscrite (*franca di porto*) à apposer sur la lettre. Elle est censée endiguer les transports informels alors qu'elle ne semble pas moins compliquer à contrefaire. Elle ne permet d'ailleurs pas l'arrêt de cette activité interdite, qui perdure jusqu'à la fin de la corporation des courriers vénitiens.

Les courriers se trouvent au cœur de cette circulation de biens non déclarés. Selon Philippe Moulis, ce transport informel de biens aurait deux principales explications : celle économique et celle intellectuelle¹⁷⁵. Cela permettait d'abord de ne pas avoir à payer les taxes inhérentes aux territoires traversés. Dans le cas vénitien, si un bien circule de manière informelle les *dazi* ne sont pas payés. Il est d'ailleurs dit dans les sources, que cela se fait au détriment de l'État, qui ne reçoit pas les fonds qui lui sont dus¹⁷⁶. De plus, les autorités publiques ne peuvent pas non plus surveiller l'ensemble des biens qui circulent sur leur territoire. Ce dernier point est très important puisque des objets circulent illégalement, car ils sont prohibés sur certains espaces. Ceci cible plus précisément les mobilités entre différents États. L'exemple type est la difficile circulation de certains livres imprimés en Europe pendant les conflits religieux entre protestants et catholiques à partir du XVI^e siècle¹⁷⁷. Les courriers permettraient ainsi la circulation de biens interdits dans les espaces où ils se rendent. Ce cas de figure concerne plus précisément les mobilités impliquant un franchissement de frontière étatique. Il apparaît alors une activité de « contrebande sur les frontières »¹⁷⁸. Néanmoins, cette activité resterait assez minoritaire sur l'ensemble des missions accomplies par les courriers. Le transport informel de biens ne passe d'ailleurs pas en premier lieu par les acteurs postaux, car l'activité postale ne représente pas un moyen de transmission sûr¹⁷⁹.

Dans la littérature, le courrier est souvent décrit comme un être perfide, qui profite de la position que lui confère son métier pour mal agir. Il est d'ailleurs souvent présenté comme un homme dont il faut se méfier. En 1585, Tommaso Garzoni définissait le métier de courrier dans son

173 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 23 février 1724, fol.776.

174 « l'abuso che dalla Terra Ferma vengono spedite molte Lettere con il segno rosso senza il dovuto pagamento », *Ibid.*

175 MOULIS Philippe, « Frontières et contrebandes en France du nord 17^e-18^e siècles », *Dix-huitième siècle*, vol.45, n°1, 2013, pp.541-563.

176 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2, 11 janvier 1765, fol. 37.

177 BEHRINGER Wolfgang, « Communications Revolutions : a historiographical concept », *German History*, vol.24, n°3, 2006, pp.333-374.

178 MOULIS Philippe, « Frontières et contrebandes en France du nord 17^e-18^e siècles », *op.cit.*, p.547.

179 *Ibid.*, p.556.

ouvrage : *La Piazza universale di tutte le professioni del mondo*. Il affirmait à propos des courriers : « Mais ils ne manquent pas encore de vices et de défauts, car outre l'infidélité qui règne chez beaucoup d'entre eux, en ouvrant les lettres des autres, en découvrant leurs sceaux, en trahissant les secrets d'autrui, ils sont aussi très rusés en ceci, qu'ils volent les paquets et déchirent les valises, prétendant avoir été attaqués¹⁸⁰ ». Cette image du courrier malhonnête est très répandue et perdure tout au long de l'époque moderne. Dans son ouvrage de fiction, *Il Corriero svaligato*, publié en 1646, Ferrante Pallavicino fait du courrier un être équivoque. Dans sa préface, il commence par le décrire comme une victime, dont le métier dangereux ne lui facilite pas la vie. Il termine toutefois son argumentaire en affirmant que les courriers sont de ceux qui enfreignent les lois, le plus souvent à la demande des Puissants¹⁸¹.

Cette image négative des courriers est aussi diffusée par leurs principaux concurrents postaux. C'est notamment le cas des cavaliers de Bergame qui les présentent comme des êtres malhonnêtes, dépourvus de toute fidélité envers la Sérénissime¹⁸². Toutefois, le transport informel de biens n'est pas seulement pratiqué par les courriers. D'autres acteurs postaux y ont aussi recours. De nombreux cas de transport illégal de lettres sont par exemple présents dans les sources étudiées. Les cavaliers apparaissent très fréquemment et sont d'ailleurs réciproquement présentés comme des êtres perfides par les courriers vénitiens. En 1645, un cavalier véronais, un dénommé Bortolo Breo, aurait transporté des lettres étrangères de manière informelle entre Padoue et Vérone¹⁸³. Il est d'ailleurs condamné à une amende conséquente de 500 ducats. Il s'agit d'une peine très lourde dont le paiement s'avère pratiquement impossible pour un homme de cette extraction sociale. Cela montre que le courrier n'est pas le seul à être un transporteur de l'informel. Néanmoins, dans l'imaginaire collectif comme auprès des autorités vénitiennes, c'est bien de lui que les individus se méfient le plus.

Des tentatives continues de régulation par l'État

Ces transports informels de biens sont fortement réprimés par l'État vénitien tout au long de la période. Il met en place diverses procédures de contrôle pour vérifier que les courriers ne s'adonnent pas à ce genre d'activité. Il apparaît tout d'abord primordial de contrôler directement ce

180 « Ma nè essi ancora mancano di vity, et di diffetti, percioche oltre l'infideltà, che regna in molti, nell'aprir le lettere d'altri, nello scoprire i loro sigilli, nel tradire gli altrui secreti, sono ancora furfantissimi in questo, che truffano i groppi, et squarciano le vategie, fingendo d'essere stati assassinati », GARZONI Tommaso, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, éd. CHERCHI Paolo et COLLINA Beatrice, Turin, Einaudi, 1997 [1585], p.448.

181 PALLAVICINO Ferrante, *Il Corriero svaligato*, Nuremberg, Hans Jacob Stoer, 1646, pp.12-13.

182 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 28 avril 1708, fol.247.

183 *Ibid.*, fol.236.

que les courriers transportent et comment ils les transportent. Ces derniers n'ont droit qu'à porter un *valisotto* (qui se trouve à l'avant de la monture) et deux valises¹⁸⁴. La taille de ces valises est très réglementée. Ces dernières doivent faire une taille précise, qu'elles ne peuvent pas excéder¹⁸⁵. C'est l'État lui-même qui en a décidé ainsi. Tout courrier étant en possession de valises plus grandes ou en plus grand nombre est dans l'illégalité. Il paraît alors très suspect auprès des autorités et l'ensemble des biens transportés doit être contrôlé par des agents locaux.

La surveillance des valises par les autorités va encore plus loin. L'État vénitien, pour s'assurer que les valises ne soient pas ouvertes illégalement pendant le voyage, met en place un sceau postal¹⁸⁶. Cela veut dire que la valise est scellée par un cachet apposé par les autorités postales vénitiennes. Le but est d'empêcher la mise de biens non déclarés dans les valises pendant le trajet. Pendant le voyage, l'intégrité du sceau est contrôlée. Cela évite aux agents locaux de devoir fouiller les courriers. Cet intérêt pour les valises postales témoigne de la lutte active du gouvernement vénitien contre les transports informels. Il contrôle les outils du courrier pour contrôler l'activité de ce dernier.

Dans le cas du transport de passagers avec leurs bagages, ce contrôle est renforcé. Cela s'explique par le fait qu'il semble aisé pour les individus de dissimuler des biens pendant leur mobilité. Dans le cas d'acheminement d'individus par carrosse, les contrôles semblent bien plus poussés. Il est dit que lorsqu'un carrosse postal fait un arrêt à Vérone, il semble logique de faire une « ultime visite du cachet de la valise et l'inspection intérieure des voitures accompagnant les voyageurs¹⁸⁷ ». Le temps de repos obligatoire des passagers est présenté par les autorités comme le moment idéal pour procéder à une visite de contrôle. De fait, ils ne font pas obstruction à la mobilité postale en la ralentissant, puisqu'ils s'y adaptent. Ces fouilles restent toutefois minoritaires et concernent exclusivement les transports par carrosse. Les courriers sont très rarement contrôlés et le sont à travers l'inspection de leurs outils de travail. En effet, les possibilités de contrôle du courrier sont très restreintes, par la concession de privilèges en leur faveur par l'État. À défaut de pouvoir contrôler directement ce qu'ils transportent, les autorités surveillent leurs outils de travail, ainsi que leur moyen de locomotion.

Les courriers voyagent la plupart du temps à cheval, ce qui laisse peu de place pour transporter de manière informelle quoi que ce soit en dehors des valises. Le transport informel de biens semble possible lorsque le courrier se déplace par voie terrestre comme il l'a été dit précédemment. Néanmoins, le transport par voie fluviale semble faciliter la pratique de cette

184 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 4 février 1726, fol.787.

185 *Ibid.*

186 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 2, 11 janvier 1765, fol.37.

187 « l'estrema visita del bollo della valliggià, e l'interna visita delle carrozze seco loro viaggianti », ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, fol. 202 [n.d.].

activité. Une grande majorité des documents émanant du gouvernement vénitien à propos des transports informels de biens sont relatifs au transport par barque ou bateau. Ceci explique d'ailleurs en partie pourquoi le travail des *barcaruoli* de la Sérénissime est tant contrôlé dans le cadre de l'activité postale. Selon Robin Quillien, « le terme *barcaruoli* désigne l'ensemble des bateliers professionnels dont l'activité est résolument tournée au service de l'économie urbaine et de ses habitants¹⁸⁸ ». Ces derniers apparaissent fréquemment dans les sources, car ils permettent l'acheminement des courriers et biens postaux entre Venise et sa Terre ferme. De nombreuses lois les concernant sont d'ailleurs présentes dans les statuts de la corporation des courriers mais aussi dans les statuts de leurs propres corps de métier¹⁸⁹. Ces derniers doivent suivre des règles précises en ce qui concerne le transport de courriers. Il est par exemple obligatoire à un *barcaruolo* transportant un courrier de s'arrêter en premier lieu à la poste, qui se trouve sur la *Riva del Carbon* à Rialto¹⁹⁰. Si le *barcaruolo* s'arrête à un autre lieu avant, il encourt de graves peines pécuniaires et corporelles. Cette règle pourrait s'expliquer par le fait que les autorités ne veulent pas que certains biens postaux puissent être rajoutés ou enlevés de la barque avant d'arriver à la poste. Cela faciliterait les transports informels et permettrait au courrier de pratiquer cette activité plus aisément. Cette loi peut ainsi être perçue comme une tentative par le gouvernement de lutter contre cette activité clandestine.

La mobilité par barque semble en effet faciliter grandement le transport de biens informels. Le cas du transport de biens informels entre Bologne et Venise présenté précédemment en est un bon exemple. Les barques en question ont été arrêtées à Ferrare car transportant des biens illégalement et n'ayant donc pas payé les taxes inhérentes à leur transport¹⁹¹. La barque permet en effet de transporter plus de biens à la fois qu'un simple cheval, et ce, plus discrètement. Les courriers vénitiens ne sont pas les seuls à être accusés de prendre part à ce type d'activité. De nombreux courriers étrangers sont aussi suspectés de pratiquer une activité informelle de transport et il est demandé d'être vigilant à leur égard. C'est le cas en 1734, lorsque les autorités affirment qu'il faut se méfier des courriers de Mantoue, qui ont tendance à transporter plus de valises que ce qu'ils sont autorisés sur le territoire vénitien¹⁹². Il est d'ailleurs dit dans les sources que le courrier de Mantoue doit soumettre ses valises, excepté le *valisotto*, au contrôle des agents de la douane. Si un bien non déclaré est trouvé ou alors que le courrier ne veut pas se soumettre au contrôle, l'ensemble des biens se retrouvent saisis pour motif de contrebande¹⁹³. Ce contrôle rigoureux des

188 QUILLIEN Robin, « *Barcaruoli* et bateliers à Venise à l'époque moderne : profession plurielle et groupe social (XVI^e-XVIII^e siècles) », *Line@editoriale*, n°10, 2018 [en ligne].

189 BMC, Cl.IV, 165, 28 décembre 1615, fol.88.

190 BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol. 83.

191 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 8 mai 1722 [n.n.].

192 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2, 8 juin 1734 [n.n.].

193 *Ibid.*

barques n'est le plus souvent pas pratiqué pour les courriers vénitiens. Ces derniers s'en retrouvent exemptés sauf si les douaniers ont des doutes sur les biens transportés. Il est dit que l'ensemble des bateaux transitant par le territoire de la République, aussi bien bateaux marchands que particuliers, doivent être contrôlés. Seuls les bateaux postaux sont exemptés « afin que leur voyage ne soit retardé par aucun motif¹⁹⁴ ». C'est notamment le cas sur les itinéraires postaux entre Venise et Rome, et Venise et Milan, où l'interdiction de contrôle est réaffirmée tout au long de la période¹⁹⁵. Seul le contrôle de l'intégrité du cachet postal sur la valise est autorisé.

Le contrôle par des officiers de l'État n'est pas le seul moyen mis en place pour lutter contre le transport informel de biens par les courriers. De nombreuses lois présentes dans les statuts de la corporation des courriers mais aussi dans d'autres documents évoquent la dénonciation. Cette pratique semble être courante dans les procédures judiciaires à Venise. Elle peut permettre d'instruire une procédure et de mener à des condamnations d'individus qu'elle soit anonyme ou publique¹⁹⁶. Dans le cas des courriers, il est dit que de nombreuses dénonciations à leur rencontre ont été enregistrées et ont permis la condamnation de certains d'entre eux¹⁹⁷. Ce processus de dénonciation semble reposer sur l'ensemble des individus quels qu'ils soient. Toutefois, il paraît assez évident que certains méfaits ne peuvent être décelés que par les courriers eux-mêmes. Certains textes relatent par exemple de mauvais agissements de courriers et disent que si l'un d'entre eux est au courant mais ne les dénonce pas, il peut recevoir lui aussi une sanction¹⁹⁸. Il serait alors perçu comme un complice par les autorités publiques. Cela concerne aussi le *gastaldo* de la corporation et le maître de poste à Rome qui, s'ils ne dénoncent pas les mauvais agissements auprès des autorités, ne peuvent plus pratiquer leur métier pendant six mois¹⁹⁹. De plus, il est fortement recommandé de procéder à une dénonciation, car le dénonciateur reste anonyme et il reçoit une partie de l'amende appliquée au contrevenant²⁰⁰. Par conséquent, l'État pousse les individus d'une même corporation de métier à se dénoncer alors même que ces derniers sont soumis à un régime de solidarité mutuelle²⁰¹. Ce système de contrôle par la dénonciation est peut-être significatif de l'impuissance de l'État vénitien à endiguer le transport informel.

194 « onde non resti per motivo nesuno ritardato il loro viaggio », ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 19 août 1719, fol. 744.

195 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2, 8 juin 1734 [n.n.].

196 FAGGION Lucien, « Un procès sous tension ? Société, vérité et justice à Venise au XVI^e siècle », in : FAGGION Lucien et VERDON Laure (dir.), *Quête de soi, quête de vérité : Du Moyen Âge à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2007, pp.121-135.

197 ASVe, Cinque Savi alla mercanzia. Seconda serie. Scrittura in materia commerciale, b.47, fasc. 132, 18 avril 1628 [n.n.].

198 BCM, Cl.IV, 134, 6 juillet 1556 [n.n.].

199 BMC, Cl.IV, 134, 14 avril 1557 [n.n.].

200 BMC, Cl.IV, 165, 18 avril 1628, fol.106.

201 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.1.

Cette incapacité à faire respecter les règles postales par les courriers est visible par leur réaffirmation tout au long de la période. Celles portant sur la taille des valises sont affichées en place publique tout au long des XVII^e et XVIII^e siècles. Plusieurs placards à leur propos ont été retrouvés pour les années suivantes : 1628²⁰², 1651²⁰³, 1700²⁰⁴, 1726²⁰⁵ et 1765²⁰⁶. Cette proximité dans la réaffirmation de ces lois montre qu'elles ne devaient pas être respectées. Les autorités se retrouvaient donc dans l'obligation de les énoncer à nouveau. Peu de documents faisant référence au transport informel avant le XVII^e siècle ont été trouvés. Le transport informel de biens postaux devait être perçu par les autorités comme moins grave et n'aurait pas nécessité une réelle interdiction. À partir du XVII^e siècle, le transport informel de biens postaux aurait changé de paradigme aux yeux des autorités vénitiennes. Cette pratique courante est alors devenue une activité illégale. L'État a ainsi institué de nombreuses règles et sanctions pour lutter contre cette activité. Ceci est peut-être en lien avec la formation progressive des États et avec eux de leurs frontières. Ces dernières s'institutionnalisent à partir du XVII^e siècle et apparaissent comme un concept-clé de la gestion étatique des territoires et de ce qui les parcourt²⁰⁷.

En plus des répétitions d'énonciation des lois postales, les peines proposées sont symptomatiques d'une incapacité de l'État vénitien à pouvoir empêcher les transits de biens non déclarés. Si un courrier désobéit et transporte de manière informelle des biens, il risque de nombreuses et diverses peines, qui s'avèrent très élevées. Par exemple, si un courrier porte les lettres de marchands de manière illicite, il encourt une amende de dix ducats et une peine de six mois de prison²⁰⁸. Ceci constitue une peine importante, qui peut prendre la forme d'une amende conséquente, dont le paiement est presque impossible pour les individus. C'est le cas de Bastian Ronzoni, un courrier vénitien, qui est « condamné à payer cent ducats vénitiens » en 1612²⁰⁹. En plus des peines pécuniaires et d'enfermement, les courriers ont aussi à craindre des peines corporelles. Il est souvent fait référence à la *corda*, qui représente une forme de torture publique à Venise²¹⁰. Néanmoins, la grande majorité des peines encourues par les courriers sont celles de

202 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2, 22 juillet 1628, fol.13.

203 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 26 janvier 1651, fol.565.

204 ASVe, Cinque Savi alla mercanzia. Seconda serie. Scrittura in materia commerciale, b.47, fasc. 132, 27 mars 1700 [n.n.].

205 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 4 février 1726, fol.787.

206 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2, 11 janvier 1765, fol.37.

207 SARMAnt Thierry, « Les frontières au XVII^e siècle. Limites, marches et intérêts des États », *Communio*, vol.266, n°6, 2019, pp.27-32.

208 BMC, Cl.IV, 165, 4 février 1540, fol.23.

209 « Bastian Ronzoni corriero sia condannato in ducati cento venetiani da esser da lui pagati », BMC, Cl.IV, 134, 12 décembre 1612 [n.n.].

210 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.92.

dégradation²¹¹ et d'interdiction temporaire ou définitive de pratiquer leur métier²¹². L'ensemble de ces sanctions s'avère assez élevé compte tenu de ce qui est reproché aux courriers. Elles ont des répercussions visibles sur la vie de ces derniers dont la subsistance peut être remise en cause. Le but est ainsi sûrement de les dissuader d'enfreindre les lois. Selon Philippe Moulis, « cet arsenal répressif et la répétition ou l'alourdissement des peines envers les contrebandiers [seraient] un aveu implicite d'impuissance²¹³ ». Malgré tous les efforts entrepris par l'État pour empêcher la circulation informelle de biens, cette activité persiste. Ceci serait significatif d'une impossibilité à faire respecter les lois postales par les courriers vénitiens, qui sont des agents de la République.

Entre privilèges et surveillance : un conflit de prérogatives ?

Cette quasi-impossibilité de l'État vénitien à empêcher le trafic informel de biens postaux découle en partie de ses propres décisions. En prodiguant de nombreux privilèges aux courriers, il leur a offert une place de choix dans le transport postal. Ils ont accès à l'ensemble des ressources nécessaire à un transport informel de biens, ce dernier usant des mêmes ressources que le transport conventionnel. Ces privilèges conférés par l'État sont venus heurter ses propres intérêts. Le privilège essentiel aux transports informels est l'interdiction pour les agents de l'État d'ouvrir les valises postales pendant le voyage du courrier. Cela permet à ce dernier de pouvoir dissimuler sans risque des biens dans ses valises. Ce privilège a été accordé aux courriers vénitiens en 1545 pour les itinéraires postaux à destination de Rome et de Milan²¹⁴. Ces deux voyages sont ceux les plus effectués par les courriers et permettent l'acheminement d'une grande quantité de biens postaux. À l'origine, l'objectif était de favoriser la rapidité du courrier en ne l'arrêtant pas pour le contrôler. Avant l'énonciation de ce privilège, les officiers vénitiens devaient fouiller chaque valise pour s'assurer que les courriers ne transportaient pas des produits interdits²¹⁵. Cependant, l'accélération des circulations postales a semblé plus importante que le contrôle des biens transportés par les courriers. Tout ceci met en évidence les centres d'intérêt du pouvoir central à ce moment-là. Il est à noter que l'essor de la lutte contre les transports postaux informels semble prendre en importance à partir du XVII^e siècle et jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. La création de ce privilège de non ouverture

211 La dégradation d'un courrier est synonyme de la perte de sa place dans l'ordre d'accès aux missions.

212 BMC, Cl.IV, 134, 14 avril 1557 [n.n.]. Sanctionner le courrier en lui retirant le droit de travailler de façon temporaire ou définitive n'est pas propre au cas vénitien. Le même type de sanction est appliqué au sein du royaume de France. Voir : MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., pp.167-168.

213 MOULIS Philippe, « Frontières et contrebandes en France du nord 17^e-18^e siècles », op.cit., p.549.

214 BMC, Cl.IV, 165, 18 avril 1628, fol.106.

215 *Ibid.*

des valises a ainsi lui-même accentué, voire facilité ces échanges informels. L'État vénitien est alors en partie à l'origine d'un problème qu'il tend à éliminer tout au long de l'époque moderne.

Même si les autorités vénitiennes, à travers les *provveditori di Comun* et les *cinque savi alla mercanzia*, ont conscience que ce privilège favorise les transports informels, elles ne tentent pas pour autant de le supprimer. Ce privilège est actif tout au long de la période, même s'il connaît quelques changements, avec des moments d'élargissement et de durcissement de ce dernier. Par exemple, ce privilège est étendu à un territoire plus grand que celui de la République. Cette dernière passe des accords avec d'autres États pour que les valises des courriers ne soient pas ouvertes lorsqu'ils sont à l'étranger. C'est le cas en 1584, lorsque Venise passe un accord avec le royaume d'Espagne permettant aux courriers de ne pas être contrôlés sur l'ensemble des territoires rattachés à la couronne espagnole en péninsule italienne. L'objectif de cet accord est de fluidifier leur mobilité :

« son excellence ordonne, et commande à tous ceux, qui sont soumis à son commandement, et à son gouvernement, officiers, ministres, soldats, *datiesi*²¹⁶, et de quelque manière qu'ils soient nommés ou titrés, ils doivent laisser passer lesdits courriers de la Seigneurie de Venise, sans aucune agression ou empêchement conformément à leurs *patenti*, comme il convient à la bonne amitié et proximité, qu'il y a entre les deux États²¹⁷ ».

Plusieurs accords comme celui-ci sont conclus entre Venise et d'autres États tels que le duché de Savoie. Sur ce territoire, les courriers peuvent passer sans se faire contrôler à condition qu'ils aient en leur position un document prouvant qu'ils opèrent bien au service de la Sérénissime²¹⁸. Toutefois, cet assouplissement des règles postales pour les courriers ne vaut pas pour l'ensemble des pays européens. Le royaume de France impose par exemple une fouille systématique des valises postales lors de leur passage à la frontière et au cours de leur trajet²¹⁹. Il est d'ailleurs dit que les valises qui empruntent la route pour Lyon doivent être ouvertes pour inspection par Pietro della Rocca, le maître des courriers de France, pour le voyage aller comme retour²²⁰. Ainsi, l'importance du privilège peut varier selon les territoires parcourus. Certains voyages sont donc plus propices aux transports informels que d'autres. C'est sûrement pour cela que les autorités disent devoir lutter plus fortement sur les itinéraires postaux pour Milan et Rome. Le royaume d'Espagne

216 C'est le nom donné aux officiers des douanes.

217 « sua eccellenza ordina, et comanda à tutti quelli che sono sottoposti al comandamento, et governo suo, officiali ministri, soldati, datiesi, et come si voglia, che sian nominati, ò intitolati, che debbano lasciar passare i predetti corrieri della Signoria di Venetia, senza alcuna molestia, ò impedimento conforme alle loro patenti, come conviene alla buona amicitia, et vicinanza, che è trà ambi gli stati », BMC, Cl.IV, 165, 25 août 1584, fol.72-73.

218 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 1614 [n.n.].

219 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 14 février 1664, fol.584.

220 *Ibid.*

comme les États pontificaux semblent ne pas recourir aux contrôles des courriers vénitiens²²¹. Cela dépend toutefois du contexte politique comme le montre parfaitement la période de l'Interdit (1606-1607) durant laquelle la circulation des courriers vénitiens a été interrompue à Rome²²². Leurs privilèges ont été réduits, voire supprimés pour certains. Ils ont par exemple perdu l'exemption de contrôle depuis Rome vers Venise²²³. Leurs valises devaient alors être ouvertes par les autorités pontificales lors d'inspections de contrôle.

En plus de ces complications ponctuelles, l'État vénitien tente aussi d'être plus coercitif sans pour autant supprimer le privilège. Pour lutter contre la circulation de biens informels, à partir du début du XVII^e siècle il permet à ses agents locaux des *dazi* de contrôler les valises s'ils pensent que le courrier porte quelque chose d'interdit ou de non déclaré²²⁴. Il est dit que sur l'itinéraire pour Rome et celui pour Milan, « ils doivent ouvrir les valises pour vérifier si elles contiennent des choses de contrebande contrairement à ce qui est habituellement convenu, ayant toujours effectué leurs voyages librement²²⁵ ». Ce texte fait partie d'un grand nombre de documents faisant référence à la contrebande effectuée par les courriers dans le cadre de leur travail. Il est représentatif du fait que les autorités tentent de mettre en place des procédures de contrôle tout en ralentissant le moins possible le voyage postal. La lutte contre le transport informel semble alors prendre en importance face à la fluidité des circulations postales. Peu de temps avant la rédaction de ce document, les courriers vénitiens ont transmis une supplique aux *provveditori di Comun* pour protester contre l'instauration d'une nouvelle loi à propos des valises postales²²⁶. Il leur a été imposé en 1588 de devoir transporter les lettres dans une valise différente de celle pour les *tramessi*, et ce, dans le but de pouvoir contrôler plus aisément s'ils portent des biens non déclarés. Ce processus, censé fluidifier le procédé de contrôle des courriers, a été perçu par ces derniers comme une perte de liberté dans la pratique de leur activité. L'État essaie ainsi tout en ne révoquant pas les privilèges concédés aux courriers d'encadrer plus fortement leur mise en pratique. Le gouvernement vénitien se retrouve alors à lutter contre une pratique qu'il a lui-même facilité : le transport informel de biens par les courriers.

Le détournement de privilèges par les courriers vénitiens pour des activités prohibées ne se limite pas aux transports informels de biens. En effet, ils se servent de leurs privilèges pour

221 ASVe, Cinque Savi alla mercanzia, Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b.47, fasc.132, 4 avril 1628 [n.n.].

222 DE VIVO Filippo, « The System Challenged : The Interdict of 1606-7 », in : *Information and communication in Venice, op.cit.*, pp.157-199.

223 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 18 avril 1628, fol.533.

224 *Ibid.*

225 « debbano aprirli le valise per riconoscere se in esse ci sono cose di contrabando contro quello si è per ordinario accortemato di fare, havendo sempre fatto li loro viaggi liberamente », *Ibid.*

226 ASVe, Cinque Savi alla mercanzia, Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b.47, fasc.132, 4 avril 1628 [n.n.].

accroître leurs bénéfices personnels²²⁷. C'est le cas en 1655 lorsque des marchands se plaignent auprès des autorités du fait que les courriers augmentent illégalement le prix du portage de lettres²²⁸. Ce dernier est choisi par les courriers au sein de leur corporation mais est censé être fixe. Il est ratifié par les autorités et ne peut donc pas varier. Dans le cas présent, les courriers sont accusés de faire payer le double du prix normal pour le portage de lettres et de monnaies pour les marchands de Venise. Ces derniers s'en plaignent aux autorités via une supplique et obtiennent gain de cause. Le gouvernement réaffirme que les seuls tarifs postaux valables sont ceux imprimés par ses soins et affichés en place publique. Ces derniers doivent aussi être exposés dans chaque poste de la République, ainsi que dans les offices des acteurs postaux locaux²²⁹. Néanmoins, il reste très difficile pour les autorités de surveiller l'activité des courriers. L'éloignement avec la capitale semble limiter très fortement le contrôle par l'État. Il est complexe de surveiller des individus qui sont mobiles à travers l'Europe.

Pour surveiller le courrier lorsqu'il se déplace en Terre ferme, l'État met en place un système de contrôle qui repose sur des agents locaux. Les recteurs ont en charge l'application des lois postales et la punition des courriers²³⁰. Cela repose aussi en grande partie sur ceux qui côtoient les courriers tous les jours : les maîtres de poste et les postillons. Il est fortement recommandé à ces individus de dénoncer tout mauvais agissement des courriers, sous peine d'être perçu comme complice et châtié. Dans ce cas, ils sont censés recevoir la même peine encourue par le courrier²³¹. Toutefois, ces individus peuvent eux aussi commettre des méfaits²³². Un placard postal émanant du Sénat dénonce les mauvais agissements du maître de poste de Palma en 1715²³³. Il indique que cet individu ouvrirait des plis de lettres, pour les faire livrer à son bénéfice. Cela veut dire qu'il fait porter les lettres en son nom et demande un paiement exclusif pour ce service alors que ce sont les courriers qui sont censés les transporter.

Ces méfaits mettent en évidence la difficulté pour l'État vénitien de contrôler l'activité des courriers à distance. Il paraît difficile de pouvoir faire pleinement confiance à l'ensemble des individus sur lesquels sa surveillance repose. Aucun document à propos de mauvais agissements d'officiers publics n'ont été relevés mais seulement concernant des acteurs privés comme les maîtres de poste et les postillons. Cela paraît logique compte tenu du fait que ce sont eux qui ont le plus à gagner des transports informels de biens avec les courriers. Ils sont des maillons de la chaîne de contrôle de l'État mais servent aussi à la bonne tenue des activités illicites contre lesquelles ils

227 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., pp.171-172.

228 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 66, 7 juillet 1655, fol.45.

229 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 30 avril 1668, fol.580.

230 BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.82.

231 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.92.

232 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., p.237.

233 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 10 février 1715, fol.735.

sont censés lutter. Cela peut sembler surprenant au vu de la gravité des peines encourues en cas de mauvais agissements par ces derniers. La répétition dans les documents de méfaits de ce type dans le temps laisse penser qu'ils ne redoutaient pas les sanctions judiciaires. C'est très certainement, car ils savaient que ces peines ne peuvent pas être appliquées. Cela s'explique par le fait qu'il reste difficile aux autorités vénitiennes de contrôler ces individus qui peuvent se trouver dans des zones très éloignées des recteurs et magistrats vénitiens. Cela peut aussi s'expliquer par le fait que ces peines font partie de la théorie et que dans la pratique ils ne peuvent subir d'aussi lourdes sanctions. En effet, il est très rare dans les documents analysés de trouver des applications de telles peines. Le plus souvent, les individus reçoivent un rappel à l'ordre ou une amende bien plus faible que celles à laquelle ils s'exposent. Ces peines n'ont ainsi vocation qu'à être dissuasives pour les individus. Ces derniers en étant informés, ne semblent pas craindre leur application, ce qui leur confère un champ d'action bien plus large et enclin à la pratique d'activités illicites. Il est toutefois à noter que cette analyse pourrait découler d'un biais de source et que la consultation d'autres documents, notamment judiciaires, permettrait peut-être d'avoir un autre point de vue sur le sujet.

Ce dernier point est à mettre en évidence avec le transport informel de biens pratiqué par les courriers vénitiens. Ils ne semblent pas, eux non plus, très inquiétés par les peines encourues. Comme pour les maîtres de poste et les postillons, les cas d'application de ces peines sont très rares. Ceci, ajouté aux nombreux privilèges conférés par l'État vénitien à leur encontre, facilite la pratique d'une activité postale informelle par les courriers. Ils ont plus de liberté dans leur travail et peu de chance d'être sanctionné. C'est alors un terrain fertile pour enfreindre les règles. Néanmoins, il faut relativiser cette transgression des lois postales par les courriers. Elle n'est pas systématique et l'ensemble des courriers n'ont pas recours au transport informel de biens. Chaque courrier décide s'il veut ou non enfreindre les lois. Ceci peut être mis en lien avec le concept d'*agency* développé par Edward Palmer Thompson. Ce dernier définit cette notion comme la disposition à l'action des individus, c'est-à-dire leur pouvoir individuel d'agir dans un contexte donné²³⁴. Cette notion induit une idée de conscience individuelle des actes et notamment face aux structures qui contraignent les personnes comme l'État. Les courriers décident ainsi de manière individuelle de leur désobéissance aux autorités vénitiennes. Ceci représente alors une forme de remise en cause consciente de l'ordre établi par ces individus.

Cette capacité d'action des courriers à transgresser les règles leur serait fournie par leur rapport privilégié à l'État vénitien et à la dépendance de ce dernier à leur activité. Comme il l'a été évoqué précédemment, les activités politiques vénitiennes dépendent en grande partie de l'acquisition d'informations. De fait, la réception et l'envoi de leurs correspondances s'avèrent

234 THOMPSON Edward P., *La formation de la classe ouvrière anglaise*, Paris, Le Seuil, 2017 [1963].

importants. Les courriers représentent le principal canal de diffusion et d'acquisition de ces dernières. Le gouvernement vénitien est donc dépendant de ces individus. Ceci conférerait aux courriers une forme d'ascendant, découlant lui-même de leur centralité dans le système postal, permis par les privilèges conférés par l'État à ces derniers. Une relation d'interdépendance entre les autorités vénitiennes et leurs courriers serait alors en place. Les courriers dépendent des privilèges conférés par l'État pour la bonne tenue de leur activité et l'État dépend d'eux pour le transport de ses correspondances. Les privilèges constitueraient alors la clé de voûte de ce système d'interrelations. Ils instaureraient un équilibre des pouvoirs entre les individus, permettant ainsi au système postal vénitien de fonctionner à l'époque moderne. Ceci laisserait donc une marge de manœuvre restreinte aux autorités vénitiennes pour lutter contre le transport informel de biens par les courriers et plus largement l'ensemble des méfaits commis par ces derniers tout au long de la période étudiée.

Les courriers vénitiens apparaissent comme des transporteurs centraux de la République, permettant la circulation d'une multitude de biens. Ils assurent notamment la diffusion des biens d'information privés et publics. À ce titre, ils sont considérés comme des intermédiaires clés de la gouvernance vénitienne. En plus de leur activité officielle, ils sont aussi à l'origine de nombreux transferts informels de biens. Ceci met en avant l'incapacité des autorités vénitiennes à contrôler l'activité postale des courriers. La théorie du métier de courrier semble se confronter à sa pratique et mettre en évidence les enjeux sous-jacents à cette activité. Cette dernière repose avant tout sur le voyage du courrier, qui apparaît à l'époque moderne comme un professionnel de la mobilité.

Troisième partie : Le voyage postal, une mobilité contrainte

Le courrier est un professionnel de la mobilité, il parcourt une diversité de routes et de chemins tout au long de l'époque moderne. Il effectue un voyage particulier, un voyage postal. Cela veut dire que certaines contraintes associées à son activité interviennent pendant son trajet. Ce dernier s'institutionnalise progressivement sous l'effet de divers acteurs à Venise. L'encadrement du voyage postal semble se renforcer et s'uniformiser à l'échelle européenne à partir du XVI^e siècle. Même si elle est très fortement organisée, cette mobilité reste soumise à de nombreux imprévus. Cela influe directement sur le travail du courrier, le plus souvent négativement. Outre ces limites ponctuelles, certaines seraient aussi structurelles. Elles seraient inhérentes au système postal vénitien. Toutes ces contraintes tendraient à complexifier la mobilité postale pour les courriers et la rendrait plus difficile dans le temps.

A) Le courrier, un individu sous contraintes

Voyage et transport : des contraintes matérielles inhérentes à la mobilité postale ?

Le courrier effectue un voyage postal, qui représente une mobilité particulière. Cette dernière peut se faire sur des distances assez courtes, réduites aux territoires vénitiens¹. Le courrier se rend aussi dans des zones très éloignées, qui se trouvent à l'étranger, comme le royaume d'Angleterre ou celui d'Espagne². Cette mobilité se singularise par le fait que son objectif n'est pas seulement de se rendre dans un lieu prévu mais d'acheminer des biens postaux jusqu'à cet endroit. La mobilité du courrier est alors marquée par les outils de transport dont il se sert tout au long de son voyage. Pour le transport des biens, le courrier possède deux valises et un *valisotto*³. Le *valisotto* est positionné à l'avant de la monture, tandis que les deux valises sont installées sur l'arrière du cheval. Au sein de ces contenants se trouvent des lettres et des *tramesi* qui doivent être transportés par le courrier.

1 BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

2 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 32, rubrique Spagna, « Viaggio fatto dall'Illustrissimo et eccellentissimo Girolamo Soranzo ambasciatore straordinario per la Serenissima Signoria di Venetia alla Maesta Cattolica che fu l'anno 1607 li 10 di settembre » [n.n.].

3 BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1628, fol.74.

Ces contenants ont été choisis dans le but d'optimiser la productivité. Le courrier doit se déplacer le plus rapidement possible et le fait le plus souvent à cheval. Il ne peut donc pas transporter trop de choses pendant sa mobilité. La taille et le nombre des valises sont très réglementés et doivent être scrupuleusement respectés sous peine de sanctions⁴. Ces restrictions varient selon les pays et dépendent des directives étatiques. Dans le cas des courriers de Mantoue, ces restrictions changent lorsque la ville passe sous le pouvoir impérial. Par le passé, les courriers mantouans ne pouvaient porter qu'un *valisotto* et une valise de taille moyenne. Désormais, ils sont reconnus comme des courriers du Saint Empire romain germanique et les lois relatives aux valises impériales leur sont appliquées. Ils transportent des valises plus grandes et en plus grand nombre⁵. Ces lois, différentes selon les pays, peuvent d'ailleurs créer quelques conflits. Les courriers vénitiens se plaignent par exemple du fait que les courriers mantouans ne respectent pas les règles postales de la République, puisque transportant plus de valises qu'autorisé sur les territoires vénitiens⁶. Ceci est perçu comme une forme de concurrence déloyale par les courriers de la Sérénissime.

Le voyage se caractérise par le transport de ces valises. Elles représentent une contrainte inhérente à ce type de voyage. Le courrier doit allier le transport et la mobilité pour mener à bien sa mission. Les valises représentent une partie de son équipement mais ce ne sont pas les seules. Certains vêtements et objets sont significatifs du voyage postal et permettent de reconnaître le courrier pendant sa mobilité. La représentation suivante faite par Giovanni Grevembroch au XVIII^e siècle permet d'avoir une idée de ce à quoi devait ressembler un courrier vénitien. Son équipement donne de précieuses informations à propos de son métier et de sa pratique de la mobilité.

4 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 4 février 1726, fol.787.

5 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 2, 8 juin 1734 [n.n.].

6 *Ibid.*



Figure 4: Le courrier vénitien, de Giovanni Grevenbroch (XVIII^e siècle), BMC, ms. Gradenigo 49.3, fol.46.

Le courrier se caractérise par le port de vêtements propres à la mobilité postale. Il porte notamment de longues bottes en cuir, un chapeau et des vêtements couvrants. Cette tenue de voyage est spécifique aux courriers et a une utilité : faciliter la mobilité. Selon Yves Renouard, « les courriers portent un costume spécial qui doit les préserver des rigueurs du climat qu'ils affrontent souvent jour et nuit et leur permet de résister à la rude épreuve physique que constitue même pour des hommes entraînés, une chevauchée ininterrompue au grand trot ou au galop⁷ ». Voyager à l'époque moderne est une activité éprouvante et très contraignante pour l'ensemble des voyageurs⁸. Néanmoins, le voyage postal est une expérience bien plus difficile. Cela se voit notamment avec les passations de charge de courrier vénitien. Cette fonction se transmet par hérédité soit à la mort du courrier, soit lorsqu'il est déclaré inapte au travail. Ce dernier cas semble très fréquent, car la

⁷ RENOUARD Yves, « Information et transmission des nouvelles », in : SAMARAN Charles (dir.), *L'Histoire et ses méthodes*, Paris, Gallimard, 1961, p.103.

⁸ BERTRAND Gilles, « La place du voyage dans les sociétés européennes (XVI^e-XVIII^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest. Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine*, vol.121, n°3, 2017, pp.7-26.

plupart des charges sont léguées suite à une renonciation du courrier lui-même⁹. Elle peut intervenir pour diverses raisons mais celles de la vieillesse et de la maladie sont le plus souvent citées dans les sources. Ceci est visible dans le *rollo* de la corporation, qui mentionne chaque passation de charge et la raison de la passation pour une grande partie des XVI^e et XVII^e siècles. Cela met en évidence les durées assez courtes de pratique du métier par les individus. Entre la date d'accession à la charge de courrier et celle de renonciation, les durées oscillent en moyenne entre cinq et quinze ans. Les courriers ne le sont donc le plus souvent que pour un temps assez réduit, ce qui peut être mis en lien avec la difficulté à pratiquer ce métier. Zuanne dalla Gatta est par exemple nommé courrier en 1585 et renonce à sa charge, seulement six ans plus tard, en 1591¹⁰. Il n'existe pas d'informations complémentaires lorsqu'il s'agit d'une renonciation. Toutefois, la fréquence de ces renonciations, conjuguée à la pénibilité du métier, laisse penser qu'un grand nombre d'individus abandonnaient leur charge faute de pouvoir continuer à l'exercer.

En plus de ses vêtements de voyage, un instrument vient parfaire la tenue du courrier. Il s'agit du cor, qu'il porte constamment et qui est visible sur la représentation de Giovanni Grevenbroch. Ce cor fait partie intégrante de l'équipement du courrier et symbolise son activité¹¹. Il est d'ailleurs le seul acteur postal à avoir le droit d'en avoir un¹². Cet instrument est très utile au courrier, il permet de prévenir de sa venue. Le relais postal est ainsi averti de son arrivée imminente. Il peut alors préparer ce qui lui est nécessaire, à savoir un cheval, un postillon, voire le gîte et le couvert s'il y fait une halte¹³. Le cor peut aussi permettre au courrier, s'il est en danger, de prévenir de sa mésaventure pour que quelqu'un puisse lui venir en aide¹⁴. Avec la progressive ouverture des routes à l'ensemble des usagers, le cor devient aussi un outil de régulation du trafic. Le courrier pouvait s'en servir pour que les voitures privées s'arrêtent et le laissent passer¹⁵. Les autorités ont autorisé cette pratique afin qu'il ne soit pas ralenti pendant sa mission.

L'ensemble de ces objets sont représentatifs du courrier et de la matérialité de son métier. Ils lui sont associés très spécifiquement, à tel point qu'ils sont qualifiés « d'insignes » de ce dernier¹⁶. Ces attributs permettent ainsi la bonne tenue de l'activité du courrier tout en la symbolisant.

9 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.25.

10 *Ibid.*, 2 octobre 1585, fol. 184 ; 16 décembre 1591, fol.184.

11 Le cor est un instrument symbolisant le travail du courrier. Il est d'ailleurs représenté à plusieurs reprises dans les *mariegole* de la corporation des courriers vénitiens. Cf. Annexes, p.269.

12 DALLMEIER Martin, « Il casato principesco dei Thurn und Taxis e le poste in Europa (1490-1806), trad. GERVASONI Gaetano, in : *Le poste dei Tasso, un'impresa in Europa, contributi in occasione della mostra I Tasso, l'evoluzione delle poste Bergamo ex chiesa di S. Agostino, 28 aprile-3 giugno 1984*, Bergame, Commune de Bergame, 1984, p.16.

13 MIDURA Rachel, *Postal intelligence. The Tassis family and communications revolution in early modern Europe*, Ithaca, Cornell University Press, 2025, p.77.

14 *Ibid.*

15 *Ibid.*, p.168.

16 ASVe, Provveditori di comun, b. 58, fasc. 193, 5 octobre 1763 [n.n.].

L'ensemble des individus peuvent facilement identifier le courrier et ainsi lui laisser la priorité de passage. Ceci est renforcé par le port d'un insigne postal orné du lion de saint Marc¹⁷. Il semblerait d'ailleurs que ce dernier est représenté sur la peinture de Giovanni Grevembroch. Le courrier arbore en effet une sorte d'insigne sur ses vêtements, qui pourrait correspondre à ce qui est décrit dans les sources manuscrites. Le port de certains outils postaux découle de privilèges obtenus par l'État comme celui de porter un cor ou un insigne postal¹⁸. Cela permet de faire la différence avec les autres transporteurs postaux, qui ne possèdent pas le même équipement. Ce dernier se compose de divers objets, qui permettent de reconnaître le courrier et sont donc des signes distinctifs de ce métier. Tout ceci concerne seulement la matérialité du voyageur postal mais pas celle de son moyen de transport. Il est possible de voir sur la représentation de Giovanni Grevembroch, que le courrier porte des éperons. Ces derniers sont caractéristiques de la mobilité équestre à laquelle s'adonnent les courriers la plupart du temps.

Lorsqu'il est représenté, le courrier l'est le plus souvent à cheval¹⁹. Ceci s'explique par le fait que la grande majorité du temps le courrier se déplace à cheval. Néanmoins, il ne voyage pas avec le même en permanence. Il est censé en changer à chaque relais postal comme il l'est indiqué dans les lois postales²⁰. Chaque maître de poste a pour devoir de fournir une monture à chaque courrier, ainsi qu'un postillon qui l'accompagne jusqu'au prochain relais. Ce changement de monture peut s'expliquer par deux facteurs. Le premier est que selon l'état des routes empruntées, le cheval est plus ou moins fatigué. Par exemple, il est dit en 1673 que la route entre Fusina et Padoue est en si mauvais état que cela fatigue très fortement les chevaux²¹. Pour régler cela, les courriers proposent d'ajouter un relais postal entre ces deux villes, pour procéder à un changement de monture plus tôt que prévu. Ceci permettrait alors de fluidifier la mobilité postale. La deuxième raison à cette fatigue des chevaux est la plus importante. Les courriers se déplacent presque exclusivement au galop, ce qui épuise les équidés. Ces derniers n'ont alors plus assez d'énergie pour faire l'entièreté du voyage²². Selon Daniel Roche, l'emploi du galop est une marque de privilège à l'époque moderne²³. Cette pratique se destine seulement à une petite partie de la population dont font partie les courriers. Cela se fait dans le but de délivrer le plus rapidement possible les biens postaux et permet à ces derniers d'avoir la priorité sur la route.

17 MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, *op.cit.*, p.77.

18 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 31 octobre 1634, fol.608 ; Provveditori di comun, b. 58, fasc. 193, 5 octobre 1763 [n.n.].

19 Ceci est par exemple visible sur la représentation d'un courrier présente dans l'introduction. Cf. p.5.

20 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 31 octobre 1634, fol.608.

21 *Ibid.*, 21 juillet 1673, fol.601.

22 RENOARD Yves, « Information et transmission des nouvelles », *op.cit.*

23 ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval. Tome premier: Le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008.

Cette notion de vitesse est centrale dans le travail du courrier. Ce dernier ne peut pas se permettre d'être en retard, car, sauf événement majeur, il en est tenu responsable et peut en être sanctionné²⁴. Il est par exemple dit que si un courrier arrive en retard à son lieu d'arrivée, il peut subir une dégradation²⁵. Les maîtres de poste et les postillons peuvent eux aussi être sanctionnés s'ils ralentissent le procédé postal, amenant au retard du courrier²⁶. Malgré les sanctions, le voyage postal reste assez incertain et dépend des conditions de voyage auxquelles est confronté le courrier. De nombreux cas de retard sont recensés dans les sources tout au long de la période étudiée. C'est par exemple le cas en 1545 lorsque des marchands vénitiens se plaignent des retards fréquents des courriers sur la ligne Venise-Rome. Cela cause de nombreuses perturbations pour l'activité commerciale, désavantageant ces marchands. C'est pour cela qu'ils s'en plaignent auprès des *provveditori di Comun* et des *cinque savi alla mercanzia* dans une supplique²⁷. Le retard semble très grave, car il nuit à l'organisation postale. En effet, les voyages postaux sont très réglementés et les jours d'arrivée du courrier doivent correspondre à ceux prévus par les autorités. De nombreux individus, dont les marchands, dépendent grandement du service postal dans leur activité²⁸. La vitesse du courrier semble alors cruciale pour permettre le bon fonctionnement du système postal vénitien.

Ce besoin de vitesse implique le recours à la mobilité équestre, car le cheval, à l'époque moderne, est perçu comme le moyen de locomotion le plus rapide²⁹. C'est pour cela qu'il est très employé par les courriers. Le cheval est rapide par nature et les individus exploitent au maximum ses capacités physiques. Cela est visible par l'emploi d'éperons et de fouet par le courrier. Ces deux outils ont pour objectif que le cheval reste à une allure élevée et ne ralentisse pas pendant la mobilité. Même s'il apparaît comme l'animal le plus rapide, il arrive que le courrier se déplace à dos de mule³⁰. Ceci est bien plus rare et le plus souvent à l'étranger. C'est perçu comme une mobilité plus lente mais permettant de transporter plus de biens. Le courrier à recours à cet animal le plus souvent lors de voyages extraordinaires d'ambassadeurs, ne nécessitant pas une vitesse aussi grande qu'à l'accoutumée.

24 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager. Une histoire du transport public en France au temps du cheval, 1700-1850*, Paris, Belin, 2006, p.167.

25 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.2.

26 *Ibid.*, 28 novembre 1620, fol.91.

27 BMC, Cl.IV, 134, 4 février 1540 [n.n.].

28 MACQUER Philippe, *Dictionnaire raisonné universel des arts et métiers T.1*, éd. JAUBERT Pierre, Paris, P. F. Didot Jeune, 1773, p.563. Voir à ce sujet : VELINOV Daniel, « Information et marché : l'activité cambiaire et les services postaux à Anvers et en Europe au milieu du XVII^e siècle », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol.63, n°1, 2016, pp.85-109.

29 ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident XVI^e-XIX^e siècle.*, *op.cit.*

30 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Spagna, « Viaggio fatto dal Eccm^o Giacomo Querini Amb^o straordinario alle Maesta del Re Catholico in Madrid l'anno 1659 », 17 septembre 1659 [n.n.].

Ce passage en revue des différents outils du courrier a permis de mettre en avant la centralité de la vitesse dans le voyage postal. L'ensemble des objets cités ont tous une utilité pour les courriers. Ils servent à lutter contre la principale contrainte du voyage postal : la distance. Cette dernière est une variable inhérente à la mobilité en général mais semble encore plus forte dans le cadre du voyage postal. Le système de poste aux chevaux tend à réduire les distances, même si cela s'applique souvent à des zones particulières et non à l'ensemble des territoires européens³¹. Cet équipement du courrier met alors en évidence la matérialité du voyage postal et de ses contraintes physiques. Tout comme les moyens de locomotion, il est optimisé pour accélérer la mobilité. Cette célérité pendant le voyage postal dépend toutefois d'un critère de première importance : l'identité du transporteur.

Administration et mobilité : l'identification du voyageur

L'identification du courrier est un aspect important de sa mobilité. Comme il l'a été décrit précédemment, cela passe d'abord par un aspect physique avec le port de vêtements et d'outils de travail particuliers. Selon Ilse About et Vincent Denis, « le vêtement est étroitement lié à l'état et au statut de l'individu³² ». Il permet d'identifier les individus et peut se voir garni d'un insigne à partir du Moyen Âge³³. Ce dernier correspond à une petite plaque accrochée aux vêtements et qui renseigne les personnes sur l'identité de son porteur. L'insigne renvoie très souvent à une fonction, comme c'est le cas pour les courriers. Leur insigne leur est conféré par l'État vénitien et est orné du lion de saint Marc³⁴. De fait, même s'ils sont à l'étranger, ils sont rattachés à la République et placés sous sa protection. L'insigne possède donc un aspect symbolique important, qui permet d'identifier les courriers vénitiens peu importe où ils se trouvent. Les courriers apparaissent alors aux yeux de tous comme des agents et des représentants de la république de Venise.

L'identification des courriers passe par cet aspect matériel de leur tenue mais pas seulement. À partir de l'époque moderne, l'écrit sert de plus en plus à identifier les individus et de nombreux documents d'identification voient le jour³⁵. Il en existe une très grande diversité à laquelle les courriers se familiarisent tout au long de la période étudiée. Une partie de ces documents sont produits par les autorités vénitiennes dont le plus important est le *bollettino in stampa*. Ce dernier

31 BRETAGNOLLE Anne, GIRAUD Timothée et VERDIER Nicolas, « Modéliser l'efficacité d'un réseau. Le cas de la poste aux chevaux dans la France pré-industrielle (1632-1833) », *L'Espace géographique*, vol.39, n°2, 2010, pp.117-131.

32 ABOUT Ilse et DENIS Vincent, *Histoire de l'identification des personnes*, Paris, La Découverte, 2010, p.16.

33 *Ibid.*, p.18.

34 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 31 octobre 1634, fol.608.

35 CALAFAT Guillaume et GRENET Mathieu, *Méditerranées. Une histoire des mobilités humaines (1492-1750)*, Paris, Éditions Points, 2023, pp.210-212.

est un document donné gratuitement, par le *corriero maggiore* à la poste de Venise, au courrier pour sa mobilité³⁶. Chaque courrier allant en mission ne peut partir s'il ne possède pas ce document. Ce dernier est conservé par le courrier tout au long de son voyage en Terre ferme. Il doit être présenté à chaque relais postal pour pouvoir bénéficier des services destinés aux courriers. Il est dit dans les sources qu'aucun maître de poste ne peut fournir un cheval à un courrier si ce dernier ne possède pas un *bollettino in stampa*³⁷. L'accès aux ressources postales est conditionné à la possession de ce document, qui certifie de l'identité du courrier pendant sa mission. Selon Mathieu Grenet et Guillaume Calafat, « la possession de certains documents est ainsi censée fluidifier la mobilité, en permettant d'« identifier » leurs porteurs³⁸ ». C'est exactement ce qu'il semble advenir ici, car les courriers n'ont accès aux ressources postales seulement s'ils peuvent justifier qu'ils sont bien des courriers vénitiens en mission. L'identification des courriers permettrait dans ce cas l'accès aux ressources pour ce dernier et donc une facilitation de leur mobilité.

Ce *bollettino in stampa* possède une place très importante dans l'organisation postale en Terre ferme. En plus d'être crucial pour la mobilité à cheval, il permet aussi leur circulation via d'autres moyens de locomotion. Sans ce document ils ne peuvent ni avoir recours à une circulation fluviale, ni même à une circulation par carrosse³⁹. De fait, son absence serait synonyme d'incapacité à la mobilité. La création de ce document a pour but de dédier l'accès aux services aux courriers vénitiens, leur donnant la priorité sur les autres individus qui pourraient vouloir se déplacer. Il est dit dans les sources que les maîtres de poste doivent donner en premier lieu leurs chevaux aux courriers et ensuite aux autres individus⁴⁰. L'activité des maîtres de poste repose d'ailleurs sur la possession de chevaux, dont certains sont strictement réservés à l'activité postale. Ceci est visible avec les textes portant sur l'exemption de la taxe sur les charrettes de foin. Ces exemptions de taxe sont uniquement valables pour les chevaux servant à la *Compagnia dei corrieri veneti*, qui sont obligatoires à maintenir sur le territoire puisque dévoués au service d'État⁴¹. Sur 501 chevaux recensés en 1702 auprès des maîtres de poste en Terre ferme, 269, soit plus de la moitié, sont dédiés à la mobilité des courriers⁴². Une grande partie des chevaux présents en relais postaux n'est ainsi accessible qu'aux courriers, et ce, sur présentation de leur *bollettino in stampa*, qui permet de les authentifier.

Néanmoins, ce document n'est valable que sur les territoires vénitiens, puisqu'il se destine seulement aux maîtres de poste de Terre ferme. Il est même dit que « ledit *bollettino* doit être porté

36 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 31 octobre 1634, fol.608.

37 BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.82.

38 CALAFAT Guillaume et GRENET Mathieu, *Méditerranées.*, *op.cit.*, p.210.

39 BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.82.

40 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 22 novembre 1709, fol.692.

41 *Ibid.*, 1^{er} février 1702, fol.55.

42 Cf. Annexes, p.273.

par celui qui courra pour la Poste ou l'Estafette postale de poste en poste jusqu'à la dernière de ce Sérénissime *Dominio*, qui devra laisser ce *bollettino* pour être gardé par ledit *postiero*⁴³ ». De fait, lorsque le courrier passe les frontières de la République, ce document ne lui est plus d'aucune utilité. Le courrier nécessite alors l'obtention d'un nouveau document d'identification valable dans les territoires étrangers. Ceci s'explique par le fait qu'il devient lui-même un étranger en traversant la frontière de son pays. De ce fait, il doit être reconnu de manière officielle par les autorités étrangères. Pour parler de ce phénomène, John Torpey parle de l'érection de « murs de papiers » par les États⁴⁴. Ces derniers impliquent un fort contrôle administratif des personnes entrant sur un territoire étranger. Ce phénomène prend de l'ampleur tout au long de l'époque moderne avec un fort accroissement des documents d'identification au XVIII^e siècle⁴⁵.

Lors du passage de la frontière, les courriers vénitiens doivent faire une halte pour acquérir un passeport. Ce dernier est un document fourni par les autorités locales et qui permet à l'individu l'acquérant de pouvoir circuler dans le territoire des autorités en question. Le processus d'acquisition de ce dernier n'est pas connu mais certaines précisions transparaissent dans les sources étudiées. Lors d'un voyage postal en 1614, il est par exemple dit que lors de l'arrivée à la frontière des provinces de la Hollande, les courriers doivent montrer leurs passeports et doivent payer un écu d'or par personne pour souscrire de nouveaux passeports⁴⁶. Cela veut dire que l'obtention du passeport est payante. De plus, lorsqu'un courrier arrive dans un nouveau pays et qu'il doit acquérir un passeport, il arrive fréquemment qu'il doive rester dans la ville plusieurs jours de suite. C'est le cas lorsqu'un courrier s'arrête à Lyon, première grande ville du royaume de France depuis la péninsule italienne, où il s'arrête trois jours⁴⁷. Ces arrêts prolongés dans des villes frontières s'avèrent assez fréquents et ne sont pas, la plupart du temps, justifiés. Cela serait peut-être dû à la lourdeur administrative d'entrée dans un nouveau pays. Ces arrêts semblent ralentir le courrier, qui reste immobile plusieurs jours dans un même endroit alors qu'il est censé se déplacer le plus rapidement possible.

Ces passeports nécessaires aux courriers doivent être acquis à chaque passage de frontière d'un État. Par exemple, pour se rendre à Turin depuis Venise, un courrier a besoin de dix passeports différents⁴⁸. Cela s'explique par le grand nombre d'États en péninsule italienne, qui induit un grand

43 « Il qual bollettino debbi esser portato da quel tale, che correrà per la Posta o Staffetta di Posta in posta fino all'ultima di questo Serenissimo Dominio, che doverà lasciare esso bollettino da esser custodito da quel Postiero », BMC, CLIV, 165, 2 janvier 1615, fol. 83.

44 TORPEY John, *L'Invention du passeport*, Paris, Seuil, 2005, p.119.

45 ABOUT Ilsen et DENIS Vincent, *Histoire de l'identification des personnes*, op.cit.

46 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 32, rubrique Parigi, « Viaggio fatto dall'eccm^o Marc Antonio Morosini Amb^r ord^o qual parte dal dove era Amb^r l'anno 1614 13 luglio per la strada di Anversa et Brusselles », 13 juillet 1614 [n.n.].

47 *Ibid.*, « Viaggio fatto à Parigi, dall'Il^lmo et Ecc^{mo} signore Ottavian Bon Ambassator estraord^{rio} alla Maesta Cristianess^a, l'anno », fol.1 [n.d.].

48 *Ibid.*, rubrique Passaporti da Venetia a Turino [n.d., n.n.].

nombre de frontières à traverser pour les courriers. Ce passeport permet avant tout au courrier de pouvoir se déplacer sur un territoire étranger en toute légalité, sans encourir de sanctions par les autorités locales. Cependant, il semble aussi faciliter l'accès aux ressources de voyage comme le montre le cas d'un voyage fait dans le royaume d'Espagne⁴⁹. Il est dit que le courrier ne peut monter à cheval s'il ne va pas d'abord récupérer un passeport. Cela veut dire que la détention de ce dernier conditionne l'accès aux ressources de mobilité postale, dont les chevaux font partie. Toutefois, ce cas est très différent de l'accès aux ressources par le *bollettino in stampa*. Ce dernier permet au courrier un accès privilégié et prioritaire aux ressources postales. Dans le cas espagnol, cela permet un simple accès à cette ressource postale sans lui concéder un quelconque privilège par rapport aux autres voyageurs. L'identification semble de fait centrale dans le voyage des courriers aussi bien dans les territoires vénitiens que ceux étrangers.

Même si ces documents administratifs permettent l'identification du courrier, cela ne veut pas dire pour autant qu'il s'agisse d'une forme de mise en avant de l'identité propre de ces individus. En effet, l'identité individuelle officielle n'existe pas à l'époque moderne⁵⁰. Il s'agit le plus souvent d'une identité de groupe. L'identité personnelle se compose du rattachement à différents groupes présents dans la société. Dans le cas des courriers, les passeports et le *bollettino in stampa* ne semblent pas informer de l'identité particulière de l'individu mais plutôt de son rattachement au groupe des courriers. Selon Matteo Pompermaier, en plus du rattachement à leur lieu de résidence (paroisse, quartier...), la profession des individus permet la création d'une forme d'identité personnelle au cours de l'époque moderne⁵¹. Durant la mobilité d'un courrier, les seuls éléments de son identité qui transparaissent sur ces documents d'identification semblent être son métier et son pays d'origine. C'est à travers son métier qu'il est connu et reconnu au cours de la mobilité. De fait, cela semble être la principale caractéristique d'identification des courriers au cours de la période étudiée.

Si les courriers ne sont pas identifiés individuellement, cela veut dire que n'importe quel courrier, en théorie, peut, en ayant ce document, se faire passer pour ce dernier. Ceci semble d'autant plus facile si l'individu se trouve éloigné de sa zone d'origine, en dehors des cercles d'interconnaissance⁵². Personne ne peut alors témoigner de son honnêteté et prouver qu'il est bien celui qu'il prétend être. L'usurpation d'identité semble être un méfait très courant dans le cadre du voyage postal. Les courriers se plaignent tout au long de la période que des courriers non vénitiens

49 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 32, rubrique Spagna, « Viaggio da Venetia in Spagna a Madrid per la via de Millan e Genoa », fol.2 [n.d.].

50 BUONO Alessandro, « Identificazione e registrazione dell'identità. Una proposta metodologica », *Mediterranea. Ricerche storiche*, n°30, 2014, pp.107-120.

51 POMPERMARIER Matteo, « Credit and Poverty in Early Modern Venice », *Journal of Interdisciplinary History*, vol.52, n°4, 2022, p.535.

52 ABOUT Ilsen et DENIS Vincent, *Histoire de l'identification des personnes*, op.cit.

se fassent passer pour des courriers vénitiens afin de profiter des ressources à la mobilité qui leur sont réservées. Les cas de port de faux insignes ont été dénoncés par les autorités vénitiennes. Il est dit dans les sources qu'il y a « beaucoup de courriers étrangers qui portent les insignes de San Marco⁵³ ». Cela veut dire que certains individus profitent de ces outils d'identification des courriers et les détournent à leur profit pour mener à bien leur mobilité. Selon Ilse About et Vincent Denis, « outre la fragilité matérielle de ces pièces, leur authenticité est toujours susceptible d'être mise en cause, appelant donc un retour de la production d'autres documents et d'autres témoignages venus corroborer les premiers⁵⁴ ». La possession de ces documents n'est donc pas suffisante pour que les autorités soient certaines de l'identité des individus.

L'État vénitien met en place en plus de ces documents d'identification, un autre document qui apparaît dans des sources analysées datant du XVIII^e siècle. Ce document est nommé *pieggiaria di buona e fedel amministrazione*⁵⁵. Il s'agirait d'une sorte de document manuscrit fait auprès des autorités publiques et qui atteste pour cinq ans du travail des personnes ayant des charges postales dont les courriers. Il est demandé à ce que les transporteurs présentent ce document lorsqu'ils se rendent dans un office postal. Ce document semble justifier la possession d'une charge postale auprès des acteurs locaux. Il permet ainsi d'identifier les acteurs postaux de la République et à ce titre représente un document d'identification de ces derniers.

Parmi ce grand nombre de documents d'identification, certains existent mais seulement de manière temporaire. C'est le cas du *bollettino di sanità*. Ce dernier correspond à une sorte de passeport sanitaire, instauré en période d'épidémie au cours de l'époque moderne. Selon Ilse About et Vincent Denis, « ils permettaient de restaurer la circulation des hommes et des choses à un niveau acceptable, conjurant la menace de l'isolement absolu de la ville, dès lors que s'impose l'idée d'une contagion par contact individuel⁵⁶ ». Ce document apparaît fréquemment dans les sources rédigées par les *cinque savi alla mercanzia*, notamment lorsque les courriers effectuent un trajet par voie maritime. Effectivement, ils doivent se faire recenser et recenser les biens qu'ils transportent aux offices sanitaires après avoir débarqué⁵⁷. Ces derniers leur délivrent alors ce document. Le *bollettino di sanità* apparaît très important dans la circulation des individus, d'autant plus que de nombreuses épidémies de peste sont enregistrées dans la péninsule italienne et plus largement en Europe au cours de l'époque moderne. Pendant ces périodes d'instabilité, les courriers doivent présenter ce document pour pouvoir passer une frontière. Au début du XVII^e siècle, un

53 « sono molti corieri forestieri li quali portano la insegna de San Marco », BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol. 1.

54 ABOUT Ilse et DENIS Vincent, *Histoire de l'identification des personnes*, op.cit., p.210.

55 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 14 juillet 1707, fol. 684.

56 ABOUT Ilse et DENIS Vincent, *Histoire de l'identification des personnes*, op.cit., p.49.

57 ASVe, Cinque Savi alla mercanzia. Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b.138, fasc.343, 4 mai 1670 [n.n.].

courrier conte son voyage et affirme par exemple qu'il devait obtenir un *bolletino di sanità* à Nice pour pouvoir entrer sur le territoire du royaume de France⁵⁸. Il dit que cela s'est fait avec grand peine, mais qu'il a obtenu le document et a finalement pu continuer son chemin.

L'ensemble de ces documents a été octroyé par des officiers publics à des courriers vénitiens. Grâce à ces derniers, les États peuvent contrôler qui rentre sur leur territoire et avec quoi. Le but est de gérer les flux d'étrangers, qui peuvent représenter une potentielle menace pour les États mais aussi d'assurer la sécurité de leurs sujets lorsque ces derniers sont en mouvement⁵⁹. L'instauration progressive de ces documents d'identification, corrélée à l'accroissement des mobilités en Europe met en évidence le besoin de contrôle de la part des autorités. Ces dernières cherchent à surveiller les individus et cela par un fort travail administratif. Ceci peut être mis en lien avec les travaux de Michel Foucault portant sur le milieu carcéral. Même s'il traite de l'enfermement, qui s'oppose au sujet ici traité de la mobilité, certains points communs peuvent être abordés. Il affirme par exemple que la surveillance des individus par les autorités passe par un « pouvoir d'écriture » de ces dernières⁶⁰. Cela veut dire que de nombreux documents administratifs sont rédigés dans le but d'enregistrer et d'identifier les personnes. Ceci représente une forme de contrôle des individus par l'État, qui place sous sa surveillance des personnes qu'il identifie et dont il accumule les informations. La surveillance et le contrôle des individus passeraient alors par leur identification.

L'organisation postale s'insère parfaitement dans ce système de contrôle des voyageurs. Selon Patrick Marchand, « les postes aux chevaux constituaient un élément essentiel dans le dispositif de défense du territoire et de sécurité du royaume [de France]. En effet, les maîtres de poste étaient investis d'une fonction de douanier aux frontières et de police à l'intérieur du territoire. Les étrangers devaient leur présenter leurs passeports⁶¹ ». Ceci est parfaitement visible dans le cas des courriers vénitiens. L'obtention des ressources essentielles au voyage se fait à condition de posséder un document d'identification aussi bien en Terre ferme qu'à l'étranger. Le voyage du courrier est donc soumis à la contrainte administrative d'identification, sans laquelle il ne peut pas se déplacer. Cette prise en importance des modes de surveillance des identités au cours de l'époque moderne est significative d'une prise en importance du contrôle des voyageurs en Europe, même si elle reste le plus souvent rattachée à une identité de groupe et non individuelle. Malgré cet

58 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 32, rubrique Spagna, « Notta del viaggio da Marsilia à Barcelona per terra », fol. 1 [n.d.].

59 BERTRAND Gilles, « Venise, Florence, deux stratégies différentes pour contrôler les mobilités dans la seconde moitié du XVIII^e siècle ? », in : MERIGGI Marco et RAO Anna Maria (dir.), *Stranieri : controllo, accoglienza e integrazione negli Stati italiani (XVI-XIX secolo)*, Naples, FedOA Press – Federico II University Press, 2020, pp.95-116.

60 FOUCAULT Michel, « Chapitre II. Les moyens du bon dressement », in : *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 2014 [1975], pp.200-227.

61 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger, op.cit.*, p.210.

accroissement du contrôle de l'État sur la mobilité, le voyage postal n'en reste pas moins une activité incertaine. La sécurité du courrier et de ce qu'il transporte reste hors de contrôle.

Sûreté des biens et sécurité du courrier : le voyage postal, une activité dangereuse ?

La mobilité postale a souvent été présentée dans la littérature comme étant un voyage dangereux, durant lequel la vie du courrier peut être menacée. Dans son ouvrage, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, Tommaso Garzoni fait un état des lieux des dangers qui incombent au courrier pendant sa mobilité. Il cite notamment : « les dangers des bandits [et] des assassins⁶² ». En effet, les dangers d'origine humaine sont très nombreux et représentent ceux les plus dangereux pour le courrier et ce qu'il transporte. De nombreuses attaques de courriers apparaissent dans les sources tout au long de l'époque moderne. Ceci est tellement fréquent qu'un terme est créé pour parler de ce sujet : le *svaligiamento*⁶³. Ce terme renvoie à l'idée de dérober les valises postales (*valigie*) et plus largement à l'idée d'attaque prévue à l'encontre de courriers. L'attaque du courrier ne serait alors qu'une conséquence de la volonté des individus de voler ce qu'il transporte. Ceci peut être mis en lien avec le cas de l'attaque d'un courrier par un certain Piero Peruzzolo en 1618⁶⁴. Ce dernier attaque violemment le courrier pour dérober les valises qu'il transporte. Il ne semble pas avoir porté atteinte à l'intégrité physique du courrier mais seulement à celle des biens postaux. Il emporte d'ailleurs avec lui une partie des marchandises que transportait le courrier.

Ces attaques de courriers sont très fréquentes et s'effectuent aussi bien par voie terrestre, fluviale que maritime. Le cas précédent témoigne d'une attaque par voie fluviale, puisque le courrier se trouvait sur la barque de Piero Perruzolo lorsque ce dernier l'a attaqué⁶⁵. Ces attaques par barque peuvent avoir lieu n'importe où, aussi bien sur les territoires vénitiens qu'à l'étranger. En 1666, le Conseil des Dix rédige d'ailleurs un document dans lequel il affirme que de nombreuses attaques de courriers surviennent lorsqu'ils se trouvent sur des barques à Venise⁶⁶. Ces attaques ont lieu au cœur de la capitale : « sous le pont de sainte Catherine » ou encore « près du monastère San Giorgio Maggiore »⁶⁷. Cela veut ainsi dire que le courrier est menacé d'attaques tout au long de sa mobilité, et ce, même s'il se trouve au plus proche des autorités vénitiennes.

62 « pericoli di banditi [e] d'assassini », GARZONI Tommaso, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, Venise, éd. Roberto Meghetti, 1605 [1585], p.448.

63 MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, *op.cit.*, p.77.

64 BMC, Cl.IV, 165 18 juin 1618, fol.73-75.

65 *Ibid.*

66 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 3, « Deliberation dell'Eccelso Consiglio di Dieci. Circa li Svalleggi delli Corrieri di Vienna, Ferrara et Modena », 8 mars 1666 [n.n.].

67 « sotto il ponte di Santa Cattarina », « dir impetto al Monastero di S. Giorgio Maggiore », *Ibid.*

D'autres attaques se font lors de la mobilité par bateau du courrier. En effet, le transport maritime n'est pas sans risque, il est certes le moins employé par les courriers, mais il n'en est pas moins dénué de risques. Marino Sanudo affirme d'ailleurs à la fin du XV^e siècle, que le voyage entre Gênes et Barcelone par bateau est dangereux⁶⁸. Il reste toutefois emprunté par les courriers, car il est bien moins long que celui par voie terrestre. Cette dangerosité du voyage, exprimée par Marino Sanudo, résulte peut-être des menaces pirates et corsaires qui sont très fortes en Méditerranée au cours de l'époque moderne⁶⁹. Cette menace corsaire est d'ailleurs prise en compte par les individus au cours de leur mobilité. Lors d'un voyage postal mené au début du XVII^e siècle, un courrier raconte par exemple que passer à côté des îles d'Hyères est très dangereux car beaucoup de corsaires transitent par cette zone⁷⁰. Pour prendre le moins de risque possible pour rallier Marseille depuis Brégançon, le bateau longe la côte jusqu'à Toulon plutôt que d'aller en pleine mer, là où il serait plus vulnérable. Les attaques lors du voyage par voie maritime peuvent ainsi advenir et les individus mettent en œuvre des stratégies d'évitement dont la navigation par cabotage est un exemple.

En plus de ces attaques, certaines peuvent survenir par voie terrestre. Elles interviennent le plus souvent lorsque le courrier est à cheval. Il se retrouve alors attaqué et pris pour cible par des bandits. Néanmoins, ces perturbations de la mobilité des courriers ne découlent pas seulement d'un mauvais traitement infligé par des individus privés mais aussi d'autorités publiques. Il est dit dans les sources que certains courriers sont décapités et pendus lors de leur trajet par les autorités locales⁷¹. Les traitements infligés par les gouvernements étrangers ne sont pas toujours d'une aussi grande gravité. Les courriers peuvent aussi être arrêtés et emprisonnés lors de leur passage dans d'autres États. C'est ce qui arrive à Stefano d'Allturf en 1659⁷². Ce courrier de la Sérénissime se voit arrêté alors qu'il effectuait un voyage postal aux profits des ambassadeurs vénitiens se trouvant dans le Saint Empire romain germanique. Le Sénat vénitien rédige un document dans lequel il demande aux autorités impériales de relâcher cet individu, car il n'aurait rien fait exigeant son arrêt. Ils demandent à ce que lui soient rendues ses affaires pour qu'il puisse continuer sa mission. Cette intrusion de pays étrangers dans le travail du courrier peut s'avérer dangereuse pour lui et entrave sa mobilité, ralentissant le transport des biens postaux.

L'ensemble de ces facteurs font que le voyage postal est une activité dangereuse. Il remet en cause la sécurité du courrier dont l'intégrité physique est clairement menacée. De nombreux cas de

68 SANUDO Marino, *I Diarii Tomo I*, Venise, Fratelli Visentini Tipografi Editor, 1887 [1515], p.848.

69 CALAFAT Guillaume, « La Croix et le Croissant revisités : le corso, Malte, les Grecs et la Méditerranée à l'époque moderne », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol.59, n°1, 2012, pp.103-116.

70 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 32, rubrique Spagna, « Notta del viaggio da Marsilia à Barcelona per terra », fol. 1 [n.d.].

71 BMC, Cl.IV, 165, 3 février 1549, fol.31.

72 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 21 juin 1659, fol. 571.

maladie, de blessure et de mort de courriers pendant la mobilité ont été renseignés. Il est à noter que la moitié des charges postales sont transmises suite à la mort du courrier. Ceci est perceptible par la lecture du *rollo*, évoqué précédemment. Dans ce dernier, se trouvent les actes de transmission de charge postale par les individus. Il est noté que plusieurs courriers sont décédés à l'étranger ce qui laisserait penser qu'ils sont morts pendant leur mission. C'est le cas de Zaccaria de Zanibotti, qui est décédé en 1570 à Barcelone⁷³. Le fait qu'il y ait l'information du lieu de son décès, ajouté au fait qu'il meurt à l'étranger, laisse penser que ce courrier est mort en pratiquant son métier. Il est loin d'être un cas unique. Dans ses *Diarii*, Marino Sanudo écrivait en 1528, qu'un courrier vénitien, Zuan Gobo, est décédé alors qu'il se rendait à Rome dans le cadre de son travail⁷⁴. Cette mort arrive pendant le service si fréquemment que les familles des courriers s'en plaignent auprès de la corporation, qui elle-même en fait part aux autorités : « cela est arrivé plusieurs fois que notre Illustrissime Seigneurie envoie de nos courriers dans diverses parties du monde, lesquels par malheur sont décapités, pendus, noyés, assassinés et morts sur la route, et d'autres cas de morts⁷⁵ ». Cela voudrait dire que la mobilité postale est une activité dangereuse. De fait, le métier de courrier représente un métier à risque pour celui qui le pratique, et ce en partie dû au fait qu'il est un représentant direct de son État.

Les dangers induits par la mobilité semblent se renforcer lorsqu'il s'agit d'une mobilité postale. Cela renforcerait la dangerosité du métier de courrier, qui est d'ailleurs comparé à celui de soldat tant il est dangereux et meurtrier⁷⁶. Selon Rachel Midura, « certains brigands attaquaient sans distinction les messagers, les marchands et les voyageurs, mais au cours du XVI^e siècle, certains groupes commencèrent aussi à traquer et à viser le courrier postal⁷⁷ ». Ceci se voit par exemple avec le cas des nombreuses attaques qui adviennent à Venise en 1666. Des barques postales⁷⁸ se voient attaquées par des individus armés et organisés alors qu'elles naviguent dans Venise⁷⁹. Ils semblaient très bien informés des activités postales et n'ont pas attaqué au hasard ces barques. En effet, l'attaque ciblée de courrier est facilitée par l'organisation postale⁸⁰. Les courriers ordinaires possèdent des jours et des heures de départ précis, prévus en avance et connus de tous, puisque affichés en place publique⁸¹. Les malfaiteurs n'ont plus qu'à attendre sur le tracé de l'itinéraire

73 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), 2 juin 1570, fol. 181.

74 SANUDO Marino, *I Diarii Tomo XLVIII*, Venise, Fratelli Visentini Tipografi Editor, 1897 [1528], p.31.

75 « le acaduto molte fiato che la Illustrissima Signoria nostra ha mandato de nostri corieri in diverse parte del mondo, li quali per sua mala sorte sono malcapitati, si de essersta apicati, anegati, assassinati et crepati per la strada, et altri casi de morte », BMC, Cl.IV, 165, 3 février 1549, fol.31.

76 ASVe, Provveditori di comun, b.58, fasc.193, 26 juin 1642 [n.n.].

77 « Some brigands attacked messengers, merchants and travelers indiscriminately, but during the sixteenth century, some groups also tracked and targeted the postal courier », MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, *op.cit.*, p.78.

78 Ce terme renvoie aux barques qui avaient en charge le transport des activités postales, notamment des courriers.

79 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 3, 8 mars 1666 [n.n.].

80 MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, *op.cit.*, p.78.

81 BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

postal le passage du courrier pour pouvoir y dérober ce qu'il transporte. Certains itinéraires postaux sont d'ailleurs connus pour être plus dangereux que d'autres. C'est le cas de celui pour aller à Milan, pour lequel il est dit que les courriers qui l'empruntent subissent de fréquents *svaligamenti*⁸².

Il est difficile pour les autorités de pouvoir agir directement contre ces attaques, ni même de sécuriser la mobilité postale. La seule chose qu'ils permettent aux courriers, c'est de pouvoir porter une arme. Ce privilège leur est concédé en 1536, soit très peu de temps après la création de leur corporation. Il est dit : « qu'aux courriers ordinaires de notre ville soit concédé pour leur sécurité de pouvoir porter une arme [...] de jour comme de nuit pour la nécessité de leur affaire⁸³ ». Cette arme est portée par le courrier tout au long de sa mobilité et il peut y avoir recours lorsqu'il se fait attaquer. La possession de cette arme semble d'autant plus importante que ceux qui attaquent le courrier sont souvent armés⁸⁴. Toutefois, un courrier attaqué n'a pas forcément recours à son arme. Dans le cas de l'attaque de 1618 par un *barcaruolo*, le courrier n'a pas recours à cette dernière⁸⁵. Cela s'explique peut-être par le fait qu'il n'a pas été personnellement menacé. Seuls les biens postaux ont d'ailleurs souffert de cette attaque. Néanmoins, le port de cette arme est censé permettre à la fois la défense du courrier mais aussi de ce qu'il transporte⁸⁶. Le courrier a d'ailleurs pour mission de protéger les biens postaux au péril de sa vie sans quoi il peut être sanctionné⁸⁷. Dans le cas du courrier précédemment cité, aucune sanction ne semble avoir été prise à son encontre même s'il n'a pas su défendre les biens qu'il transportait⁸⁸.

Une attaque sur un courrier intervient le plus souvent pour voler ce que ce dernier transporte. De nombreux vols de marchandises ont lieu. Une liste de l'ensemble des biens volés en 1666 lors de l'attaque des barques postales présentée précédemment est d'ailleurs dressée. Il est dit qu'ont été volés entre autres : des vêtements, des bijoux, un livre richement relié et de la monnaie⁸⁹. L'ensemble des biens dérobés sont des biens de valeur et c'est pour cela qu'ils intéressent les voleurs. Les transports de fonds public et privé semblent aussi énormément attirer les voleurs. Le transport de fonds par les courriers mais aussi les cavaliers locaux intéresse les brigands, qui y voient une opportunité de s'enrichir⁹⁰. En plus de ces vols de biens marchands et de monnaie, certains courriers sont attaqués pour les lettres qu'ils transportent. Dans un contexte de prise en

82 BMC, Cl.IV, 165, 22 juin 1593, fol.51.

83 « Che alli corrieri ordinary di questa citta nostra sia concesso per securta de la persona sua posser portar arme [...] si de di, come di notte per la necessita del affar loro », BMC, Cl.IV, 165, 26 octobre 1536, fol.20.

84 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 3, 8 mars 1666 [n.n.].

85 BMC, Cl.IV, 165 18 juin 1618, fol.73-75.

86 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., p.167.

87 *Ibid.*, p.166.

88 BMC, Cl.IV, 165 18 juin 1618, fol.73-75.

89 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 3, 8 mars 1666 [n.n.].

90 MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, op.cit., p.79.

importance des informations à l'échelle européenne, les correspondances publiques attirent les convoitises. Elles se retrouvent les cibles des voleurs comme en 1666 lorsque la valise contenant l'ensemble des lettres est volée au courrier lors de l'attaque des barques postales. Cette valise contenait les lettres publiques et privées mais aussi les dépêches destinées aux ambassadeurs vénitiens résidant à l'étranger⁹¹.

Ces vols de correspondances peuvent être le résultat d'actes individuels mais aussi d'une directive étatique. Selon Marc Belissa et Éric Schnakenbourg, « le renforcement général du monopole d'État sur le transport des courriers au XVII^e siècle crée les conditions favorables à l'ouverture clandestine des dépêches⁹² ». Effectivement, l'information politique est très importante et les États mettent en place un système d'espionnage postal. Chacun tente d'intercepter certaines informations de manière illicite. Marino Sanudo explique par exemple qu'en 1528, des officiers vénitiens ont intercepté deux courriers portant les correspondances du duc de Saxe⁹³. Les informations contenues dans ces lettres ont alors été transmises au gouvernement vénitien. Elles l'ont notamment informé au sujet du contexte politique et militaire dans le Saint Empire romain germanique. Ceci montre l'intérêt de la puissance vénitienne pour les informations d'État. L'espionnage politique apparaît comme une pratique courante à l'époque moderne, ce qui explique en partie la méfiance du gouvernement vénitien à l'égard des courriers étrangers. Il est d'ailleurs interdit d'employer des courriers étrangers (*corrieri forestieri*) pour le port de lettres vénitiennes⁹⁴. L'État impose peut-être cette règle par peur de voir ses correspondances volées ou ouvertes, notamment lors d'un voyage postal à l'étranger.

Certaines attaques des courriers seraient alors des tentatives de vol d'informations politiques vénitiennes. Ils occuperaient ainsi une position de protecteur des lettres vénitiennes, qu'ils doivent défendre au péril de leur vie. Le recours à un courrier extraordinaire pourrait être représentatif d'un besoin accru de protection des informations transportées. Ce dernier, ne voyageant pas à des horaires prévues en avance, a moins de chance de subir une attaque. Le courrier vénitien apparaît ainsi comme un agent de la République, qui est chargé de la protection des lettres vénitiennes et de leur confidentialité. En effet, l'objectif est avant tout d'empêcher la diffusion des informations contenues dans les lettres. Le procédé épistolaire induit une dimension de secret puisque les informations contenues dans une lettre ont vocation à rester confidentielles et à être lues par un nombre réduit d'individus. Selon Yves Renouard, « l'exclusivité de l'information est sœur du secret.

91 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 3, 8 mars 1666 [n.n.].

92 BELISSA Marc et SCHNAKENBOURG Éric, « Les circulations diplomatiques en Europe au XVIII^e siècle : représentation, information, diffusion des modèles culturels », in : BEAUREPAIRE Pierre-Yves et POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe : années 1680 – années 1780*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010, p.288.

93 SANUDO Marino, *I Diarii Tomo XLVIII, op.cit.*, p.204.

94 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.2.

Politique, diplomatique, militaire, économique ou religieuse, la nouvelle n'est utile que si elle demeure secrète. C'est là que le problème posé par sa transmission est le plus délicat⁹⁵ ». Le courrier apparaîtrait alors comme le garant du secret épistolaire et défenseur des informations politiques vénitiennes. C'est d'ailleurs sûrement pour cela que lorsqu'il transporte des lettres publiques, il ne doit pas dire où il se rend ni même donner aucune information à propos de son voyage⁹⁶. Cela serait représentatif de la volonté de défense accrue des informations d'État vénitiennes.

Le courrier, en protégeant les biens qu'il transporte, protège aussi ce que ces biens contiennent. Néanmoins, le transport d'information par le courrier représente le moment où les informations sont le plus en danger. Selon Filippo De Vivo, « dans sa forme la plus simple, le transfert de documents par le biais des courriers mettait en danger le secret⁹⁷ ». En effet, la mobilité et notamment celle postale induit les divers dangers présentés précédemment. C'est le moment où les biens postaux sont les plus vulnérables, soumis aux contraintes du voyage et aux risques d'attaque qu'il implique. Ce danger qui pèse sur le courrier pendant sa mobilité ne semble pas diminuer dans le temps, bien au contraire. Les actes de violence perpétrés à l'encontre de courriers ou de biens postaux sont très fréquents tout au long de la période étudiée. Le voyage postal reste ainsi une activité soumise à diverses contraintes : matérielles, administratives et sécuritaires. Avec l'essor de la poste en Europe, la mobilité postale prend en importance au cours de l'époque moderne. Les États comprennent l'importance de cette dernière et cherchent alors à la réglementer pour l'optimiser.

B) L'emprise de l'État : entre théorisation et encadrement de la mobilité postale

Un progressif encadrement de l'activité postale par l'État

L'encadrement de la mobilité postale par l'État passe d'abord par l'autorité qu'il possède sur l'ensemble des acteurs postaux. En effet, aussi bien les courriers que le reste des transporteurs postaux vénitiens voient leur activité réglementée et encadrée par le pouvoir central. Cela passe en premier lieu par l'institutionnalisation des corps de métiers de transporteurs postaux. Avec la création de la corporation des courriers vénitiens au XV^e siècle, l'État affirme son intérêt sur

95 RENOARD Yves, « Information et transmission des nouvelles », *op.cit.*, pp.119-120.

96 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.2.

97 « At its simplest, the physical transfer of documents by means of courriers endangered secrecy », DE VIVO Filippo, *Information and communication in Venice, Rethinking Early Modern Politics*, King's Lynn, Oxford university press, 2007, p.52.

l'activité postale et cherche à la contrôler⁹⁸. Les courriers se retrouvent alors sous le contrôle assidu des *provveditori di Comun*. La grande majorité des décisions prises par le *capitolo* de la corporation doit alors être validée par ces magistrats⁹⁹. Si ce n'est pas le cas, la décision peut être supprimée et les individus sanctionnés. C'est ce qui est arrivé en 1538 lorsque le maître de poste vénitien à Rome est élu en dehors du cadre établi par les *provveditori di Comun*¹⁰⁰. L'élection est alors annulée par les autorités et une nouvelle a lieu. Ceci met en évidence l'emprise de l'État sur l'activité des courriers et plus largement sur le système postal vénitien.

L'encadrement de l'activité postale par l'État passe en grande partie par l'écrit. L'ensemble des individus faisant partie de l'activité postale doivent d'ailleurs mettre par écrit un grand nombre de renseignements pour le gouvernement vénitien. Les maîtres de poste en Terre ferme doivent par exemple renseigner dans un livre des informations propres à la mobilité des courriers et plus largement à l'ensemble des voyageurs postaux¹⁰¹. C'est d'ailleurs grâce à ces livres et ces intermédiaires que l'État est informé régulièrement des principaux événements et rouages organisationnels de la mobilité postale sur ses territoires. Outre ces acteurs postaux, d'autres individus doivent eux aussi user de l'écrit pour renseigner l'État du déroulé de la mobilité postale, de laquelle ils sont témoins. C'est notamment le cas des *barcaruoli*, qui permettent la mobilité postale sans pour autant être considérés comme des acteurs postaux. Il est dit qu'ils doivent renseigner l'ensemble des informations propres au voyage postal dans un *libro bollato*¹⁰². Ce dernier serait similaire à ceux tenus par les maîtres de poste. Il doit être de temps en temps amené à la poste des courriers à Venise et ensuite confié aux *provveditori di Comun*. Ceci met en évidence un recours généralisé à l'écrit pour le contrôle de la mobilité postale par l'État. Ce phénomène s'accroît tout au long de l'époque moderne simultanément au renforcement d'un État centralisé à Venise¹⁰³. Il semble alors possible de parler d'une progressive bureaucratisation de l'activité postale comme en témoignent les nombreux documents administratifs présents dans les archives vénitiennes. La poste et sa mobilité deviendraient par cette occasion une activité officielle, institutionnalisée et gérée par l'État.

Cet emploi du papier comme support de contrôle de l'activité postale se voit aussi avec le grand nombre de placards émis par les autorités vénitiennes. Ces dernières exposent en place

98 MANNO Antonio, *I mestieri di Venezia. Storia, arte e devozione delle corporazioni dal XIII al XVIII secolo*, Cittadella, Biblos, 1995, p. 129.

99 BMC, Cl.IV, 165, 1^{er} avril 1524, fol.19-20.

100 BMC, Cl.IV, 165, 31 janvier 1538, fol.22.

101 ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b.305, 26 novembre 1620, fol. 54.

102 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 21 mai 1722, fol. 762.

103 DE VIVO Filippo et CLAVIER Aurore, « Cœur de l'État, lieu de tension. Le tournant archivistique vu de Venise (XV^e-XVII^e siècle) », *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, vol.68, n°3, 2013, pp.699-728.

publique les règles inhérentes à l'activité postale et à la mobilité des courriers¹⁰⁴. Ces placards sont alors affichés dans des lieux d'affluence à Venise. Il est notamment fait mention des « marches de Rialto¹⁰⁵ ». Ces lois postales sont aussi transmises par voie orale, puisqu'il est dit que certains documents ont été proclamés sur la *piera del Bando*¹⁰⁶. Ce lieu se trouvait sur la place San Marco et un *comandador* s'y rendait pour énoncer les nouvelles lois et proclamations du gouvernement vénitien¹⁰⁷.

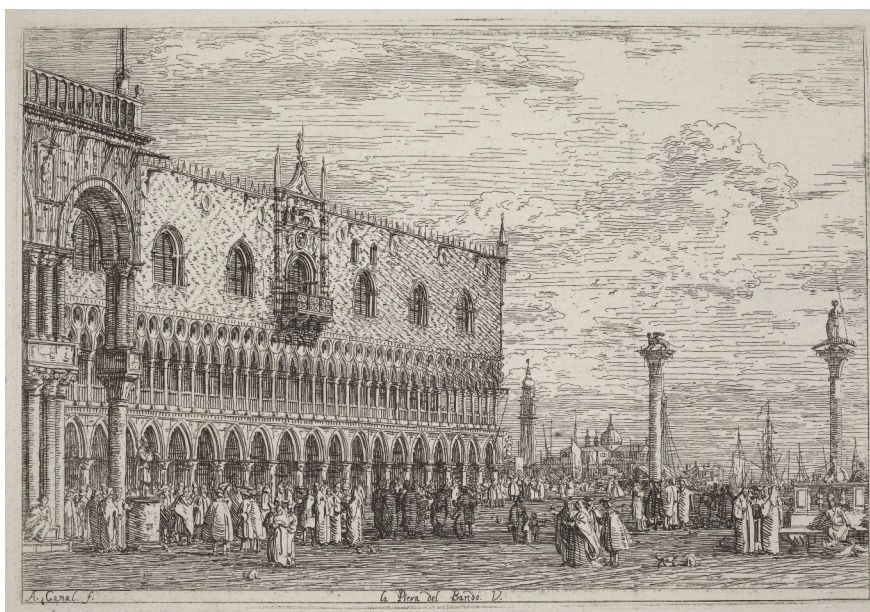


Figure 5: La Piera del Bando, de Canaletto (XVIII^e siècle), Bibliothèque municipale de Lyon (I18CAN003699).

En plus de la présentation des lois postales à la population dans sa capitale, le gouvernement vénitien le fait aussi en Terre ferme. Cela passe par l'écrit, qui apparaît comme le support de diffusion et d'application des lois postales sur l'ensemble des territoires de la République. L'État vénitien demande par exemple à ce que les règles postales soient affichées dans l'ensemble des lieux par lesquels transitent des voyageurs postaux. Ils sont notamment présents dans les relais postaux, les offices de transporteurs postaux locaux ou encore les offices de *barcaruoli*¹⁰⁸. Par cela, l'ensemble des sujets de la République est censé être informé des directives postales prises par le pouvoir central. Ceci est mis en place avec l'aide des recteurs, qui ont reçu les directives et les font appliquer localement. Ils représentent une forme de délégation du pouvoir depuis la capitale¹⁰⁹. Ils

104 Un exemple de ces placards de lois postales est présenté dans les annexes de cette étude. Il s'agit d'un placard imprimé en 1626 à Venise. BMC, Cl.IV, 165, a 177r. Cf. Annexes, p.279.

105 « le scalle di Rialto », BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.84.

106 BMC, Cl.IV, 165, 8 janvier 1606, fol.54.

107 BOERIO Giuseppe, *Dizionario del dialetto veneziano*, Milan, Aldo Maltero Editore, 1971 [1856], p.508.

108 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 30 avril 1668, fol.580.

109 SAMBO Alessandra, « Les délégations de la Seigneurie (XVI^e-XVIII^e siècle). Communication politique ou pratique de négociation entre Venise et la Terre ferme ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.70, n°4, 2015, pp.819-

ont en charge l'application et le contrôle des lois postales en Terre ferme. C'est par exemple eux qui doivent, au nom de l'État vénitien, punir les contrevenants à ces lois¹¹⁰. Tout ceci met en évidence le fait que l'État, de par son encadrement de l'activité postale, procède à une réaffirmation de son pouvoir sur la Terre ferme. Il veille à ce que les lois y soient appliquées aussi bien qu'à la capitale. Il se servirait de son contrôle de l'activité postale, pour procéder à un contrôle de ses territoires.

Cet encadrement généralisé de l'activité postale par l'État vénitien passe par la proclamation de nombreuses règles tout au long de la période étudiée. Ces dernières posent un cadre officiel au travail des courriers et au reste des transporteurs postaux de la République. Elles légifèrent sur des aspects très diversifiés du travail postal dont le voyage représente une grande partie. Elles indiquent par exemple quels chevaux peuvent être employés pour la mobilité postale. Il est par exemple dit que les transporteurs postaux ne peuvent pas employer les montures de loueurs de chevaux mais seulement celles des maîtres de poste¹¹¹. Outre ce type de règle qui s'applique à l'ensemble du réseau postal vénitien, d'autres concernent plus particulièrement certains espaces. Cela découle le plus souvent d'un non-respect local des règles postales. C'est le cas en 1715 lorsqu'un placard portant sur la poste de Palma est édicté par les *provveditori di Comun*¹¹². Ce document parle notamment du fait que les courriers partaient de cette ville pour Vienne le dimanche au lieu de partir le samedi. Ils ne respectaient ainsi pas les horaires postales établies par le pouvoir central, ce qui contrevenait à l'organisation postale millimétrée. Il est alors énoncé de nouveau le devoir pour les courriers effectuant ce voyage de respecter les jours de départ prévus par les autorités.

Les horaires et itinéraires postaux sont proposés par le *gastaldo* de la corporation des courriers aux autorités publiques. Ces dernières les valident et les énoncent via un placard à Venise et en Terre ferme. Un placard imprimé à Venise en 1626 a d'ailleurs été analysé pour cette étude. Il répertorie l'ensemble des villes et régions desservies par les courriers ordinaires avec les jours d'arrivée et de départ de ces derniers¹¹³. Ce document permet de se rendre compte du fait que la mobilité postale ordinaire est une activité très organisée et rationalisée. L'objectif est d'aller le plus vite possible, de ne pas être en retard, pour que le courrier arrive le jour prévu à destination. Ces itinéraires sont très précis et laissent peu de place à l'improvisation¹¹⁴. Il est par exemple dit que le courrier ordinaire qui se rend à Mantoue part de Venise chaque samedi soir et arrive dans cette ville le lundi¹¹⁵. Les détails du trajet retour sont aussi énoncés. Ceci montre que l'encadrement du

848.

110 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.90.

111 *Ibid.*, fol.93.

112 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 10 février 1715, fol. 735.

113 BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

114 SCHOBESBERGER Nikolaus, ARBLASTER Paul, INFELISE Mario, BELO André, MOXHAM Noah, ESPEJO Carmen et RAYMOND Joad, « Chapter 2 : European Postal Networks », in : RAYMOND Joad et MOXHAM Noah (dir.), *News Networks in Early Modern Europe*, Leyde, Brill, 2016, pp.19-63.

115 BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

procédé postal passe par une planification de la mobilité. Cette dernière reste toutefois soumise à certains aléas. Il est d'ailleurs précisé sur ce placard que le jour d'arrivée peut varier selon les saisons et si le courrier rencontre des problèmes sur la route¹¹⁶. L'État vénitien procède ainsi à une forme d'institutionnalisation des itinéraires postaux à l'époque moderne.

Ce contrôle de l'activité postale par l'État passe aussi par un contrôle accru de ceux qui effectuent directement ce type de mobilité. Ce contrôle est avant tout administratif comme il l'a été précédemment présenté, l'identité du courrier est contrôlée tout au long de sa mobilité¹¹⁷. L'État tente aussi d'ingérer dans la vie du courrier lorsqu'il n'est pas mobile. C'est le cas lorsqu'il interdit aux courriers stationnés à Rome de pratiquer des jeux de carte et de dés¹¹⁸. Il leur conseille plutôt d'occuper leur temps libre par des activités plus correctes comme les échecs ou le tarot. Cela montre que l'État, en plus d'encadrer l'activité postale, tente de contrôler les acteurs postaux lorsqu'ils ne sont pas en mission. Cela s'explique par le fait que les courriers représentent des « serviteurs de [cette] illustrissime Sérénissime¹¹⁹ », et à ce titre, ils doivent être plus amplement surveillés par les autorités. Ces dernières doivent s'assurer que le courrier est un homme fidèle qui ne désobéit pas aux règles et ne trahit pas la République. C'est d'ailleurs dans ce but qu'un document affirmant la fidélité du courrier est créé au XVIII^e siècle (*pieggiaria di buona e fedel amministrazione*)¹²⁰. Ceci est renforcé par la dépendance de l'État à ces individus et plus particulièrement à leur loyauté pour la circulation des correspondances politiques.

L'encadrement par l'État passe aussi par un contrôle de tout ce qui circule via les courriers vénitiens. En effet, l'ensemble des biens sont renseignés dans des registres avec le nom de celui qui les transporte¹²¹. Cela a d'ailleurs été renforcé par l'instauration de la taxe sur les biens postaux, qui est instaurée vers 1660¹²². Cette dernière permet alors une surveillance accrue de la circulation de biens postaux et ainsi du procédé postal. De plus, les taxes de transit, instituées pour les courriers, permettent à l'État de contrôler qui circule sur ses territoires avec quoi¹²³. Ceci est significatif d'un encadrement généralisé de la mobilité postale à Venise.

À travers son contrôle renforcé de l'activité postale et notamment de la mobilité, l'État vénitien apparaît central dans son organisation. Aucune décision ne peut être prise sans son accord et une grande partie du travail des courriers repose sur l'obtention de privilèges conférés par les

116 *Ibid.*

117 BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.82.

118 BMC, Cl.IV, 134, 6 juillet 1556 [n.n.].

119 « servitori de la illustrissima Signoria », BMC, Cl.IV, 165, 8 mars 1505, fol.6.

120 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 14 juillet 1707, fol. 684.

121 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 2, 7 septembre 1767, fol.25.

122 FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », in : *Le poste dei Tasso, un'impresa in Europa contributi in occasione della mostra I Tasso, l'evoluzione delle poste Bergamo ex chiesa di S. Agostino, 28 aprile-3 giugno 1984*, Bergame, Commune de Bergame, 1984, p.61.

123 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, fol. 196 [n.d.].

autorités publiques. Cette omniprésence de l'État dans le système postal vénitien perdure tout au long de la période et semble être parallèle à la prise en importance de l'information tout au long de l'époque moderne. Selon Johann Petitjean, « l'intérêt du pouvoir pour la gestion des communications [...] aurait abouti à une expansion et à une sécurisation des services postaux¹²⁴ ». En effet, les courriers représentent le principal canal de diffusion et de réception des informations à Venise. Selon Silvia Manzi, Venise est une ville où le contrôle de l'information est central, et passe notamment par une surveillance de celles qui y circulent¹²⁵. Par conséquent, le contrôle de la mobilité postale, via l'encadrement des individus et des infrastructures, permettrait un contrôle généralisé des entrées et sorties d'informations à Venise. Ce très fort encadrement de l'activité postale ferait alors partie intégrante de la politique de contrôle de l'information de la Sérénissime tout au long de l'époque moderne.

Le rôle du corriero maggiore : un contrôle postal par la pratique ?

Le voyage postal et plus largement l'ensemble de l'organisation postale vénitienne est très réglementé, et ce à différentes échelles. L'encadrement de l'activité postale se fait d'abord à l'échelle de la République mais via la corporation des courriers vénitiens. Au sein de ce corps de métier, un personnage est très important et semble prendre en charge une grande partie de l'encadrement du système postal. Il s'agit du *corriero maggiore*. Ce dernier correspond à un courrier faisant partie de la corporation vénitienne et qui est élu par ses semblables une fois par an¹²⁶. Son élection est ensuite validée par les *provveditori di Comun*. Cette charge n'existait pas à l'origine de cet *arte*. C'est en 1600 qu'il est décidé par les autorités d'instituer ce poste¹²⁷. La création de cette charge semble répondre à des besoins concrets. Selon Bonaventura Foppolo, le *corriero maggiore* « avait des fonctions administratives de responsabilité publique [...] et occupait le sommet de la *Compagnia*, presque à égalité avec le *gastaldo*¹²⁸ ». Cela semble assez surprenant, car le *gastaldo* représente le chef de la corporation. Il est censé être le seul à administrer cet *arte* et

124 PETITJEAN Johann, *L'intelligence des choses, Une histoire de l'information entre Italie et Méditerranée (XVI^e-XVII^e siècles)*, Rome, École française de Rome, 2013, p.57.

125 MANZI Silvia, « Comunicazione politica, informazione e censura a Venezia nella prima età moderna. RECENSIONI : Filippo DE VIVO, *Patrizi informatori, barbieri. Politica e comunicazione a Venezia*, Milano, Feltrinelli, 2012, 466pp. ; Mario INFELISE, *I padroni dei libri. Il controllo sulla stampa nella prima età moderna*, Roma-Bari, Laterza, 2014, 226pp. », *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, vol.25, n°1, 2016, documento 10.

126 BMC, Cl.IV, 165, 26 novembre 1620, fol.85.

127 FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », *op.cit.*, p.53.

128 « aveva compiti amministrativi di responsabilità pubblica [...] e si collocava al vertice della Compagnia, quasi alla pari con il gastaldo », *Ibid.*, p.64.

à faire le lien avec les autorités publiques. C'est d'ailleurs plus ou moins ce qui est en place dans le reste des *arti* vénitiens à l'époque moderne¹²⁹.

Dans le cas de la corporation des courriers vénitiens, le *gastaldo* et le *corriero maggiore* se divisent les principales responsabilités inhérentes à la direction de ce corps de métier. Le *gastaldo* s'occupe de la gestion interne à la corporation. C'est lui qui transmet les suppliques ou autres demandes aux *provveditori di Comun*¹³⁰. Il a aussi en charge « la nomination des maîtres de poste et la gestion générale du système postal¹³¹ ». Néanmoins, il ne semble pas réellement s'occuper de l'organisation postale dans sa pratique. Il semble que ce soit plutôt le rôle du *corriero maggiore*. Ce dernier a en charge le contrôle de l'activité postale concrète à Venise et en Terre ferme. Il supervise notamment la gestion administrative du procédé postal sur ces territoires¹³². Les prérogatives de ces individus se complètent, permettant une gestion conjointe de l'activité postale vénitienne. Cela se voit par exemple avec un document émanant du *podestà* de Brescia en 1769, qui s'adresse à la fois au *gastaldo* et au *corriero maggiore*¹³³. Il explique qu'il y a de graves désordres au relais postal de Palazzolo à cause du maître de poste local. Le *podestà* demande alors au *gastaldo* et au *corriero maggiore* de destituer cet individu de sa charge. Cela montre l'importance accordée au *corriero maggiore*. Ce dernier ne peut en rien influencer sur le choix et la destitution des maîtres de poste, mais il semble important de l'inclure dans la demande puisque c'est lui qui s'occupe de la gestion des relais postaux en Terre ferme. Il apparaît alors comme aussi important que le *gastaldo*, qui est pourtant le chef de la corporation.

Le *corriero maggiore* possède une place éminente dans la corporation des courriers et plus largement dans l'organisation postale vénitienne. Ce serait d'ailleurs pour cela que le poste est souvent confié à un courrier expérimenté, qui a pratiqué pendant un long moment les voyages postaux¹³⁴. De ce fait, le *corriero maggiore* est une personne qui connaît très bien le métier de courrier et la pratique de la mobilité postale. Grâce à ses connaissances pratiques, il est plus à même d'administrer les infrastructures postales par lesquelles il a transité à de nombreuses reprises. Cela se voit notamment avec le cas de Mandricardo Benzoni, qui était courrier de 1608 à 1640¹³⁵. Il est un des courriers ayant pratiqué le plus longtemps cette activité et c'est peut-être pour cela qu'il a été élu à plusieurs reprises *gastaldo* de la corporation¹³⁶. Il a ainsi été quelqu'un d'important dans

129 CARAVALE Mario, « Le istituzioni della Repubblica », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.3, La formazione dello stato patrizio*, Rome, A. Tenenti édition, 1997, pp.299-364.

130 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.4.

131 « il gastaldo, al quale spettava la nomina dei maestri di posta e il governo del sistema postale in genere », FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », *op.cit.*, p.64.

132 ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b.305, 26 novembre 1620, fol.54.

133 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2, 29 avril 1769, fol.27.

134 MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, *op.cit.*, p.34.

135 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.25, 4 juin 1608, fol.186 ; 3 septembre 1640, fol.190.

136 *Ibid.*, b.32, fol.1.

l'organisation de ce corps de métier dans la première moitié du XVII^e siècle. En plus de la charge de chef de la corporation, il ne serait pas étonnant que Mandricardo Benzoni ait aussi été *corriero maggiore* comme le montre un manuscrit rédigé en grande partie par ce dernier¹³⁷. Cet ouvrage correspond à une compilation d'informations sur l'activité postale, plus précisément sur la réalisation pragmatique de la mobilité par les courriers. La compilation de toutes ces informations serait peut-être le fruit de la pratique de la charge de *corriero maggiore* puisque ce dernier doit, entre autres, noter l'ensemble des renseignements inhérents à l'activité postale vénitienne. Cela met en évidence le fait que la charge de *corriero maggiore* nécessite une certaine instruction. Ce dernier doit savoir lire et écrire, puisqu'il rédige des actes administratifs et en reçoit du pouvoir central¹³⁸. La maîtrise de ces compétences semble fondamentale à la pratique de cette charge.

L'une des principales tâches du *corriero maggiore* est de compiler l'ensemble des informations inhérentes à la mobilité des courriers. Ces derniers dès qu'ils sont de retour à Venise doivent donner des informations très précises sur le déroulé de leur mission. Il est par exemple dit dans les règles postales : « Que tous ceux, qui arriveront pour la Poste dans cette ville [Venise], ainsi que dans d'autres lieux de notre État, soient obligés de rendre compte au *corriero maggiore* dans la poste des courriers de la Sérénissime Seigneurie : quand ils ont été recherchés, d'où ils viennent, par qui ils ont été envoyés, et à quelle personne ils se sont adressés¹³⁹ ». L'ensemble de ces informations se retrouve alors compilé dans un livre gardé par le *corriero maggiore*, dont le *gastaldo* possède une copie¹⁴⁰. Elles permettraient de reconstituer une grande partie du voyage postal. La compilation de ces informations par le *corriero maggiore* dépend aussi d'un vaste réseau de récolte de renseignements via les maîtres de poste en Terre ferme. Ces derniers doivent communiquer au *corriero maggiore*, via le livre dans lequel ils compilent les informations postales, l'ensemble de ces dernières¹⁴¹. Il est ainsi à supposer que ces informations permettaient de donner des renseignements précieux sur la bonne tenue de la mobilité postale, plus particulièrement en Terre ferme.

En plus de ces informations purement techniques, les courriers devaient très certainement fournir un récit de leur voyage. En effet, le manuscrit regroupant les informations compilées par Mandricardo Benzoni laisse penser que le compte rendu du voyage aurait pu être obligatoire pour les courriers. Toutefois, une grande majorité des récits concernent des voyages extraordinaires

137 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32.

138 ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b.305, 26 novembre 1620, fol.54.

139 « Che tutti quelli, che arriveranno per la Posta in questa Città, et altri luoghi dello Stato Nostro siano obbligati à dar conto al Corrier Maggiore nella Posta delli Corrieri della Serenissima Signoria, quando saranno ricercati di dove vengono dà cho sono stati espediti t à qual persona sonk stati indrizzati. », ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 19 août 1688, fol.608.

140 ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b.305, 26 novembre 1620, fol.54.

141 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.94.

d'accompagnement de représentants publics. Le compte rendu de voyage serait alors peut-être requis seulement dans le cas de ce type de mobilité. De plus, ce manuscrit contient presque exclusivement des récits de voyage plus ou moins précis selon les courriers en question. Certains ne font qu'une liste des villes dans lesquelles ils ont changé de cheval ou fait une halte pour la nuit. D'autres en revanche sont bien plus prolixes et décrivent avec une très grande précision leur voyage. C'est le cas de Agustin Bosello qui conte avec précision un voyage qu'il a effectué pour la Hollande en 1620¹⁴². Il y décrit les paysages, les monuments des villes traversées mais donne aussi son opinion sur les auberges où il a séjourné. Il est précisé que ce courrier a écrit ce récit dans un livre tout au long de son voyage¹⁴³. Les courriers auraient peut-être à noter les informations inhérentes à leur mobilité ou tout du moins doivent s'en souvenir. La précision de ces dernières dépendrait alors de la perception par le courrier de ce qui lui paraît important mais aussi de l'attention portée à cette activité. Il donnerait ainsi un récit du voyage qu'il a effectué par écrit ou de mémoire.

L'importance conférée par l'État au *corriero maggiore* est visible dans le rôle administratif fort qui lui est confié. C'est lui qui doit remettre le *bollettino in stampa* au courrier avant son départ. Sans ce document, le courrier ne peut pas effectuer sa mission : « si quelqu'un voudrait partir de cette ville [Venise] pour aller pour les Postes, qu'il soit obligé de prendre le *bollettino in stampa*, qui lui sera donné gratuitement à la poste des courriers de la Sérénissime Seigneurie et signé de la main du *corriero maggiore*¹⁴⁴ ». Cela signifie que même si le document est standardisé et imprimé, il doit porter la signature du *corriero maggiore*. Cet individu semble déterminant dans la bonne tenue de l'activité postale. Il sert aussi bien au contrôle pratique de l'activité qu'à celle administrative. Il représente un intermédiaire clé entre les courriers et le pouvoir central. Les statuts de la corporation indiquent d'ailleurs que le *corriero maggiore* doit se rendre le premier de chaque mois devant les *provveditori di Comun*, avec son registre, où il recueille l'ensemble des informations relatives à l'activité postale¹⁴⁵. Le *corriero maggiore* serait ainsi un représentant de l'activité postale, en lien continu avec le pouvoir central mais cette charge n'existe pas seulement à Venise.

La figure du *corriero maggiore* est apparue en premier lieu à Milan, suite au rattachement du duché au royaume d'Espagne. Dans ce territoire, le *corriero maggiore* ou *correo mayor* apparaît comme une personnalité importante, qui a en charge la gestion concrète et complète du système

142 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima » [n.n.].

143 *Ibid.*

144 « Che se alcuno vorrà partir di questa Città per andar per le Poste, sia obligato pigliar il bollettino in stampa, che gli sarà dato gratis alla Posta di Corrieri della Serenissima Signoria, et sottoscritto anco di mano del Corrieri Maggiore », BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol. 89.

145 BMC, Cl.IV, 165, 26 novembre 1620, fol. 85.

postal espagnol en péninsule italienne¹⁴⁶. Les institutions vénitiennes se sont très largement inspirées du modèle milanais pour l'instauration de cette charge¹⁴⁷. Le *corriero maggiore* vénitien et celui milanais possèdent des missions similaires comme celle de devoir contrôler les relais postaux¹⁴⁸. Néanmoins, de nombreuses différences sont présentes et permettent de différencier ces deux charges selon les États. D'une part, le *correo mayor* ne semble pas limité dans son travail par le recours fréquent à des magistrats ou un supérieur hiérarchique comme c'est le cas pour le *corriero maggiore* vénitien avec les *provveditori di Comun* et le *gastaldo* de la corporation. D'autre part, la charge de *correo mayor* représente un office, concédé par le roi d'Espagne à la famille des Tassis¹⁴⁹. Cette famille a en main l'organisation postale du royaume d'Espagne et du reste de ses possessions en Europe. Elle représente une famille importante, connue dans toute l'Europe et très fortunée. Le poste de *corriero maggiore* à Milan ne revêt alors pas le même intérêt qu'à Venise, où l'individu est choisi parmi les courriers, ces derniers faisant partie du *popolo* vénitien. Le poste de *corriero maggiore* conférerait ainsi une plus grande autorité et importance à l'individu qui porte ce titre dans les territoires espagnols qu'à Venise. Le *corriero maggiore* vénitien n'en reste pas moins un acteur majeur pour la gouvernance des territoires de la République.

Un contrôle pragmatique de la mobilité postale en Terre ferme

De par ses connaissances de la Terre ferme et son lien quasi permanent avec le pouvoir central, le *corriero maggiore* représente un administrateur des territoires par la pratique. En effet, les informations compilées par cet individu portent en grande partie sur l'état des infrastructures postales dont il a la gestion. Elles font peut-être partie intégrante de la gestion de ces espaces, et ce, pour l'amélioration des infrastructures. Ceci serait fait dans le but de permettre une plus grande rapidité des courriers sur la route. Ces informations portent sur les infrastructures à l'étranger et celles de la République. Si un problème advient le *corriero maggiore* en est informé et il peut alors agir pour essayer de le régler. C'est le cas en 1737 lorsque des chantiers de restauration des routes bordant le fleuve Brenta ont lieu¹⁵⁰. Ce sont certes les *savi ed esecutori all'acque* qui mettent en œuvre ces chantiers mais c'est le *corriero maggiore* qui doit les informer de l'état de ces derniers. Il est chargé par ces magistrats de les avertir en cas de perturbations postales à cet endroit. Le *corriero*

146 MIDURA Rachel, « Chapter 1. The Tassis Family Firm. Postmaster Generals of Information War », in : *Postal intelligence.*, *op.cit.*, pp.19-46.

147 *Ibid.*, pp.42-43.

148 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b. 3, « Instruccion de lo que hà de guardar Don Iuan de Tassis, y su hijo, ò la persona que en su nombre administrare el officio de Correo mayor del Estado de Milan », 14 juin 1599 [n.n.].

149 MIDURA Rachel, « Chapter 1. The Tassis Family Firm. Postmaster Generals of Information War », in : *Postal intelligence.*, *op.cit.*, pp.19-46.

150 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 22 août 1737, fol. 825.

maggiore de par ses connaissances du territoire vénitien apparaît alors comme un véritable référent pour la gestion de ces espaces pour le gouvernement vénitien. Grâce à cette charge postale, ce courrier prendrait en importance auprès des autorités et apparaîtrait comme un véritable spécialiste des territoires de la République. Ceci montre que le *corriero maggiore* est un acteur assimilé à la connaissance du territoire grâce à sa pratique du voyage postal mais aussi aux nombreuses informations qu'il possède à son propos. Cette charge entraîne donc une spécialisation des prérogatives de ce courrier. Elles sont ancrées sur un territoire restreint contrairement au travail traditionnel de courrier, qui va plus loin que les seules frontières vénitiennes.

Le *corriero maggiore* possède plus précisément une charge de contrôle du réseau postal vénitien, qui repose avant tout sur les relais de poste en Terre ferme. Ces derniers sont recensés par l'État et sont gérés par des maîtres de poste qui ont acquis leur charge par nomination du *gastaldo* et validation des *provveditori di Comun*¹⁵¹. Ces relais postaux sont pour beaucoup implantés dans des villes mais aussi dans des zones plus reculées. Ils suivent le plus souvent les principaux axes routiers de la République. Il en existe trois : la *strada Mestrina*, la *strada Trevisana* et la *strada dei Friuli*¹⁵². La route la plus empruntée est la *strada Mestrina*, qui part de Padoue jusqu'à Bergame. Elle permet de relier Venise à de grandes villes de Terre ferme. De plus, les circulations postales vers l'étranger se font le plus souvent à partir de cette route. Cette forte fréquentation se voit d'ailleurs par le grand nombre de relais postaux sur son tracé. Il y en a bien plus que pour les deux autres routes citées. L'ensemble de ce réseau postal vénitien est d'ailleurs visible sur la carte suivante.



Figure 6: Agrandissement sur la Terre ferme vénitienne de la carte des routes postales en péninsule italienne (XVIII^e siècle), Johann Baptist Homann, BnF, département Cartes et plans, GEDD-2987 (4994).

151 *Ibid.*, 1^{er} février 1702, fol.55.

152 *Ibid.*, 2 août 1760, fol.851.

Le *corriero maggiore* a ainsi en charge le contrôle de l'ensemble de cette zone dont il sert de référent pour l'entretien des infrastructures postales et de transport. Il est d'ailleurs tenu chaque année de parcourir l'ensemble de la Terre ferme pour s'assurer de la qualité des relais postaux¹⁵³. C'est aussi et surtout l'occasion de vérifier si les lois postales émises par le pouvoir central sont appliquées localement. Pour ce faire, le *corriero maggiore* visite l'intégralité des relais postaux, vérifie que les règles soient bien affichées et doit récupérer le livre du maître de poste local¹⁵⁴. Il l'inspecte et vérifie si l'ensemble des informations qu'il doit récupérer sont bien à l'intérieur. Cela lui permet de voir le déroulé de l'activité postale dans chaque relais et de juger de la compétence du maître de poste en place. Le *corriero maggiore* apparaît ainsi comme un intermédiaire privilégié du pouvoir central pour vérifier si les règles postales sont bien appliquées localement. Sa mission aurait un intérêt double : vérifier l'état des infrastructures postales et contrôler l'application locale des directives énoncées à Venise. Le *corriero maggiore* serait alors une sorte de représentant de la République lors de ses visites. Ceci lui conférerait de l'importance et du pouvoir, d'autant plus qu'il est dit qu'il doit être aidé dans cette tâche par l'ensemble des représentants publics locaux que sont les recteurs et *podestà* vénitiens¹⁵⁵. Cela met en évidence son imbrication dans un système de contrôle étatique des territoires à distance par des agents locaux employés par l'État central. Il permet un encadrement fort de l'activité postale par l'État en Terre ferme. Le gouvernement vénitien n'a d'ailleurs cessé de renforcer sa surveillance sur cette activité tout au long de la période.

L'encadrement de l'activité postale par l'État vénitien se voit dans la gestion des infrastructures postales. Ces dernières sont de divers ordres. Selon Rachel Midura, il en existe deux catégories : « l'infrastructure “dure”, constituée d'actifs physiques comme les routes, les ponts et les stations intermédiaires, et l'infrastructure “souple”, qui comprend la formation, le personnel, ainsi que l'organisation et l'administration centralisées¹⁵⁶ ». L'État vénitien semble avoir en gestion l'ensemble de ces infrastructures. Cela se voit plus particulièrement pour les infrastructures routières, qui connaissent de nombreuses transformations dans le cadre de l'activité postale. L'État se préoccupe plus précisément de la bonne condition des routes sur son territoire pour faciliter la mobilité postale et ainsi la communication d'informations¹⁵⁷. Une rénovation des routes de la Brenta

153 ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b.305, 26 novembre 1620, fol. 54.

154 *Ibid.*

155 *Ibid.*

156 « the « hard » infrastructure of physical assets such as roads, bridges, and way stations, and « soft » infrastructure, such as training, personnel, and centralized organization and administration », MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, *op.cit.*, p.155.

157 SCHOBESBERGER Nikolaus, ARBLASTER Paul, INFELISE Mario, BELO André, MOXHAM Noah, ESPEJO Carmen et RAYMOND Joad, « Chapter 2 : European Postal Networks », *op.cit.*

a d'ailleurs lieu en 1737¹⁵⁸. C'est ici le pouvoir central, avec les *savi ed esecutori all'acque* qui prend en charge ce chantier, qu'il place sous la surveillance du *corriero maggiore*.

Dans la plupart des cas trouvés dans les sources, l'État délègue le plus souvent ces travaux aux acteurs postaux. Il demande par exemple à la *compagnia dei corrieri veneti* de prendre en charge la restauration des routes entre Fusina et Vicence, Padoue et Rovigo, et Vicence et Bergame¹⁵⁹. Il explique que puisque ce sont les courriers qui parcourent le plus ces routes, c'est à eux de financer leurs travaux. Il affirme toutefois vouloir offrir une compensation aux courriers et envoyer sur place des ingénieurs publics pour évaluer la taille des travaux à effectuer. Ce genre de travaux n'incombe pas seulement aux personnes qui empruntent les routes mais aussi à ceux qui en dépendent. C'est le cas en 1755 lorsque la ville d'Udine se retrouve en charge de la réfection de la voirie entre Udine et Codroipo. Elle doit aussi ériger deux ponts pour permettre le passage du carrosse postal impérial¹⁶⁰. Cela semble être une lourde responsabilité pour cette ville, qui peine à mener à bien ces travaux comme le montre un document de 1774 émanant des autorités viennoises. Ces dernières affirment que les travaux n'ont pas encore été effectués dans leur totalité¹⁶¹. Néanmoins, ce fardeau a été accepté par la ville d'Udine dans l'espoir de permettre un enrichissement et un plus grand dynamisme de la ville grâce au passage du carrosse postal. L'État vénitien n'intervient que pour faire le lien entre la municipalité et le pouvoir habsbourgeois. Tout ceci laisse penser que le contrôle de l'activité postale impliquait une gestion accrue des infrastructures territoriales puisqu'elles permettaient la mobilité des acteurs postaux. Cela veut dire que l'encadrement de la mobilité postale induit des aménagements du territoire et une bonne connaissance de ce dernier. La République réaffirmerait alors son emprise sur la Terre ferme via les politiques d'aménagement du territoire, même si ce n'est pas toujours elle qui les mène localement.

L'État occupe une gestion généralisée des infrastructures postales et notamment des relais postaux. Ces derniers sont très importants, car ils sont indissociables du voyage postal. Ils permettent au courrier d'avoir une monture pour se déplacer mais aussi de se nourrir et de se reposer pendant la mobilité. Selon Nicolas Verdier, la création « d'un même système articulant relais de Poste et routes de Poste semble suffisant pour affirmer qu'il y a là, de façon précoce une pensée du réseau¹⁶² ». Cela voudrait dire que ces infrastructures permettent la structuration des territoires vénitiens à l'époque moderne. En 1702, l'État vénitien recensait 38 relais postaux en Terre ferme¹⁶³.

158 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 22 août 1737, fol. 825.

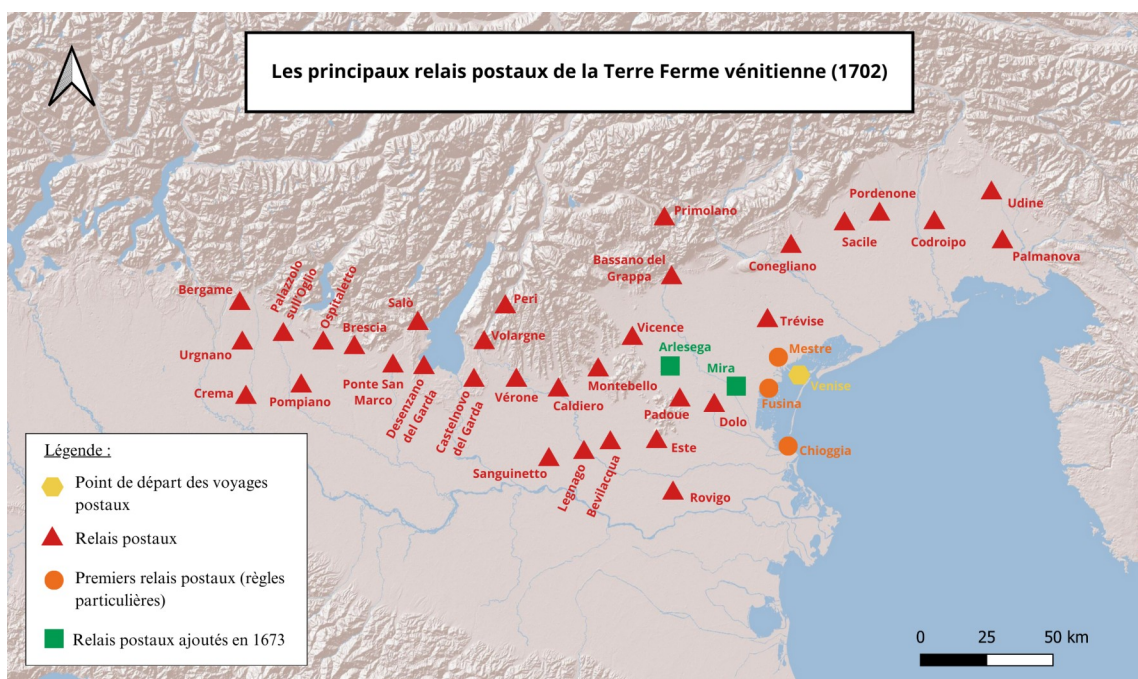
159 *Ibid.*, b. 308, fasc. Postali strade, fol. 490 [n.d.].

160 ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b.306, 14 mars 1755, 14 mars 1755 [n.n.].

161 *Ibid.*, b. 305, 13 août 1774 [n.n.].

162 VERDIER Nicolas, « Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, vol.68, n°2, 2007, p.7.

163 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 1^{er} février 1702, fol.55.



avec des réponses concrètes. L'État est donc à l'écoute des demandes des courriers, qui parcourent directement ses territoires. Ainsi, l'encadrement de l'activité postale par le gouvernement passe par une gestion de ses territoires et des infrastructures postales qu'ils possèdent. Ces dernières s'intègrent dans le réseau postal européen et font la jointure avec les systèmes postaux étrangers. Ceci permet une fluidification de la mobilité, qui tend à s'accélérer grâce à l'unification des réseaux postaux européens. Malgré cela, de nombreux freins à la mobilité subsistent encore.

C) La réalité du voyage postal

Les limites structurelles à l'organisation postale officielle

Certains freins à la mobilité des courriers sont inhérents à l'organisation postale et découlent de sa structure. Il peut s'agir dans un premier temps de freins matériels, rattachés le plus souvent aux limites techniques liées au transport postal. Certains espaces semblent par exemple compliqués à relier au reste du réseau postal vénitien. C'est souvent dû à la présence d'un obstacle physique important comme un fleuve ou une montagne. C'est d'ailleurs pour cela que certains itinéraires postaux ne sont pas effectués par les courriers mais par des individus dont la mobilité est plus flexible. Par exemple, pendant une grande partie de la période étudiée, seuls les *pedoni* faisaient transiter les lettres de la République avec Zurich¹⁶⁷. En effet, l'itinéraire postal à partir de Bergame est très accidenté en raison du massif des Alpes. Les courriers ne peuvent pas emprunter les chemins escarpés, qui se prêtent plus à une circulation à pied. Le voyage à cheval semblerait trop dangereux pour les courriers. Ceci représente une limite qui ne dépend pas du système postal vénitien mais des territoires eux-mêmes. Néanmoins, à partir des années 1660 jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, les *pedoni* ne sont plus les seuls à relier Zurich. La République de Venise a construit une route, qui traverse la montagne San Marco et qui permet la circulation à cheval mais aussi des charrettes et carrosses¹⁶⁸. Les courriers peuvent alors transiter par cette route. Cela met en évidence le fait que certaines limites à la mobilité peuvent être surpassées grâce à une avancée technique ou une rénovation des infrastructures en place. De plus, cela montre que le travail des courriers n'est possible que si les infrastructures postales existent et sont suffisamment performantes.

L'édification de cette route possède un autre atout pour les courriers vénitiens. Elle leur évite de devoir transiter par les territoires milanais pour se rendre en Suisse comme c'était le cas

167 BMC, Cl.IV, 165, 18 octobre 1633, fol.105.

168 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 23 juin 1714, fol.726.

aupravant. L'objectif serait alors d'éviter le passage de la frontière avec Milan. La frontière représente en effet une limite à la mobilité postale puisqu'elle engendre un certain ralentissement du courrier¹⁶⁹. Comme dit précédemment, les autorités locales doivent vérifier l'identité de ce dernier et quant à lui il doit obtenir un passeport, ce qui peut prendre plusieurs jours¹⁷⁰. En plus d'éviter les obstacles physiques, l'aménagement du territoire permettrait aussi d'éviter ceux propres à la frontière dans le cas de mobilités vers l'étranger.

D'autres freins à la mobilité des courriers sont quant à eux le fruit d'une mauvaise gestion ou d'un mauvais entretien des infrastructures postales. Certaines routes sont en mauvais état et compliquent voire rendent impossible la mobilité du courrier. C'est par exemple le cas lorsqu'en 1659 Pietro Bordogna, se rend à Madrid en accompagnant un ambassadeur de la République¹⁷¹. Il conte le récit de ce voyage et dit à plusieurs reprises que certaines routes empruntées étaient dans un très mauvais état. La mobilité y était très difficile. Il explique même que la route reliant Saint-Maurice à Thonon est dans un si mauvais état qu'il est impossible de faire transiter des marchandises par cette dernière. Les hommes partent alors à dos de cheval et de mule par voie terrestre et les marchandises par barque sur le lac Léman pour finalement se rejoindre à Thonon. Les voyageurs sont ainsi obligés d'adapter leur mobilité à la qualité des routes.

Ce mauvais état des routes peut être dû à différents facteurs. Cela peut être un facteur d'usure dans le temps, notamment pour des routes qui sont très passantes. C'est le cas en 1737 lorsqu'il est dit que les routes de la Brenta sont dans un état désastreux¹⁷². Ces dernières se trouvent sur un axe très emprunté par les acteurs postaux, peut-être que sa forte dégradation découle de sa très grande utilisation. Dans d'autres cas, il est mis en avant la vieillesse de la route comme pour celle reliant Conegliano à Sacil¹⁷³. Pour d'autres encore, le problème inhérent à la voie de circulation dépend d'éléments extérieurs météorologiques et climatiques. C'est le cas de la route entre Fusina et Padoue dont il est dit : « l'hiver rend chaque trajet extrêmement difficile à cause de la grande quantité de boue et des eaux souvent débordantes, rendant la course non pas impossible mais au moins très difficile¹⁷⁴ ». Ce problème saisonnier a un grand impact sur la mobilité postale. Cette limite à la mobilité aurait pu être perçue comme conjoncturelle si elle n'était pas présentée comme régulière et habituelle. La dégradation et le bon emploi des infrastructures routières de la

169 Le sujet de la frontière comme contrainte à la mobilité sera plus amplement étudiée dans la troisième partie de cette étude, qui porte sur le vécu du voyage postal par les courriers.

170 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b. 32, rubrique Parigi, « Viaggio fatto dall'eccm^o Marc Antonio Morosini Amb^r ord^o qual parte dal dove era Amb^r l'anno 1614 13 luglio per la strada di Anversa et Brusselles », 13 juillet 1614 [n.n.].

171 *Ibid.*, rubrique Spagna, « Viaggio fatto dal Ecc^{mo} Giacomo Querini Amb^e straordinario alle Maesta del Re Catholico in Madrid l'anno 1659 » [n.n.].

172 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 22 août 1737, fol. 825.

173 *Ibid.*, 8 octobre 1736, fol.821.

174 « quale per ogni verso accompagnata l'Inverno da grandissimi fanghi, et acque spesso inondanti rende, se non impossibile almeno difficilissima la sudetta corsa », *Ibid.*, 21 juillet 1673, fol. 601.

République dépendraient alors de raisons internes à la gestion de ces infrastructures mais aussi externes.

Ce problème d'infrastructure postale pourrait être perçu comme un dysfonctionnement occasionnel en raison des conditions climatiques. Or, il est présenté dans les sources comme un dysfonctionnement organisationnel. Les courriers dénoncent le fait que le réseau de relais postaux n'est pas optimal et que pour contrebalancer les complications sur la route entre Padoue et Fusina il faudrait réinstituer une poste qui existait auparavant à Mira¹⁷⁵. Cela a déjà été fait dans d'autres endroits comme à Arlesega. Le but est ainsi de densifier le réseau postal pour permettre aux courriers de s'arrêter plus fréquemment pour voyager avec des chevaux moins fatigués et ainsi aller plus vite. Cette poste de Mira a été supprimée quelques années plus tôt suite à l'insistance des maîtres de poste de Padoue et Fusina qui dénonçaient une concurrence injustifiée mais aussi, car son entretien coûtait trop cher à la *Compagnia dei corrieri veneti* qui en avait la gestion. Les courriers proposent alors ici non pas de créer un relais postal mais un demi relais postal (*mezza posta*). Ce type de poste est le plus souvent institué pour répondre à un besoin local et est géré le plus souvent directement par la *Compagnia dei corrieri veneti*. L'intérêt est d'assurer des services restreints, ne créant pas une concurrence pour les relais postaux voisins déjà implantés. Ainsi, un problème qui semble à première vue être d'origine naturelle soulève des enjeux d'organisation des infrastructures postales et de fait du réseau postal de la République.

D'autres dysfonctionnements postaux semblent eux aussi être propres à l'organisation postale vénitienne. Certaines infrastructures postales connaissent de grands désordres, ce qui freine la mobilité des courriers. Dans la plupart des cas, cela serait dû à un non-respect chronique des règles postales dans de nombreux relais. C'est le cas à la poste de Conegliano, où l'activité semble être au ralenti voire non effectuée ou mal effectuée¹⁷⁶. Ceci s'expliquerait par la mauvaise gestion de ce relais postal. En effet, les personnes à la tête de cette infrastructure postale ont amené des modifications contraires aux lois. Il leur est reproché, entre autres, d'avoir remplacé le carrosse postal par une charrette, ce qui ralentit drastiquement la mobilité. La charrette étant plus petite que le carrosse, ce changement entraîne aussi un éparpillement des *tramessi*, puisqu'ils ne peuvent plus être transportés simultanément. Ces individus sont aussi accusés d'empêcher les liaisons postales avec Venise. Tout ceci entraîne un ralentissement, voire une paralysie des mobilités postales dans cette zone géographique. Les courriers et plus largement l'ensemble des voyageurs voient leur mobilité obstruée à cause de ces problèmes de gestion du relais postal. Pour remédier à cela, la

¹⁷⁵ *Ibid.*

¹⁷⁶ ASVe, *Compagnia dei corrieri veneti*, b.2, « Al Regio Irono di V. S. Principe giustissimo e clementissimo si prostra umile e divote la sua quanto sempre fedelissima città di Conegliano altrettanto sempre gloriosa d'annoverarsi frà tutte le città suddite al Serenissimo Dominio Veneto » [n.d., n.n.].

décision est prise par les autorités de placer temporairement ce relais postal sous la gestion des cavaliers et des *portalettere* de Conegliano.

Ces dysfonctionnements d'infrastructures postales à cause des individus qui les ont en gestion existent tout au long de la période étudiée. Un grand nombre de documents dénonçant de tels actes ont été trouvés en grande partie pour le XVIII^e siècle. Cela serait peut-être symptomatique d'une perte d'influence de la République sur ses territoires en Terre ferme. Ceci est à corrélérer avec le fait qu'un grand nombre de désordres postaux sont recensés dans des zones éloignées du pouvoir central. Le relais postal de la ville de Palma, à l'extrême nord de la Terre ferme et à la frontière avec les territoires d'Empire, en est représentatif. De nombreux incidents y sont relevés au cours des XVII^e et XVIII^e siècles. Ces derniers proviennent majoritairement de mauvais agissements du maître de poste local. C'est le cas en 1614 lorsque le maître de poste est accusé de faire porter les lettres pour Venise par des individus non habilités au transport postal¹⁷⁷. En 1715, il est reproché au maître de poste de Palma, Giuseppe Scotto, d'ouvrir les plis de lettres provenant de Venise et à destination de Vienne¹⁷⁸. L'objectif serait de faire porter en son nom ces lettres jusqu'à Gradisca et recevoir un paiement pour ce portage. Les *provveditori di Comun* expliquent que des individus envoient leurs lettres à Palma avec pour destinataire Giuseppe Scotto. Ce dernier ferait transporter par ses propres moyens et à un prix moins élevé que les courriers ces lettres. Il tire alors de cette entreprise un bénéfice personnel, qui n'est pas censé exister puisque l'ensemble de ces lettres doit normalement être transporté par les courriers vénitiens. Malgré la connaissance par les autorités de ces méfaits, ils semblent perdurer puisque de nombreux documents traitant de ce sujet et rédigés par les *provveditori di Comun* ont été trouvés dans les sources¹⁷⁹. Cela voudrait dire que malgré les avertissements, le maître de poste continue ses mauvais agissements. Un texte de 1719 aborde d'ailleurs d'autres mauvais agissements induits par Giuseppe Scotto, qui est toujours le maître de poste de Palma¹⁸⁰.

L'apparente récidive de cet individu est peut-être due à la distance avec la capitale vénitienne. Il serait alors plus difficile pour cette dernière de contrôler l'ensemble des acteurs postaux en Terre ferme. Une grande majorité des documents relevant de mauvais agissements par des acteurs postaux proviennent des *provveditori di Comun* et des *provveditori alla Camera dei confini*. Ils font pour la plupart référence à des zones éloignées du pouvoir central comme Palma au nord ou encore Bergame à l'extrême ouest de la Terre ferme. Néanmoins, certains incidents surviennent aussi dans des localités proches de Venise. C'est le cas à Loreo, où de nombreux

177 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 11 juin 1614 [n.n.].

178 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 10 février 1715, fol.735.

179 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 14 août 1715 [n.n.] ; Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 10 février 1715, fol.735 ; 7 décembre 1715, fol.730.

180 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 7 décembre 1719, fol.746.

troubles sont relevés au relais postal de cette ville en 1607¹⁸¹. Certains événements gênent la bonne tenue de la mobilité postale dans cet établissement, notamment en ce qui concerne le service d'hébergement des voyageurs. Cela nuit alors au procédé postal et à la mobilité. Le critère de distance ne semble pas jouer dans ce cas présent un quelconque effet. Même en étant proche du pouvoir central, des perturbations adviennent. Une grande partie des désordres qui freineraient la mobilité postale serait donc dû au personnel postal en Terre ferme et à leur gestion des infrastructures postales. Ainsi, même si l'activité postale est une activité très réglementée et organisée, ceux qui la composent peuvent gêner son bon fonctionnement. La pratique concrète de la mobilité vient ici se heurter à la théorie de cette dernière.

D'autres problèmes adviennent ponctuellement mais semblent être de plus en plus fréquents au cours de la période. Ils deviennent alors endémiques à l'organisation postale vénitienne. C'est le cas des différentes pénuries qui touchent la mobilité postale. De nombreuses ressources semblent manquer de manière continue tout au long de l'époque moderne. C'est tout d'abord le cas des courriers eux-mêmes. Il est dit à de multiples reprises que des missions sont en attente de courriers, car aucun n'est disponible pour les effectuer. C'est le cas en 1622 lorsque des lettres ont plus de dix jours de retard pour aller à Vienne depuis Venise¹⁸². Il est indiqué que les lettres restent dans les valises en relais postaux en attendant qu'un courrier ordinaire puisse les prendre en charge. À défaut de courrier, des postillons sont alors envoyés pour porter ces lettres alors que c'est normalement interdit. Cela montre la gravité de la situation. Ce manque de courrier semble exister tout au long de la période puisqu'il est évoqué à un autre moment que certains courriers étant occupés envoient des gens de confiance à leur place, ce qui est prohibé par les autorités¹⁸³. Ce manque chronique de courriers s'oppose à l'interdiction d'élire plus de 32 courriers, qui est un privilège accordé à la corporation peu de temps après sa création¹⁸⁴. Ceci a été fait pour assurer travail et rentrée d'argent aux courriers vénitiens. Grâce à ce privilège, ils sont sûrs d'avoir des missions à effectuer et ainsi de recevoir un revenu. Ceci expliquerait d'ailleurs pourquoi tout au long de la période divers documents émanant des *provveditori di Comun* et du Sénat énoncent le fait qu'il est interdit de faire porter des lettres par d'autres individus que les courriers ou d'autres transporteurs selon les cas¹⁸⁵. Si le gouvernement vénitien est obligé de réaffirmer cette loi du XV^e au XVIII^e siècle, cela signifierait qu'elle n'est pas respectée. Ceci découlerait peut-être d'une forme d'opportunisme des individus qui ne veulent pas payer les tarifs postaux ou alors d'une sorte de réponse à un manque récurrent de courrier.

181 BMC, Cl.IV, 165, 2 octobre 1607, fol.59.

182 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 20 août 1622, fol.131.

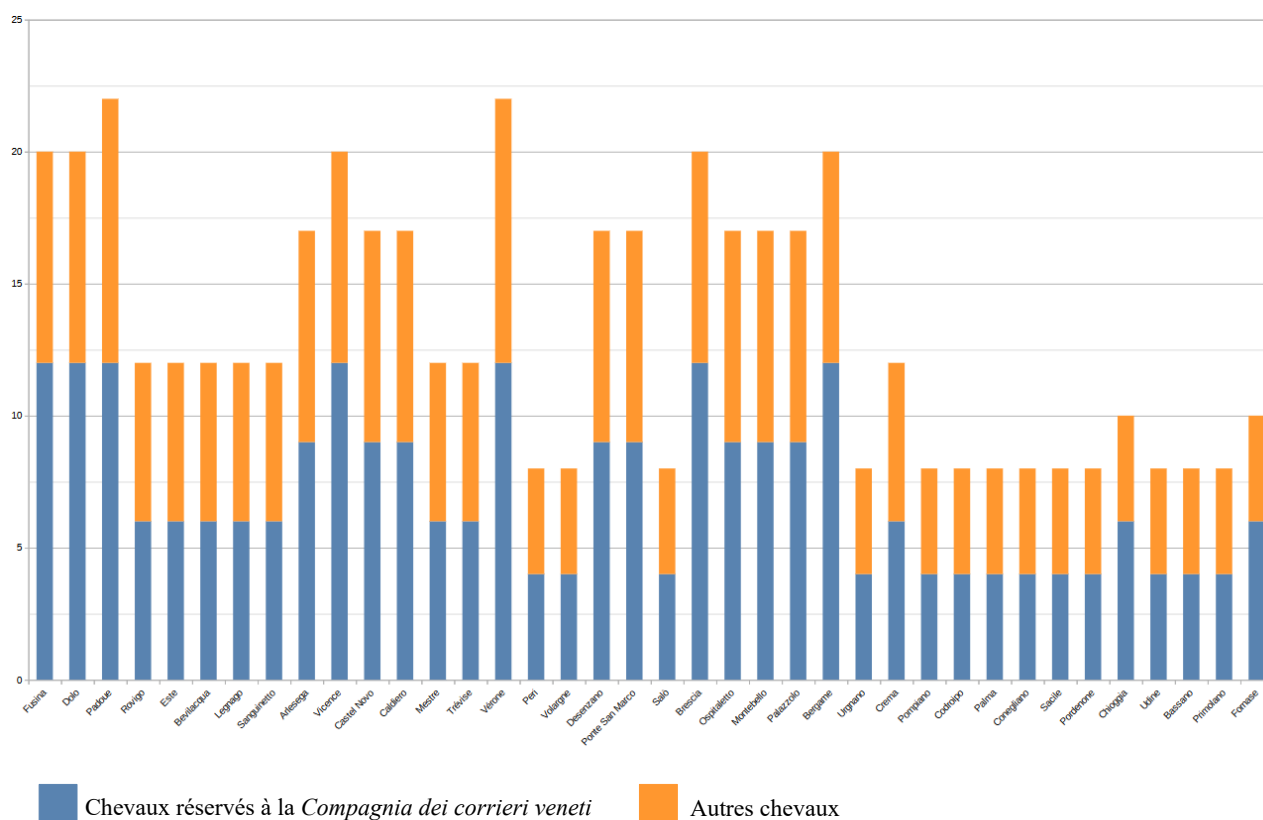
183 BMC, Cl.IV, 165, 17 décembre 1616, fol.68.

184 *Ibid.*

185 BMC, Cl.IV, 165, 17 août 1619, fol.78.

Plus que les courriers, la principale ressource manquante tout au long de la période étudiée est la monture. En effet, de nombreux et divers textes exposent le fait qu'assez régulièrement la mobilité postale souffre du fait qu'il n'y ait pas assez de chevaux. Ceci n'est pas propre aux territoires vénitiens, car il manquerait aussi des chevaux dans le Royaume de France de manière récurrente à partir du XVI^e siècle¹⁸⁶. Les chevaux dans les relais postaux en Terre ferme sont au nombre de 501 en 1702¹⁸⁷. Sur l'ensemble de ces chevaux, 269, soit plus de la moitié, sont dédiés au travail des courriers, ce qui est d'ailleurs visible sur le graphique suivant, qui a été fait grâce au relevé de taxes sur les charrettes de foin de 1702¹⁸⁸.

Figure 8: Nombre de chevaux par relais postal en Terre ferme vénitienne (1702).



Les relais postaux ne sont pas tous dotés de la même manière. Ceux se trouvant dans des villes comptent le plus grand nombre de chevaux comme Vérone qui en possède 22, dont 12 réservés aux courriers. Le plus souvent, c'est la moitié ou un plus de la moitié des chevaux qui est réservée aux courriers vénitiens. Ces chevaux sont censés appartenir au maître de poste du relais dans lequel ils se trouvent. C'est d'ailleurs une condition *sine qua non* à l'obtention de charge de

¹⁸⁶ ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident XVI^e-XIX^e. L'ombre du cheval. Tome premier. Le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008, p.162.

¹⁸⁷ ASVe, *Compilazione delle leggi*, b.155, fasc. Corrieri, 1^{er} février 1702, fol.55.

¹⁸⁸ Pour plus de précisions sur le nombre exact de chevaux pour chaque relais postal. Cf. Annexes, p.273.

maître de poste¹⁸⁹. La pénurie de chevaux semble constante tout au long de la période étudiée. Par exemple, en 1769 la poste de Palazzolo est en manque critique de chevaux¹⁹⁰. Il est dit qu'il n'y a pas assez de montures pour répondre à l'ensemble des besoins postaux. Le maître de poste est présenté comme fautif de cette situation et il est demandé par les courriers à ce qu'il soit destitué de sa charge. L'objectif serait de trouver un autre maître de poste, qui posséderait suffisamment de chevaux pour permettre la bonne tenue de l'activité du relais postal de cette ville.

Ce manque récurrent de montures expliquerait peut-être pourquoi il existe de si nombreuses lois à propos des chevaux postaux. Ces derniers ne semblent pas posséder de caractéristique particulière à part qu'ils doivent être rapides et doivent porter les insignes du relais postal duquel ils sont issus¹⁹¹. L'obtention d'un cheval dans un relais est très codifiée, le courrier ne peut en avoir un que s'il présente son *bollettino in stampa*¹⁹². De plus, de nombreuses lois évoquent le fait que les courriers sont prioritaires pour l'obtention de chevaux et que les autres individus, notamment transporteurs postaux vénitiens et étrangers passent en second¹⁹³. Ces lois sont très souvent réaffirmées tout au long de la période comme le montrent les divers placards postaux à ce propos¹⁹⁴. Cette répétition signifie peut-être qu'elles ne sont pas respectées, ce qui expliquerait une pénurie constante de chevaux pour les courriers. Patrick Marchand affirme d'ailleurs qu'il n'est pas rare que les maîtres de poste rechignent à donner un cheval aux courriers, ce qui induit inévitablement un ralentissement de leur mobilité¹⁹⁵. La crise est telle qu'il est dit que certains individus et notamment des acteurs postaux tentent de prendre par la force des chevaux aux maîtres de poste¹⁹⁶. Ceci est énoncé à plusieurs reprises au cours du temps, ce qui signifie sûrement que cette situation perdure¹⁹⁷. Cela semble d'autant plus important qu'avec l'intensification de l'activité postale et la diversification des services postaux, le besoin de chevaux va croissant¹⁹⁸. À partir de la deuxième moitié du XVI^e siècle, il y a aussi un accroissement des mobilités en Europe qui induit le recours accru aux chevaux¹⁹⁹. Le manque ponctuel de chevaux devient alors un problème pérenne et central de la mobilité postale des courriers à l'époque moderne. Sa permanence fait alors de lui un

189 MARCHAND Patrick, « Chapitre 8. Devenir maître de poste », in : *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., pp.223-246.

190 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2, 29 avril 1769, fol.27.

191 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 7 septembre 1634, fol. 550 ; Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 1^{er} avril 1609 [n.n.].

192 BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.82.

193 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 22 novembre 1709, fol.693.

194 *Ibid.*

195 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., p.237

196 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.93.

197 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 11 mai 1737, fol.823.

198 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., p.187.

199 BRAUDEL Fernand, « V. L'unité humaine : routes et villes, villes et routes », in : *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. 1. La part du milieu*, Paris, Armand Colin, 2017 [1949], pp.267-335.

problème structurel, propre à l'activité postale. À l'origine, cela ne représentait pourtant qu'un problème passager, comme un bon nombre d'imprévus qui surviennent pendant la mobilité.

Imprévus et accidents : une remise en cause ponctuelle du système postal

En plus de problèmes connus et anticipés par les autorités, certains adviennent de manière impromptue et perturbent la mobilité du courrier. La mobilité postale induit un certain danger, notamment à cause des possibles attaques humaines dont les courriers peuvent être victimes. Selon Wolfgang Behringer, les routes européennes sont peu fiables à cause d'événements ponctuels qui peuvent intervenir comme une attaque ou une guerre²⁰⁰. Il a mis en avant le fait que les raisons humaines peuvent ralentir la mobilité postale voire l'arrêter. C'est le cas lorsqu'un courrier est attaqué par un individu en 1618 et se fait dérober les biens qu'il transportait²⁰¹ ou encore lorsqu'un autre se fait arrêter par les autorités étrangères et ne peut pas continuer sa mission en 1659²⁰². Ce genre d'événements est imprévisible et interrompt la mobilité. Il paraît alors compliqué pour l'organisation postale d'anticiper ce genre d'incidents.

Certaines voies de circulation sont tout de même connues pour être plus à risque. Il n'est pas toujours possible de prévoir l'imprévu mais des précautions sont prises pour permettre la bonne circulation des biens postaux. Marc Belissa et Éric Schnakenbourg ont abordé ce sujet pour ce qui concerne plus spécifiquement la circulation des dépêches diplomatiques via les courriers. Ils affirment que « ces événements expliquent que pour les nouvelles les plus importantes les diplomates expédient des duplicatas – voire des triplicatas – de leurs dépêches qui circulent par des itinéraires différents²⁰³ ». Ceci est d'ailleurs visible avec l'acheminement de biens postaux par les courriers vénitiens vers Milan. En effet, deux itinéraires postaux différents sont employés simultanément pour relier cette ville. Le premier passe par Padoue et Bergame alors que le deuxième passe par Mantoue et Crémone, et ce tout au long de la période étudiée²⁰⁴. Il est intéressant de noter que pour un même trajet, le prix du portage de lettres n'est pas le même. Le courrier passant par Bergame porte les lettres pour 10 sous l'once alors que celui pour Crémone le fait pour 8 sous l'once en 1540²⁰⁵. Cela laisse sous-entendre que le voyage le plus cher possède un

200 BEHRINGER Wolfgang, « Communications revolutions : a historiographical concept », *German History*, vol.24, n°3, 2006, p.349.

201 BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1618, fol.73-75.

202 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 21 juin 1659, fol.571.

203 BELISSA Marc et SCHNAKENBOURG Éric, « Les circulations diplomatiques en Europe au XVIII^e siècle : représentation, information, diffusion des modèles culturels », *op.cit.*, p.288.

204 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 7 juin 1582, fol.22.

205 BMC, Cl.IV, 165, 22 juin 1593, fol.51.

avantage sur l'autre. Or, du point de vue technique, les deux itinéraires se ressemblent et aucun obstacle particulier ne semble entraver le chemin par Crémone comme le montre la carte suivante.



Figure 9: Agrandissement de la carte des routes postales en péninsule italienne, de Johann Baptist Homann (XVIII^e siècle), BnF, département Cartes et plans, GEDD-2987 (4994).

Le seul élément qui pourrait ralentir le courrier est la procédure de contrôle aux frontières et l'obtention d'un passeport. Pour le chemin passant par Crémone, il traverse en effet une frontière de plus, celle du duché de Mantoue. Néanmoins, il est fort à parier que cet écart de prix ainsi que l'institution de ce double itinéraire postal seraient dus à l'instabilité régnante pour se rendre à Milan aux cours des XVI^e et XVII^e, et globalement jusqu'à la fin de la période étudiée. Il est d'ailleurs dit dans les sources que l'itinéraire pour aller à Milan est dangereux, car les courriers subissent de fréquentes attaques²⁰⁶. Rachel Midura affirme d'ailleurs que les zones où les courriers connaissent le plus d'assauts dans le nord de la péninsule italienne à la fin du XVI^e siècle et au début du XVII^e siècle sont celles proches de Crémone et de Bergame²⁰⁷. Elle explique que de très nombreuses attaques avaient lieu à proximité des frontières politiques car cela favorisait la fuite d'une juridiction à une autre²⁰⁸. Ceci expliquerait cette instabilité pour cet itinéraire postal mais aussi pourquoi l'État a jugé bon d'instaurer deux voyages différents pour un même itinéraire postal. L'objectif serait peut-être de prévenir le danger en faisant porter en double les correspondances comme il l'a été proposé par Marc Belissa et Éric Schnakenbourg précédemment²⁰⁹. Ceci découlerait peut-être d'une volonté de sécurisation des biens transportés, puisque les lettres

206 BMC, Cl.IV, 165, 22 juin 1593, fol.51.

207 MIDURA Rachel, *Postal intelligence.*, *op.cit.*, p.80.

208 *Ibid.*

209 BELISSA Marc et SCHNAKENBOURG Éric, « Les circulations diplomatiques en Europe au XVIII^e siècle : représentation, information, diffusion des modèles culturels », *op.cit.*

pouvaient être portées simultanément. Cependant, cela ne devait être utilisé que par l'État ou des personnes fortunées au vu du prix élevé du portage de lettres.

Les incidents qui troublent le voyage postal ne sont toutefois pas toujours d'origine humaine. Un grand nombre d'entre eux sont d'ordre technique et climatique. Cela transparaît clairement dans l'énumération des dangers du métier de courrier faite par Tommaso Garzoni : « les dangers des bandits, des assassins, des rivières, des ponts rompus, et des fortunes, de la boue, de la chaleur, de la glace, de la neige, des vents, et de mille adversités²¹⁰ ». Il met en avant ici la diversité des imprévus qui peuvent surgir pendant une mobilité postale.

Les facteurs impondérables aux voyages postaux sont pour beaucoup liés aux conditions climatiques. Comme il l'a été dit précédemment, les inondations fréquentes des routes obstruent le passage et ralentissent la mobilité postale. Dans certains cas, cela est tellement fréquent que les courriers s'y attendent comme pour la route reliant Fusina à Padoue dont il est dit que l'hiver elle est souvent inondée et pleine de boue²¹¹. Les saisons ont un impact important sur la mobilité postale, d'autant plus que le courrier ordinaire n'est censé voyager que de jour. Selon Yves Renouard, « la différence de la durée de transmission des lettres tient d'abord à la saison, car le plein été donne six heures de course de plus que le plein hiver²¹² ». Cette influence des saisons sur l'activité postale est prise en compte par les autorités dans l'institutionnalisation des itinéraires postaux. Effectivement, il est dit que les jours d'arrivée peuvent varier « plus ou moins selon les saisons²¹³ ». Parfois, l'influence est telle que le jour d'arrivée n'est pas le même entre l'été et l'hiver. C'est le cas pour la ville de Rome dont il est dit qu'elle est desservie par le courrier ordinaire le mercredi en été et le jeudi en hiver²¹⁴. Cela met en évidence l'effet des conditions climatiques sur la mobilité.

Ces dernières, même si elles peuvent être anticipées dans certains cas, sont par essence imprévisibles. Il peut arriver que le courrier se retrouve immobilisé pendant un temps plus ou moins long, car les conditions météorologiques sont mauvaises. Dans ce cas-là, il ne sert à rien de continuer le voyage, au risque d'avoir un accident. C'est ce qui se produit en 1617 lorsqu'un courrier se retrouve à l'arrêt pendant un jour pour cause de « mauvais temps²¹⁵ » entre Nevers et Orléans alors qu'il effectuait le trajet sur la Loire²¹⁶. Ce cas est loin d'être isolé et semble se produire fréquemment. La mobilité maritime dépend par exemple pour beaucoup des conditions

210 « pericoli di banditi, d'assassini, di fumare, di ponti rotti, e di fortune, di fanghi, di caldi, di ghiacci, di nevi, di venti, et di mille avversità », GARZONI Tommaso, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, *op.cit.*, p.448.

211 ASVe, *Compilazione delle leggi*, b.155, fasc. Corrieri, 21 juillet 1673, fol.601.

212 RENOARD Yves, « Information et transmission des nouvelles », *op.cit.*, p.111.

213 « più o meno secondo le stagioni », BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

214 *Ibid.*

215 « mal tempo », ASVe, *Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma)*, b.32, rubrique Pariggi, « Viaggio per Franza fatto dall'ecc^{mo} Simon Contarini Amb^r straordinario, l'anno 1617 3 ottobre », 16 novembre 1617 [n.n.].

216 *Ibid.*

météorologiques. C'est le cas en 1616 lors du voyage réalisé par Francesco Pasini qui explique devoir rester trois jours à Marseille en attendant que le temps soit favorable à la traversée du golfe du Lion²¹⁷. Le courrier apparaît alors comme soumis aux conditions météorologiques pour poursuivre sa mission.

Les facteurs impondérables à la mobilité postale peuvent aussi relever d'un accident survenu pendant la mobilité du courrier. C'est par exemple le cas en 1620 lorsqu'un carrosse postal a un accident à Mestre²¹⁸. Il ne transportait que des biens et n'avait pas de passagers, mais cet incident a eu de fortes répercussions sur la mobilité postale. Une grande partie des biens ont été endommagés dont des lettres de créance. Lors de l'accident elles ont pris l'humidité et étaient inutilisables par la suite. Un courrier a dû retourner à Venise pour en avoir des nouvelles, ce qui a ralenti sa mobilité. Ces accidents semblent fréquents, car ils sont inscrits dans les itinéraires postaux des courriers, où il est dit que ces derniers arrivent tel jour sous condition qu'ils n'aient pas un accident²¹⁹. Dans ces documents, le terme d'« accident » est peut-être employé de manière générique pour parler des imprévus qui peuvent survenir pendant la mobilité. Il ne ferait donc pas seulement référence aux accidents à proprement parler.

Ces accidents peuvent être dus aux conditions climatiques et techniques de la mobilité mais aussi au mauvais comportement des acteurs postaux. Dans un document de 1746, les *provveditori di Comun* font part de l'attitude dangereuse adoptée par certains postillons, cavaliers et *nolezini*²²⁰. Ces derniers se déplacent à vive allure sur la route, en mettant en danger les individus et les chevaux eux-mêmes²²¹. Ils circulent de manière imprudente, ce qui risque de créer de nombreux accidents. C'est pour cela que les autorités tentent d'empêcher cette pratique en la prohibant et instituant des peines à son encontre. L'accident peut ainsi être causé non pas par une cause externe à la mobilité mais par le voyageur lui-même.

Le ralentissement de la mobilité postale peut survenir si le courrier se retrouve dans l'obligation de s'arrêter pour une raison exceptionnelle comme lorsqu'il se retrouve dans l'incapacité physique de terminer sa mission. C'est notamment le cas si le courrier se retrouve blessé, malade ou tué. Comme il l'a été dit précédemment, courrier est un métier dangereux, qui implique de nombreux risques physiques. Il a été démontré que la mortalité chez les courriers

217 *Ibid.*, rubrique Spagna, « Notta del viaggio da Venetia in Spagna fatto da me Francesco Pasini corriero, coll'ecc^{mo} Pretio Gritti Amb^r dalla Serenissima Repp^e », 9 mai 1616 [n.n.].

218 *Ibid.*, rubrique Olanda, « Il secondo amb^r straordinario, fu l'Il^{lm}° et eccm^o s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima », 12 août 1620 [n.n.].

219 BMC, Cl.IV, 165, a 177r.

220 Les *nolezini* sont des loueurs de chevaux, qui conduisent les chevaux pendant la mobilité. « Quegli cha dà bestie a vettura, ed anche colui che le guida », BOERIO Giuseppe, *Dizionario del dialetto veneziano*, Milan, Aldo Maltero Editore, 1971 [1856], p.792.

221 ASVe, Compilazione delle leggi, b.308, fasc. Postali strade, 23 mars 1746, fol.517.

semble assez élevée et qu'il n'est pas rare que certains meurent pendant leur service²²². La mort du courrier si elle intervient pendant la mobilité met à mal le transport des biens postaux et interrompt de fait leur acheminement. Néanmoins, le décès du courrier n'est pas systématique et d'autres problèmes physiques peuvent intervenir. Le courrier peut se retrouver blessé lors d'une attaque ou d'un accident. Il arrive aussi que ce dernier tombe malade.

Ce dernier point semble d'autant plus important que certaines règles spécifiques sont inscrites dans les statuts de la corporation pour la gestion de cet imprévu, ce qui témoigne peut-être du fait qu'il est fréquent. Une loi est par exemple édictée par le pouvoir central en 1619 par rapport à l'arrêt du courrier suite à un problème de santé²²³. Il est dit que si le courrier souffre « d'une infirmité survenue au cours du voyage, [son] existence doit [en] être attestée par le médecin du lieu²²⁴ ». Cela veut dire que le fort encadrement de la mobilité postale par l'État tend aussi à contrôler les imprévus. En effet, le courrier doit pouvoir prouver aux autorités vénitiennes que son immobilité est indépendante de sa volonté et que son mauvais état de santé n'est pas feint. Ceci met en avant la volonté de l'État à contrôler la mobilité postale même lorsqu'un événement inattendu intervient.

Cette infirmité dont parlent les autorités vénitiennes peut freiner voire interrompre la mobilité. Cela a des effets néfastes sur la fluidité des circulations postales, qui se voient ralenties et dont les biens postaux peuvent arriver en retard. Cela a aussi évidemment des effets négatifs sur le courrier, qui d'une part voit sa vie mise en danger ou tout du moins éprouvée par les aléas du voyage. D'autre part, cela a aussi une incidence sur le travail du courrier, qui voit sa mission interrompue, ce qui engendre une perte de revenus pour ce dernier. C'est ce qui arrive en 1595 à Domenico Sanzonio, un courrier vénitien qui effectue le voyage ordinaire pour Rome²²⁵. Il est dit que ce dernier n'a pas pu effectuer le voyage vers Rome car, arrivé à Chioggia, il a souffert de « fièvre », ce qui l'a contraint à retourner à Venise et à abandonner sa mission. Une fois rétabli, ce courrier demande à ce qu'il puisse effectuer le prochain voyage pour Rome même si ce n'est pas son tour, car il n'a pas pu travailler depuis cet événement. Le maître de poste à Rome, Benetto Zuponi s'y oppose mais les autorités vénitiennes tranchent finalement en la faveur de Domenico Sanzonio, car il est dit qu'il a « fourni des documents attestant de sa maladie à Chioggia²²⁶ ». Ce justificatif correspond sûrement au document cité plus haut, soit un certificat fait par un médecin local.

222 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.25.

223 BMC, Cl.IV, 165, 17 août 1619, fol.78.

224 « da infermità in fuori occorsale per viaggio, della quale ne debbano haver fede autentica dal medico del loco », *Ibid.*

225 BMC, Cl.IV, 134, 10 avril 1595 [n.n.].

226 « ha sua ecc^a terminato che Domenico sia messo in volta al gionger del suo viaggio a Roma, atteso il male che le sopravvenne a Chiosa, del quale ha portato fedi autentiche », *Ibid.*

La gestion de ces imprévus survenus au cours de la mobilité est assez complexe. Il a été reproché à certains courriers, qui étaient arrêtés pour une raison impérieuse, de faire porter les biens postaux par d'autres individus, notamment des postillons²²⁷. Ceci est formellement interdit par les autorités car cela veut dire que les lettres passeraient de mains en mains, parfois étrangères, jusqu'à l'arrivée. Ceci est particulièrement dangereux, puisque les lettres seraient très vulnérables et leur mobilité échapperait aussi au contrôle des autorités. Ces dernières mettent en place un protocole en cas d'immobilité du courrier. Il est dit que si le courrier ne peut finir sa mission, il doit attendre qu'un nouvel agent postal, courrier ou autre, vienne chercher les biens postaux dont il avait en charge l'acheminement²²⁸. L'option choisie par les autorités vénitiennes n'est alors pas la rapidité mais la sûreté du transport des biens postaux. Ainsi, ces événements ponctuels constituent un frein à la mobilité postale et à l'acheminement des biens postaux. Ils sont présents tout au long de la période et sont difficiles à prévenir. Selon Fernand Braudel, « la lutte contre la distance reste affaire de vigilance, mais aussi de hasard, de chance²²⁹ ». La mobilité postale serait donc soumise à divers facteurs impondérables qui la ralentissent voire l'interrompent. Même si c'est une activité formalisée et très organisée, elle n'en reste pas moins incertaine. Sa pratique semble d'ailleurs se complexifier dans le temps.

Le voyage postal : une activité plus difficile dans le temps ?

La pratique de la mobilité postale n'est pas linéaire et fluctue dans le temps. Parallèlement à son perfectionnement, elle semble se complexifier au cours de l'époque moderne. Cela s'explique en grande partie par l'accroissement des coûts de transport des courriers. En effet, les courriers se plaignent tout au long de la période que les dépenses associées au voyage augmentent très fortement. Dans une supplique de 1616 adressée aux *provveditori di Comun*, ils affirment que « les dépenses de voyage n'ont pas seulement doublé mais triplé²³⁰ ». Aucune explication n'est donnée, mais il paraît évident que cela se répercute durablement sur le voyage postal. Pour comprendre cette augmentation des coûts de voyage des courriers, il faut d'abord connaître les dépenses auxquelles ils sont confrontés. Le graphique suivant, même s'il traite d'un cas de voyage extraordinaire, donne un aperçu de la répartition des dépenses lors d'une mobilité postale²³¹.

227 BMC, Cl.IV, 134, 10 janvier 1607 [n.n.].

228 BMC, Cl.IV, 165, 17 août 1619, fol.78.

229 BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen au temps de Philippe II. 2. Destins collectifs et mouvements d'ensemble*, Paris, Armand Colin, 2017 [1949], p.13.

230 « le spese di viaggi non solo si sono duplicate, ma triplicate », BMC, Cl.IV, 165 17 décembre 1616, fol.66.

231 Le tableau de données, ainsi que des explications complémentaires à ce graphique sont présents à la fin de cette étude. Cf. Annexes, p.272.

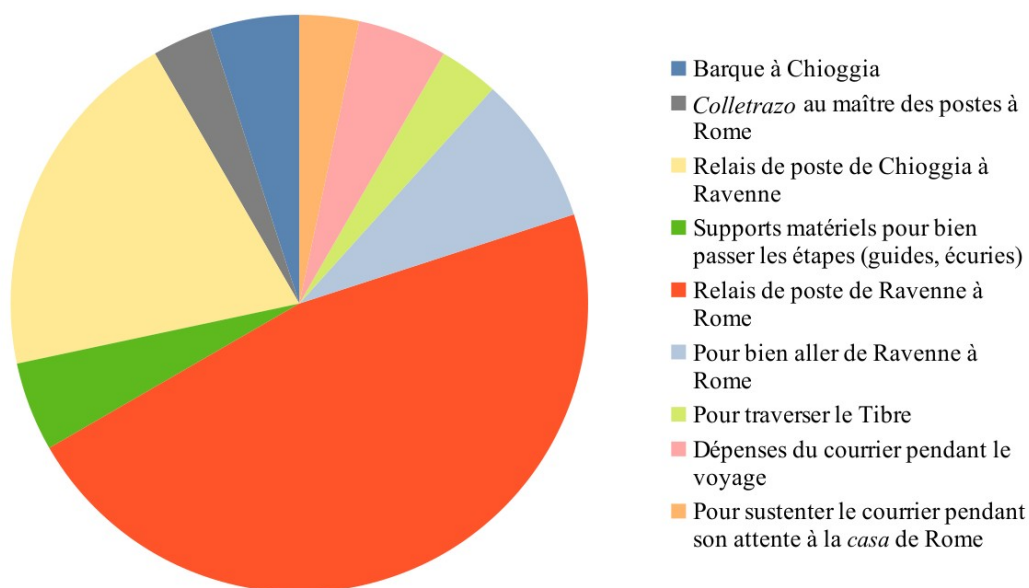


Figure 10: Répartition des dépenses d'une expédition extraordinaire entre Venise et Rome (en 1592).

Il paraît tout d'abord évident que la première source de dépense du courrier pendant son voyage concerne son passage dans les relais postaux. En effet, plus de la moitié de l'argent dépensé pendant la mobilité l'est dans ces établissements. Dans ce cas plus précisément, sur 60 écus dépensés, 40 le sont dans les relais postaux en Terre ferme et à l'étranger²³². Les 20 écus restants se divisent entre différentes sources de dépenses, rattachées le plus souvent à la bonne tenue de la mobilité. Les dépenses effectuées par le courrier varient bien évidemment selon l'itinéraire emprunté et le contexte dans lequel il se trouve au moment de son voyage. Toutefois, les relais postaux semblent représenter la principale source de dépenses du courrier pendant sa mobilité, et ce tout au long de la période étudiée. Cela s'explique par le fait que le relais postal procure de nombreuses ressources au courrier et ce, contre paiement. Les relais postaux fournissaient les éléments essentiels à la mobilité comme des chevaux, mais pas seulement. Ils possédaient aussi une activité d'accueil et d'hébergement des voyageurs. Patrick Marchand affirme d'ailleurs que « les voyageurs pouvaient également [y] trouver le gîte et le couvert²³³ ». Cela signifie que les dépenses effectuées dans ces établissements comprennent la location des montures, les services du postillon, ainsi que les frais de repas et de logis.

La hausse progressive des dépenses des courriers pendant leur mobilité semble découler en grande partie de l'accroissement des dépenses en relais postal. La location d'un cheval semble plus particulièrement être la cause de cette augmentation. Les courriers déplorent le fait que la location de chevaux est de plus en plus onéreuse et ce tout au long de la période. Il est dit en 1634 que le

²³² BMC, Cl.IV, 165, 27 décembre 1592, fol.49.

²³³ MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., p.249.

coût du passage en relais augmente pour les courriers ordinaires, passant de 35 à 40 sous par passage²³⁴. En échange, l'État demande à ce que les chevaux et postillons soient d'une grande qualité pour que l'augmentation du prix soit synonyme de plus grande rapidité des courriers²³⁵. Cette augmentation est justifiée par le fait que les maîtres de poste ont besoin de plus d'argent pour pourvoir à l'entretien de chevaux, ainsi qu'aux salaires des postillons²³⁶. Cette nécessité des maîtres de poste à avoir plus de fonds signifierait peut-être que les frais associés à leur relais ont augmenté.

La hausse des frais propres à l'entretien des relais par les maîtres de poste semble importante et continue. Tout d'abord, l'entretien de chevaux comprend divers éléments, matériels et humains, qui sont à la charge des maîtres de postes. Entretenir des chevaux nécessite pour le maître de poste d'avoir suffisamment de nourriture pour ces derniers²³⁷. Le principal aliment employé dans les relais est le foin. Or, il est à noter que l'approvisionnement en foin peut parfois être compliqué pour les maîtres de poste. En 1768, une pénurie de foin dans la province de Brescia est recensée par les autorités²³⁸. À cause de cela, les maîtres de poste de Salò et Desenzano n'ont plus suffisamment de foin pour nourrir leurs chevaux et permettre la bonne tenue des mobilités postales. Il est alors pris la décision par le gouvernement vénitien d'autoriser ces maîtres de poste à pouvoir acheter des charrettes de foin, ce qui leur était interdit auparavant. Cela signifierait que la nourriture fournie aux chevaux dépend en temps normal des cultures effectuées sur les terres des maîtres de poste. Patrick Marchand présente d'ailleurs le maître de poste comme un petit propriétaire terrien qui a besoin de terres cultivables pour assurer la prospérité de son relais²³⁹. L'acquisition de fourrage pour les bêtes dépendrait alors de l'exploitation des terres rattachées au relais postal.

Cette pénurie de foin ne semble pas être la première puisqu'il est dit dans le texte que ce privilège a déjà été donné par le passé à ces maîtres de poste à de multiples reprises en 1620, 1630 et 1730²⁴⁰. Ce manque de foin induit sûrement un prix plus élevé pour son acquisition, ce qui est renforcé par la taxe sur les charrettes de foin. Cette dernière augmenterait alors le montant final de l'achat par les maîtres de poste. Cette taxe a été instituée en 1702 et s'applique à l'ensemble des loueurs de chevaux en Terre ferme, dont font partie les maîtres de poste²⁴¹. Elle s'élève à un ducat pour chaque charrette de foin, ce qui alourdit le prix de la location des chevaux pour les voyageurs. Elle s'applique aussi bien aux chevaux de location qu'aux chevaux postaux. Or, il existe des exceptions pour les chevaux employés par la *Compagnia dei corrieri veneti*, qui sont exemptés de

234 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 22 novembre 1709, fol.693.

235 *Ibid.*

236 *Ibid.*

237 MARCHAND Patrick, « Chapitre 9. Au relais », in : *Le maître de poste et le messenger, op.cit.*, pp.247-286.

238 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2, 21 décembre 1768, fol.26.

239 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger, op.cit.*, p.247.

240 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2, 21 décembre 1768, fol.26.

241 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 1^{er} février 1702, fol.55.

paiement de taxe. Ceci est fait dans le but de ne pas créer d'obstacle à la mobilité des courriers vénitiens. Ces exemptions valent seulement pour les transporteurs vénitiens et non ceux étrangers. Il est d'ailleurs précisé que ce *dazio* doit être appliqué à la location de chevaux de poste pour les courriers étrangers²⁴². La gestion et l'acquisition du foin, principal aliment de consommation des chevaux, semblent ainsi posséder une place importante dans l'entretien des montures par les maîtres de poste.

Outre l'alimentation des chevaux, leur entretien passe aussi par d'autres dépenses. Les maîtres de poste ont en charge l'ensemble des soins associés aux chevaux. Il a été retrouvé dans les archives des listes de dépenses faites par des maîtres de postes en Terre ferme, qui énoncent les différents frais qu'ils doivent supporter dans le cadre de leur charge pour l'année 1643²⁴³. Une majorité des dépenses effectuées concernent les chevaux, plus particulièrement leur alimentation. D'autres concernent le matériel inhérent à l'activité équestre et les soins apportés aux chevaux comme le ferrage ou encore l'achat de médicaments pour ces derniers. Cela semble d'autant plus important que la mobilité postale est éreintante pour les chevaux. Elle peut les affaiblir gravement, voire les rendre malades ou les tuer. Ceci est d'ailleurs abordé dans plusieurs textes comme en 1673 lorsque les courriers disent que le mauvais état des routes entre Padoue et Fusina fatigue fortement les chevaux²⁴⁴. Il est même dit que certains ne résistent pas à cette mobilité, ce qui sous-entendrait que la santé des chevaux est mise à rude épreuve lors du voyage. Le recours à une médecine vétérinaire pouvait permettre de conserver un cheval en bonne santé et ainsi permettre un emploi plus prolongé de ce dernier²⁴⁵. En outre, le maître de poste semble aussi employer divers individus pour s'occuper des chevaux. Les postillons représentent les premiers d'entre eux. Ces derniers, en plus de les monter en tant que guide ou d'estafette, ont aussi en charge leur entretien au relais²⁴⁶. La possession de chevaux de poste nécessite ainsi un grand nombre de ressources, et ce, à la charge complète du maître postal.

En plus de ces raisons inhérentes à l'entretien des montures, des décisions politiques peuvent troubler l'accès aux chevaux pour la mobilité postale. À partir de la fin du XVI^e siècle, les États pontificaux cherchent à réduire les prérogatives des courriers vénitiens à Rome et sur l'ensemble de leurs territoires²⁴⁷. Ils restreignent alors leurs privilèges, ce qui fragilise la situation des courriers et de la maison postale vénitienne à Rome. À l'origine, le maître de poste vénitien à Rome avait en charge l'approvisionnement des courriers en chevaux. Il devait d'ailleurs en avoir

²⁴² *Ibid.*

²⁴³ ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, 23 mars 1643, fol.27.

²⁴⁴ ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 21 juillet 1673, fol.601.

²⁴⁵ MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, *op.cit.*, p.272.

²⁴⁶ ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, 23 mars 1643, fol.27.

²⁴⁷ MIDURA Rachel, « Chapter 2. The Arrest of a Postmaster. Information Sovereignty in the Italian Wars », in : *Postal intelligence.*, *op.cit.*, pp.47-73.

dans son établissement comme il l'est indiqué dans les statuts de la corporation²⁴⁸. Néanmoins, la période de tension, qui fait suite au pontificat de Pie V, marque un moment d'affaiblissement des courriers vénitiens à Rome. Dans un document de 1592, il est notamment dit que si les frais en relais de poste ont augmenté, c'est à cause de la hausse des coûts pour la nourriture et les chevaux de poste mais pas seulement :

« Il s'ajoute que, les courriers étant privés de la possibilité de désigner eux-mêmes les postiers et les chevaux, faculté qui leur avait été retirée par les papes précédents. En ce qui concerne le service postal de Rome, ils sont désormais contraints de dépendre des décisions d'autrui, et notamment des personnes intéressées, à savoir les maîtres de poste de Rome, Ancône et des États de l'Église, desquels ils subissent de nombreuses contrariétés, avec des dépenses très élevées. Ils doivent payer les chevaux à des prix élevés, comme le demandent les postiers pour faire les courses comme cela leur convient. De ces causes résulte un désordre considérable²⁴⁹ ».

Ceci met en évidence le fait que l'action des États a un grand impact et peut faciliter ou freiner la mobilité postale. Dans le cas présent, les décisions prises par les États pontificaux défavorisent les courriers vénitiens au profit d'autres acteurs postaux, et ce, à cause de l'augmentation des dépenses en relais postal. Cette hausse peut aussi découler d'un manque de chevaux tout au long de la période. Il est fait part à de nombreuses reprises de pénurie de chevaux, ce qui complique la bonne tenue de l'activité postale. C'est le cas en 1769, lorsqu'il est dit que la poste de Palazzolo, par manque de montures, ne peut plus répondre aux besoins de l'ensemble des voyageurs²⁵⁰. Ce manque de chevaux peut se répercuter sur le prix de location de ces derniers. Le cheval devenant une ressource plus rare, les maîtres de poste et les autres loueurs de chevaux en augmentent peut-être le prix.

Les raisons de ce manque de chevaux ne sont pas énoncées mais plusieurs points sont à mettre en avant. D'une part, l'accroissement des mobilités tout au long de l'époque moderne a induit un recours plus répandu aux chevaux et leur demande serait en hausse²⁵¹. Ceci serait renforcé par la diversification des services de postes, avec carrosses et chaises de poste, qui nécessite plus de chevaux²⁵². D'autre part, certains moments semblent plus propices à une pénurie de monture comme les épizooties équine. Selon Daniel Roche, cela représente des grands moments de tension sur le

248 BMC, Cl.IV, 134, 11 février 1545.

249 « Si aggiunge che essendo li corrieri privi della commodita di deputar li postieri, et cavalli, che fu ad essi levata dalli Pontefici passati, con la posta medesima di Roma, sono astretti hora di vivere a descrittione d'altri, et di persone interessate, che sono li Mastri delle poste di Roma, Ancona, et del Stato Ecclesiastico da quali ricevono molti disturbi con grandissime interesse di spesa, convenendo pagar li cavalli a prezzi alti, et quello, che vogliono li postieri, per fare le diligente a loro commesse, della quali cause à passata la cosa in tanto disordine », BMC, Cl.IV, 165, 12 janvier 1592, fol.50.

250 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2, 29 avril 1769, fol.27.

251 *Ibid.*, pp.300-301.

252 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger, op.cit.*, pp.196-197.

marché des chevaux, notamment pour ceux servant au transport²⁵³. Ce sont eux qui ont le plus de risque d'être malade puisqu'étant en contact direct avec de nombreux autres chevaux²⁵⁴. L'ensemble de ces facteurs tendrait alors à une hausse des prix de location des chevaux, entraînant elle-même une hausse des dépenses du courrier en relais postal.

Comme le montrent les diverses lois portant sur les chevaux de poste, les autorités vénitiennes semblent avoir un très grand intérêt pour ces derniers. Elles cherchent à réglementer leur location en relais postal pour assurer le déplacement de leurs courriers. Elles instituent par exemple un prix fixe pour la location des chevaux dans les relais vénitiens pour les courriers. Il est établi qu'un courrier ordinaire doit payer 35 sous par cheval dans les relais postaux vénitiens en 1630²⁵⁵. C'est 40 sous pour un courrier extraordinaire. Ceci est fait dans le but d'empêcher une fluctuation des prix, et une perturbation de la mobilité du courrier. De plus, le gouvernement vénitien oblige les maîtres de poste à louer prioritairement leurs chevaux aux courriers vénitiens, les faisant passer avant les autres voyageurs, postaux ou non²⁵⁶. Ceci peut être perçu comme une tentative d'assurer l'accès aux chevaux pour les courriers. Cela faciliterait leur mobilité, notamment dans des moments de tension pour la location de monture.

La hausse des dépenses des courriers pendant leur mobilité a de graves impacts sur cette dernière. Le voyage postal semble plus compliqué à maintenir et à mener avec les moyens qui sont alloués aux courriers. Ces derniers transmettent en 1592 une supplique aux *provveditori di Comun* pour que l'argent attribué aux courses extraordinaires soit augmenté²⁵⁷. À l'origine, 40 écus étaient assignés à un courrier extraordinaire pour se rendre à Rome. Or, les courriers affirment qu'à cause de la montée des coûts de voyage, cela n'est plus suffisant²⁵⁸. La mobilité se fait dans la difficulté et les courriers arrivent fréquemment en retard à Rome. L'État décide alors d'augmenter de 30 écus la somme qui leur est octroyée, passant à 70 écus pour chaque courrier extraordinaire se rendant à Rome²⁵⁹. Cette augmentation des moyens alloués aux courriers semblait indispensable puisqu'il est dit qu'en 1592, un voyage extraordinaire pour Rome nécessitait au minimum 60 écus²⁶⁰. La hausse des dépenses postales semble ainsi être une préoccupation constante tout au long de l'époque moderne.

Cet accroissement des dépenses pendant le voyage postal, en plus de rendre ce dernier plus difficile, peut desservir les courriers. En effet, il est dit dans les sources qu'à cause du fort coût

253 ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval. Tome premier. Le cheval moteur*, op.cit., p.166.

254 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., p.274.

255 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 22 novembre 1709, fol.693.

256 *Ibid.*

257 BMC, Cl.IV, 165, 1^{er} décembre 1592, fol.47.

258 BMC, Cl.IV, 165, 10 février 1592, fol.50.

259 BMC, Cl.IV, 165, 27 décembre 1592, fol.48.

260 *Ibid.*

d'emploi des courriers extraordinaires vénitiens, l'État préfère employer des estafettes²⁶¹. Dans un texte de 1584, l'État vénitien demande à ce que l'ensemble des représentants publics en Terre ferme et dans certaines villes étrangères n'aient plus recours aux courriers extraordinaires mais aux estafettes pour économiser de l'argent public²⁶². Il est mis en avant par les autorités les différences de prix pour un même temps de trajet. Par exemple, en 1584, l'envoi d'un courrier extraordinaire depuis Venise à Vérone coûte 440 sous alors que c'est 320 sous pour l'envoi d'une estafette²⁶³. Plus la ville à relier est éloignée de Venise, plus cet écart est important. Pour l'envoi d'un courrier extraordinaire pour Turin, cela coûte 5760 sous alors que c'est seulement 1400 sous par une estafette en 1584²⁶⁴. Cela veut dire que cela coûte quatre fois plus cher d'envoyer un courrier extraordinaire qu'une estafette pour cette ville. Cela explique pourquoi l'État vénitien préfère avoir recours aux estafettes plutôt qu'au service des courriers extraordinaires. Ces derniers subiraient ainsi une forme de concurrence économique de la part des estafettes, ce qui réduirait leur travail et leurs revenus. Néanmoins, le transport par estafette est moins sûr que celui par courrier. Dans le cas de transport de documents sensibles, l'État vénitien continuerait à recourir au service des courriers extraordinaires²⁶⁵. Cette concurrence économique des courriers tend à s'aggraver avec la hausse des dépenses de voyage, même si elle concerne l'ensemble des transporteurs postaux. De plus, cette concurrence de la part des estafettes est à relativiser puisqu'elle ne concerne que les voyages extraordinaires. Les courriers conservent ainsi leur primauté sur les voyages postaux ordinaires pour toute la période.

Cette augmentation des prix de portage de lettres à cause de la hausse des dépenses postales touche aussi le service des courriers ordinaires. Pour continuer à subvenir à leurs besoins pendant leur mobilité, les courriers demandent à ce que les tarifs postaux soient augmentés. Cela permettrait ainsi de contrebalancer la hausse des dépenses et de réaliser la mobilité dans le temps imparti²⁶⁶. En 1616, ils obtiennent par exemple à ce que le prix du port de lettre pour Rome depuis Venise passe de 13 sous l'once à 15 sous l'once²⁶⁷. Cette hausse des tarifs postaux semble être progressive tout au long de la période. Les villes pour lesquelles le plus d'informations a été trouvé sont Rome et Milan. Ceci paraît logique compte tenu du fait qu'elles représentent les principales destinations des courriers ordinaires. Il est intéressant de voir que du XVI^e au XVII^e siècle, ces villes connaissent une

261 BMC, Cl.IV, 165, 29 septembre 1584, fol.84.

262 *Ibid.*

263 *Ibid.* Voir le tableau comparant le coût d'emploi d'un courrier et d'une estafette en 1584 selon la ville desservie, qui se trouve à la page 13 de cette étude. Cf. p.95.

264 *Ibid.*

265 FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », *op.cit.*, p.73.

266 BMC, Cl.IV, 165, 17 décembre 1616, fol.66.

267 *Ibid.*

augmentation progressive des tarifs postaux des courriers ordinaires vénitiens comme le montre le tableau ci-dessous²⁶⁸.

Tableau 3: Évolution du tarif du port de lettres à l'once par les courriers ordinaires vénitiens pour Rome et Milan depuis Venise (en sou)

	1540	1593	1616	1628	1630	1631	1634	1657	1668
Rome	13	13	15	16	20	20	18	18	20
Milan	10	12	12	13	19	19	17	17	15

Cette hausse progressive des prix du portage de lettres pour ces deux villes semble être la répercussion directe de l'augmentation continue des dépenses pendant la mobilité postale. Entre 1540 et 1657, soit plus d'un siècle d'écart, les tarifs postaux ont augmenté de 5 sous pour Rome et 7 sous pour Milan²⁶⁹. Il est à noter qu'une forte hausse a eu lieu en 1630, les prix peuvent donc fluctuer très rapidement. Ceci est en grande partie dû au contexte sanitaire de l'époque, marqué par une épidémie de peste dans le nord de la péninsule italienne²⁷⁰. Le maintien de l'activité postale en période épidémique se fait au prix de fortes dépenses. En période de peste les services postaux sont au ralenti car les courriers doivent transporter moins de lettres et se déplacent moins rapidement²⁷¹. C'est pour cela qu'il peut être décidé par les autorités d'augmenter les tarifs postaux pour permettre aux courriers de mener à bien leur mission²⁷².

Selon Anne Conchon et Julien Villain, « les prix de transport reflètent la plus ou moins grande facilité à acheminer des marchandises entre deux points²⁷³ ». Cela voudrait dire que la hausse progressive des prix postaux serait synonyme d'une complexification du transport postal dans le temps. Ce dernier serait plus dur à réaliser à cause de divers critères, notamment économiques. Par conséquent, le métier de courrier serait plus difficile à pratiquer puisqu'il consiste majoritairement en la réalisation d'une expédition postale.

Le courrier se retrouve soumis à diverses contraintes propres au type de mobilité qu'il pratique. Une grande partie de ces contraintes découle de l'institutionnalisation de la mobilité

268 Il aurait été intéressant d'étudier la fluctuation des prix sur l'ensemble de la période. Or, très peu d'informations concernant le XVIII^e siècle ont été trouvées. Toutefois, il est fort à parier que la création d'une taxe sur les lettres au début du XVIII^e siècle a sûrement dû accroître le prix du portage de lettres par les courriers vénitiens.

269 BMC, Cl.IV, 165, 17 décembre 1616, fol.66 ; ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, 23 juin 1657, fol.47.

270 VITAUX Jean, *Histoire de la peste*, Paris, Presses Universitaires de France, 2010.

271 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, 6 juillet 1656, fol.46.

272 *Ibid.*

273 CONCHON Anne et VILLAIN Julien, « Prix de transport et économie des circulations (XVII^e-début XIX^e siècles) : Introduction », *Histoire & mesure*, n°2, 2022, p.6.

postale par les États. Ces derniers cherchent à encadrer cette activité, pour contrôler les individus et les biens qui sont en mouvement sur leur territoire. Cet encadrement postal passe par l'édiction de nombreuses règles postales. Néanmoins, ces dernières se confrontent à la pratique de la mobilité, qui reste très incertaine même si elle est très organisée. Elle dépend pour beaucoup du contexte politique, économique et sanitaire dans lequel le courrier évolue. Même si ce type de mobilité se développe et se perfectionne tout au long de l'époque moderne, sa réalisation n'en reste pas moins complexe. Les courriers doivent s'adapter sans arrêt pour pouvoir mener à bien leur mission. Ils apparaissent alors comme des professionnels de la mobilité dont ils en expérimentent les divers aspects.

Quatrième partie : Le voyage postal, une expérience singulière

Le voyage postal, même s'il représente une activité organisée et optimisée, n'en reste pas moins soumis à de nombreuses contraintes inhérentes à son existence. Les courriers, de par leurs connaissances accrues des territoires et des itinéraires postaux, semblent s'y adapter. Ils expérimentent les contraintes et vivent leur passage. C'est le cas de la frontière qui est une zone particulière, marquant le début de l'étranger et de l'Autre. Ce vécu de la mobilité postale par les courriers s'avère toutefois assez flou à partir du moment où l'intérêt ne porte plus seulement sur la mobilité en elle-même mais aussi sur ce qui l'entoure. Il paraît alors pertinent de s'intéresser à l'expérience concrète de la mobilité du courrier, et ce aux différents moments de son voyage.

A) La mobilité postale ou la maîtrise d'une activité incertaine

La multimodalité, un marqueur de la mobilité postale

La mobilité des courriers vénitiens est caractérisée par sa pluralité. Elle peut prendre différentes formes selon le contexte dans lequel se trouve le courrier. Comme il a été dit précédemment, le système postal vénitien, comme une grande partie des autres systèmes postaux européens, repose en grande partie sur la mobilité par voie terrestre. Cette dernière se fait le plus souvent à cheval, via les relais postaux, qui jalonnent les territoires vénitiens et le reste de l'Europe. Dans certains cas, le courrier peut voyager par voie terrestre différemment. Il peut par exemple se déplacer à dos de mule si la rapidité n'est pas au centre de son voyage comme lors de missions d'accompagnement de représentants publics¹. De plus, les avancées techniques, notamment à la fin du XVII^e siècle et tout au long du XVIII^e siècle, ont un impact sur le moyen de transport employé par le courrier. En effet, ce dernier peut se retrouver au sein d'un carrosse postal, qui fait la liaison entre différentes villes et dont l'objectif premier est le transport de passagers². Cependant, même s'il représente une grande partie de la mobilité postale, le voyage par voie terrestre n'est pas le seul auquel ont recours les courriers.

La mobilité par voie fluviale représente aussi une partie non négligeable du voyage des courriers. Le transport par barque ou bateau est inhérent à la mobilité des courriers vénitiens. Cela

¹ ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Spagna, « Viaggio fatto dal Ecc^{mo} Giacomo Querini Amb^o straordinario alle Maesta del Re Catholico in Madrid l'anno 1659 » [n.n.].

² *Ibid.*

commence d'abord au cœur de la capitale de la République. En effet, la navigation urbaine vénitienne fait partie de la mobilité des courriers. Ces derniers, à leur départ et à leur arrivée à Venise, se déplacent grâce aux *barcaruoli* à qui sont assignés cette tâche. Seuls les *barcaruoli* dont le *traghetto* est assigné à l'activité postale peuvent prendre en charge le transport des courriers et des biens postaux³. Ce travail est très fortement encadré puisque certains statuts de la corporation des courriers vénitiens se rapportent aussi au travail de ces individus. Il est par exemple énoncé dans la *mariegola* des courriers vénitiens que les *barcaruoli* qui les transportent ont l'interdiction formelle de les mener ailleurs qu'à la poste lors de leur arrivée⁴. L'emploi de ces individus dans le système postal vénitien est tel que certaines lois propres à l'activité postale sont inscrites dans les *mariegole* de leurs corps de métier⁵.

Dans les documents administratifs émanant des instances de contrôle de cet emploi des *barcaruoli* dans l'activité postale comme les *provveditori di Comun*, le terme de « barques postales » ou « barques pour les courriers » apparaît fréquemment⁶. Ces barques empruntées par les courriers ne semblent en rien diverger des autres employées habituellement à Venise et en Terre ferme. Elles ne possèdent pas de caractéristique particulière et se rapportent à une très grande diversité d'embarcations. En effet, les statuts de la corporation font simplement référence à des barques sans donner de plus amples précisions. Les suppliques envoyées aux *provveditori di Comun* et les textes de lois émis par ces derniers pour contrôler l'emploi de ces barques contiennent quant à eux de plus amples renseignements. À leur lecture, il semble assez évident que les courriers se déplaçaient sur une très grande variété de barques. Il est fait référence dans les sources de barques de manière générale mais aussi de *peote* et de *burchielli*⁷. Ces deux types d'embarcations sont typiques du transport de marchandises dans la lagune⁸. Effectivement, leur grande taille permet le transport d'une plus grande quantité de biens et de personnes. Ceci expliquerait peut-être pourquoi le courrier à recours à ce type de barque en particulier. Cela laisserait la place pour le courrier et ses valises sur l'embarcation.

Le voyage par barque ne se fait néanmoins pas toujours seul pour le courrier comme le montre le cas d'attaque de barques postales en 1666. Le Conseil des Dix affirme que les malfrats ont dérobé les biens transportés par le courrier mais aussi ceux des passagers qui étaient avec lui sur l'embarcation⁹. Il n'est pas dit si les passagers voyageaient sous l'égide du courrier ou non. Si ce

3 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.90.

4 BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.83.

5 BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1615, fol.88.

6 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 21 mai 1722, fol.763.

7 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, « Notta a quante barche si trovano impentimenti nel traghetto della Polesella e li nomi delli confratelli che compongono le 24 libertà del traghetto medesimo », [n.d., n.n.].

8 QUILLIEN Robin, « Barcaruoli et bateliers à Venise à l'époque moderne : profession plurielle et groupe social (XVI^e-XVIII^e siècles) », *Line@editoriale*, n°10, 2018 [en ligne].

9 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 8 mars 1666 [n.n.].

n'est pas le cas, le voyage sur une embarcation avec d'autres individus aurait peut-être un avantage économique pour le courrier. L'emploi d'une barque seul doit sûrement coûter plus cher. Une fiche de dépense présente dans la *mariegola* de la corporation met par exemple en évidence le fait qu'en 1592, le prix d'emploi d'une barque pour passer le Tibre pour un courrier extraordinaire vénitien dépendait de s'il était seul ou non. Il est dit que s'il est seul sur la barque, le coût est plus élevé et est de 4 écus contre 2 écus s'ils traversent avec d'autres passagers¹⁰. Même si les deux exemples présentés sont espacés dans le temps et dans l'espace, ils mettent en évidence le fait que le transport par barque du courrier aussi bien à Venise qu'à l'étranger ne se fait pas forcément seul. Ainsi, le voyage par barque n'est pas une mobilité constante et aussi uniformisée que celle terrestre. Par voie terrestre, le courrier voyage toujours sur des montures qui lui sont spécifiquement réservées, ce qui ne semble pas être le cas du transport par voie fluviale. Ce dernier repose sur l'emploi de barques qui ont le droit de transporter les courriers car étant rattachées à un *traghetto* qui est autorisé à prendre en charge la mobilité postale. Toutefois, il est fort à parier que ces barques n'étaient pas uniquement dédiées au transport postal mais à tous types de transport. Le seul élément à respecter serait qu'il faut toujours avoir des embarcations prêtes à être employées pour le service postal. En effet, les *barcaruoli* sont tenus à Venise de prendre en charge le transport de courriers de jour comme de nuit¹¹. Ils offrent ainsi leur disponibilité au travail postal sans pour autant en être dépendant.

Cet emploi du transport fluvial ne se fait pas sans heurts. De nombreux conflits éclatent au cours de la période étudiée, dont certains opposants les courriers vénitiens aux *barcaruoli*. Il est reproché à ces derniers de se servir de leur position d'acteurs mobiles pour usurper le travail des courriers. Une supplique est par exemple rédigée en 1722 à propos de la ville de Rovigo, qui se trouve en Terre ferme. Elle est idéalement placée pour le transport fluvial puisqu'elle se trouve entre le Pô et l'Adige. C'est pour cela que de nombreux courriers partent ou arrivent directement depuis Venise en bateau jusqu'à cette ville¹². Dans cette supplique, les courriers se plaignent que certains patrons de barques et *peote*, transportent illégalement des lettres¹³. Ils volent ainsi le travail des courriers et de fait leur rémunération. Cette activité informelle est dénoncée par les autorités, qui réaffirment le monopole des courriers sur le transport de lettres. Les *barcaruoli* apparaissent ainsi comme des acteurs importants de l'activité postale, dont les courriers sont dépendants pour accomplir leurs missions. Ils font partie pleinement du processus postal sans pour autant être considérés comme des acteurs postaux, ni ne possédant aucune prérogative postale.

¹⁰ BMC, Cl.IV, 165, 27 décembre 1592, fol.49.

¹¹ ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 18 juillet 1630, fol.692.

¹² *Ibid.*, 21 mai 1722, fol.763.

¹³ *Ibid.*

Ce recours aux *barcaruoli* pour se déplacer se fait au cœur de Venise mais le plus souvent ces barques sont employées pour amener les courriers en Terre ferme, là où les attendent leurs montures. Trois relais postaux font la jonction entre cette mobilité fluviale et terrestre, ce sont les relais postaux de Chioggia, Mestre et Fusina¹⁴. Dans son récit sur son voyage en Terre ferme, Marino Sanudo décrit par exemple la localité de Fusina comme « le commencement de la Terre ferme¹⁵ ». La barque permet ainsi de quitter Venise et de rejoindre le début de leur mission. Néanmoins, ces trois localités ne représentent pas les seuls points d'arrivée des courriers vénitiens après leur départ de Venise. Il arrive aussi que les courriers se rendent en barque sur un plus long trajet en Terre ferme. De nombreux documents font référence à l'emploi de barques pour aller et venir depuis Padoue. Il est même dit que Padoue concentre en son sein l'ensemble des lettres de « toute la Brenta »¹⁶. La Brenta étant un cours d'eau, cela laisserait penser que les courriers qui portent ces lettres se déplacent par voie fluviale ou bien empruntent la route terrestre qui suit le tracé du fleuve.

Les courriers qui partent de Venise peuvent aussi aller en barque à l'étranger. Leur premier arrêt et leur début de mobilité terrestre commenceraient en dehors des territoires de la République. C'est le cas d'un voyage réalisé par Mandricardo Benzoni dans la première moitié du XVII^e siècle. Ce dernier se rend à Rome et part en barque depuis Venise jusqu'à Goro¹⁷. Cette localité représente le premier relais postal du voyage et ne se trouve pas en Terre ferme. Elle fait partie des territoires pontificaux. Cela veut dire que le voyage en barque peut mener directement vers l'étranger. De plus, les courriers vénitiens ont fréquemment recours au transport fluvial en dehors des frontières de la République. Il est par exemple très courant que lorsqu'ils se rendent à Paris, ils circulent par voie fluviale sur la Loire. Effectivement, plusieurs récits de courriers expliquent qu'une fois arrivés à Roanne, ils louaient une barque pour se rendre à Orléans en remontant la Loire¹⁸. Cela met en évidence qu'il y a un emploi fréquent des routes fluviales en plus de celles terrestres, et ce sur l'ensemble des territoires européens.

En plus des circulations terrestres et fluviales, qui représentent les principaux moyens de transport des courriers, ces derniers ont aussi recours de manière moindre au transport maritime. En effet, il arrive que les courriers se retrouvent à voyager sur des embarcations plus importantes. C'est le cas d'un voyage réalisé au XVII^e siècle par un courrier vénitien, qui s'est rendu à Madrid en

14 BMC, Cl.IV, 165, 28 décembre 1615, fol.79.

15 SANUDO Marino, *Itinerario per la terraferma veneta nel 1483 di Marin Sanudo*, éd. BRUNI Roberto, BELLINI Luisa et al., Padoue, Cleup Associazione artistico-culturale Terzo Millennio, 2008 [1483-1484], p.32.

16 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.4, fol.8 [n.n.].

17 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Roma, « Viaggio fatto dall'III^{mo} et R^{mo} Cardinal Vendramino et patriarca di Venetia per la via del Ferrarese et Romagna » [n.d., n.n.].

18 *Ibid.*, rubrique Parigi, « Viaggio per Franza fatto dall'accmo Simon Contarini Amb^r estraord^o, l'anno 1617 3 ottobre » [n.n.].

navigant sur la Méditerranée. Il est notamment précisé qu'entre Marseille et Barcelone, il est monté sur deux bateaux différents, qui lui ont permis de rallier Barcelone en passant par la mer¹⁹. Il est intéressant de voir que l'itinéraire terrestre de ce même trajet entre Marseille et Barcelone est annoté par le courrier²⁰. Il décrit alors les villes par lesquelles il serait passé s'il n'était pas parti en bateau. Cela soulève une question importante : pourquoi privilégier ici le transport maritime alors que le transport par voie terrestre est possible ? Cette interrogation est renforcée par le fait que comme il a été présenté précédemment le voyage en bateau dans le golfe du Lion ne se fait pas sans risques à cause de la grande présence de corsaires dans la zone²¹. Le choix du transport maritime s'explique sûrement ici par une plus grande rapidité, même si le bateau doit faire des arrêts fréquents, puisque se déplaçant par cabotage. Ce choix doit aussi et surtout dépendre du contexte dans lequel se trouve le courrier, notamment des conditions météorologiques. Une météo plus favorable à la navigation maritime pourrait expliquer le choix du courrier de se rendre à Barcelone en bateau.

Les itinéraires sont plus ou moins connus par les autorités, mais ils peuvent varier selon le type de moyen de transport ainsi que le contexte sanitaire, politique et climatique. Le courrier aurait alors à choisir le type de mobilité qui lui semble le plus optimal pour mener à bien sa mission. Il est à supposer que rentrent en compte dans ce choix trois critères : celui sécuritaire, celui de rapidité mais aussi et surtout celui économique. Le courrier doit en effet respecter le montant qui lui est alloué pour effectuer sa mission et arriver dans les temps à destination. Selon le type de mobilité choisi, ce ne sont pas les mêmes sommes qui sont à déboursier. Il a été dit précédemment que le coût de l'emploi d'un cheval en Terre ferme est de 35 sous pour un courrier vénitien mais que ce prix tend à varier dès lors qu'il se trouve à l'étranger. En ce qui concerne le prix du transport en barque et bateau, cela semble être la même logique. Les tarifs de transport des *barcaruoli* de Mestre ont par exemple été retrouvés. Ils ont été énoncés en 1729, ce qui est assez tardif par rapport au cadre chronologique de cette étude. Il est toutefois intéressant de noter que même si les tarifs sont fixés ils varient selon le type d'embarcation ainsi que l'emploi qui en est fait²². En effet, selon le type de marchandises transportées le coût de l'emploi d'une *peota* passe du simple au double. Dans le cas d'un transport de vin, cela coûte 5 sous par tonneau de vin transporté alors que c'est 40 sous par chaque *caro* de bois²³. Pour revenir au transport plus spécifiquement des courriers, diverses annotations trouvées dans des récits de voyage donnent de précieux renseignements à ce propos. C'est le cas lors d'un voyage effectué entre Paris et Lyon dans la première moitié du XVII^e siècle. Il

19 *Ibid.*, rubrique Spagna, « Viaggio da Venetia in Spagna a Madrid per la via de Millan e Genoa » [n.d., n.n.].

20 *Ibid.*, « Notta del viaggio da Marsiglia a Barcelona per terra » [n.d., n.n.].

21 *Ibid.*

22 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.4, 30 mai 1729 [n.n.].

23 *Ibid.*

est dit que pour deux jours de voyage, cela coûte environ 20 sous par barque. Il est aussi précisé que ce prix dépend « plus ou moins de la grandeur de la barque et de la conjoncture du temps²⁴ ». Ainsi, dans ce cas présent, le transport par barque est plus économique que le voyage à cheval. Toutefois, il faut rester prudent sur ces données, elles ne sont pas représentatives de l'ensemble des cas mais seulement de cette mobilité précisément. Il est fort à parier que dans d'autres cas le transport par voie fluviale coûte plus cher que celui par voie terrestre.

Tout ceci met en lumière le fait que même si les itinéraires postaux sont connus et institutionnalisés par les autorités vénitiennes, ils restent théoriques. Dans la pratique, les possibilités de chemins et de routes à emprunter sont bien plus nombreuses. Selon la mission ou le contexte du lieu dans lequel se trouve le courrier, cet itinéraire peut varier²⁵. Pour un même trajet à la même période, ce n'est parfois pas le même itinéraire qui est emprunté. C'est le cas lorsque dans la première moitié du XVII^e siècle Mandricardo Benzoni, un courrier vénitien, se rend à Rome en longeant la côte adriatique. À son voyage retour pour Venise depuis Rome, il n'emploie cependant pas le même itinéraire puisqu'il passe par Florence, puis Ferrare pour finalement finir le trajet par voie fluviale jusqu'à Venise²⁶. Cela met en évidence qu'un même courrier pour un même voyage et à la même période ne passe pas forcément par le même chemin. Ceci s'explique ici par le fait que la mission confiée n'était peut-être pas la même. Au retour il devait sûrement porter les correspondances florentines et celles rattachées à ces territoires, ce qui expliquerait ce changement d'itinéraire postal. Le changement d'itinéraire découlerait ainsi des directives données au courrier mais aussi dans une moindre mesure de choix personnels faits au cours de la mobilité.

Le choix de l'itinéraire varie aussi selon le type de moyen de transport employé. Voyager par bateau, barque ou à cheval entraîne un grand changement dans la forme que prend le voyage. Il est assez rare qu'aucun voyage, sans compter le départ par barque de Venise, n'ait pas recours à un changement de moyen de locomotion. L'ensemble des cas présentés précédemment en sont l'exemple. Cette multimodalité des voyages postaux est centrale dans la compréhension de la mobilité postale. En effet, elle ne tient pas seulement au hasard mais à un véritable choix productif. Le but serait de choisir le moyen de transport qui permet au courrier d'aller le plus vite possible. C'est aussi pour cela que la jonction entre les différents types de transports est facilitée. Par exemple, les *barcaruoli* vénitiens amènent directement à la poste de Chioggia, Mestre et Fusina les

24 « più et meno secondo la grandezza della barca et la congiuntura del tempo », ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Stravag[...] via della corte, « Informatione del viaggio da Parigi a Lione » [n.d., n.n.].

25 RENOARD Yves, « Information et transmission des nouvelles », in : SAMARAN Charles (dir.), *L'Histoire et ses méthodes*, Paris, Gallimard, 1961, pp.93-142.

26 *Ibid.*, rubrique Roma, « Viaggio fatto dall'Ill^{mo} et R^{mo} Cardinal Vendramino et patriarca di Venetia per la via del Ferrarese et Romagna » [n.d., n.n.].

courriers, ils ne perdent ainsi pas de temps²⁷. L'objectif est ici de fluidifier la mobilité en créant une continuité entre les différents types de transport. Selon Guillaume Calafat et Mathieu Grenet, « on peut également envisager cette articulation entre routes terrestres et maritimes comme un continuum logistique et humain s'étendant sur des vastes espaces amphibies²⁸ ». Ceci permet alors une liaison constante et facilitée des différentes routes postales. Ceci ferait alors partie des stratégies d'accroissement de la vitesse de circulation des courriers et correspondrait à un perfectionnement notable du système postal tout au long de l'époque moderne. La diversité des moyens de transport employés peut donc être perçue comme une stratégie d'accroissement des voyages postaux en Europe à l'époque moderne.

Entre connaissances et savoir-faire, le courrier comme expert de la mobilité

La multimodalité pendant la mobilité postale est significative d'une certaine maîtrise du voyage, elle-même due à une très grande connaissance des espaces traversés par les courriers. En effet, les courriers vénitiens semblent bien connaître les territoires sur lesquels il voyage. Certains décrivent dans leurs récits de voyage les espaces par lesquels ils passent et les nomment précisément. C'est par exemple le cas d'un courrier de la Sérénissime qui, dans la première moitié du XVII^e siècle, se rend à Londres depuis Bâle²⁹. Durant ce voyage, il décrit de manière très précise les territoires par lesquels il passe. Il explique par exemple que là où il se trouve le delta du Rhin se subdivise en trois bras et explique les caractéristiques physiques de chaque bras. Il présente chacun des fleuves en les nommant : Waal, Lek et Nederrijn. De plus, il donne des informations propres au transport en expliquant que les marchandises doivent passer par Waal et les passagers par Lek pour des raisons physiques. Cette connaissance de ces espaces se voit aussi avec les descriptions précises appuyées par l'emploi d'unité de mesure. Dans cet exemple, il donne les distances que les barques de marchandises traversent alors même qu'il ne voyage pas par le même itinéraire. En effet, les barques de marchandises parcourent 14 lieux³⁰ jusqu'au point de rendez-vous. Les passagers, dont le courrier fait partie, parcourent quant à eux 3 lieux avant de changer de moyen de locomotion et

27 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 31 octobre 1634, fol.608.

28 CALAFAT Guillaume et GRENET Mathieu, *Méditerranées. Une histoire des mobilités humaines (1492-1750)*, Paris, Éditions Points, 2023, p.174.

29 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Inghilterra, « Viaggio per Londra principiando in Basilea » [n.d., n.n.].

30 Une lieue vénitienne au XVII^e siècle équivaut à environ cinq kilomètres. Voir : ZUPKO Ronald Edward, *Italian weights and measures, from the Middle Ages to the nineteenth century*, Philadelphie, The American Philosophical Society, 1981, p.128.

de rejoindre le point de rendez-vous³¹. L'emploi d'unités de mesure et la transcription de détails mettent en avant les connaissances propres au courrier et qui lui sont utiles pendant ses voyages.

En plus d'informer sur les territoires traversés, le courrier donne des informations sur la qualité des infrastructures de transport. En 1620, un courrier vénitien, Agustin Bosello, prend par exemple le temps de décrire de manière précise des infrastructures de transport qu'il voit au cours de son voyage. C'est le cas d'un pont se trouvant à Mâcon. Il décrit ce dernier de manière précise en citant sa taille mais aussi les matériaux employés. Il affirme à son propos : « il y a un très beau pont en pierre avec 13 arches³² ». Plus que de décrire ce pont, il en donne son avis et le considère comme « très beau³³ ». Le fait de donner son avis n'est pas rare dans les récits de courrier. Il est à supposer que leur grand nombre de voyages leur a donné l'expérience et les connaissances nécessaires pour juger de ce qui est bien ou non. Leurs connaissances se fonderaient ainsi sur le vécu de la mobilité, leur conférant alors un titre d'expert et leur permettant d'être à même de critiquer et de juger ce qu'ils observent. Ceci se voit par exemple lorsque les courriers donnent leur avis sur les routes empruntées. Pietro Carrara et Mandricardo Benzoni affirment par exemple en 1614 que « la route est mauvaise de Mantoue à Bruxelles en hiver, et au-delà de Bruxelles elle est entièrement plate et en bon état³⁴ ». Ils se servent de leur expérience et des nombreuses routes qu'ils ont vues et parcourues pour statuer sur l'état de celle-ci.

L'état des infrastructures routières sont au cœur des récits des courriers. Ceci s'explique sûrement par le fait qu'ils doivent délivrer des informations précises au *corriero maggiore*. Ce dernier est en charge de l'entretien et du maintien du bon fonctionnement des infrastructures propres à la mobilité en Terre ferme. C'est le cas en 1737 lorsque les courriers informent le *corriero maggiore* du mauvais état des routes de la Brenta³⁵. Il en informe lui-même les *savi ed esecutori all'acque*, qui commandent alors des réparations pour ces infrastructures. Les informations que les courriers fournissent proviennent de leur vécu de la mobilité et donc de l'exécution de leur travail. Ces informations sont ensuite réceptionnées à Venise et servent à la gestion des flux postaux. Elles servent sûrement à l'institutionnalisation des itinéraires postaux mais aussi à l'entretien des territoires. Les courriers apparaissent ainsi comme des informateurs importants pour les territoires de la République, voire plus loin. Effectivement, ils informent le *corriero maggiore* sur l'ensemble des réseaux routiers et fluviaux européens. Les informations compilées servent ainsi à surveiller la

31 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Inghilterra, « Viaggio per Londra principiando in Basilea » [n.d., n.n.].

32 « ci è un ponte di pietra con 13 archi bellissimo », *Ibid.*, rubrique Olanda, « Il primo ambasciat^{or} straordinario mandato dalla Serenissima Signoria di Venetia, alli Stati di Olanda, fu l'Illus^{mo} et ecc^{mo} Tomaso Contarini » [n.d., n.n.].

33 *Ibid.*

34 « la strada è cattiva da Mantova sino à Bressel in tempo d'inverno et da Bressel in la, e tutta gierata et buona », *Ibid.*, rubrique Parigi, « Viaggio fatto dall'Ill^{mo} et ecc^{mo} Girolamo di Priuli Amb^r et parti da Venetia l'anno 1614 4 decembre » [n.n.].

35 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 22 août 1737, fol. 825.

mobilité mais aussi et surtout à compiler les diverses connaissances qui lui sont propres. Ces dernières proviennent ainsi en grande partie de la pratique directe du voyage postal.

L'expertise des courriers ne consiste pas seulement en une description physique des territoires. Ils donnent aussi leur opinion sur des lieux essentiels à la mobilité : les auberges. Ils donnent de nombreuses précisions à leur sujet et donnent leur avis à leur propos. C'est le cas d'un courrier, qui dans la première moitié du XVII^e siècle, donne son avis sur une auberge de la localité de Paisier dont il dit : « on y fut très mal, tant pour la nourriture que pour le logement, ayant en plus payé le tout très cher³⁶ ». Dans ce commentaire, il y a une sorte d'avertissement, le courrier conseillerait peut-être indirectement d'éviter de s'arrêter à cet endroit. Toutefois, les commentaires ne sont pas toujours négatifs. L'auberge de la pomme d'or à Chambéry est présentée lors du même voyage comme une très bonne enseigne, où les chambres et les repas y sont d'une très grande qualité³⁷. Cela tendrait alors à recommander cette adresse pour un prochain voyage. Ce ton de conseil du courrier ne vaut pas seulement pour les auberges mais aussi pour le reste du voyage. Il met ainsi en avant la position d'expert que possède le courrier sur la mobilité.

Durant son itinérance, le courrier acquiert de nombreuses connaissances et connaît les rouages du voyage en Europe à l'époque moderne. Ceci explique d'ailleurs pourquoi divers courriers aussi bien vénitiens qu'étrangers publient des guides de voyage au cours des XVII^e et XVIII^e siècles. Ces ouvrages apparaissent parallèlement à l'essor des mobilités en Europe. Ils sont vendus aux voyageurs et sont censés leur fournir les informations nécessaires pour permettre un voyage sans embûches. C'est le cas d'Ottavio Cottogno, qui est un ancien *corriero maggiore* de Milan et qui publie en 1623 *Compendio delle poste*³⁸. Cet ouvrage peut se traduire par « recueil des postes » et concentre une grande partie des informations que cet homme a acquises lorsqu'il était *corriero maggiore*. Ce livre donne de précieuses informations sur les itinéraires postaux et donne des itinéraires types que les individus peuvent emprunter lors de leurs voyages. En 1718, un autre ouvrage de ce genre voit le jour à Venise. Il s'agit de *Il viaggio in pratica* de Giovanni Maria Vidari³⁹. Comme le précédent, cet ouvrage donne de précieuses informations au lecteur sur le déroulé du voyage. Il semble fournir des informations plus détaillées, puisqu'il décrit aussi de manière précise les taxes à payer, la procédure d'acquisition d'un passeport ou encore quel itinéraire prendre selon le temps qu'a le voyageur pour arriver à destination. Un autre point commun de ce guide de voyage est qu'il a été rédigé par un ancien courrier. En effet, Giovanni Maria Vidari est un

36 « si stete malissimo, così nel mangiar, come del dormire, havendo anco pagato il tutto carissimo », ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il primo ambassat^{or} straordinario mandato dalla Serenissima Signoria di Venetia, alli Stati di Olanda, fu l'Illus^{mo} et ecc^{mo} Tomaso Contarini » [n.d., n.n.].

37 *Ibid.*

38 COTTOGNO Ottavio, *Compendio delle poste*, Milan, Giovanni Battista Bidelli, 1623.

39 VIDARI Giovanni Maria, *Il viaggio in pratica, o sia istruzione generale, e ristretta per tutte quelle persone, che volessero viaggiare per tutte le strade, e poste d'Europa*, Venise, Luigi Pavino, 1718.

ancien courrier vénitien. Cette information est d'ailleurs présente dès le frontispice de l'ouvrage, comme un gage de qualité pour le lecteur. L'auteur fonde sa légitimité sur sa pratique de la mobilité au cours de son travail. Il parle de son exercice de la mobilité à la première personne du singulier et donne de nombreux détails sur la spécificité du voyage du courrier plus précisément. Il se sert ainsi de l'expérience de son travail pour avoir toutes ces informations et les transmettre à un grand nombre d'individus. Il tend à faire de la mobilité une expérience normalisée, accessible à tous, peu importe la destination choisie.

Une grande partie des connaissances accumulées par les courriers sont des connaissances se rapportant à l'environnement. En effet, l'environnement dans lequel évolue le courrier influence grandement la mobilité en elle-même et en constitue même le fondement⁴⁰. La mobilité est dépendante du milieu qui l'entoure et de fait des espaces naturels traversés par le courrier pendant son voyage. Néanmoins, les espaces naturels n'apparaissent pas toujours de la même manière aux yeux des courriers. Leur conception est binaire, puisqu'ils peuvent être des obstacles ou des facilitateurs de la mobilité⁴¹. L'exemple parfait de cette dualité sont les fleuves et cours d'eau. Tout d'abord, les fleuves représentent des obstacles à franchir et qui ralentissent les courriers. Ils doivent en effet traverser un grand nombre de fleuves. C'est le cas à Rome, où ils doivent par exemple traverser le Tibre, ce qui représente d'ailleurs un coût supplémentaire pour les courriers, puisqu'ils doivent payer pour la traversée⁴². Cette perception du fleuve comme un obstacle se voit aussi avec les politiques d'aménagement du territoire qui prévoient la construction de ponts pour faciliter la mobilité des courriers et permettre sa continuité à cheval. C'est le cas de deux ponts construits à la fin du XVIII^e siècle pour traverser les rivières : Corno et Cormor⁴³. Ces deux ponts servent ainsi à faciliter et rendre plus rapide la mobilité des courriers dans le nord de la Terre ferme. La perception du fleuve comme un obstacle est ainsi significative d'une volonté d'avoir recours à la mobilité terrestre.

Les fleuves ne sont toutefois pas toujours perçus négativement mais bien souvent positivement. Ils peuvent être vus comme des outils à la mobilité postale. Le Pô apparaît par exemple comme une véritable autoroute des mobilités à l'époque moderne⁴⁴. À de nombreuses reprises, les institutions vénitiennes parlent de « route du Pô⁴⁵ » dans leurs documents portant sur les infrastructures de transport. En effet, un grand nombre d'individus et de marchandises transitent par

40 BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme. I. Les structures du quotidien*, Paris, Armand Colin, 2022 [1979].

41 CALAFAT Guillaume et GRENET Mathieu, *Méditerranées.*, *op.cit.*, p.170.

42 BMC, Cl.IV, 165, 27 décembre 1592, fol.49.

43 ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b.306, 5 mars 1775 [n.n.].

44 BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme. I. Les structures du quotidien*, *op.cit.*

45 « la strada del Po », ASVe, Cinque Savi alla mercanzia. Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b.47, fasc.132, 29 juin 1682 [n.n.].

ce fleuve. Il permet de faire la connexion entre de nombreuses villes du nord de la péninsule italienne. Les courriers vénitiens voyagent souvent sur son tracé. Il est par exemple dit qu'au début du XVII^e siècle, un courrier vénitien arrive à Venise depuis Ferrare en bateau en naviguant sur le Pô jusqu'à l'Adriatique⁴⁶. De par ses ramifications importantes, le Pô apparaît alors comme une route desservant de nombreuses et importantes villes. Une liste de l'ensemble des confluent du Pô et des villes auxquelles il mène a d'ailleurs été dressée par les courriers. Pas moins de 24 confluent sont recensés, permettant de se rendre dans de grandes villes de la péninsule comme Mantoue ou Milan⁴⁷. Ainsi, les fleuves sont aussi perçus comme des facilitateurs de la mobilité. La perception du milieu dans lequel évolue le courrier varie donc selon l'utilité qu'il lui est trouvée. Cela vaut pour les fleuves mais aussi pour le reste des éléments naturels qui encadrent la mobilité comme la mer ou la montagne. De ce fait, il est possible de dire que le territoire façonne la mobilité puisqu'il induit des contraintes mais aussi des avantages pour les voyageurs. La mobilité façonne elle aussi l'environnement, puisqu'en voulant s'y adapter, elle construit des infrastructures de transport comme des ponts ou des routes. Territoire et mobilité apparaissent alors comme interdépendants et témoignent des connaissances que possèdent les courriers sur le milieu où ils circulent.

Ces très grandes connaissances de l'environnement se voient aussi dans le fait qu'ils anticipent les imprévus et possibles ralentissements. En effet, les courriers connaissent si bien les espaces sur lesquels ils transitent et notamment ceux de Terre ferme, qu'ils essaient d'anticiper les problèmes d'ordre environnemental qui y sont propres. C'est le cas pour la route entre Fusina et Padoue dont il est dit en 1673 qu'elle est souvent impraticable pendant l'hiver à cause des inondations fréquentes⁴⁸. Pour répondre à ce problème, les courriers adaptent le système postal à l'environnement et à leurs besoins. Ils créent de nouveaux relais postaux pour atténuer la pression qui repose sur les relais postaux déjà présents et dont les montures sont fatiguées par le mauvais état des routes. Ceci montre les stratégies d'adaptation des courriers mais aussi et surtout la bonne connaissance de leurs territoires. En effet, le document proclamant la création de nouveaux relais postaux date de juillet 1673, ce qui veut dire qu'ils s'y prennent en avance et de fait anticipent ce problème, car ils connaissent ce territoire et ses contraintes. Cela met en évidence la capacité d'adaptation des individus face à la vulnérabilité du système postal⁴⁹.

Outre les aménagements du territoire, les choix effectués par les courriers pendant leur mobilité sont représentatifs de leur bonne connaissance des espaces. Dans la première moitié du

46 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Roma, « Viaggio fatto dall'III^{mo} et R^{mo} Cardinal Vendramino et patriarca di Venetia per la via del Ferrarese et Romagna » [n.d., n.n.].

47 *Ibid.*, rubrique Passaporti da Venetia a Turino, « Fiumi che entrano in Po » [n.d., n.n.].

48 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 21 juillet 1673, fol.601.

49 RAO Riccardo, « *Risk societies* e resilienza ambientale : borghi nuovi, inondazioni e abbandoni sul Po nel medioevo e nella prima età moderna », in : ALBINI Giuliana et al. (dir.), *Il fuoco e l'acqua. Prevenzione e gestione dei disastri ambientali fra Medioevo e Età Moderna*, Milan, Pearson Italia, 2022, pp.111-121.

XVII^e siècle, est dressée la liste de différents itinéraires qui permettent de se rendre à Gênes depuis Piacenza par un courrier⁵⁰. Deux itinéraires sont à mettre en parallèle. Le premier s'effectue sur 75 lieux et est qualifié de chemin sûr, lequel n'est jamais impraticable. Le second itinéraire s'effectue sur 66 lieux et permet de ne pas passer par les territoires milanais. La fiabilité de ce dernier est néanmoins remise en cause. En effet, il est dit : « par temps de neige, elle est souvent impraticable, surtout pour les voyageurs à cheval⁵¹ ». Cela veut dire que selon les conditions météorologiques il est préférable de ne pas passer par le même chemin. Ces commentaires ont été écrits par un courrier, puisque faisant partie du recueil de récits postaux des courriers vénitiens. Cela met en évidence la connaissance de la mobilité par les courriers. Ils connaissent les points forts et les points faibles sur chaque itinéraire. Ici, les contraintes de voyager sur les territoires milanais (passeports, taxes...) se confrontent aux contraintes physiques des territoires. Il est important de souligner que l'étendue de ces connaissances provient uniquement de la pratique de la mobilité. Plus les courriers voyagent, plus ils accumulent des connaissances qui leur sont utiles et qui sont ensuite compilées et peuvent servir à programmer des missions. C'est donc la pratique qui permet la création de la théorie. Le métier de courrier se distingue ainsi par son expertise et sa création de connaissances tout au long de la période étudiée, et ce, même dans les moments d'instabilité.

La pratique de l'incertain : l'adaptabilité du voyage postal en temps de crise

Malgré son organisation millimétrée, le système postal vénitien connaît de nombreux bouleversements au cours de l'époque moderne. Certains moments, qui peuvent être qualifiés de crise, entraînent une adaptation forcée du système postal et du métier de courrier pour sauvegarder la continuité des circulations postales. Ces moments de crise surviennent le plus souvent à cause d'événements politiques, sanitaires ou sociaux extraordinaires. Deux types de perturbateurs sont clairement définis par les sources, il s'agit de la guerre et de la peste. Dans sa définition du métier de courrier, Tommaso Garzoni fait d'ailleurs clairement référence à ces deux types d'événements : « En temps de guerre et de peste, les *portalettere* ou les courriers ont leur propre fièvre principale, de tous côtés ils rencontrent des obstacles désagréables et certaines embûches diaboliques, qui leur font perdre du temps en vain, et parfois ils sont arrêtés, perdant les lettres et l'argent qu'ils transportent avec eux⁵² ». Tommaso Garzoni met ici clairement en avant les dangers et les

50 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Stravag[...] via della corte, « Viaggio da Piasenza a Genova » [n.d., n.n.].

51 « in tempo di neve, molte volte resta impedita massime da cavalcature », *Ibid.*

52 « Al tempo delle guerre e delle pesti, i portalettere, o corrieri hanno la febre loro principale, imperoche da ogni banda ricevono incontri dispiacevoli, e certi intoppi diavolosi, che gli fanno perdere tempo indarno, e qualche volta

ralentissements qu'impliquent ces périodes d'instabilité, dues à la guerre ou à une épidémie de peste. Le point commun entre ces deux périodes de crise est qu'elles se répercutent négativement sur le travail du courrier de manière similaire. Bien souvent dans les deux cas, le courrier ne peut pas transporter de *tramessi* et le nombre de lettres qu'il peut transporter est réduit. Ceci représente d'ailleurs une grande perte de revenus pour les courriers et donc des dépenses supplémentaires puisqu'ils font un trajet, souvent plus coûteux pour une rémunération plus faible⁵³.

Les guerres ont un effet négatif sur les circulations postales et le métier de courrier. Les conflits militaires complexifient le travail du courrier, puisque certaines zones sont coupées du réseau postal ou alors trop dangereuses pour y passer. Dans une liste de dépenses extraordinaires de la corporation des courriers vénitiens, datant des années 1630, a été retrouvée la dépense suivante : « les dépenses pour la poste de Volargne, pour deux postes, car le voyage était rallongé puisqu'il n'était pas possible de passer par Desenzano à cause des guerres⁵⁴ ». Cela veut dire que puisque la guerre est proche de Desenzano ou s'y trouve, il est impossible pour les courriers vénitiens de passer par ce relais postal. Cela signifie qu'ils doivent faire un détour, de deux postes, pour atteindre Volargne, ce qui les ralentit et leur coûte plus cher. Cette impossibilité de se rendre à Desenzano dans les années 1630 s'explique sûrement par le contexte militaire complexe dans le nord de la péninsule avec la guerre de succession de Mantoue (1628-1631)⁵⁵. De fait, la guerre représente une grande source de ralentissement du procédé postal.

La guerre et plus largement le contexte politique et militaire peuvent ainsi impacter le procédé postal et très sévèrement le ralentir. Il est fait mention dans la *mariegola* de la corporation des courriers vénitiens, d'un messenger à pied, Lodovico Moiolo, qui est dit avoir « bien servi pendant quelques années dans des temps troublés et difficiles⁵⁶ ». Ce texte est daté de l'année 1633 et le messenger en question avait en charge le transport de lettres de Bergame à Zurich et inversement. Le contexte complexe dans lequel il travaillait doit ainsi correspondre au moment de la guerre de Trente ans (1618-1648). Ce conflit a eu lieu dans le Saint Empire romain germanique puis s'est étendu à une grande partie de l'Europe occidentale⁵⁷. Le messenger desservait la ville de Zurich, très proche du Saint Empire romain germanique et de fait à proximité de l'instabilité qui y

sono ritenuti con perdita delle lettere, e de danari, che portano seco addosso », GARZONI Tommaso, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, éd. CHERCHI Paolo et COLLINA Beatrice, Turin, Einaudi, 1997 [1585], p.448.

53 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, « Notta delle spese fatto da corrieri delle Serenissima Signoria per accidente della Peste et Guerre », fol.6 [n.d.].

54 « Per spese per la posta di Volarne, per poste doi, che s'alongava il viaggio per non potter andar per Desenzano per le guerre », *Ibid.*

55 LANE Frederic C, *Venise, Une république maritime*, Paris, Flammarion, 1985 [1973], pp.527-528.

56 « Hà cosi ben servito in tempi travagliosi, e difficili per qualche corso de anni », BMC, Cl.IV, 165, 18 octobre 1633, fol.105.

57 BOIS Jean-Pierre, *Les guerres en Europe, 1494-1792*, Paris, Belin, 2003.

régnait. Dans ces circonstances, son travail a dû en être troublé, devenant plus dangereux. Cette situation d'incertitude a sûrement été renforcée par le fait qu'il s'agissait d'un messager à pied, donc plus vulnérable aux attaques. Il n'est d'ailleurs pas sûr que les messagers à pied aient eu le droit de porter une arme comme c'est le cas des courriers. De fait, acheminer des lettres semble bien plus complexe et dangereux quand le contexte politique et militaire y est défavorable. Ceci explique d'ailleurs pourquoi Lodovico Moiola a obtenu pour ces années de travail, la récompense de devenir courrier de la République⁵⁸. C'est un cas de figure très rare, il se voit récompenser par le podestat de Bergame au nom de l'État vénitien, alors que la charge de courrier ne peut normalement s'obtenir que par héritage⁵⁹. Ceci montre la difficulté dans laquelle il a pratiqué son métier mais aussi l'importance du service rendu à la République, car il est dit « qu'il portait les dépêches publiques⁶⁰ ».

Ce dernier point met en évidence le fait que les courriers, peu importe le contexte politique et militaire dans lequel ils se trouvent, doivent assurer la continuité du service postal. La guerre apparaît alors comme un obstacle de poids mais pas suffisamment pour empêcher les courriers vénitiens de continuer leur travail. Dans certains cas, les courriers sont même directement envoyés en zone de guerre pour transmettre et récupérer des informations. C'est le cas en 1620 lorsque Agustin Bosello et Alvisé Tasso, tous deux courriers vénitiens, sont envoyés pour accompagner Girolamo Trevisan, qui est envoyé comme ambassadeur extraordinaire en Hollande⁶¹. Ce patricien est missionné de signer des accords d'alliance avec la Hollande alors même que cet État se trouve pris au cœur d'un long conflit contre le royaume d'Espagne : la guerre de Quatre-Vingts ans⁶². Au moment où les courriers se rendent en Hollande, il y a la trêve de Douze Ans mais les hostilités se préparent et les courriers se retrouvent au plus près du champ de bataille. En effet, l'ambassadeur rencontre le prince Maurice de Nassau à Nimègue, qui représente la frontière entre les territoires hollandais et espagnols, et ainsi la zone de combat. Grâce au récit d'Agustin Bosello, il est facile de se rendre compte que le conflit est loin d'être terminé. Il décrit par exemple la foule des soldats présente dans la ville, ainsi que la présence de nombreux vaisseaux de guerre. À travers son récit, il met en avant la préparation de la suite de la guerre et la force défensive de cette ville.

Le cas de ce voyage met en évidence le fait que les courriers peuvent se retrouver au plus près du champ de bataille alors même qu'ils ne combattent pas. En effet, il semblerait logique qu'ils

58 BMC, Cl.IV, 165, 18 octobre 1633, fol.105.

59 BMC, Cl.IV, 165, 3 février 1549, fol.31.

60 « portar li publici dispaci », BMC, Cl.IV, 165, 18 octobre 1633, fol.105.

61 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercoledì come qui sotto registro et prima », 12 août 1620 [n.n.].

62 GULLINO Giuseppe, « Trevisan, Girolamo », in : *Dizionario biografico degli Italiani*, Vol.96, Toja-Trivelli, Rome, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2019.

soient exemptés de service militaire puisque leur rôle est stratégique pour l'État. Ils ont en charge la circulation des informations en temps de guerre. Leur rôle est alors vital pour les intérêts de la République⁶³. Dans ce cas-là, la sauvegarde de ces informations et leur acheminement à bon port semblent cruciaux. C'est par exemple le cas en 1615, où il est dit que la non prise en charge de lettres en Terre ferme peut « causer, si l'on n'y prend pas garde, des inconvénients de grande conséquence, au détriment des intérêts publics, en particulier dans les circonstances actuelles⁶⁴ ». L'information apparaît alors primordiale et par conséquent les lettres aussi. Cela est à mettre en lien avec la guerre de Gradisca qui se déroule au même moment⁶⁵. Ce conflit voit s'opposer la république de Venise et les Habsbourg d'Autriche à la frontière entre leurs territoires. Il s'agit d'un grand moment d'instabilité pour Venise, qui nécessite d'avoir accès à des informations à ce sujet. Dans la *mariegola* des courriers vénitiens, il est plus précisément fait mention des lettres de Terre ferme. Le conflit en cours a lieu dans le nord de la *Terraferma* vénitienne, et certaines lettres pourraient en émaner et informer le gouvernement à ce propos. Cet enjeu autour des informations militaires tend à faire du courrier un acteur majeur dans la gestion des conflits militaires de la République.

Outre le contexte militaire et politique, celui sanitaire a de grandes conséquences sur l'activité postale. Les documents consultés, notamment les fonds des *cinque savi alla mercanzia* et *compilazione delle leggi*, font référence à la peste. Diverses épidémies de peste ont lieu à Venise et plus largement dans l'ensemble de la péninsule italienne à l'époque moderne⁶⁶. Ces dernières influent de manière conséquente sur l'activité postale. Certaines frontières sont fermées, créant des cordons sanitaires pour empêcher les individus de se déplacer ou restreignant fortement leur mobilité⁶⁷. Cela freine considérablement le travail des courriers. Ces derniers pour mener à bien leurs missions doivent traverser ces frontières sanitaires. Pour ce faire, ils doivent avoir un document qui justifie de leur bonne santé et de l'utilité de leur mobilité. Ce document est le *bollettino di sanità*, qui correspond à une sorte de sauf-conduit. Il est employé sur l'ensemble des territoires en moment de crise sanitaire, mais il apparaît comme plus fréquent dans les zones portuaires. Cela paraît logique compte tenu du fait qu'une partie des épidémies se sont diffusées par voie maritime. La délivrance du *bollettino di sanità* se fait d'ailleurs sous la juridiction du

63 PETITJEAN Johann, « Gênes et le bon gouvernement de l'information (1665-1670) », *Cahiers de la Méditerranée*, n°85, 2012, pp.215-232.

64 « può causare, non vi si provedendo, inconvenienti di gran conseguenza, in danno de publici interessi, massime nelle presenti congiunture », BMC, Cl.IV, 165, 28 décembre 1615, fol.79.

65 LANE Frederic C, *Venise, Une république maritime*, op.cit., pp.525-526.

66 VITAUX Jean, *Histoire de la peste*, Paris, Presses Universitaires de France, 2010.

67 MIDURA Rachel, « Deadly Letters. Brigandage, Plague and Confessionalization », in : *Postal intelligence. The Tassis family and communications revolution in early modern Europe*, Ithaca, Cornell University Press, 2025, pp.74-98.

*magistrato della sanità*⁶⁸. Seuls les magistrats de cette magistrature peuvent donner ce document à Venise. À l'étranger, il semblerait qu'il existe des *offizi della sanità*, qui ont pour objectif de contrôler et fournir ce passeport sanitaire⁶⁹.

Selon Ilse About et Vincent Denis, ce type de document s'obtient généralement suite à une quarantaine⁷⁰. Une copie d'un texte émanant du cardinal Barberino décrit avec précision le processus de quarantaine à Venise : « qu'ils [les courriers] demeurent pendant 25 jours consécutifs en bonne santé dans la même ville de Venise, qu'ils portent seulement l'habit qu'ils ont sur eux, et que les lettres et dépêches soient seules, sans marchandises et qu'elles soient parfumées aux confins dudit État conformément à l'usage⁷¹ ». Ce texte a été rédigé en 1632 et fait sûrement référence à la grande épidémie de peste qui touche le nord de la péninsule italienne dans les années 1630. Cette quarantaine est très stricte et vise à éviter la propagation de la maladie via le courrier. Ces mesures permettent ainsi au courrier de continuer son travail même si c'est au ralenti. En effet, les mesures de quarantaines entravent et ralentissent très fortement la mobilité. Il est intéressant de constater qu'aussi bien les courriers que les biens postaux sont soumis à un contrôle strict pour éviter toute propagation de la peste. Un livret provenant du *magistrato della sanità* en 1731 énonce diverses règles à ce sujet⁷². Il affirme que les lettres arrivant par voie maritime à Venise doivent systématiquement être mises en quarantaine et triées par ordre de priorité. Il existe trois catégories, citées ici de la plus à la moins prioritaire : lettres publiques, lettres marchandes et lettres de particuliers⁷³. L'objectif de ce tri est de faire partir les lettres après leur quarantaine par ordre de priorité, envoyant celles qui sont les plus urgentes en premières. Ce document fait sûrement écho à l'épidémie de peste qui a cours en Europe centrale et orientale à ce moment-là⁷⁴. Cette dernière n'atteint pas la péninsule italienne mais plusieurs de ses États durcissent les règles sanitaires de manière préventive. L'activité postale paraît ainsi comme très dépendante du contexte sanitaire et sa pratique change drastiquement en période d'épidémie.

Un moment de crise est à noter pour le système postal vénitien et a lieu durant les années 1630. À ce moment-là les courriers se voient confronter à la fois à la guerre et à une épidémie de peste. En effet, ces deux fléaux peuvent arriver simultanément, la présence de l'un pouvant faciliter

68 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 19 août 1719, fol.744.

69 *Ibid.*, 18 décembre 1553, fol.464.

70 ABOUT Ilse et DENIS Vincent, *Histoire de l'identification des personnes*, Paris, La Découverte, 2010, p.49.

71 « siano dimoratti per 25 giorni continui con buona salute nella medesima città di Venetia, che portino il solo vestito che hanno indosso, et le lettere et dispazzi puri senza robbe et quelle siano profumate à confini di detto stato conforme al solito », ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Napoli, 17 octobre 1632 [n.n.].

72 ASVe, Cinque Savi alla mercanzia. Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b.138, fasc.343, 22 juin 1731 [n.n.].

73 *Ibid.*

74 VITAUX Jean, *Histoire de la peste, op.cit.*

l'arrivée de l'autre. C'est le cas de l'épidémie de peste des années 1630 qui a connu une très grande propagation dans le nord de la péninsule en partie à cause de la guerre de succession de Mantoue qui a eu lieu au même moment⁷⁵. Cette période pourrait être qualifiée de période noire pour le système postal vénitien, puisqu'elle a compliqué très fortement les circulations postales. Soumis à des restrictions très fortes, les flux postaux se sont réduits drastiquement et les liaisons étaient bien moins fréquentes⁷⁶. Toutefois, une des données qui permet de qualifier ce moment de période noire est l'hécatombe parmi les courriers. Il n'est pas nouveau que le métier de courrier soit risqué et mette en danger la vie de celui qui le pratique⁷⁷. Toutefois, la décennie allant de 1630 à 1640 est marquée par un très fort taux de mortalité parmi les courriers vénitiens. En seulement deux ans, entre 1630 et 1631, cinq courriers sont décédés à cause de la peste⁷⁸. Sur ces cinq décès, trois sont morts en dehors de la capitale vénitienne, dont un à l'étranger. Ce nombre de morts est important, car une grande partie des transmissions de charge postale se font par renonciation en temps normal. Pour cette période, le mort représente la raison principale de l'institution de nouveaux courriers.

Cet impact de l'épidémie de peste de 1630 sur la vie des courriers ne touche pas qu'eux mais l'ensemble des acteurs postaux vénitiens. En effet, pour garder le système postal vénitien actif, même au ralenti, l'ensemble des acteurs de la chaîne postale ont été employés. C'est notamment le cas des maîtres de poste, qui subissent eux aussi de plein fouet l'épidémie de peste. Un document émanant de la *banca* de la corporation en juillet 1630 affirme que « beaucoup de maîtres de poste de Bergame, de sa région et de la région de Brescia sont morts⁷⁹ ». Cela semble logique que les maîtres de poste de ces secteurs soient les plus touchés compte tenu du fait qu'ils se trouvent à proximité de l'épicentre de l'épidémie, qui est Milan. Il est dit dans le même texte qu'il devient trop difficile de trouver de nouveaux maîtres de poste car peu de personnes veulent pratiquer ce travail. Les gens sont effrayés par les dangers qu'il implique et le fort risque de mortalité qui est induit pendant cette période. Cela conduit alors à ce que les lettres restent dans ces postes sans pour autant pouvoir permettre la suite de leur acheminement. L'ensemble des acteurs sont ainsi touchés par les événements dans années 1630. Ils ralentissent et handicapent durablement le système postal vénitien. L'épidémie de peste semble avoir un plus gros impact, notamment un impact humain, que la guerre. Cela semble logique, car de nombreux traités signés entre les États protégeaient les courriers pendant leur mobilité en temps de guerre même si évidemment ils n'en restent pas moins soumis à de plus forts dangers⁸⁰. De plus, le nombre de morts de courriers vénitiens pendant les

⁷⁵ LANE Frederic C, *Venise, Une république maritime*, op.cit., p.528.

⁷⁶ ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 18 juillet 1630, fol.693.

⁷⁷ ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66 [n.d., n.n.].

⁷⁸ *Ibid.*, b.25, fol.188-189.

⁷⁹ ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, 31 juillet 1630, fol.20.

années 1630 est pour la grande majorité due à l'épidémie de peste⁸¹. Les autres décès recensés pour cette période sont bien moins nombreux et sont dus à des assassinats mais aucune information ne permet de les relier directement à la guerre à Mantoue, par manque de renseignements ou, car ils surviennent dans des lieux éloignés du conflit.

En plus de l'impact humain et productif, les périodes de crise comme celles des années 1630 ont un impact économique fort sur l'activité des courriers. Les contraintes induites par les périodes de crise ont un coût pour le voyage postal. Comme il l'a été dit précédemment, le rallongement des itinéraires, ainsi que le port réduit de lettres induit une perte de revenus pour les courriers, puisqu'ils dépensent plus et gagnent moins. Une supplique émanant de la *banca* de la corporation des courriers vénitiens en février 1630 est adressée aux *provveditori di Comun* pour demander leur aide. En effet, le *gastaldo* y affirme que pour maintenir le service postal en temps troublés, la *compagnia dei corrieri veneti* a dû s'endetter et que le remboursement semble compromis : « notre Compagnie [est] très appauvrie par une infinité de dettes à cause des présentes turbulences de peste et de guerres, ayant dû dépenser de grosses sommes d'argent pour le maintien des postes dans tout l'État de sa Sérénité⁸² ». Ce fort endettement n'est pas surprenant lorsqu'il est mis en parallèle avec la liste des dépenses dues à la peste et à la guerre dans les années 1630. Ce document recense les dépenses extraordinaires engendrées par cette situation de crise pendant cette décennie. Les dépenses liées aux itinéraires postaux, ainsi qu'au non transport de *tramessi* sont présentes mais pas seulement. D'autres sommes d'argent sont renseignées, notamment les paiements des maîtres de poste dont les établissements sont restés actifs pendant la période pour les remercier de leur bon travail. C'est le cas du maître de poste de Salò, qui reçoit 76 livres de la part de la *compagnia dei corrieri veneti* pour avoir gardé ouvert son relais postal pendant quinze semaines⁸³. Cette somme d'argent ferait ainsi office de remerciement, puisque n'étant pas versée aux relais postaux qui étaient fermés pendant cette période. L'ensemble des dépenses induites spécifiquement dans les années 1630 par la guerre et la peste s'élève à 13 576 livres pour l'*arte* des courriers vénitiens⁸⁴. Ceci représente une très grosse somme d'argent et il est simple de comprendre pourquoi la corporation peine à rembourser ses dettes. Cette situation d'instabilité induit ainsi un appauvrissement important de la corporation et une perte de revenus pour les courriers.

80 MIDURA Rachel, *Postal intelligence. The Tassis family and communications revolution in early modern Europe*, Ithaca, Cornell University Press, 2025, pp.32-33.

81 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.25, fol.188-189.

82 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, 27 février 1630, fol.23.

83 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, « Notta delle spese fatto da corrieri delle Serenissima Signoria per accidente della Peste et Guerre », fol.6. [n.d.].

84 *Ibid.*

Pour contrebalancer tout ça, la corporation, avec le soutien des *provveditori di Comun*, augmente substantiellement les tarifs postaux du port de lettres pour essayer de contrebalancer ces fortes dépenses. Cela a lieu en 1630, le tarif du port de lettres à l'once pour Milan passe par exemple de 13 sous en 1628 à 19 sous en 1630, et ce en réaction à la crise épidémique⁸⁵. Une fois cette situation d'instabilité passée, les prix diminuent à nouveau puisque le système postal peut reprendre son organisation normale. En 1657, le prix du port de lettres pour Milan a déjà diminué et se retrouve à 17 sous l'once, se rapprochant de celui avant la peste mais étant toujours plus élevé⁸⁶. Outre l'épidémie de peste de 1630, les courriers se voient confrontés à peine quelques années plus tard à une nouvelle crise sanitaire. En effet, une épidémie de peste touche Naples au cours des années 1650 et entraîne l'arrêt total des circulations pour Rome et une grande partie des États de l'Église⁸⁷. À nouveau, pour faire face aux fortes dépenses les courriers sont autorisés par les *provveditori di Comun* à augmenter les tarifs du port de lettres. Cette augmentation touche seulement les lettres envoyées à Rome et Foligno et pas le reste des destinations postales. Cela s'explique par le fait que Rome représente habituellement la principale destination des courriers vénitiens et donc une grande source de revenus. Or, les circulations s'y effectuant en nombre réduit et au ralenti, à cause du cordon sanitaire, cela représente un très fort manque à gagner pour les courriers. Il est dit que « moins de la moitié des lettres habituelles sont transportées⁸⁸ » et que le transport de *tramessi* est suspendu. Les courriers tentent par conséquent de faire peser l'accroissement des dépenses dues aux périodes d'instabilité sur les tarifs postaux et ainsi sur les utilisateurs du service postal.

Ces périodes de crise mettent donc en avant l'adaptabilité du système postal et de ceux qui le composent. L'ensemble des acteurs postaux sont en effet soumis à de fortes contraintes et de grands dangers. Ils peuvent être atteints dans leur individualité, notamment s'ils décèdent. Cela affaiblit alors le système postal, qui repose en grande partie sur la présence de ces individus pour son bon fonctionnement. Épidémies et guerres fragilisent le système postal vénitien sans pour autant le rendre inopérant. Cela met en lumière la solidité et la force d'adaptation d'un système organisé et précis, qui sait se réinventer en temps de crise. La mobilité postale, quoique parfois affaiblie, reste une constante tout au long de l'époque moderne. Elle s'inscrit sur le territoire et s'y adapte selon les contextes dans lesquels elle se trouve. Elle fait face à des contraintes multiples, dont une de taille, celle de la frontière.

85 BMC, Cl.IV, 165, 4 septembre 1628, fol.97 ; ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, 13 novembre 1630, fol.21. Cf. Tableau 3, p.177.

86 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66, 23 juin 1657, fol.47.

87 *Ibid.*, 6 juillet 1656, fol.46.

88 « restando tanto diminuite le utilità non portandosi lettere per metà del solito », *Ibid.*

B) La frontière, un marqueur physique de l'extranéité du courrier ?

La frontière : une contrainte formelle et officielle

La frontière naît à l'époque moderne, avec la naissance de l'État moderne. Elle s'institutionnalise plus précisément à partir du XVII^e siècle, tout en conservant un caractère mouvant puisqu'elle change au gré du contexte politique et militaire européen⁸⁹. La frontière peut se définir comme la matérialisation des confins des territoires d'un État. Elle représente alors une zone tampon, faisant la liaison entre deux entités étatiques distinctes. Elle marque l'entrée dans un nouvel État et le changement de paradigme, le voyageur arrivant officiellement à l'étranger. C'est à ce titre que l'étude du concept de frontière semble pertinent pour cette étude des courriers vénitiens. En effet, ces derniers possèdent le *jus postale interno* et *esterno*, c'est-à-dire le droit de porter les lettres de la Sérénissime à l'intérieur comme à l'extérieur des territoires de la République⁹⁰. Comme il l'a été évoqué précédemment, les courriers partagent le *jus postale interno* avec un grand nombre de transporteurs locaux vénitiens. Les territoires vénitiens sont ainsi desservis par une grande diversité d'acteurs postaux. Le *jus postale esterno* est seulement détenu par les courriers vénitiens et constitue un caractère propre à leur travail. Cela signifie qu'hormis quelques exceptions, les courriers vénitiens sont les seuls transporteurs postaux autorisés à transporter les lettres vénitiennes, privées comme publiques, à l'étranger. De ce fait, le passage de la frontière est une expérience propre au travail des courriers vénitiens, étant les seuls habilités à se rendre à l'étranger. Ce passage de la frontière en uniforme et chargé des symboles de la République tend à faire d'eux des représentants indirects de l'État vénitien à l'étranger. Ils représentent ainsi des agents mobiles de la République au quatre coins de l'Europe.

L'identification de ces individus paraît alors centrale pour vérifier s'ils sont bien des courriers vénitiens et s'ils sont ainsi habilités à changer d'État. Ceci explique pourquoi les frontières sont des haut-lieux de contrôle d'identité. Comme il l'a été dit précédemment, les mesures d'identification prennent de l'ampleur à l'époque moderne et se caractérisent par un emploi accru de l'écrit. De nombreux documents justificatifs sont au centre des politiques de contrôle des territoires et sont très importants quand les individus voyagent, notamment pour ceux qui traversent des frontières. Ces espaces ont pour objectif, entre autres, de contrôler l'identité de l'ensemble des voyageurs, dont les courriers font partie⁹¹. Le document administratif qui se trouve au cœur des politiques de contrôle aux frontières est le passeport. Il s'agit d'une autorisation écrite permettant à

89 SARMANT Thierry, « Les frontières au XVII^e siècle. Limites, marches et intérêts des États », *Communio*, vol.266, n°6, 2019, pp.27-32.

90 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 20 mars 1774, fol.874.

celui qui le transporte de pouvoir justifier de son identité et de son droit à voyager à l'étranger. L'obtention de ce document permet ainsi de passer les frontières et d'entrer sur le territoire étranger. Il est d'ailleurs obligatoire de l'avoir pour pouvoir passer une frontière. Par exemple, en 1625, un courrier explique que pour aller de Venise à Madrid, il est possible d'aller jusqu'à Lyon par voie terrestre, puis d'embarquer pour aller soit à Toulouse, soit à Barcelone et ensuite finir le trajet à cheval⁹². Cet itinéraire implique donc de passer par le royaume de France. Le courrier précise d'ailleurs qu'il n'est pas possible de passer par ces territoires sans avoir obtenu un passeport préalablement⁹³. Ceci montre l'importance de posséder ce document administratif lors de son voyage.

Passeport et frontière sont inséparables, puisque l'un permet le passage de l'autre. Toutefois, ce n'est pas la seule raison. En effet, la raison de ce lien est aussi le fait que le passeport s'acquiert généralement dans ces zones frontalières. Pour franchir la frontière et passer les contrôles, il faut posséder un passeport du dernier pays dans lequel le voyageur se trouve s'il n'est pas de cet État. Une fois passer la frontière, pour pouvoir continuer le voyage, il faut obtenir un nouveau passeport, cette fois-ci du pays d'entrée, qui autorise le voyageur à reprendre la route⁹⁴. Ainsi, il est impératif de conserver ce document, au risque de se retrouver bloqué à la frontière. Cet impératif se retrouve dans les récits de voyage postaux faits par les courriers de la Sérénissime. Dans un voyage de 1614, Francesco Pasini et Mandricardo Benzoni, deux courriers, expliquent que lorsqu'ils arrivent à Anvers depuis Rotterdam, ils doivent montrer leurs passeports et en acquérir des nouveaux⁹⁵. Ceci s'explique par le fait que Anvers fait office de frontière entre la Hollande et les Pays-Bas espagnols pour les voyageurs passant par le fleuve Escaut. La vérification des passeports ainsi que leur obtention sont alors cruciales pour continuer le voyage. De plus, l'obtention du passeport n'est pas gratuite et s'obtient contre paiement. Dans l'exemple précédent, le courrier explique dans son récit que l'obtention d'un passeport à Anvers coûte un sou par personne⁹⁶. La somme due varie selon les pays mais semble être fixe. Ce paiement du passeport, qui permet aux voyageurs d'entrer ou de

91 MONTÈGRE Gilles, « Les représentations du contrôle de l'étranger dans les écrits des voyageurs en Italie au XVIII^e siècle », in : MERIGGI Marco et RAO Anna Maria (dir.), *Stranieri : controllo, accoglienza e integrazione negli Stati italiani (XVI-XIX secolo)*, Naples, FedOA Press – Federico II University Press, 2020, pp.77-93.

92 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Stravag[...] via della corte, « 1625, viaggio fatto dall Illmo Piero Dolie secreti^o veneto alle corti dell'Europa » [n.n.].

93 *Ibid.*

94 CARNEVALE Diego, « Andata e ritorno. La mobilità delle persone nel Regno di Napoli : procedure e dinamiche nel Settecento », in : MERIGGI Marco et RAO Anna Maria (dir.), *Stranieri : controllo, accoglienza e integrazione negli Stati italiani (XVI-XIX secolo)*, Naples, FedOA Press – Federico II University Press, 2020, pp.117-135.

95 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Parigi, « Viaggio fatto dall ecc^{mo} Marc Antonio Morosini amb^r ord^o qual parte dall' dove era amb^r l'anno 1614 13 luglio per la strada di Anversa et Brusselles » [n.n.].

96 *Ibid.*

sortir du pays, vient en fait à faire payer l'entrée dans le pays pour ces individus et consiste en une sorte de taxe d'entrée.

Les dépenses à la frontière sont nombreuses et ne concernent pas seulement l'acquisition d'un passeport. Le passage par la douane représente lui aussi un moment où le voyageur doit déboursier de l'argent pour pouvoir passer. Selon les pays, il semblerait que des taxes sur les biens transportés soient appliquées. C'est le cas avec le royaume d'Espagne, qui impose aux voyageurs de payer une taxe sur les biens transportés : « on paie un pour cent [de la valeur] de l'argent et des marchandises [transportées] pour les faire passer⁹⁷ ». Ce passage à la frontière date de 1616 et a lieu à la frontière avec le royaume de France dans la ville d'Irun et se fait lorsque le courrier quitte le territoire espagnol. En plus de cette taxe, il est dit que le courrier « donne un pourboire aux gardes⁹⁸ ». Cette dépense n'est pas exceptionnelle, puisque quasiment à chaque passage de frontière espagnole, les courriers donnent une petite somme d'argent aux gardes de la douane. Dans le récit d'un autre voyage postal, il est précisé qu'il est d'usage de donner des *manze grande* dans le royaume d'Espagne sans pour autant que cela n'ait un rapport avec le paiement du passeport, qui correspond à une dépense distincte⁹⁹. Les *manze* représentent ainsi un paiement informel, qui est de coutume dans les territoires espagnols et qui facilite peut-être la mobilité. Elles représentent donc une dépense supplémentaire au passage de la frontière.

Le passage à la frontière représente ainsi un moyen de contrôler les voyageurs en contrôlant leur identité mais aussi un moyen de contrôler ce qu'ils transportent. Ils doivent se rendre à la douane, où il peut leur être demandé de montrer ce qu'il transporte et de payer des taxes de transport. Les États procèdent ainsi à un enregistrement obligatoire des individus et des biens qui circulent sur leurs territoires. Cela met en évidence la surveillance accrue des États au niveau des frontières. Le passage de la frontière représente ainsi une contrainte certes de temps mais aussi et surtout économique. Elle induit plusieurs paiements, qui sont effectués par le courrier et sont très sûrement anticipés dans le montant alloué à ce dernier pour effectuer ses missions.

Selon Philippe Moulis, « les tarifs fiscaux appliqués aux marchandises [...] favorisent dans les zones frontalières dudit territoire une activité économique souterraine, parallèle, le commerce interlope, c'est-à-dire la contrebande¹⁰⁰ ». Il a été démontré plus tôt dans cette étude que de nombreux courriers pratiquent cette activité contrebandière, en transportant informellement des biens pendant leur voyage. Dans le cas des frontières, cette activité semble plus compliquée à tenir

97 « si paga per estrarer danari e robba, uno per cento », *Ibid.*, rubrique Stravag[...] via della corte, « Viaggio fatto con il Cl^{mo} Piero Vicco segrettario da Madrid à Venetia per la via di Franza, l'anno 1616 10 settembre », [n.n.].

98 « da manza alle guardie », *Ibid.*

99 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Spagna, « Viaggio da Venetia in Spagna à Madrid per la via de Millan e Genoa » 19 mai 1616 [n.n.].

100 MOULIS Philippe, « Frontières et contrebandes en France du nord 17^e-18^e siècles », *Dix-huitième siècle*, vol.45, n°1, 2013, p.547.

secrète. En effet, les courriers subissent des contrôles systématiques à certaines frontières, notamment celles des royaumes de France et d'Espagne¹⁰¹. Toutefois, cela n'implique pas pour autant l'arrêt de ces pratiques, les courriers développant des techniques pour passer à travers les contrôles aux frontières. Selon Gilles Montègre, « les voyageurs ne se contentent pas de subir le contrôle des États sur leurs personnes et sur leurs biens : ils tentent d'en infléchir le cours et les modalités en fonction de l'*agency* qui leur est propre¹⁰² ». Cela signifie que les courriers se servent des ressources qu'ils ont à leur disposition pour contourner les contrôles. Dans le cas des courriers, la principale ressource qu'ils peuvent employer est leur bonne connaissance des infrastructures aux frontières, acquise grâce à leur pratique du voyage.

Dans son guide de voyage de 1718, Giovanni Maria Vidari, ancien courrier vénitien, donne plusieurs conseils pour éviter d'être contrôlé aux douanes. Il explique par exemple qu'un voyageur qui se déplace avec un passeport signé directement de la part d'une personnalité éminente, voire du souverain lui-même est exempté de taxes à la douane et ainsi de contrôle¹⁰³. Il affirme que « pour éviter les contrôles douaniers en Italie, il est conseillé de se munir d'un passeport du prince régnant ou d'un ambassadeur : cela permet de traverser toutes les villes sans être inspecté par qui que ce soit¹⁰⁴ ». Cela signifie que le contrôle aux frontières instauré par les États possède des failles¹⁰⁵. Ces dernières sont connues et exploitées par les courriers, même si cela ne doit pas représenter la majorité de leurs voyages. Ils se servent ainsi des ressources acquises grâce à leur métier pour contourner en partie les contraintes de la frontière¹⁰⁶.

Ce contournement des contrôles aux frontières peut aussi être dans certains cas permis par les États, grâce aux accords bilatéraux signés à ce propos. Certains États entre lesquels les flux postaux sont très denses ont mis en place des mesures, dès le XVI^e siècle, pour faciliter le passage des courriers vénitiens à leur frontière. Comme il l'a été expliqué au début de cette étude, le royaume d'Espagne signe un accord avec la république de Venise en 1584, dans lequel il affirme le libre passage des courriers vénitiens à la frontière avec le duché de Milan, qui est sous sa domination suite aux guerres d'Italie¹⁰⁷. Cet accord a pour objectif entre autres de fluidifier les

101 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 14 février 1664, fol.584.

102 MONTÈGRE Gilles, « Les représentations du contrôle de l'étranger dans les écrits des voyageurs en Italie au XVIII^e siècle », *op.cit.*, p.79.

103 VIDARI Giovanni Maria, *Il viaggio in pratica.*, *op.cit.*, « Avvertimenti per li daci ».

104 « per fuggire gl'incontri per le Dogane dell'Italia si pigliarà un passaporto del Principe Regnante, o di qualche Ambasciatore, che passerà per tutte le città, senza esser guardato da niuno », *Ibid.*

105 CARNEVALE Diego, « Andata e ritorno. La mobilità delle persone nel Regno di Napoli : procedure e dinamiche nel Settecento », *op.cit.*

106 Ces tentatives d'évitement des frontières développées par les courriers sont en mettre en lien avec le cas des marchands et colporteurs alpins. Ces derniers créent de véritables techniques de contournement des frontières et mettent même à profit cette contrainte de la mobilité en en faisant une ressource. Voir : FONTAINE Laurence, « Les effets de la frontière sur les réseaux de marchands et colporteurs alpins (XVI^e-XVIII^e siècle) », *Les Cahiers de Framespa*, n°43, 2023 [en ligne].

107 BMC, Cl.IV, 165, 25 août 1584, fol.72-73.

liaisons postales entre ces deux États en ne ralentissant pas le courrier à la frontière comme il est d'usage normalement. En étant exempté de contrôle, la priorité à la mobilité postale est donnée et tend à diminuer la contrainte formelle de la frontière. Toutefois, ceci ne vaut pas pour l'ensemble de la période étudiée, puisque le contrôle à la frontière pour Milan et Rome sans pour autant être obligatoire devient plus régulier après demande de l'État vénitien, qui souhaite un contrôle plus fort de ses courriers à partir du XVII^e siècle¹⁰⁸. De plus, ce type d'accord ne concerne qu'une minorité d'États, ce qui diminue l'impact de la frontière seulement dans un nombre minoritaire de voyages postaux.

Certains États renforcent quant à eux leur emprise sur la frontière. C'est le cas du duché de Savoie, qui exempte les courriers de contrôle à la frontière dans des cas très précis. Il faut que le courrier possède un passeport émanant directement du général ou alors d'un ambassadeur résidant en Savoie¹⁰⁹. Dans le cas contraire, « les gouverneurs des villes et lieux auront le droit de les arrêter et d'en informer les autorités ou officiers¹¹⁰ ». L'allègement des contraintes à la frontière pour les courriers n'est donc pas une généralité. D'autres États vont plus loin et obligent les courriers à s'arrêter à chaque fois qu'ils passent leur frontière. En théorie, aucune exemption ne semble alors possible. C'est le cas du royaume de France, qui impose un contrôle obligatoire à chaque courrier passant par sa frontière comme il l'est évoqué en 1664. Il est dit « les valises du voyage de Lyon doivent être ouvertes et inspectées à l'aller comme au retour¹¹¹ » par Pietro della Rocca, le maître des courriers de France. Cette contrainte à la frontière est aussi très forte à l'entrée et à la sortie du royaume d'Espagne. Dans l'ensemble des récits postaux faisant état du passage de la frontière espagnole, aucun courrier, même lorsqu'il accompagne une personnalité influente lors d'un voyage extraordinaire, n'a jamais été exempté de contrôle¹¹². Cela met en évidence la rigidité de la frontière et de la surveillance des États sur ces dernières.

Cette contrainte de la frontière imposée par les États au système postal européen semble paradoxale. En effet, l'époque moderne est marquée par une volonté d'intensification des flux postaux. Les États sont directement dépendants de ces derniers¹¹³. C'est d'ailleurs pour cela qu'ils instituent tous un système postal dans lequel leurs lettres sont prioritaires sur les autres. Leur pratique du pouvoir dépend ainsi directement de la réception et de l'envoi d'informations par voie

108 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 18 avril 1628, fol.533.

109 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 1614 [n.n.].

110 « dichiariamo essere lecito alli governatori delle città e luoghi di fermar tutti li detti corrieri forastieri, pedoni o gn'altro, come sopra, e darne avviso à noi, o à nostri ministri e ufficiali », ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 1614 [n.n.].

111 « le valise del sudetto viaggio di Lione debbane esser aperte et servate cosi nel partire come nel ritorno », ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 14 février 1664, fol.584.

112 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma) b.32.

113 BOUTIER Jean, LANDI Sandro et ROUCHON Olivier (dir.), *Politique par correspondance. Les usages politiques de la lettre en Italie (XIV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009.

postale, mais aussi et surtout de la rapidité de leur transmission. Toutefois, ce besoin de rapidité se confronte à la volonté de surveillance des voyageurs et des biens transportés que les États affirment avec l'institution des contrôles aux frontières. Ces derniers nuisent à l'uniformisation du système postal européen et réaffirment l'idée qu'il ne s'agit pas d'un système postal européen unique mais bien de systèmes postaux étatiques interconnectés. Cela nuit à la rapidité de la mobilité sans pour autant l'empêcher. La frontière constitue ainsi une contrainte formelle et officielle au voyage postal. Elle représente le contrôle des États sur la mobilité postale et le travail des courriers tout au long de l'époque moderne.

La frontière, une limite matérielle et symbolique

La frontière peut sembler être un concept abstrait, une simple démarcation théorique qui permet aux États de connaître leurs propres délimitations. Or, dans la pratique, elle s'inscrit de manière visible sur les territoires. En effet, certaines infrastructures de contrôle ou de transport permettent aux voyageurs de visualiser de manière concrète la frontière. Dans les récits de voyage de courriers, il est fait part à de multiples reprises de frontières marquées par le passage d'un pont ou d'une porte ou encore la présence d'une tour. C'est le cas en 1620 lorsque Agustin Bosello se rend en Hollande depuis Venise, il affirme qu'« il y a une grande porte, passé laquelle on entre dans l'État de l'évêque de Freising et l'on sort du Tyrol¹¹⁴ ». Cela signifie que cette porte symbolise à elle seule la frontière et très certainement la procédure de contrôle imminente.

Le pont semble être l'infrastructure de transport la plus fréquente pour marquer la frontière. De nombreux ponts sont renseignés dans les récits des courriers. En 1620, ce même courrier affirme qu'il existe un pont qui marque le passage du royaume de France au duché de Savoie¹¹⁵. Cette idée de pont renvoie à l'idée qu'il existerait des frontières naturelles, franchissables ou non. En effet, le courrier affirme : « il y a un pont, sur le fleuve Gier, lequel divise la France de la Savoie¹¹⁶ ». Cela veut dire que la frontière est directement marquée par la présence de ce fleuve et donc d'un élément naturel et non d'une construction humaine. Effectivement, de nombreuses frontières étaient qualifiées de naturelles à l'époque moderne et étaient d'ailleurs considérées comme les plus sûres¹¹⁷. Il s'agissait de fleuves, de montagnes ou encore de lacs qui délimitaient les territoires. Il faut toutefois relativiser le qualificatif de naturel car même si ce sont des éléments naturels qui sont

114 « ci è un portone passato il quale si entra nel stato del vescovo di Fraizin et si esce dal Tirolo », ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercoledì come qui sotto registro et prima » [n.n.].

115 *Ibid.*

116 « c'è un ponte, che sopra il fiume Gier, il qual divide la Franza dalla Savogia », *Ibid.*

117 SARMANT Thierry, « Les frontières au XVII^e siècle. Limites, marches et intérêts des États », *op.cit.*

utilisés, la frontière reste une construction humaine. Cette notion de frontière naturelle s'explique par le fait que les souverains de droit divin devaient régner sur un territoire dont les limites sont naturelles et ainsi énoncées par Dieu lui-même¹¹⁸. Ceci justifie alors le pouvoir du souverain sur ces territoires et raffermir son autorité sur ces derniers.

Ces frontières délimitées par des éléments naturels sont très nombreuses et peuvent être franchies plus ou moins facilement. Dans l'exemple précédent, les hommes ont gardé cette frontière naturelle sans pour autant la laisser comme telle. La construction de ponts permet de franchir cette frontière et est représentative d'une forme d'adaptation des activités humaines, ici de transport, aux territoires et aux volontés de contrôle aux frontières des États. Dans d'autres cas, la frontière naturelle est laissée comme telle et représente une véritable barrière naturelle à la mobilité. C'est le cas du fleuve Bidassoa, qui marque la frontière entre les royaumes d'Espagne et de France. Un courrier vénitien raconte par exemple en 1616, que ce fleuve divise de manière claire les territoires de ces deux États¹¹⁹. Il n'existe pas de moyens de traverser directement ce fleuve avec un pont, mais les voyageurs doivent voyager en bateau de la ville espagnole d'Irun jusqu'à Saint-Jean-de-Luz dans le royaume de France. Ils doivent alors passer par la mer Cantabrique, ce qui met en avant l'aspect infranchissable de cette frontière dite naturelle pour les individus.

En plus des fleuves et des cours d'eau, d'autres espaces naturels forment à eux seuls de véritables remparts pour les États. Les montagnes sont par exemple très visibles sur le territoire et marquent de manière claire les frontières entre les États. Un courrier vénitien explique par exemple au début du XVII^e siècle que le massif des Vosges marque la frontière entre le duché de Lorraine et les territoires du Saint Empire romain germanique¹²⁰. Cela se voit par exemple sur la carte suivante, qui est tirée du guide de voyage de Louis-Charles Desnos¹²¹. Même si cette carte est réalisée presque un siècle après les faits ici énoncés, elle met en évidence la démarcation nette faite par les montagnes vosgiennes entre ces deux territoires. Il est dit dans les sources que la première ville du duché de Lorraine est Saint Dié, qui se trouve ici juste après le massif montagneux sur la route et représente une porte d'entrée dans un nouveau territoire.

118 AMILHAT Szary Anne-Laure, « La frontière au-delà des idées reçues », *Revue internationale et stratégique*, vol.102, n°2, 2016, pp.147-153. Le concept de frontière, plus précisément celui de frontière naturelle, est au cœur de diverses recherches récentes. Un colloque, qui s'intitule : « Les frontières naturelles : une notion à déconstruire » a d'ailleurs eu lieu en mai 2024. Il portait plus précisément sur l'histoire du concept de frontière et l'étude critique du processus de naturalisation des frontières. AHMUF, « Les frontières « naturelles » : une notion à déconstruire. Stratégies, enjeux, perceptions, langages, imaginaires, 30-31 mai 2024, Lyon, colloque international pluridisciplinaire », *AHMUF*, 30 novembre 2023 [en ligne].

119 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma) b.32, rubrique Stravag[...] via della corte, « Viaggio fatto con il Cl^{mo} Piero Vicco segrettario da Madrid à Venetia per la via di Franza, l'anno 1616 10 settembre », [n.n.].

120 *Ibid.*, « Notta del viaggio da Basilea in Lorena per il camino breve » [n.d., n.n.].

121 DESNOS Louis-Charles (dir.), *Nouvel itinéraire général*, Paris, Louis-Charles Desnos, 1768, p.27. La carte complète est présente dans les annexes. Cf. Annexes, p.276.



Figure 11: Agrandissement de la carte intitulée « Les duchés de Lorraine et de Bar, et les Evêchés de Metz, Toul et Verdun; avec les généralités de Nancy et Metz », de Louis-Charles Desnos (*Nouvel itinéraire général*, 1768), BnF, département Arsenal, 4-H-2354.

La matérialité de la frontière est ainsi multiple. Elle est marquée par l’empreinte humaine sur les territoires et leur aménagement pour permettre à la fois la mobilité et le contrôle des voyageurs. De plus, les caractéristiques physiques des territoires sont elles aussi très importantes, puisque les autorités se servent de ces dernières pour le tracé de leur frontière. Aussi bien avec des infrastructures de transport et de contrôle que par des éléments naturels, la frontière semble être une limite visuelle et clairement identifiée par les voyageurs.

En plus de ces types de frontières, d’autres semblent plus implicites. De nombreuses villes frontières sont recensées dans les écrits des courriers. Sans pour autant posséder une infrastructure de contrôle autre que celle urbaine ou une caractéristique physique particulière, certaines villes marquent l’entrée dans un territoire étranger. C’est le cas de la localité de Canfranc au nord du royaume d’Espagne. Elle est citée à de multiples reprises par des courriers vénitiens effectuant des voyages vers et en provenance de la péninsule ibérique. C’est le cas de Pietro Bordogna qui se rend à Madrid en 1659. Pour ce faire, il franchit la frontière présente entre les royaumes d’Espagne et de France¹²². Le courrier ne parle pas de signe distinctif de la frontière. Les seules paroles qu’il énonce sur le changement d’État sont les suivantes : « D’Urdo nous passâmes les monts Pyrénées et nous sommes allés à Canfranc, premier lieu d’Espagne¹²³ ». Pour rendre cet exemple plus éloquent, il paraît évident de présenter la localisation de ces espaces. Encore une fois, c’est une carte issue du guide de voyage de Louis-Charles Desnos qui est utilisée¹²⁴.

122 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Spagna, « Viaggio fatto dal Ecc^{mo} Sig Giacomo Querini Amb^o straordinario alla Maesta del Re Catholico in Madrid l’anno 1659 » [n.n.].

123 « Da Urdo passassimo li monti Pirinei et andassimo à Canfranco, primo luogho della Spagna », *Ibid*.

124 DESNOS Louis-Charles (dir.), *Nouvel itinéraire général*, op.cit., p.69. La carte complète est présente dans les annexes. Cf. Annexes, p.276.

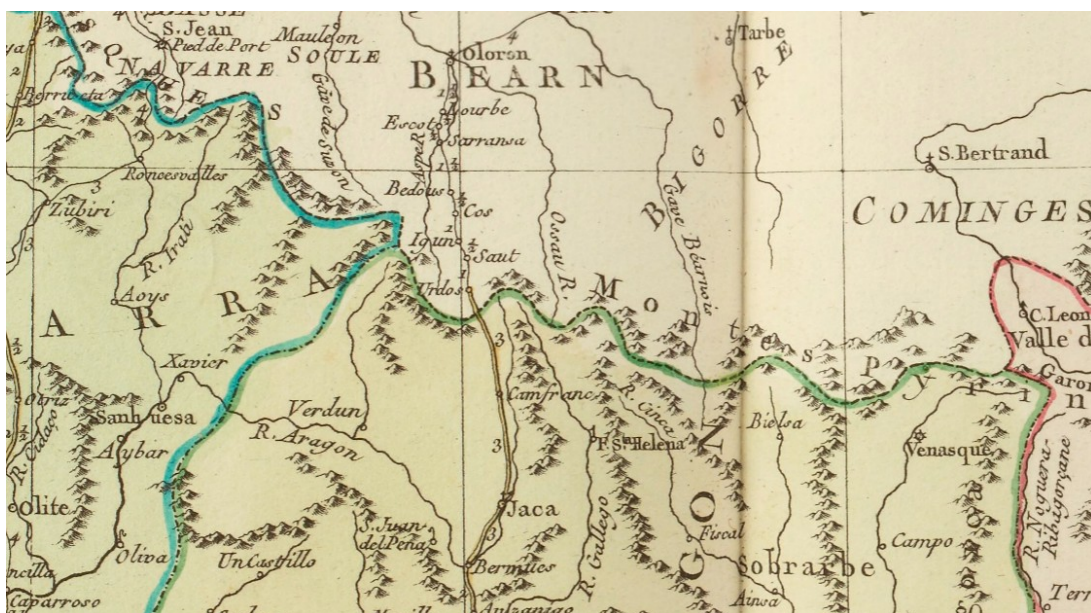


Figure 12: Agrandissement de la carte des routes au nord de la péninsule Ibérique, de Louis-Charles Desnos (*Nouvel itinéraire général*, 1768), BnF, département Arsenal, 4-H-2354.

Même si elle est antérieure de plusieurs décennies aux propos tenus par le courrier, cette carte permet de visualiser le fonctionnement du passage de la frontière dans cette zone. La ville de Canfranc, même si elle ne se trouve pas sur la frontière linéaire ici tracée, concentre les activités de contrôle à la frontière en son sein¹²⁵. La frontière n'est donc pas toujours perceptible à son passage. Même si en théorie les voyageurs ont déjà changé d'État, les contrôles d'identité et de douane n'interviennent qu'à leur arrivée dans cette ville. Canfranc représente alors à elle seule, l'entrée dans le royaume d'Espagne pour ces individus.

Cette absence de frontière claire laisse penser que l'existence de cette dernière dépendait pour beaucoup des connaissances de ce territoire par les individus, mobiles ou non. Selon Thierry Sarmant, « la frontière, intérieure ou extérieure, existe d'abord par la tradition orale¹²⁶ ». Il affirme d'ailleurs que le bornage clair des frontières n'était pas systématique par manque de moyens¹²⁷. Cela signifie qu'un grand nombre de frontières sont encore vierges de toute démarcation à l'époque moderne. Il est à supposer que celles les plus fréquentées ont plus de moyens à leur disposition. Cela ne veut pas dire pour autant que les frontières non matérielles ne conservent pas les prérogatives qui leur sont propres. Aussi bien les contrôles douaniers que d'identité tiennent place dans ces lieux comme le montre l'exemple de Canfranc. Pour les habitués de la mobilité ou les

125 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Spagna, « Viaggio fatto dal Ecc^{mo} Sig Giacomo Querini Amb^o straordinario alla Maesta del Re Catholico in Madrid l'anno 1659 » [n.n.].

126 SARMANT Thierry, « Les frontières au XVII^e siècle. Limites, marches et intérêts des États », *op.cit.*, p.30.

127 *Ibid.*

habitants locaux, ces espaces frontaliers semblent être connus et être au cœur des connaissances propres à la mobilité sur ces espaces.

Cette connaissance des frontières est particulièrement vraie pour les courriers vénitiens. Le métier de ces derniers consiste entre autres à compiler un grand nombre d'informations propres au voyage postal et plus largement à la mobilité en Europe. Ils semblent particulièrement bien informés comme le montre les différents récits de voyage des courriers qui énoncent le passage de frontières non matérielles. Ils donnent aussi divers renseignements propres à chacun des territoires traversés. Par exemple, en 1620, Agustin Bosello, courrier de la Sérénissime, se rend en Hollande depuis Venise pour accompagner un ambassadeur de la Sérénissime¹²⁸. Pour ce faire, il traverse le Saint Empire romain germanique qui est constitué d'une multitude de petits États, placés chacun sous l'autorité d'un dirigeant distinct. Les passages de frontière sont alors assez courants durant son voyage. C'est le cas de la journée du 11 septembre 1620, durant laquelle le courrier a parcouru pas moins de trois États : l'archevêché de Mayence, le Palatinat et l'archevêché de Trèves¹²⁹. Il a ainsi traversé deux frontières dont il a indiqué le passage de manière très précise dans son récit de voyage. Il fait par exemple la liste des villes traversées et à chaque changement d'État il marque une rupture nette et les distingue par pays. De plus, chaque passage de frontière est synonyme d'informations à propos de l'État dans lequel il entre. Il donne systématiquement le nom du gouvernant de cet État et peut aussi donner d'autres précisions. C'est le cas de la ville de Mayence dont il dit : « Cette ville appartient à l'archevêque du même nom, électeur de l'Empire et elle se situe sur le Rhin¹³⁰ ». Cela met en évidence la bonne connaissance des frontières et plus largement des États par lesquels transitent les courriers.

Cette identification claire des passages de frontière par les courriers se voit aussi dans les guides de voyage rédigés par ces derniers. Dans celui de Giovanni Maria Vidari, les changements de territoire sont importants comme le montre les informations écrites dans la marge. En effet, est renseigné sur le côté de l'ouvrage l'État auquel est rattaché chaque étape du voyage¹³¹. C'est le cas pour l'ensemble des itinéraires postaux et cela permet au lecteur de se repérer de manière claire en Europe durant son voyage. Cela veut dire que les frontières servent aussi en quelque sorte de repères géographiques et informent le voyageur sur où il se trouve. Il sait alors à quelle autorité est rattaché le territoire où il est et à quelles règles il est soumis. L'objet de frontière apparaît alors comme à la fois un outil et une contrainte inhérente au voyage des courriers à l'époque moderne. Leurs connaissances de cette dernière les aident à s'orienter et facilitent très certainement leur

128 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima » [n.n.].

129 *Ibid.*, 11 septembre 1620 [n.n.].

130 « Questa città è dell'arcivescovo di esso nome, elletore dell'Imperio et è sopra il Reno », *Ibid.*

131 VIDARI Giovanni Maria, *Il viaggio in pratica*, *op.cit.*

mission. Cela met en évidence leur professionnalisme et leur expertise du voyage à l'époque moderne. Les frontières font ainsi partie intégrante du voyage postal. Plus que de montrer le passage d'un pays à un autre, elles indiquent de manière claire le changement de traitement du courrier selon l'État où il se trouve. Les frontières ne sont donc pas seulement des lignes théoriques mais leur passage représente une véritable expérience à laquelle le courrier est fréquemment confronté dans le cadre de son travail.

Le passage de la frontière ou la découverte de l'Étranger

Durant ses voyages, le courrier vénitien a certes une mission à remplir mais en la menant à bien il vit la mobilité dans toutes ses formes. Le passage de la frontière est synonyme pour lui de changement de perception de sa personne. Il n'est plus considéré comme un courrier vénitien mais comme un courrier étranger dans les territoires qu'il parcourt¹³². Cela signifie que les individus voient à travers lui une image de la république de Venise, mais lui découvre aussi pendant son voyage l'Étranger dans toute sa diversité. Il expérimente et découvre la vie à l'étranger, même si c'est pour une courte période. Il rentre en contact avec des individus, des objets, des croyances ou encore des paysages différents de ce à quoi il est habitué. La mobilité lui permet ainsi de se confronter à l'altérité. Ce point est très intéressant, car il met en évidence le fait que plus qu'un simple voyage de travail, la mobilité postale représente aussi une expérience singulière pour le courrier. Ceci est notamment perceptible dans les récits de voyage des courriers¹³³. Ces derniers décrivent les étapes formelles de leur mobilité mais certains donnent aussi à voir tout ce qui entoure cette mobilité sans pour autant en faire réellement partie. Les récits de voyage faits par les courriers donnent ainsi plus d'informations sur ce passage de la frontière comme découverte de l'Autre que les documents administratifs trouvés dans les archives. En effet, ces documents formels abordent pour la plupart seulement des aspects techniques et pratiques de la mobilité, qui ne donnent pas d'informations sur le rapport des courriers aux territoires traversés.

Lorsqu'il passe une frontière, le courrier n'est pas tout de suite dépaysé et parfois les différences restent assez minimales avec son pays d'origine. Plus il s'éloigne, plus les différences sont frappantes et plus il les remarque et en fait part dans ses récits. Lors de son voyage plusieurs différences sont présentées par le courrier. Il fait part de différences concernant l'alimentation des individus, notamment lorsqu'il séjourne dans les auberges. C'est le cas pour les boissons auxquelles

¹³² MERIGGI Marco et RAO Anna Maria (dir.), *Stranieri : controllo, accoglienza e integrazione negli Stati italiani (XVI-XIX secolo)*, Naples, FedOA Press – Federico II University Press, 2020.

¹³³ ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32.

il a accès pendant son voyage. Lors du voyage réalisé par Agustin Bosello en 1620, selon où il se trouve, ce courrier boit soit du vin soit de la bière¹³⁴. Cela s'explique par le fait que la bière était une boisson produite et consommée essentiellement dans le nord de l'Europe pour des raisons climatiques. Le vin représentait plutôt un produit du sud de l'Europe, d'où les courriers vénitiens viennent et auquel ils sont habitués¹³⁵. Cette différence se voit clairement dans ce voyage d'Agustin Bosello. Lors de son périple, il boit du vin dans les auberges de la péninsule italienne, du royaume de France mais dès son arrivée en Hollande, le vin se fait plus rare. Le 12 novembre au soir il se trouve dans une auberge dont il dit ceci : « le vin duquel on tient un compte séparé parce qu'il est cher, tandis qu'on donne au repas autant de bière qu'on peut en boire sans autre paiement¹³⁶ ». Ce coût plus élevé du vin s'explique ainsi sûrement par la position géographique du courrier. La Hollande était habituée à la consommation de bière qui était facilitée par son climat. Le vin devait alors être importé puisqu'il n'était pas produit localement. Il devait ainsi être réservé à une élite à cause de son prix plus élevé¹³⁷. Ceci représente une différence mineure pour le voyageur, mais elle est soulignée à chaque voyage effectué par un courrier vénitien dans le nord de l'Europe.

En plus d'une alimentation différente, Agustin Bosello loue à de multiples reprises la beauté des femmes hollandaises. Il affirme que ce sont les plus belles femmes d'Europe et de loin les plus belles femmes qu'il ait vues de sa vie¹³⁸. C'est un avis subjectif, qui est donné par le courrier. Cela laisse sous-entendre que les femmes qu'il voit en Hollande sont différentes de celles auxquelles il est habitué de voir. Cela s'explique peut-être par un caractère physique ou alors un mode de se vêtir et de se mouvoir différent des femmes vénitiennes. Ceci reste toutefois relatif compte tenu du fait que chaque femme et plus largement chaque personne est différente. Ce commentaire n'est pourtant pas unique. Il arrive fréquemment dans les récits de courriers, que ces derniers décrivent et donnent leur avis sur les femmes des pays où ils se trouvent. C'est le cas en 1616 d'un courrier vénitien qui affirme que les femmes de Bâle sont très belles¹³⁹. Ce commentaire fait d'ailleurs partie d'une description détaillée de la ville de Bâle par le courrier, la beauté des femmes étant alors présentée comme une caractéristique de la ville.

134 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima », 2 novembre 1620 [n.n.].

135 NOURRISSON Didier, *Une histoire du vin*, Paris, Perrin, 2017.

136 « il vino del qual si tiene conto a parte per esser caro, se ben danno à pasto quanta biza si puo bere senza altro pagamento », ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima », 2 novembre 1620 [n.n.].

137 NOURRISSON Didier, *Une histoire du vin*, op.cit.

138 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima », 11 octobre 1620 [n.n.].

139 *Ibid.*, rubrique Stravag[...] via della corte, « Viaggio fatto con il Cl^{mo} Piero Vicco segrettario da Madrid à Venetia per la via di Franza, l'anno 1616 10 settembre » [n.n.].

Ces descriptions des villes dans lesquelles les courriers arrivent sont nombreuses et se font avec l'œil du courrier, c'est-à-dire un œil étranger. Il décrit avec minutie tout ce qui l'entoure et se concentre le plus souvent sur les aspects qui lui semblent les plus marquants. Beaucoup de courriers prennent par exemple le temps de décrire les villes où ils se trouvent. C'est le cas de Francesco Pasini et Mandricardo Benzoni, qui, en 1614, décrivent Bruxelles, qui représente d'ailleurs la destination finale de leur voyage. Ils affirment que c'est une ville où « ici il y a beaucoup de belles choses, l'église des Jésuites, le dôme, une belle chapelle dans le palais¹⁴⁰ ». D'autres courriers décrivent quant à eux de manière plus détaillée l'architecture et les bâtiments qu'ils rencontrent durant leur voyage. C'est le cas d'Agustin Bosello en 1620, qui fait une description détaillée de la basilique Saint-Ursule de Cologne : « Il y a une église qui est construite au milieu du champ où furent martyrisées toutes les saintes vierges, compagnes de sainte Ursule, et à l'intérieur de cette église se trouvent les têtes en argent, disposées en ordre et chacune avec son nom. Elles sont en si grand nombre qu'il me fut impossible de pouvoir toutes les compter¹⁴¹ ». Ces indications donnent de précieuses informations sur les lieux dans lesquels le courrier se rend. Cette église est d'ailleurs désignée par le courrier comme un des lieux les plus célèbres de la ville¹⁴². La description de ce monument religieux fait partie d'un commentaire bien plus long, portant sur la ville de Cologne.

Outre les paysages urbains, les courriers donnent aussi à voir à travers leurs récits, des espaces ruraux. C'est le cas d'un courrier vénitien au début du XVII^e siècle qui mène un voyage depuis Venise jusqu'au royaume d'Espagne¹⁴³. Ce courrier décrit à de multiples reprises les paysages auxquels il est confronté tout au long de son voyage. Il dresse par exemple le portrait d'un paysage méditerranéen sur le littoral du duché de Savoie au niveau de Bordighera et Vintimille dont il dit qu'il y a « des cèdres, des citrons et des oranges » partout¹⁴⁴. Il donne ici à voir le climat chaud du sud de l'Europe, ce qui n'est pas très différent de ce à quoi il est habitué dans les territoires vénitiens. Toutefois, la plupart du temps, lorsque le courrier décrit un paysage naturel c'est parce qu'il n'est pas habituel ou possède une caractéristique particulière. Plus loin dans son voyage, ce courrier se trouve à Barcelone dont il vante les nombreuses terres et les belles plages¹⁴⁵. Durant son périple, il traverse le golfe du Lion en bateau. Pendant la traversée, il a la chance d'observer divers

140 « qui è ci è molte cose belle, la chiesa di Gesuiti, il domo, una capella in palazzo bella », *Ibid.*, rubrique Parigi, « Viaggio fatto dall ecc^{mo} Marc Antonio Morosini amb^r ord^o qual parte dall' dove era amb^r l'anno 1614 13 luglio per la strada di Anversa et Brusselles » [n.n.].

141 « Ci è una chiesa la qual è fabricata in mezo al campo ove furono martirizzate tutte le sante vergini, compagne de sant'Orsola et dentro in essa chiesa ci sono le teste d'Argento, messe per ordine, e tutte con il suo nome, la qual è un infinita, che per cio fu impossibile il poterle mai numerare », *Ibid.*, rubrique Olanda, « Il secondo amb^r straordinario, fu l'Illm^o et eccm^o s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima », journée du 13 septembre 1620.

142 « una delle più celebre cose di quella città », *Ibid.*

143 *Ibid.*, rubrique Spagna, « Viaggio da Venetia in Spagna a Madrid per la via de Millan e Genoa » [n.d., n.n.].

144 « tutto pieno di cedri, limoni e naranze », *Ibid.*

145 *Ibid.*

animaux marins : « environ 20 dauphins nous ont suivis pendant presque une demi-heure et, au milieu du golfe, nous avons rencontré deux grands cachalots, qui projetaient de l'eau en l'air¹⁴⁶ ». Cette observation ne semble pas relever d'un besoin technique vis-à-vis de la mobilité des courriers. Il a peut-être pris le temps d'écrire ces informations car, comme pour la description de Cologne, elle marque une expérience nouvelle pour le courrier. Grâce à son travail, le courrier découvre donc une faune et une flore auxquelles il n'est pas habitué et qui sont présentes uniquement en dehors des frontières de la République.

Il est à noter qu'une partie des renseignements laissés par les courriers sont pour la plupart à consonance positive. Ils décrivent et gardent en mémoire les choses qui les ont marqués et impressionnés. Le champ lexical de la grandeur et de la beauté sont ceux les plus présents dans les récits de courriers. Cela laisse donc entrevoir le ressenti de ces individus face à des paysages ou des personnes étrangères. Ceci est renforcé par le fait que les plus grandes descriptions de paysages et de lieux étrangers concernent des espaces éloignés de Venise. Il est à supposer qu'ils soient donc plus différents mais aussi que les courriers s'y rendent peut-être moins souvent. Tout ceci expliquerait pourquoi les récits de voyage concernant la Hollande, le royaume d'Espagne ou encore le Saint Empire romain germanique sont les plus détaillés. Toutefois, trois types de sujet induisent une certaine neutralité des courriers lorsqu'ils les abordent dans leurs récits. Il s'agit de l'histoire, de la politique et de la religion. Cela se voit par exemple dans le portrait qui est dressé de la ville d'Augsbourg par Agustin Bosello en 1620 : « C'est une ville franche et belle, où vivent des catholiques et des luthériens, mais il y a plus de luthériens. On y trouve de très belles églises catholiques, de beaux palais, rues et boutiques. Il y a un bel arsenal et une horloge qui est d'une grande merveille ; il y a environ trente ans que sa construction a commencé et elle n'est pas encore terminée. Elle est aussi haute qu'un homme et large de trois bras de chaque côté, avec une infinité de figures¹⁴⁷ ». Cette description de la ville présente avec emphase son architecture et son organisation mais reste neutre en ce qui concerne le sujet de la religion protestante, qui y est la religion la plus pratiquée.

Le passage de la frontière étatique peut marquer le passage d'une frontière confessionnelle pour les courriers. Ces derniers sont catholiques comme il l'est indiqué dans la *mariegola* de leur corporation. Effectivement, pour être un courrier vénitien, il est obligatoire d'être catholique et de

146 « circa 20 dolfini ci seguirono quasi mez'hora et a mezo il Golfo incontramo doi cai d'oglio grandissimi, che spruzzavano l'aqua in aria », *Ibid.*

147 « Questa è città franca et bella et ci habitano cattolici e luterani, ma il maggiore numero e de luterani, ci sono bellissime chiese de catolici, belli palazzi, strade et borthege, ci è un bello arsenale et ci è un horologio ch'è de gran meraviglia et sono gra 30 anni che è cominciato ne per ancor è finito et è grande come l'altezza d'un huomo ord et largo per ogni verso tre brazzi con infinita di figure », *Ibid.*, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima », 27 août 1620 [n.n.].

se rendre à la messe dominicale¹⁴⁸. Les courriers effectuent d'ailleurs cette obligation avec une très grande rigueur comme le montre leurs récits de voyage. Même à l'étranger et dans des États où le catholicisme n'est pas la principale religion, ils vont à la messe le dimanche. C'est d'ailleurs le cas à Augsbourg dont il a été dit précédemment qu'il s'agissait d'une ville à dominante protestante. Le 30 août 1620, Agustin Bosello dit aller à la messe le matin, puis reprendre la route et poursuivre sa mission¹⁴⁹. Cela ne veut pas dire pour autant que les courriers étaient des gens pieux. Ils remplissent peut-être seulement les obligations religieuses propres à la confraternité de leur corps de métier. Il est ainsi intéressant de noter que grâce à leur métier, les courriers vénitiens sont confrontés à d'autres croyances que celles auxquelles ils sont habitués à Venise. L'évocation des luthériens et calvinistes est récurrente dans les récits de voyages de courriers se rendant dans le nord de l'Europe. Ces commentaires sont toujours sans animosité et se font dans la plus grande neutralité alors même qu'ils peuvent se trouver dans un contexte religieux troublé. C'est le cas de l'exemple précédent, puisque le courrier se trouve à Augsbourg alors même que la guerre de Trente ans est en cours.

En plus de son caractère étatique et confessionnel, le passage de la frontière symbolise aussi le passage d'une frontière linguistique. En effet, les courriers font référence à ce changement de langue à de multiples reprises dans leurs récits de voyage. De nombreux courriers prennent le temps d'écrire le nom de la ville où ils arrivent, à la fois dans sa langue d'origine et dans sa forme italianisée. C'est le cas en 1620 lorsque le courrier écrit : « cette ville de Coblenze, qui donne en italien Coblenza¹⁵⁰ ». Cela représente un détail des descriptions des villes où arrivent les courriers mais cela marque de manière claire la différence linguistique qui s'opère. Il est vraisemblable que les courriers vénitiens parlent seulement italien, qui est leur langue maternelle, et se retrouvent confrontés à des personnes ne parlant pas leur langue. Ils découvriront alors pendant leurs voyages des langues étrangères sans pour autant les parler ou les apprendre. Ils en sont seulement des auditeurs au cours de leur mobilité. Ces frontières linguistiques européennes sont implicites et ne sont pas directement abordées par les courriers.

Ce changement de langue, induit par un voyage à l'étranger, se voit notamment lors des voyages d'accompagnement d'ambassadeurs à l'étranger. En effet, les courriers accompagnent l'ambassadeur mais aussi toute sa cour. Dans le cadre de ses missions, l'ambassadeur doit pouvoir communiquer avec les individus qu'il rencontre. Pour ce faire, il emmène avec lui un ou plusieurs interprètes. C'est le cas lors du voyage de Girolamo Trevisan, dont Agustin Bosello fait la liste des

148 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.4.

149 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercoledì come qui sotto registro et prima », 30 août 1620 [n.n.].

150 « questa città di Coblenz da in italiano Coblenza », *Ibid.*, 12 septembre 1620 [n.n.].

membres de sa cour qui voyagent constamment avec lui : « deux nobles, un secrétaire, un *raggionto*¹⁵¹ et interprète¹⁵² ». L'interprète possède un rôle important, car il permet à l'ambassadeur vénitien de discuter avec ses homologues étrangers. Cela se voit lorsque Girolamo Trevisan est reçu par Louise Juliana d'Orange-Nassau, qui sert d'intermédiaire dans la gestion des conflits pendant la guerre de Trente ans¹⁵³. Il est dit que lors de cette entrevue, Louise Juliana d'Orange-Nassau s'adresse à l'ambassadeur vénitien via son interprète : « elle parle sèchement pendant un quart d'heure par l'intermédiaire de son interprète,¹⁵⁴ ». L'importance de cet intermédiaire est ainsi affirmée et met en avant la contrainte linguistique qu'impose un voyage à l'étranger.

Le passage d'une frontière étatique implique ainsi pour le courrier le passage de plusieurs frontières à la fois : politique, linguistique, culturelle ou encore confessionnelle. Les fréquents voyages postaux en dehors des limites de la République induisent une expérience régulière de l'Étranger pour les courriers vénitiens. Au gré de leurs voyages, ils découvrent des lieux, leurs habitants et leurs coutumes. La mobilité confronte alors les courriers à l'altérité, les plaçant en observateurs d'un monde différent de celui d'où ils viennent. Malgré la régularité des flux postaux, il est fort probable que les courriers n'avaient pas toujours la même mission assignée. Cela leur permettait alors de se rendre dans des lieux différents et plus ou moins éloignés de la capitale vénitienne. En effet, se rendre à Rome ou à Londres n'a pas les mêmes implications pour le courrier, aussi bien pour la durée du voyage que pour ce qu'il observe. Tout ceci confère au courrier de nombreuses connaissances sur la vie dans les autres États européens. Il apparaît alors comme une personne issue du *popolo*, qui est très bien informée sur les États étrangers à tous points de vue. Cette expérience de la mobilité postale en dehors des frontières de la République place le courrier dans une position d'observateur de l'étranger et en représentant implicite de la Sérénissime.

La frontière apparaît ainsi tour à tour limite étatique, repère géographique et marqueur d'extranéité. Elle implique de fait une expérience multiple et diverse de son vécu. Elle fait partie intégrante du voyage des courriers vénitiens, ces derniers partant fréquemment à l'étranger. Son aspect formel fait que de nombreuses informations propres à cette dernière ont été retrouvées, mais elle ne représente qu'une infime partie du voyage postal. Il reste à voir si l'ensemble du voyage du courrier peut être retracé ou si des zones d'ombre subsistent.

151 Il s'agit de celui qui « a la fonction particulière de réviser les comptes », « che ha uffizio particolare di rivedere i conti ». BOERIO Giuseppe, *Dizionario del dialetto veneziano*, Milan, Aldo Maltero Editore, 1971 [1856], p.550.

152 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercoledì come qui sotto registro et prima », 12 août 1620 [n.n.].

153 *Ibid.*, 6 septembre 1620 [n.n.].

154 « parla secco un quarto d'hora mediante l'interprete d'essa », *Ibid.*

C) Les zones d'ombre du voyage postal

Le courrier : un voyageur solitaire ?

Le courrier est un professionnel de la mobilité, il arpente les routes et l'ensemble des territoires européens tout au long de l'époque moderne. Il est constamment sur les routes pour mener à bien les missions qui lui sont confiées. Une mission représente un ordre qui a spécifiquement été donné à un courrier vénitien et qu'il doit accomplir. Cela ne signifie pas pour autant qu'il soit voué à la solitude dans sa réalisation. Sauf exceptions, les courriers sont souvent envoyés seuls pour accomplir une mission et pour ce faire ils sont en contact avec d'autres individus, même si ces derniers ne sont présents que sur un temps restreint de la mobilité. C'est notamment le cas des individus qui aident le courrier dans sa mobilité, le guidant et lui fournissant un moyen de locomotion. Les postillons sont par exemple chargés d'accompagner le courrier entre deux relais postaux¹⁵⁵. De ce fait, ils font partie pour un temps réduit de la mobilité postale et sont en contact avec les courriers. Lors de leur voyage à cheval, les courriers ne sont ainsi jamais seuls. Cette omniprésence des postillons dans la mobilité des courriers est d'ailleurs une condition *sine qua non* pour la bonne tenue du voyage postal. Il est d'ailleurs dit dans les statuts de la corporation que la présence de cet individu est obligatoire et déterminante pour le voyage¹⁵⁶. En effet, le postillon est un fin connaisseur des routes sur un territoire réduit et il doit guider le courrier pour que ce dernier arrive le plus vite possible à destination. Son rôle est ainsi de faciliter la mobilité du courrier et de la rendre la plus efficace possible. Cela se voit par exemple dans les statuts de la corporation où il est dit que le postillon a deux heures maximum pour amener le courrier au prochain relais sinon il peut être sanctionné¹⁵⁷. Cela met en évidence le rôle déterminant de cet individu, qui apparaît comme un guide et un accompagnateur du courrier sur une courte distance. Si le courrier est un expert de la mobilité à grande échelle et le postillon le serait alors à échelle réduite.

Cette présence constante du postillon pendant la mobilité laisse penser que les courriers sont en lien avec ces individus. Même s'il existe différents postillons dans chaque relais postal et différents courriers vénitiens, ces derniers semblent se connaître. Ils sont en lien les uns avec les autres, leur voyage commun créant peut-être une forme de sociabilité entre eux. Cette proximité entre postillons et courriers est pointée du doigt dans un procès mené par les cavaliers de Bergame

¹⁵⁵ BMC, Cl.IV, 165, 28 novembre 1620, fol.91.

¹⁵⁶ *Ibid.*

¹⁵⁷ *Ibid.*, fol.92.

en 1678 contre la *Compagnia dei corrieri veneti*¹⁵⁸. Les cavaliers accusent les postillons de Vérone de récupérer les lettres qui doivent initialement être portées par les cavaliers de Bergame, et ce, au profit des courriers vénitiens : « Ce sont surtout les lettres d'Allemagne et des Flandres qui viennent de personnes étrangères, apportées dans des plis scellés sur les confins du Véronais, où elles sont ensuite reçues par le postillon envoyé par les courriers. Il les porte à Vérone, où les plis sont ouverts par le maître de poste des courriers et distribués pour leurs voyages ; et celles destinées à Bergame n'ont ainsi jamais été remises à notre cavalier¹⁵⁹ ». Cela signifie que les courriers se seraient mis d'accord avec les postillons de cette ville pour qu'ils aillent récupérer des lettres alors même qu'il est normalement interdit aux postillons de porter des biens postaux. Cela se fait dans le but d'accroître les revenus des courriers, ayant plus de lettres à transporter. Cela met donc en évidence les liens qui peuvent unir ces individus, grâce à leur rencontre lors du voyage postal.

Le voyage conjoint du courrier et du postillon vaut seulement pour une mobilité terrestre. Dans les autres cas, le voyage du courrier repose sur la présence d'autres individus. Comme il l'a été dit précédemment, la mobilité fluviale représente une partie non négligeable de la mobilité postale. Les *barcaruoli* et autres conducteurs de barque et bateau occupent ainsi une place centrale dans la mobilité des courriers. Ils les conduisent sur leurs bateaux sur des distances plus ou moins longues. Tout comme le postillon, le *barcaruolo* permet la mobilité postale et accompagne le courrier sur une partie de son voyage. Ces moments sont alors sûrement propices à la discussion ou tout du moins à la mise en lien du courrier avec ces individus. C'est le cas en 1618 lorsqu'un *barcaruolo* vénitien agresse le courrier qu'il transportait¹⁶⁰. La proximité des individus, puisqu'étant sur la même barque, induit alors sûrement des relations plus ou moins fructueuses entre ces derniers. Ceci peut être renforcé par le fait que le courrier ne voyage pas toujours seul par voie fluviale. Il peut partager ce moyen de locomotion avec d'autres individus, ce qui induit peut-être là encore une source de sociabilité pour ce dernier¹⁶¹. Le voyage du courrier est ainsi marqué par un accompagnement constant par d'autres individus, qui sont pour la plupart d'entre eux aussi des professionnels de la mobilité mais à une échelle moindre.

En plus d'être accompagné, le courrier est aussi un accompagnateur pendant la mobilité. En ce qui concerne le courrier ordinaire, il peut lui arriver de devoir transporter des passagers. Dans ce cas-là, il voyage à bord d'un carrosse ou d'une chaise de poste avec les passagers¹⁶². Cela concerne

158 ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 11 juillet 1680, fol.246.

159 « Queste sono specialmente le lettere di Germania, e Fiandra le quali vengono da Persone aliene portate in Plichi sigillati sul Confine del Veronese, dove poi si ricevono da Postiglione mandato da Corrieri, e le porte in Verona, dove aperti li Plicchi dal Mastro di Posta de Corrieri sono per li loro Viaggi ricapite, e così quelle dirette à Bergamo sono sempre mai state consignate al nostro Cavallaro », *Ibid.*

160 BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1618, fol.73-75.

161 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3, 8 mars 1666 [n.n.].

162 *Ibid.*, b.2, 22 mai 1764, fol.48.

toutefois seulement la fin du XVII^e siècle et l'ensemble du XVIII^e siècle. Ce rôle d'accompagnateur porté par le courrier est bien plus ancien et dépend de la mission qui lui est confiée. Ceci est notamment visible lors de voyages extraordinaires postaux. Une partie de ces derniers consiste en un voyage d'accompagnement de représentants politiques vénitiens et notamment des ambassadeurs extraordinaires. C'est le cas du voyage mené en 1609 par Francesco Pasini et Giovanni Battista Tassi, tous deux courriers de la Sérénissime¹⁶³. Ces deux hommes accompagnent Francesco Badoer, un patricien vénitien, envoyé à Florence à l'occasion de la succession de Cosme II à Ferdinand I^{er}¹⁶⁴. Le but de l'envoi de ces courriers avec le représentant vénitien est de fournir à ce dernier une capacité de communication constante avec le pouvoir central. Il peut tenir informer ce dernier grâce à la présence des courriers et ne dépend ainsi pas des horaires de postes.

Comme le montre ce voyage, il arrive que les courriers voyagent à plusieurs. C'est seulement le cas dans les voyages d'accompagnement, où le courrier voyage presque toujours avec un de ses confrères. De plus, il arrive aussi qu'un courrier extraordinaire au cours d'une de ses missions voyage conjointement à un courrier ordinaire. C'est le cas en 1625 lorsqu'il est rapporté que Piero Dolie, un représentant vénitien, est chargé de faire le tour des cours européennes¹⁶⁵. Des courriers extraordinaires vénitiens, dont l'identité n'est pas donnée, l'accompagnent mais pas seulement. En effet, il est dit qu'entre Lyon et Paris, le courrier ordinaire qui parcourt ce chemin dans le cadre de sa mission a fait le voyage avec eux. Il a d'ailleurs été remercié par Piero Dolie, qui lui a donné un pourboire une fois arrivé à Paris¹⁶⁶. Tout ceci montre que les courriers peuvent aussi voyager à plusieurs lorsqu'ils ont la même mission ou des missions parallèles.

Le courrier est ainsi tour à tour accompagné et accompagnant que ce soit avec des acteurs postaux ou d'autres types d'individus. Il n'est donc jamais complètement seul lors de sa mobilité. Ceci est d'ailleurs une constante tout au long de la période étudiée et est une règle clé de l'organisation postale vénitienne. Il est à se demander si cette règle vaut seulement pour les courriers ou aussi pour les autres transporteurs postaux de la République. En ce qui concerne le voyage fluvial, l'accompagnement est inévitable puisqu'aucun acteur postal n'est habilité à voyager seul en bateau. C'est le cas des *portalettere* de Rovigo qui font transiter l'ensemble des biens postaux qu'ils portent grâce aux *barcaruoli* vénitiens¹⁶⁷. En ce qui concerne la circulation par voie terrestre, cela semble un peu plus complexe à déterminer. Les sources exploitées ne donnent pas

163 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Fiorenza, « Viaggio fatto dall'Ill^{mo} et ecc^{mo} Francesco Badoer, amb^r estraordo à Fiorenza l'anno 1609 27 settembre » [n.n.].

164 VENTURA Angelo, « Badoer, Francesco », in : *Dizionario bibliografico degli Italiani*, Vol.5, Bacca-Baratta, Rome, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1963.

165 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma) b.32, rubrique Stravag[...] via della corte, « 1625, Viaggio fatto dall'Ill^{mo} Piero Dolie secret^{io} veneto, alle corte dell'Europa » [n.n.].

166 *Ibid.*

167 ASVe, Compilazione delle leggi, b.308, fasc. Postali strade, 13 janvier 1707, fol.513.

beaucoup d'informations sur l'organisation de la mobilité des autres acteurs postaux. Dans certains cas, il semble logique qu'aucun postillon n'accompagne les transporteurs comme pour les *pedoni*. Ces derniers voyagent à pied et il ne paraîtrait pas logique de payer un postillon à cheval pour les accompagner alors même qu'ils ne voyagent pas à la même allure. De plus, d'autres transporteurs qui sont eux à cheval comme les cavaliers ne semblent eux non plus pas avoir recours au service des postillons, puisqu'ils voyagent sur des itinéraires assez réduits et auxquels ils sont habitués. Cela signifie que la mobilité postale du courrier, lorsqu'elle se fait par voie terrestre, se caractérise par un accompagnement obligatoire. Ceci est à mettre en lien avec la rapidité de circulation qui est demandée aux courriers. En effet, l'emploi de postillon sert à fluidifier les circulations postales. Ce dernier sert de guide au courrier, qui ne perd alors pas de temps et doit juste se concentrer sur le voyage en lui-même et pas sur ce qui l'entoure. Cet accompagnement du courrier pendant son voyage est peut-être une marque de privilège, positionnant le courrier comme prioritaire sur les autres transporteurs postaux. Cela a sûrement aussi un aspect sécuritaire. Être accompagné réduit peut-être les chances d'attaque ou si une attaque survient, le courrier n'est pas seul pour se défendre et défendre ce qu'il transporte.

En plus des individus avec qui il voyage, le courrier fait aussi des rencontres ponctuelles. Certaines de ces rencontres sont prévues et anticipées. C'est le cas avec les maîtres de poste auprès desquels les courriers récupèrent montures et postillons¹⁶⁸. Leur arrêt dans ces relais postaux ponctuent le voyage et dessine les contours du système postal européen, dont les relais postaux en sont des nœuds plus ou moins importants selon les localités. La rencontre avec les maîtres de poste est ainsi représentative de la réticularité du voyage postal à l'époque moderne. L'arrivée dans ces relais postaux n'induit pas seulement la rencontre avec des acteurs postaux (maîtres de poste, postillons, postiers) mais aussi avec l'ensemble des voyageurs qui passent par ces lieux. En effet, les relais, notamment ceux qui possèdent une auberge, représentent des lieux de sociabilité¹⁶⁹. Plus que les courriers, ces établissements accueillent l'ensemble des voyageurs mais aussi des locaux. Il est possible de s'y restaurer et d'y dormir. Le courrier a alors l'opportunité, notamment lorsqu'il se trouve dans la salle commune pour son repas, de faire des connaissances¹⁷⁰.

Il semble que les courriers soient aussi en contact avec les patrons des auberges, qu'ils soient maîtres de poste ou non. Dans les récits de voyage, il n'est pas inhabituel que le courrier décrive l'auberge, ses services mais aussi celui qui la dirige. Effectivement, il arrive fréquemment que les courriers donnent des informations à leur propos. C'est le cas au début du XVII^e siècle lorsqu'un

168 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger. Une histoire du transport public en France au temps du cheval, 1700-1850*, Paris, Belin, 2006.

169 CORMONT Chantal, « Modes de sociabilité et stratégies de pouvoir : Aubergistes et cabaretiers à Buchy à la fin du XVIII^e siècle », *Études Normandes*, vol.44, n°3, 1995, pp.44-60.

170 *Ibid.*

courrier vénitien arrive à Barcelone et parle de Nicolo, qui possède une auberge dans la ville¹⁷¹. Il le présente comme un génois, propriétaire d'une auberge sur les bords de mer. D'autres fois, les courriers donnent des informations sur les patrons qui possèdent des caractéristiques particulières ou qui les ont marquées. C'est le cas en 1620 d'Agustin Bosello, qui parle des tenancières d'une auberge en Lorraine : « il y avait ici trois sœurs qui tenaient l'auberge. Elles étaient très belles mais encore plus aimables¹⁷² ». Il est fort à parier que ce courrier a renseigné cette information dans son récit de voyage, car il a trouvé cette situation surprenante. Ceci est sûrement renforcé par le fait qu'être patronnes de cet établissement confère à ces femmes une certaine autorité face à des hommes au sein de l'auberge¹⁷³. Cela veut dire que le courrier au cours de son voyage croise de nombreuses personnes, très diverses mais dont la rencontre marque sa mobilité.

Même s'il n'est jamais seul, l'expérience du voyage vécue par le courrier n'en reste pas moins une expérience personnelle. En effet, il est le seul, sauf dans le cas des voyages d'accompagnement de personnalités éminentes, à vivre l'entièreté du voyage. Même dans ce cas de figure précis, la perception du voyage varie puisque c'est une perception personnelle, changeant selon les individus. Chaque voyage est unique, puisqu'il varie selon les conditions météorologiques, les missions confiées ou encore celui qui le pratique. Le voyage postal apparaît alors comme une expérience unique, propre au métier de courrier. Ce dernier vit la mobilité et la ressent de manière personnelle. Cela se voit par exemple dans les récits de voyage lorsque les courriers parlent à la première personne du singulier, ce qui est très rare dans ces documents. Ils emploient souvent la première personne du singulier pour donner leur avis ou alors bien plus rarement exposé leur ressenti. C'est le cas en 1620 lorsqu'un courrier vénitien assiste à une parade militaire en Hollande et qu'il se dit impressionner par cette dernière¹⁷⁴. Il exprime ainsi son étonnement face à ce spectacle. Ceci met en avant le caractère personnel du vécu du voyage, qui n'est pas seulement une expérience de la mobilité mais aussi de ce que voit le courrier lorsqu'il est mobile. De plus, la sensation de grandeur ressentie par le courrier n'est peut-être pas le cas de tout le monde. Si un autre courrier avait effectué cette mission peut-être n'aurait-il pas réagi ainsi et raconté cet épisode

171 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Spagna, « Viaggio da Venetia in Spagna à Madrid per la via de Millan e Genoa » [n.d., n.n.].

172 « qui ci erano tre sorelle che facevano l'hostaria, bellissime ma più cortese », *Ibid.*, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima », 18 novembre 1620 [n.n.].

173 Il est à noter que le rôle des femmes dans la gestion des auberges et autres établissements de restauration collective a longtemps été sous-estimé. Selon Philippe Meyzie, « des femmes dirigeaient certains établissements ». Même si elles ne représentent pas la majorité des tenancières de ces établissements, la direction d'une auberge par une femme n'est pas aussi surprenante que ce que laisse penser les sources ici étudiées. MEYZIE Philippe, « Chapitre 3 – De l'auberge aux traiteurs. Lieux et métiers pour se restaurer », in : *L'alimentation en Europe à l'époque moderne 1500-1850*, Paris, Armand Colin, 2010, pp.-53-72.

174 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima », 18 septembre 1620 [n.n.].

dans son récit de voyage. Le courrier n'est donc pas un voyageur solitaire puisqu'il partage constamment son voyage avec d'autres acteurs, postaux ou non. Toutefois, le voyage postal reste une expérience personnelle propre à chaque courrier. Les courriers peuvent alors vivre des voyages diamétralement différents. Le port de plis publics et de dépêches semble d'ailleurs avoir un impact sur le vécu de la mobilité, plaçant le courrier au cœur d'enjeux qui le dépassent.

Le courrier : un témoin privilégié de la politique et des puissants ?

Le courrier représente un enjeu de taille pour l'État vénitien puisqu'il transporte ses correspondances et permet le bon acheminement des informations politiques de la République. Toutefois, son rapport aux sphères politiques semble bien plus intime que cela. Plus que de transporter les correspondances des Puissants, il les rencontre, voyage avec eux et est témoin de tous leurs faits et gestes. C'est notamment le cas lors des missions extraordinaires d'accompagnement de représentants publics vénitiens à l'étranger. Lors de ces voyages, le courrier est constamment avec celui qu'il accompagne et doit le rester, puisqu'il peut lui être utile à tout moment. Tout ceci conduit au fait que le courrier, en restant aux côtés de l'ambassadeur, rencontre lui aussi indirectement toutes les personnes avec qui cet individu est en lien. Cela veut dire qu'en plus de côtoyer des patriciens vénitiens, il rencontre aussi des hommes politiques d'autres États européens. C'est le cas en 1620 lorsque Agustin Bosello voit au cours de son voyage de nombreux hommes politiques et généraux européens¹⁷⁵. Il rencontre par exemple Louise Juliana d'Orange-Nassau, Maurice de Nassau ou encore Ambrogio Spinola. Tous trois sont de haut dignitaires se trouvant au cœur des enjeux politiques et militaires importants dans les Flandres au cours de la guerre de Quatre-Vingts ans, au début du XVII^e siècle.

Dans le cadre de ces événements, la république de Venise envoie un ambassadeur extraordinaire, Girolamo Trevisan, pour signer un accord avec les Provinces-Unies¹⁷⁶. Cela explique pourquoi cet ambassadeur vénitien rencontre diverses personnes, éminemment importantes dans le cadre de ce conflit mais aussi dans la gestion de leurs États respectifs. Le courrier étant toujours présent aux côtés de l'ambassadeur, il assiste à l'ensemble des rencontres de ces individus. C'est le cas le 17 septembre 1620 lorsque le courrier est présent lors d'un repas entre l'ambassadeur vénitien

¹⁷⁵ ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm^o et eccm^o s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima » [n.n.].

¹⁷⁶ GULLINO Giuseppe, « Trevisan, Girolamo », *op.cit.*

et Maurice de Nassau, prince d'Orange¹⁷⁷. Dans son récit de voyage, le courrier fait une description très précise de ce repas :

« Le seigneur ambassadeur, le seigneur prince Maurice et le seigneur maréchal du camp, le comte Ernest de Nassau, ces trois se lavèrent les mains avec le même bassin et en même temps, les autres ensuite tous ensemble. Ils s'assirent à table, en tête de table le seigneur ambassadeur, en second lieu le seigneur prince et en troisième lieu le seigneur comte Ernest maréchal du camp, puis de main en main les autres colonels et nos gentilshommes mélangés. C'était un jeudi et l'on mangea de la viande ; il y eut toutes sortes de gibiers et de vins. Ils étaient environ 26 à table, tous servis sans chapeau sur la tête, et tout était présenté dans des assiettes en argent. Le premier verre fut levé par le seigneur prince Maurice, à la santé de la Sérénissime Seigneurie de Venise ; puis ce fut le tour du seigneur comte Ernest, qui en leva un à la bonne prospérité de l'alliance faite, avec un grand *bellirone* plein, lequel fut bu par tous très rapidement¹⁷⁸ ».

La richesse des détails de cette description montre que le courrier était très certainement présent à ce repas. Sans pour autant être assis à la table avec eux, il devait être en recul, avec les autres personnes utiles à l'ambassadeur lors de ses déplacements comme le secrétaire ou encore l'interprète. Cela veut dire que même si le courrier ne participe pas directement au dîner avec ces représentants politiques, il n'en reste pas étranger. En effet, s'il était présent dans la même salle, il est fort à parier qu'il a lui aussi entendu les sujets de conversation abordés. Ces derniers devaient très certainement porter sur la guerre en cours, ainsi que sur les accords à signer. Cela veut dire que le courrier a eu potentiellement accès à des informations d'État, sûrement confidentielles. Le courrier apparaît ainsi comme un spectateur direct des affaires politiques de la République mais aussi d'autres puissances européennes.

Lors de voyage d'accompagnement de dignitaires vénitiens comme celui réalisé par Agustin Bosello en 1620, les courriers sont aussi témoins des protocoles diplomatiques. En effet, de nombreuses cérémonies sont faites en l'honneur de l'arrivée de l'ambassadeur. Le courrier se retrouve alors à assister à divers banquets faits en l'honneur de l'ambassadeur mais aussi aux entrées faites en grande pompe dans les villes. L'ensemble des populations locales sont présentes pour l'accueil de ces hauts dignitaires étrangers. Dans le cas du voyage d'Agustin Bosello en

177 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima », 17 septembre 1620 [n.n.].

178 « Lavaronsi le mani il signore Ambasciatore et signore Principe Mauritio, et il signore marscial del campo, conte Hernesto di Nassau, questi tre un medesimo bacile, et in un medesimo tempo, li altri poi tutti à confusione. Sederno à tavola, in capo tavola il signore ambasciatore, nel secondo loco il signore principe, et nel terzo il signore conte Hernesto Marscial del campo et poi di man in mano altri collonelli et li gentilhuomeni nostri intresciati. Questo era di giovedì et si mangiava di carne, ci furono d'ogni sorte di salvaticini et de vini, erano circa 26 alla tavola tutti serviano senza capello in testa, et tutto era imbandito in piatti d'argento. Il primo Prindes la fece il signore principe Mauritio, in sanita della Serenissima Signoria di Venetia et così segui intorno il signore conte Hernesto sudetto ne fece poi uno per la buona prosperita della lega fatta, con un bellirone grandissimo tutto pieno, il qual parimenti fu da tutti bevuto in grandissima prontezza », *Ibid.*

Hollande, cela arrive plusieurs fois. C'est notamment le cas le 23 septembre 1620 lorsque l'ambassadeur est accueilli par toute la ville à son arrivée à Rotterdam¹⁷⁹. Agustín Bosello explique que l'arrivée de l'ambassadeur vénitien entraîne une grande effervescence dans la ville. La noblesse locale vient l'accueillir tandis que le reste des habitants se presse pour tenter d'apercevoir le dignitaire vénitien et l'acclamer, alors même que des tirs d'artillerie ont lieu pour annoncer son arrivée et lui rendre hommage. S'ensuit un banquet qui dure toute la nuit, fait en l'honneur de l'ambassadeur. Le courrier lorsqu'il accompagne un ambassadeur ou un haut dignitaire vénitien assiste alors aux festivités sans y participer.

Cette présence constante du courrier auprès de l'ambassadeur fait qu'il accède à des lieux, qui lui sont habituellement interdits. Puisqu'il accompagne l'ambassadeur, il accède à de nombreux palais et édifices politiques prestigieux, qui sont inaccessibles à la grande majorité de la population. Il accède par exemple aux édifices politiques des institutions vénitiennes comme lorsque Agustín Bosello accompagne Girolamo Trevisan au *Collegio*, très certainement pour faire sa *relazione*¹⁸⁰, c'est-à-dire le compte rendu de son voyage¹⁸¹. Cela signifie peut-être que la mission du courrier ne se termine qu'une fois que celle de l'ambassadeur est terminée, c'est-à-dire lorsqu'il est rentré à Venise et a fait état de ce qu'il s'est passé durant sa mission aux autorités compétentes. Dans ce cas ici présent, le courrier a ainsi accès à une des institutions les plus importantes de la République, puisque le *Collegio* correspond à une instance regroupant le Doge et ses plus proches conseillers¹⁸². Le courrier a ainsi accès à un haut-lieu du pouvoir vénitien mais pas seulement. Lorsqu'il accompagne un ambassadeur vénitien à l'étranger, cela lui ouvre aussi la porte des palais et haut-lieux de pouvoir étrangers. Certains courriers prennent d'ailleurs le temps de faire la description de ces lieux dans leurs récits de voyage, lieux auxquels les membres du *popolo* n'ont habituellement pas accès. C'est le cas d'Agustín Bosello qui est présent lors des audiences tenues au conseil d'État des Provinces Unies en 1620¹⁸³. Il s'y rend à plusieurs reprises, puisque plusieurs audiences y ont lieu avant la signature du traité d'alliance entre les Provinces Unies et la république de Venise. Il décrit les lieux en parlant d'un très beau palais orné de riches décorations en soie et en or, de beaux meubles, ainsi que de peintures représentant les guerres faites par cet État¹⁸⁴. Le courrier se retrouve

179 *Ibid.*, journée du 23 septembre 1620.

180 TRAMPUS Antonio, « Le diplomate vénitien entre les XVI^e et XVIII^e siècles : statut, rôles et fonctions », *Études de lettres*, n°3, 2010, pp.119-136.

181 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercoledì come qui sotto registro et prima », journée du 31 décembre 1620.

182 PETITJEAN Johann, *L'intelligence des choses. Une histoire de l'information entre Italie et Méditerranée (XVI^e-XVII^e siècles)*, Rome, École française de Rome, 2013, p.182.

183 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb' straordinario, fu l'Illm° et eccm° s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercoledì come qui sotto registro et prima », 24 septembre 1620 [n.n.].

184 *Ibid.*

ainsi au cœur des organes de pouvoir d'autres États et est présent lors de prises de décisions politiques majeures.

En plus des courriers extraordinaires, des courriers ordinaires ont eux aussi accès à des haut-lieux de pouvoir, le plus souvent vénitiens. C'est notamment le cas lorsqu'ils apportent les correspondances aux ambassadeurs vénitiens résidant à l'étranger. Par exemple, le maître de poste vénitien à Rome, qui est un courrier de la corporation vénitienne, se rend deux fois par jour au *palazzo* San Marco à Rome¹⁸⁵. Il s'agit du lieu de résidence de l'ambassadeur vénitien et là où il remplit sa mission de représentation. Cela montre que les missions postales ordinaires peuvent faire rencontrer des personnalités importantes au courrier. Toutefois, cela semble bien plus rare et pour un laps de temps très bref en comparaison avec les missions extraordinaires d'accompagnement d'ambassadeurs qui peuvent durer jusqu'à plusieurs mois. Cela veut dire que le courrier ordinaire ne peut que très rarement être un réel témoin des activités politiques et des informations d'État. Le courrier extraordinaire représenterait alors le seul cas de figure où le rôle de courrier revêt une inclusion forte dans les affaires d'État. L'enjeu politique autour du courrier semble ainsi se décupler lorsqu'il accompagne des représentants vénitiens. Il les assiste constamment et à ce titre acquiert des informations stratégiques.

Une grande partie de ces informations stratégiques concernent les activités militaires, qui sont un sujet sensible dans chaque État, d'autant plus si ce dernier est en guerre. Durant leurs voyages, les courriers voient les arsenaux de certaines villes, dont ils décrivent avec une grande précision la force militaire. En Hollande, de nombreux courriers dans la première moitié du XVII^e siècle, font référence aux navires de guerre hollandais¹⁸⁶. Ils décrivent et énumèrent ces bateaux. C'est le cas en 1624 lors du voyage d'accompagnement d'un ambassadeur vénitien, réalisé par Francesco Pasini et Mandricardo Benzoni. Leur voyage débute à La Haye et ils font une halte à Rotterdam dont ils disent que c'est une « ville marchande avec une grande quantité de vaisseaux de guerre¹⁸⁷ ». D'autres courriers sont plus prolixes et décrivent aussi bien les vaisseaux de guerre que le reste des forces militaires. C'est le cas d'Agustin Bosello, qui, au cours de son voyage, décrit avec une très grande précision les armes à feu employées, la fréquence de leur emploi, ainsi que les navires utilisés¹⁸⁸. Il fait aussi un état des lieux de l'ensemble des troupes employées par les Provinces Unies dans leur guerre contre le royaume d'Espagne. C'est le cas le 18 septembre 1620 à

185 BMC, Cl.IV, 134, 20 décembre 1607.

186 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32.

187 « città mercantile con gran quantità de vasselli da guerra », *Ibid.*, rubrique Parigi, « Viaggio fatto dall'eccmo Marc'Antonio Morosini amb^r ord^o qual parte dall' dove era ambr l'anno 1624 13 luglio per la strada di Anversa et Brusselles » [n.n.].

188 *Ibid.*, rubrique Olanda, « Il secondo amb^r straordinario, fu l'Illm^o et eccm^o s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercordi come qui sotto registro et prima », 18 septembre 1620 [n.n.].

Veghel lorsque le courrier assiste à une parade militaire, qu'il décrit avec précision. Il dit qu'il y a 146 drapeaux, avec minimum 8 personnes de commandement et 100 soldats par drapeau, ce qui représente plus de 15 000 soldats en tout. Il décrit aussi les armes en leur possession : arquebuses, mousquets, canons...¹⁸⁹ Cette cérémonie militaire a sûrement pour but d'impressionner l'ambassadeur vénitien qui rend visite au prince d'Orange. Toutefois, elle donne un ordre d'idées de la force militaire que représente cet État, ainsi que de ses alliances. En effet, certains soldats étrangers comme ceux du royaume d'Angleterre sont présents¹⁹⁰. Cela met en avant l'alliance militaire qui est à l'œuvre entre ces deux États. Le courrier apparaît alors comme un observateur des appareils militaires étrangers et des alliances politiques étrangères.

Dans d'autres cas, le courrier acquiert des renseignements militaires, car il passe au plus près des zones de combat. C'est le cas d'Agustin Bosello qui traverse le Palatinat lors de la guerre de Trente ans¹⁹¹. Son voyage a lieu en septembre 1620, au même moment où les combats ont lieu dans cette zone entre le royaume d'Espagne mené par Ambrogio Spinola et les princes protestants du Saint Empire romain germanique¹⁹². Lorsqu'il passe non loin de Francfort il affirme d'ailleurs : « un peu en dehors de ladite ville [Francfort] se trouvent les tranchées faites par les princes protestants, et à ce moment-là ils avaient leur camp en un autre lieu, à 15 milles plus loin et proche de Mayence, à seulement 5 milles du camp du marquis Spinola¹⁹³ ». Le courrier donne ainsi de précieuses informations sur l'avancée des combats dans cette zone. Il est témoin des combats qui s'expliquent par la volonté du royaume d'Espagne de créer un corridor stratégique pour relier ses territoires en péninsule italienne avec les Pays-Bas espagnols au nord de l'Europe¹⁹⁴. Même si la réception de ces renseignements ne se fait qu'au retour du courrier, qui n'a lieu que trois mois et demi plus tard, l'État vénitien obtient des informations sur le contexte politique et militaire européen grâce aux récits de voyage des courriers.

Le courrier étant un témoin direct de ces événements, il apparaît comme un informateur de premier ordre pour le gouvernement vénitien. De par sa proximité avec les Puissants et avec les événements en cours, il semble être très bien informé sur les affaires politiques européennes. Ces informations stratégiques trouvées dans les récits postaux des courriers ne semblent d'aucune utilité

189 *Ibid.*

190 *Ibid.*

191 *Ibid.*, 10 septembre 1620 [n.n.].

192 BOIS Jean-Pierre, « Chapitre 3 : La guerre de Trente Ans et le nouvel ordre européen, 1618-1660 », *op.cit.*

193 « poco fuori di detta città si trovano le trinciare fatte delli prencipi protestanti et all'hora essi havevano il loro campo in altri luoco 15 miglia più lontano et vicino à Magonza, anci lontani solo 5 miglia del campo del marchese Spinola », ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32, rubrique Olanda, « Il secondo amb^r straordinario, fu l'Illm^o et eccm^o s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercurdi come qui sotto registro et prima », 10 septembre 1620 [n.n.].

194 BOIS Jean-Pierre, « Chapitre 3 : La guerre de Trente Ans et le nouvel ordre européen, 1618-1660 », *op.cit.*

pour le voyage postal, ni même pour son compte rendu pratique au *corriero maggiore*. Cela signifie peut-être que ces informations servent à l'État vénitien et lui sont transmises dans le but de l'informer sur ce qui se passe sur le terrain. En effet, une fois rentrés à Venise, les courriers donnent ces récits de voyage au *corriero maggiore*, qui les confie à son tour aux *provveditori di Comun*¹⁹⁵. Cela ne veut pas dire pour autant que ces informations sont exploitées par l'État vénitien mais seulement qu'il les a à sa disposition. Même si elles ne sont pas exploitées, le recueil de ces informations fait du courrier un témoin direct des questions politiques européennes. Plus qu'un témoin, le courrier serait aussi un acteur indirect de ces politiques. Il permet le recueil d'informations par le transport postal mais aussi par ses observations pendant le voyage¹⁹⁶. Il représente alors une petite main de la République, qui permet à cette dernière d'être informée et ainsi de pouvoir prendre des décisions en conséquence. Il apparaît comme un acteur presque invisible des politiques européennes mais essentiel à leur bonne tenue. Il se retrouve alors au cœur des enjeux de gouvernance de la République.

Cela n'est pas sans rappeler le rôle joué par les drogmans à l'époque moderne. Ces derniers sont les interprètes employés dans l'Empire ottoman pour permettre aux autorités ottomanes et aux représentants européens présents sur place de converser ensemble¹⁹⁷. Ils apparaissent comme des grandes figures diplomatiques puisqu'ils sont omniprésents dans le cadre de rencontres diplomatiques. Grâce à leurs compétences linguistiques, ces individus se sont retrouvés au cœur des enjeux politiques, jusqu'à obtenir une certaine influence sur ces derniers¹⁹⁸. Ils apparaissent à eux seuls comme des représentants diplomatiques et sont présents dans une grande partie des institutions de pouvoir. Tout comme les courriers, les drogmans sont des petites mains des États, qui sont indispensables à la bonne tenue des activités politiques. Même si ce sont deux métiers très différents, de nombreux parallèles peuvent être faits entre drogman et courrier. Ils sont tous deux des intermédiaires, qui permettent la communication entre les dirigeants, qu'elle soit orale ou écrite. Ils possèdent alors une position de choix et sont indispensables en ce sens que l'information ne peut circuler sans eux. Cette importance a été acquise, car ils possèdent des compétences qui les placent comme des intermédiaires de l'information à l'époque moderne. De ce fait, drogmans et courriers représentent une infrastructure immatérielle des États, des acteurs omniprésents, qui se tiennent dans l'ombre des Puissants. La confidentialité semble aussi être commune à leurs métiers puisqu'ils

195 BMC, Cl.IV, 165, 26 novembre 1620, fol.85.

196 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., pp.168-169.

197 TÓTH Ferenc, « Les drogmans et autres experts au service des ambassades à Constantinople au XVIII^e siècle », in : SCHNAKENBOURG Éric, JEANNESSON Stanislas et JESNÉ Fabrice (dir.), *Experts et expertises en diplomatie. La mobilisation des compétences dans les relations internationales du congrès de Westphalie à la naissance de l'ONU*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, pp.119-130.

198 HOUSSAYE MICHIEZI Ingrid, « E. Natalie Rothman, *The Dragoman Renaissance. Diplomatic Interpreters and the Routes of Orientalism* », *Bulletin critique des Annales islamologiques*, n°36, 2022 [en ligne].

ne doivent pas transmettre les informations sensibles à tout autre personne que celle à qui ces informations sont destinées. Enfin, leur métier les positionne tous deux comme des informateurs en puissance, puisqu'ils ont accès indirectement à des informations politiques de premier ordre dans le cadre de leur travail. Il faut toutefois nuancer la similitude entre ces deux métiers, car les drogman possèdent une place plus éminente que les courriers dans la société même s'ils n'en restent pas moins des petites mains des États à l'époque moderne. Courrier et drogman sont ainsi deux métiers de l'information, caractérisés par leur centralité au cœur des enjeux politiques des États. Le courrier devient un acteur stratégique des politiques vénitiennes grâce à son métier. Ce dernier repose sur la pratique du voyage postal, mais il arrive que le courrier soit immobile. C'est un sujet très peu abordé puisque la plupart des études en histoire s'intéressent au courrier en tant que voyageur, mais il semble pertinent de se questionner sur ce que fait cet individu lorsqu'il n'est pas mobile.

Courrier et immobilité

Le courrier est un être mobile, mais il lui arrive aussi de ne pas être en mouvement. Cela signifie qu'il n'est pas en mission et que donc il ne travaille pas ou alors qu'il fait un arrêt au cours de son voyage. Les périodes d'immobilité du courrier peuvent ainsi être catégorisées en deux parties : l'immobilité pendant le voyage et l'immobilité en dehors du voyage. La première période d'immobilité est lorsque le courrier se trouve chez lui à Venise et ne travaille pas. Le courrier doit attendre d'être appelé pour une mission et immobilité est alors synonyme d'attente. Des consignes très strictes encadrent ce moment d'attente¹⁹⁹. Cela veut dire que même en dehors du travail, la vie du courrier est régie par les règles de sa corporation de métier. Il est par exemple interdit au courrier de quitter les territoires de la République plus de deux jours et deux nuits sous peine de perdre sa prochaine mission et donc des revenus²⁰⁰. Le courrier doit toujours être disponible pour le travail et ne doit pas trop s'éloigner de la capitale vénitienne. Il est par exemple demandé aux courriers de rester chez eux lorsqu'ils sont à Venise ou alors non loin de la poste de la ville dans laquelle ils se trouvent²⁰¹. Cela est fait dans le but d'avoir toujours à disposition un courrier, ce dernier pouvant accomplir une mission postale. Ceci semble d'autant plus important qu'il est arrivé à plusieurs reprises qu'il manque des courriers²⁰². Si le courrier ne respecte pas ces règles et qu'il n'est pas disponible au moment où ils ont besoin de lui, il perd sa place dans l'ordre des missions postales.

199 MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger*, op.cit., p.168.

200 BMC, Cl.IV, 165, 11 mars 1489, fol.2.

201 BMC, Cl.IV, 165, 5 mars 1503, fol.5.

202 Voir à ce propos, la partie de cette étude s'intitulant « Les limites structurelles à l'organisation postale officielle », p. 157.

C'est ce qui est arrivé en 1612 à Rome lorsque Martino Maffi était introuvable pour réaliser une mission²⁰³. Il a donc été remplacé par un autre courrier vénitien présent dans la maison de Rome, Piero Zupponi. Ce dernier a ainsi réalisé la mission de Martino Maffi à sa place, ce qui a créé de nombreux conflits entre ces deux individus. Martino Maffi a accusé Piero Zupponi d'avoir volé sa mission et s'est emporté à son égard. Ceci s'explique par le fait que Martino Maffi a perdu une mission et la rémunération qui allait avec. De plus, il a été dégradé et a donc dû attendre plus longtemps que prévu pour avoir une mission et a donc subi une perte de revenu supplémentaire.

Le courrier doit être constamment prêt à partir en voyage pour le compte de la poste vénitienne. Même s'il ne travaille pas, il doit rester disponible, car il peut être appelé à tout moment. Il existe un ordre dans la distribution des missions, qui consiste en un roulement progressif au fur et à mesure que les courriers sont envoyés. Cela veut dire que les courriers ont un ordre d'idées de quand ils peuvent être envoyés pour un voyage ordinaire. Toutefois, il faut qu'ils restent disponibles, car les voyages extraordinaires sont par essence imprévus. Cela veut dire qu'un courrier, même s'il se trouve à la fin de la liste peut être réquisitionné pour une mission. La vie des courriers est donc une vie contrainte, soumise aux besoins postaux. Dans le cadre de son métier, le courrier voyage et lorsqu'il ne travaille pas, il attend donc d'être appelé pour partir de nouveau en voyage. Cette soumission du courrier aux besoins postaux a cours tout au long de la période étudiée et représente une constante au fil des siècles. Dès la création de la corporation en 1489 et dans les années qui suivent, les règles portant sur la disponibilité du courrier sont édictées et restent inchangées jusqu'à la fin de la corporation à la fin du XVIII^e siècle.

Cette attente des courriers entre deux missions a lieu chez eux à Venise, mais aussi ailleurs. Lorsque le courrier termine une mission, il a droit à une pause plus ou moins longue qu'il soit à Venise ou ailleurs. S'ils se trouvent en dehors de Venise, ils attendent alors le plus souvent dans les relais postaux ou dans des auberges proches de la poste. Le cas le plus documenté est celui de l'attente des courriers à Rome. En effet, Rome représente la principale destination des courriers vénitiens dès la création de la corporation. C'est à ce titre qu'a été créé en 1541 la *casa* des courriers vénitiens à Rome²⁰⁴. C'est d'ailleurs là qu'était censé se trouver Martino Maffi, qui a été énoncé précédemment. Cette institution est gérée par le maître de poste vénitien de cette ville, qui est un courrier vénitien issu de la corporation. Elle a pour objectif de loger les bureaux postaux vénitiens à l'étranger mais aussi et surtout de loger et nourrir les courriers vénitiens lorsqu'ils se trouvent à Rome²⁰⁵. De nombreuses précisions sont d'ailleurs données à ce sujet dans les statuts de

203 BMC, Cl.IV, 134, 23 août 1612 [n.n.].

204 Voir à ce propos la partie s'intitulant « B) 1541-1665 : l'essor du système postal vénitien et du corps des courriers », p.75.

205 BMC, Cl.IV, 134, 11 février 1545 [n.n.].

la corporation dédiés à la liaison avec Rome. Dans les charges qui incombent au maître de poste à Rome, en plus des responsabilités postales, d'autres concernent plus spécifiquement l'hospitalité des courriers. Il est par exemple dit que : « Nous [les courriers vénitiens] voulons que ledit maître tienne une bonne maison pour nous recevoir, nous et notre corporation, et qu'il ait de bons lits ou matelas. Il doit en faire changer les draps tous les quinze jours et doit faire du feu comme cela se faisait et se fait encore²⁰⁶ ». Ceci met en évidence le fait qu'en plus de sa charge postale, le maître de poste vénitien à Rome doit aussi gérer les questions pratiques inhérentes à l'accueil des courriers dans son établissement.

Les courriers accueillis dans cette *casa* sont au nombre de six, ni plus ni moins²⁰⁷. Ceci est décidé à la fin du XVI^e siècle, car il y a un manque chronique de courriers vénitiens pour remplir des missions ordinaires et extraordinaires depuis Rome. Six semble être le nombre idéal puisque permettant d'avoir suffisamment de courriers à disposition mais pas en surnombre pour que cela ne coûte pas trop cher de les entretenir à Rome. Ces courriers vivent alors en communauté dans la *casa* de Rome. Ils se retrouvent notamment lors des repas, qu'ils prennent ensemble. Il est par exemple dit en 1607 qu'il y a eu des problèmes « dans la maison ici des courriers, alors qu'ils étaient tous à table pour dîner²⁰⁸ ». Une dispute a éclaté entre deux courriers, l'un des deux a alors insulté et frappé l'autre lors du repas, car ce dernier lui aurait volé une mission par le passé. La vie des courriers à Rome se fait alors forcément de manière collective et c'est à ce titre que de nombreuses règles énoncées par la corporation des courriers l'encadre. Il est dit dans les statuts de la corporation que les courriers doivent « vivre tranquillement » dans les règles qui leur sont fixées, en se respectant les uns les autres²⁰⁹. Ils doivent se jurer fidélité et ne pas se porter atteinte de quelque manière que ce soit.

La *casa* de Rome représente alors un cercle de sociabilité pour les courriers mais un cercle restreint puisque seuls les courriers peuvent y pénétrer. En effet, tout courrier faisant rentrer une personne étrangère au service postal vénitien peut être sanctionné²¹⁰. Les courriers ne peuvent pas sortir ou trop s'éloigner de cette *casa*, car ils doivent toujours être disponibles. L'attente peut être longue et l'ennui important pour les courriers. Pour s'occuper, certains jouent ensemble au sein de la *casa* à des jeux de hasard et font des paris²¹¹. Ceci est déploré par les autorités vénitiennes en 1566, qui affirment que cela déshonore la corporation des courriers et le service qui y est associé.

206 « Volemo chel ditto maestro habia a tenir una bona casa recipiente a noi et a l'arte nostra et debia tenir boni letti over matarazi et ne debia far cambiar li lenzuoli ogni guindese zorni, et ne debia far fogo come se ha fatto et se fa al presente », *Ibid.*

207 BMC, Cl.IV, 134, « Conoscendosi per chiara esperienza di quanto danno possi essere la multiplicità di corrieri della Compagnia nostra » [n.d., n.n.].

208 « in la casa qui delli corrieri mentre arano tutti à tavola à desinare », BMC, Cl.IV, 134, 20 décembre 1607.

209 « vivere quietamente n'è suoi termini », *Ibid.*

210 BMC, Cl.IV, 134, 31 décembre 1599.

211 BMC, Cl.IV, 165 6 juillet 1566, fol.37.

Ces jeux sont contraires à la morale chrétienne et poussent à des comportements immoraux comme les blasphèmes ou encore des scènes de violence²¹². Cela entraîne alors de nombreux désordres au sein de la *casa* des courriers à Rome. Des règles encadrant les jeux au sein de la *casa* sont alors votées par la *banca* de la corporation à Venise. Il est décidé que chaque courrier qui pratique un jeu de carte ou de dés dans la *casa* peut recevoir une amende de 10 ducats d'or²¹³. Les membres de la *banca* à Venise disent comprendre l'ennui des courriers à Rome et autorisent certains jeux à ces derniers : « pour écarter et tromper l'oisiveté, qui parfois s'empare de la compagnie, il est permis de jouer à des jeux de société, aux échecs, aux tarots et à d'autres jeux semblables pour passer le temps²¹⁴ ». Cela met en évidence l'attente collective des courriers lorsqu'ils sont immobilisés entre deux missions. L'immobilité serait alors synonyme d'ennui pour les courriers, leur travail rythmant leur vie.

Pendant leur temps libre, certains courriers essaient de rentabiliser ce temps en pratiquant une autre activité économique, qui est souvent liée au domaine du transport. En effet, il est dit dans les statuts de la corporation que les courriers peuvent effectuer des missions privées, à condition qu'elles soient « connues et déclarées au *gastaldo*²¹⁵ ». Cela veut dire que le courrier peut travailler en dehors de la corporation, même si le travail de cette institution reste prioritaire sur les autres missions qui pourraient lui être confiées. Il est par exemple fait part en 1599 d'un travail mené par les courriers pendant leur temps libre lorsqu'ils se trouvent à Rome²¹⁶. Certains profitent de ce temps d'attente pour vendre leurs services auprès d'individus, très certainement des marchands, pour emballer des marchandises et les disposer en ballots. Toutefois, cette activité n'est pas vue d'un bon œil, car les courriers font cette activité au sein de la *casa*. Dans le cadre de cette activité, ils font rentrer des gens au sein de cet établissement pour les aider dans leurs tâches, ce qui est interdit. En contrepartie, ils versent une partie de la rémunération à la *casa* mais cela ne suffit pas pour que cette activité soit acceptée. Il est décidé en 1599 par la *banca* de la corporation à Venise que cette activité est interdite²¹⁷. Le temps libre des courriers est ainsi surveillé par les autorités, ces derniers devant respecter les règles de la corporation en tout temps. Ils sont alors encadrés par ces règles qu'ils soient mobiles ou non.

212 FOPPOLO Bonaventura, « La Compagnia dei Corrieri Veneti », in : *Le poste dei Tasso, un'impresa in Europa contributi in occasione della mostra I Tasso, l'evoluzione delle poste Bergamo ex chiesa di S. Agostino, 28 aprile-3 giugno 1984*, Bergame, Commune de Bergame, 1984, p.57.

213 BMC, Cl.IV, 165, 6 juillet 1566, fol.37.

214 « per levar et ingannar l'otio, che alle volte piglia la compagnia, si riserva libertà di poter giocar à tavolieri, schacchi, tarocchi et simil giochi da passar tempo », BMC, Cl.IV, 134, 6 juillet 1566 [n.n.].

215 « conosciuta e dechiarata al Gastaldo », BMC, Cl.IV, 134, « Conoscendosi per chiara esperienza di quanto danno possi essere la multiplicità di corrieri della Compagnia nostra » [n.d., n.n.].

216 BMC, Cl.IV, 134, 31 décembre 1599 [n.n.].

217 *Ibid.*

En plus de ce temps libre dû à l'inactivité du courrier, ce dernier peut aussi être immobile temporairement lorsqu'il effectue un voyage postal. De manière générale, l'immobilité est présente chaque jour de manière minime lorsque le courrier fait une halte pour dormir et se nourrir. Ces moments d'immobilité sont ainsi assez brefs. Les courriers ne donnent d'ailleurs pas plus de renseignements à ce propos dans leurs récits de voyage. Lorsqu'ils parlent de leur pause au cours de la journée, ils parlent le plus souvent de la qualité des auberges dans lesquelles ils se sont arrêtés²¹⁸. Certains moments d'immobilité peuvent quant à eux être bien plus longs et le plus souvent imprévus. Ils interviennent pour différentes raisons : mauvaises conditions climatiques, problèmes administratifs à la frontière ou encore blessure du courrier²¹⁹. Tout cela explique pourquoi le courrier peut se retrouver immobilisé de quelques heures à plusieurs jours pendant son voyage. Plus l'arrêt du courrier est long, plus il y a de chance que le courrier vaque à des occupations extérieures à la mobilité.

Il est fait part dans les sources de moments d'immobilité prolongés durant lesquels le courrier visite les villes dans lesquelles il se trouve. C'est le cas en 1659 lorsque Pietro Bordogna fait un voyage pour se rendre à Madrid et fait un arrêt à Genève de deux jours²²⁰. Il explique d'ailleurs : « à Genève, nous nous arrêtâmes deux jours pour voir la ville²²¹ ». Le courrier interrompt ainsi son voyage pendant plusieurs jours et profite de ce laps de temps pour faire une visite de la ville. Néanmoins, cela ne semble pas être une initiative personnelle puisque le courrier parle à la première personne du pluriel. Il est fort probable que le courrier procède à une visite de Genève, car l'ambassadeur qu'il accompagne fait cette visite. Cela ne consiste pas vraiment en un temps libre, mais une partie de sa mission. Ceci est aussi visible avec le récit postal d'Agustin Bosello de 1620 lorsqu'il parle de la visite de Cologne : « L'ambassadeur s'arrêta deux jours dans cette ville [Cologne], durant ces jours il eut l'occasion de voir quelques-unes des choses les plus célèbres de cette ville²²² ». Ici, il apparaît clairement que la visite de la ville est d'abord celle de l'ambassadeur. Le courrier devant l'accompagner en permanence, il a lui aussi droit à cette visite. Cela ne découle alors pas d'une volonté spécifique du courrier même si dans son récit Agustin Bosello fait une description exaltée de tout ce qu'il visite.

218 ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32.

219 RENOUEAU Yves, « Information et transmission des nouvelles », in : SAMARAN Charles (dir.), *L'Histoire et ses méthodes*, Paris, Gallimard, 1961, pp.93-142.

220 *Ibid.*, rubrique Spagna, « Viaggio fatto dal Ecc^{mo} Giacomo Querini Amb^o straordinario alle maestà del Re Catholico in Madrid l'anno 1659 », [non numéroté].

221 « In Ginevra si fermassimo due giorni per veder la città », *Ibid.*

222 « L'ambasciatore fermasi in questa città due giorni, nel qual tempo hebbe occasione di vedere alcune delle più celebre cose di quella città », *Ibid.*, rubrique Olanda, « Il secondo amb^r straordinario, fu l'Illm^o et eccm^o s. Girolamo Trevisan, l'anno 1620 a 12 agosto di mercoledì come qui sotto registro et prima », 13 septembre 1620 [n.n.].

Il ne s'agit d'autant plus pas d'une visite personnelle des lieux comme le montre le commentaire rédigé par Agustin Bosello concernant la visite de la basilique Saint-Ursule de Cologne : « Pendant qu'on était dans cette église à regarder ces corps saints, au milieu d'une grande foule, la bourse de monsieur Alessandro Borghetti, notre secrétaire, fut dérobée²²³ ». Cela signifie que le courrier est loin d'être seul lors de cette visite et que l'ambassadeur est très certainement accompagné par d'autres individus dans l'ensemble de ses déplacements. Les visites de lieux sont donc parties intégrante du travail du courrier. Lors des voyages d'accompagnement d'ambassadeur, sa mission ne réside ainsi pas seulement dans la mobilité mais plutôt dans l'accompagnement permanent de l'ambassadeur. Ce type de voyage particulier est propice à l'immobilité puisque l'ambassadeur doit s'arrêter pour faire des rencontres et reçoit des invitations chez certains représentants politiques étrangers, induisant son arrêt et celui du courrier. L'immobilité n'est donc pas synonyme de pause mais de continuité de son travail.

Chaque voyage postal est une nouvelle mission pour le courrier. Il s'agit avant tout d'une mobilité maîtrisée même si des imprévus ou des événements particuliers peuvent influencer sur sa bonne tenue. Le courrier apparaît comme un expert de la mobilité, dont les connaissances permettent la bonne tenue de sa mission et ce même en période de crise. Il est un voyageur professionnel, qui parcourt l'ensemble du continent européen. Dans le cadre de son travail, il va fréquemment à l'étranger et franchit de multiples frontières. Ces dernières sont de différentes formes (étatiques, linguistiques, religieuses...) et marquent l'extranéité du courrier, qui peut se retrouver bien loin de chez lui. Cette mobilité postale est très encadrée et chaque étape semble renseignée. Toutefois, certaines zones d'ombre subsistent, puisque chaque instant du voyage ne peut être consigné. Certains moments ne suscitent pas l'intérêt des autorités encadrantes et il a fallu s'intéresser aux récits faits directement par les courriers pour en apprendre plus à leur sujet. Ces documents donnent de nombreuses indications sur tout ce qui entoure le voyage. Ils informent sur les personnes que les courriers rencontrent, notamment les grands personnages politiques mais aussi sur ce qu'ils font lorsqu'ils ne sont pas mobiles. Le voyage postal ne consiste ainsi pas seulement en une mobilité du courrier mais aussi en une expérience personnelle de la mobilité par un individu dans un contexte particulier. Chaque courrier et chaque voyage étant unique, toute mobilité postale recensée représente avant tout une expérience personnelle vécue par un être mobile : le courrier vénitien.

223 « Mentre si era in questa chiesa a veder questi corpi santi, in gran concorso di gente, fu rubbata la borsa al signore Alessandro Borghetti, nostro copiero », *Ibid.*

Conclusion

Les courriers ont en charge le transport de biens postaux d'un lieu à un autre. Ceux de la République ne sont pas les seuls à faire partie du système postal vénitien. Ils possèdent toutefois diverses spécificités propres à leur métier et qui les distinguent des autres. Une des plus importantes est le fait qu'ils sont les seuls transporteurs postaux vénitiens habilités à se rendre à l'étranger. Cette prérogative les distingue des autres acteurs postaux de la République et leur confère une place de choix dans les transferts d'information à Venise. Ils sont donc des intermédiaires privilégiés pour le transport des biens d'information sur les territoires vénitiens et à l'étranger. Cette domination du système postal vénitien par les courriers s'explique pour beaucoup par les nombreux privilèges qui leur sont donnés par l'État. Ce dernier concentre les flux informationnels postaux entre leurs mains. Il renforce la capacité d'action de ces individus, à qui il confie des biens de valeur. Les biens qui circulent via les courriers vénitiens sont pour la grande majorité des lettres publiques ou privées, issues ou destinées aux habitants de la République. Les courriers transportent ainsi les lettres de l'ensemble de la société vénitienne, dont celles du gouvernement. Les lettres d'État, dont les dépêches font partie, circulent presque exclusivement par l'intermédiaire des courriers. Ceci explique d'ailleurs pourquoi l'État vénitien cherche à contrôler leur activité. Il lutte par exemple à partir du XVII^e siècle contre les transports informels pratiqués par les courriers. Il ne veut pas que cette activité handicape le transport de ses correspondances. L'objectif est aussi de contrôler ce qui circule avec ses lettres par la poste. À ce titre, les courriers vénitiens apparaissent comme de véritables agents de la République. Ils assurent le transport de ses lettres de manière continue tout au long de l'époque moderne.

Cet emploi récurrent des courriers vénitiens par l'État explique en partie le fort intérêt qu'il porte à la mobilité postale à partir du XVI^e siècle. Il cherche à surveiller le travail des courriers, qui consiste en le fait d'être mobile. Effectivement, les missions confiées aux courriers s'effectuent grâce au voyage de ces derniers. Le contrôle de leur travail se traduit alors par un encadrement du voyage postal. Ce dernier est un type de mobilité particulier, qui se distingue par des contraintes qui lui sont inhérentes. Par conséquent, le courrier est soumis à des contraintes plus fortes que le reste des voyageurs. Certains obstacles à la mobilité sont propres à tous types de voyage. Même si l'époque moderne est marquée par un accroissement de la mobilité, cette dernière n'est pas chose aisée. Elle nécessite de nombreuses ressources et dépend aussi pour beaucoup du contexte dans lequel elle s'effectue. Le voyage postal, quant à lui, se complexifie dans le temps. Bien qu'il tende à se perfectionner, sa bonne tenue est entravée par les manques chroniques de ressources

économiques et le renforcement des contraintes qui lui sont propres. Ces limites à la mobilité postale peuvent être structurelles ou conjoncturelles mais dépendent pour une partie des États. Ces derniers, en voulant contrôler les flux postaux, restreignent la capacité d'action des courriers. Dans d'autres cas, les États peuvent aussi faciliter la mobilité de ces individus. La République priorise par exemple ses courriers sur les autres transporteurs postaux et tâche de leur faciliter le voyage. Ceci met en évidence l'emprise qu'a l'État vénitien sur l'activité postale. Il la théorise et en dessine les contours pour qu'elle réponde à ses besoins. Tout au long de l'époque moderne, il renforce son encadrement sur cette activité. Il se sert du contrôle du système postal pour réaffirmer son autorité sur la Terre ferme. Par conséquent, l'intérêt que porte l'État vénitien au travail des courriers est synonyme d'un encadrement progressif de la mobilité postale. Les courriers sont ainsi de véritables agents vénitiens au service de la gestion des territoires de la République.

Plus que la Terre ferme, le courrier parcourt aussi des territoires étrangers et passe fréquemment des frontières étatiques. La mobilité du courrier vénitien est donc marquée par l'entrée dans d'autres États et la perception de cet individu comme d'un acteur étranger. Ceci explique d'ailleurs en partie pourquoi certaines contraintes sont inhérentes au voyage postal de ces individus. La mobilité du courrier est ainsi marquée par un éloignement plus ou moins grand avec son lieu d'origine mais pas seulement. Le voyage postal apparaît à l'époque moderne comme un procédé qui s'optimise dans le temps. Il s'agit d'une activité millimétrée et organisée, et ce dans le but d'accroître la rapidité du courrier. Ce dernier est un voyageur performant, notamment grâce à ses connaissances de la mobilité. Elles lui permettent d'aller au plus vite et surtout d'anticiper certaines difficultés durant son voyage. Le courrier est alors en mesure de voyager par tous temps, peu importe le contexte politique, militaire ou sanitaire dans lequel il se trouve. Même si cela ne se fait pas sans risques, il permet la continuité du système postal en période d'instabilités. Cette expertise du voyage et son adaptabilité aux périodes de crise font du courrier un agent essentiel au gouvernement vénitien. Il lui confie d'ailleurs des missions extraordinaires, directement liées à ses activités politiques. Le courrier côtoie alors des représentants politiques vénitiens et étrangers et se retrouve au cœur des sphères de pouvoir. Il apparaît ainsi comme un témoin privilégié de la politique et des puissants. Sans pour autant participer directement aux prises de décisions, son rôle d'intermédiaire postal le place au cœur des enjeux de gouvernance de la République. Le courrier représente ainsi les petites mains au service de l'État vénitien de manière constante.

Les courriers vénitiens peuvent être qualifiés de « pieds de la République ». Il a été démontré qu'ils étaient des agents à part entière du fonctionnement de cet État. Ils ne possédaient pas d'influence directe sur ce dernier mais en étaient des représentants sur ses territoires et à l'étranger. Les courriers vénitiens représentent alors un petit groupe d'individus, qui n'ont aucune

capacité politique mais qui sont nécessaires à la gestion de leur État. Ce dernier est dépendant du travail des courriers alors même qu'ils ne représentent que des agents minimes de son fonctionnement. Les courriers sont donc une partie des fondations de la République, qui repose elle-même sur l'emploi d'une multitude d'acteurs. De plus, cette métaphore du pied peut aussi se traduire par l'importance de la mobilité pour les courriers. Ils deviennent des agents de l'État grâce à leur travail, qui est synonyme d'itinérance. Par conséquent, l'importance donnée aux courriers et leur prééminence dans les enjeux d'État est permise par leur très grande mobilité. Ils sont des agents clés de la République, lui permettant de diffuser et d'acquérir des informations. Les courriers sont ainsi des piliers de l'organisation de l'État vénitien tout au long de l'époque moderne.

Cette étude des courriers vénitiens a mis en lumière le rôle de ces individus et de leur mobilité dans les affaires d'État de la République. Ce travail de recherche repose essentiellement sur l'étude d'archives émanant pour une grande partie des magistratures vénitiennes encadrant l'activité postale à l'époque moderne. De nombreux documents rédigés dans le cadre de la corporation des courriers vénitiens ont aussi été analysés. Certains d'entre eux, comme les récits de voyage, ont permis d'en apprendre plus sur la réalité de la mobilité postale et son vécu par les courriers. Il pourrait alors être pertinent d'approfondir certains points de cette étude. La perception du courrier comme d'un témoin des activités politiques et d'un potentiel informateur à leur propos serait intéressant. Pour ce faire, il faudrait sûrement consulter les fonds d'archives se rapportant au Conseil des Dix et aux Inquisiteurs d'État, qui s'occupaient du contrôle des informations à Venise. De plus, le contrôle de la Terre ferme par l'État sous le prisme de l'encadrement de l'activité postale serait intéressant à développer. La lecture d'autres documents se rapportant aux *provveditori alla Camera dei confini* pourraient permettre d'en apprendre plus à ce sujet. Enfin, la vie concrète du courrier pendant sa mobilité mais aussi en dehors pourrait constituer un axe de recherche intéressant. Il faudrait alors chercher des documents similaires aux récits de voyage ici étudiés, qui donnent accès au point de vue direct des acteurs sur ce qu'ils vivent. Toutes ces pistes de recherche s'inscrivent dans un intérêt récent plus large sur les intermédiaires de l'information et la mobilité à l'époque moderne. L'étude du métier de courrier semble ainsi un terreau fertile à ces deux axes de recherche.

Corpus de sources

Sources issues des Archives d'État de Venise

- ASVe, Cinque Savi alla mercanzia. Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b.47, fasc. 132
- ASVe, Cinque Savi alla mercanzia. Seconda serie. Scritture in materia commerciale, b.138, fasc. 343
- ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.2
- ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.3
- ASVe, Compagnia dei corrieri veneti, b.4
- ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.25
- ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.32
- ASVe, Compagnia dei corrieri veneti (detti di Roma), b.66
- ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri
- ASVe, Compilazione delle leggi, b.308, fasc. Postali strade
- ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b.305
- ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b.306
- ASVe, Provveditori alla Camera dei confini, b.307
- ASVe, Provveditori di comun, b.58, fasc. 193

Sources issues de la Bibliothèque du Musée Correr à Venise

- BMC, Cl.IV, 134
- BMC, Cl.IV, 165
- BMC, Cl.IV, 165, a 177r
- BMC, ms. Gradenigo 49.3 : peinture de Giovanni Grevembroch, fol.46

Sources issues de la Bibliothèque nationale de France

- DESNOS Louis-Charles (dir.), *Nouvel itinéraire général*, Paris, Louis-Charles Desnos, 1768.
- HOMANN Johann Baptist, *Italia cursoria*, Nuremberg, Johann Baptist Homann, 1700-1724.
- MACQUER Philippe, *Dictionnaire raisonné universel des arts et métiers T.1*, éd. JAUBERT Pierre, Paris, P. F. Didot Jeune, 1773, pp.562-563.
- PALLAVICINO Ferrante, *Il Corriero svaligiato*, Nuremberg, Hans Iacob Stoer, 1646.

Sources publiées

- GARZONI Tommaso, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, éd. CHERCHI Paolo et COLLINA Beatrice, Turin, Einaudi, 1997 [1585].
- GOLDONI Carlo, *Il servitore di due padroni*, trad. TASCA Valeria, Paris, Flammarion, 2016 [1746].
- GOLDONI Carlo, *La Locandiera*, trad. LUCIANI Gérard, Paris, Gallimard, 1991 [1753].
- SANUDO Marino, *I Diarii Tomo I*, Venise, Fratelli Visentini Tipografi Editor, 1879 [1496-1498].
- SANUDO Marino, *I Diarii Tomo XX*, Venise, Fratelli Visentini Tipografi Editor, 1887 [1515].
- SANUDO Marino, *I Diarii Tomo XLVIII*, Venise, Fratelli Visentini Tipografi Editor, 1897 [1528].
- SANUDO Marino, *Itinerario per la terraferma veneta nel 1483 di Marin Sanudo*, éd. BRUNI Roberto, BELLINI Luisa et al., Padoue, Cleup Associazione artistico-culturale Terzo Millennio, 2008 [1483-1484].
- SHAKESPEARE William, *Le marchand de Venise*, trad. DÉPRATS Jean-Michel, Paris, Éditions Gallimard, 2010 [1598].

Bibliographie commentée

I – Outils et sources

A) Usuels

1. Dictionnaires et lexiques

- AYMARD Maurice, GEORGELIN Jean, GUICHONNET Paul et al., *Lexique historique de l'Italie : XV^e-XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1977.

→ Cet ouvrage définit de façon claire des concepts et notions inhérents à l'organisation administrative et politique de la république de Venise à l'époque moderne.

- BOERIO Giuseppe, *Dizionario del dialetto veneziano*, Milan, Aldo Maltero Editore, 1971 [1856].

→ Ce dictionnaire nous a été très utile dans la lecture des sources mais aussi pour comprendre le contexte vénitien. En effet, il existe en son sein différentes rubriques qui donnent des précisions sur le contexte politique et social de la ville de Venise et de sa république.

- DIDEROT Denis et D'ALEMBERT Jean (dir.), *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, Tome quatrième*, Paris, Chez Briasson, David, Le Breton et Durand, 1751-1765.

→ Cet ouvrage définit avec précision le métier de courrier, et présente son histoire de l'Antiquité jusqu'à l'époque moderne.

- DIDEROT Denis et D'ALEMBERT Jean (dir.), *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, Tome treizième*, Paris, Chez Briasson, David, Le Breton et Faulche, 1751-1765.

→ Ce livre permet de définir divers éléments se rapportant à l'activité postale comme la poste, le postillon et le relais de poste.

- GULLINO Giuseppe, « Trevisan, Girolamo », in : *Dizionario biografico degli Italiani, Vol.96, Toja-Trivelli*, Rome, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2019.

→ Ce dictionnaire donne de nombreuses informations sur divers personnages de l'histoire italienne. Ce volume a plus précisément été choisi, car il donne des informations à propos de Girolamo Trevisan.

- VENTURA Angelo, « Badoer, Francesco », in : *Dizionario biografico degli Italiani, Vol.5, Bacca-Baratta*, Rome, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1963.

→ Ce dictionnaire fournit des renseignements sur diverses personnalités historiques italiennes. Il a notamment permis de se renseigner sur un patricien vénitien : Francesco Badoer.

2. *Atlas*

- BEAUREPAIRE Pierre-Yves, *Atlas de l'Europe moderne, de la Renaissance aux Lumières*, Paris, Autrement, 2019.

→ Cet ouvrage nous a permis de visualiser plus aisément le contexte politique italien et les liens que la péninsule italienne entretient avec le reste de l'Europe de l'Ouest à l'époque moderne.

- GRATALOUPI Christian, *Atlas historique mondial*, Paris, Les Arènes-L'Histoire, 2019.

→ Cet ouvrage nous a été très utile pour comprendre le contexte politique en péninsule italienne, et notamment les transformations territoriales suite à certains conflits.

- LOUIS Florian, *Atlas historique de la Méditerranée, de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Autrement, 2022.

→ Cet ouvrage nous a donné un cadre géographique pour l'ensemble des processus historiques qui sont à l'œuvre en Méditerranée à l'époque moderne.

3. *Manuels*

- ABOUT Ilse et DENIS Vincent, *Histoire de l'identification des personnes*, Paris, La Découverte, 2010.

→ Cet ouvrage donne une chronologie du développement des moyens d'identification des individus du Moyen Âge jusqu'à l'époque actuelle. Il permet de comprendre l'essor des processus d'identification et leurs supports à l'époque moderne.

- BEITONE Alain, DOLLO Christine, GERVASONI Jacques et RODRIGUES Christophe, *Sciences sociales*, Paris, Dalloz, 2012.

→ Ce manuel donne un aperçu des concepts qui peuvent être employés de manière pluridisciplinaire au sein des sciences sociales. Ici, la sociologie de la culture a notamment retenu notre attention, car elle permet de saisir ce qui encadre les pratiques culturelles.

- BOIS Jean-Pierre, *Les guerres en Europe, 1494-1792*, Paris, Belin, 2003.

→ Cet ouvrage fait un état des lieux des différents conflits européens à l'époque moderne. Il permet aussi de comprendre les conséquences de ces guerres sur les populations européennes.

- BOURDEU Étienne, CÉNAT Jean-Philippe et RICHARDSON David, *Les Temps Modernes, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2017.

→ Ce manuel permet de faire un comparatif des différents États européens et de les mettre en relation tout long de la période étudiée.

- CARRANGEOT Delphine, CHAPRON Emmanuelle et CHAUVINEAU Hélène, *Histoire de l'Italie du XV^e au XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015.

→ Ce livre donne de nombreuses et diverses informations sur le contexte politique, économique, social et culturel en péninsule italienne au cours de l'époque moderne.

- CORVISIER André, *Précis d'histoire moderne*, Paris, Presses universitaires de France, 1999.
→ Cet ouvrage nous renseigne sur le contexte général de la période étudiée. Les chapitres portant sur les XVI^e et XVII^e siècles nous ont aidé à comprendre les événements ayant cours à l'époque moderne en Europe occidentale.

- DELUMEAU Jean, *L'Italie. De la Renaissance à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1997.
→ Cet ouvrage nous a donné un aperçu du contexte politique européen, notamment pour la péninsule italienne pour la période étudiée. Il nous a permis de comprendre les différents liens qui unissent Venise aux autres États italiens à l'époque moderne, et plus largement avec l'ensemble des États méditerranéens.

- LE ROUX Nicolas (dir.), *Faire de l'histoire moderne*, Paris, Classiques Garnier, 2020.
→ Cet ouvrage donne un aperçu de l'historiographie récente en histoire moderne. La partie qui nous a intéressé est celle portant sur les nouvelles recherches sur l'importance de l'écrit et plus particulièrement les correspondances.

- MEYZIE Philippe, *L'alimentation en Europe à l'époque moderne 1500-1850*, Paris, Armand Colin, 2010.
→ Ce manuel fait un état des lieux de l'histoire de l'alimentation à l'époque moderne. Il a notamment été utile pour appréhender les différences culturelles à propos de la nourriture et des boissons en Europe.

- PAPADOPOLI Nicolò, *Le monete di Venezia, descritte ed illustrate. Parte I. Dalle origini a Cristoforo Moro (1156-1471)*, Venise, Ferdinando Ongania editore, 1893.
→ Cet ouvrage répertorie l'ensemble des monnaies ayant cours à Venise. Il les décrit et en fait une classification générale selon leur valeur et leur évolution dans le temps.

- PELUS-KAPLAN Marie-Louise, *L'Europe du XVI^e siècle*, Paris, Hachette, 2007.
→ Ce manuel permet de saisir les principaux enjeux politiques, sociaux et économiques inhérents au XVI^e siècle. Les chapitres sur la conjoncture économique nous ont plus particulièrement intéressé.

- RENOUEAU Yves, « Information et transmission des nouvelles », in : SAMARAN Charles (dir.), *L'Histoire et ses méthodes*, Paris, Gallimard, 1961, pp.93-142.
→ Ce chapitre est riche en enseignements en ce qui concerne l'histoire des moyens de transport de l'information en Occident. Il donne notamment des renseignements sur la création des postes d'État à partir du XVI^e siècle. Toute une partie est dédiée à une présentation exhaustive du métier de courrier, de ses conditions de travail et de l'organisation de ce dernier.

- TALLON Alain, *L'Europe au XVI^e siècle. États et relations internationales*, Paris, Presses Universitaires de France, 2010.
→ Cet ouvrage présente de façon claire les divers liens qui unissent les États européens au XVI^e siècle. La partie portant sur les modes de relation nous a notamment intéressé. Elle explique

comment l'écrit a pris en importance dans la communication interétatique avec l'essor de la poste au début de l'époque moderne.

- WEBER, Max, *Concepts fondamentaux de sociologie*, Paris, Gallimard, 2016.

→ Cet ouvrage permet de saisir l'ensemble des grandes notions de sociologie et leur application théorique. Les concepts se rapportant à la structuration des rapports sociaux comme la « communautisation » et la « sociétisation » ont plus particulièrement retenu notre attention.

- ZUPKO Ronald Edward, *Italian weights and measures, from the Middle Ages to the nineteenth century*, Philadelphie, The American Philosophical Society, 1981.

→ Cet ouvrage fournit des informations pratiques sur les poids et mesures vénitiennes à l'époque moderne. Il a notamment été utile pour appréhender les distances énoncées dans les sources.

B) Les archives vénitiennes

- DA MOSTO Andrea, *L'Archivio di Stato di Venezia, indice generale, storico, descrittivo ed analitico. Tomo I. Archivi dell'amministrazione centrale della repubblica veneta e archivi notarili*, Rome, Biblioteca d'arte editrice, 1937.

→ Cet ouvrage donne de précieuses informations sur les fonds d'archives vénitiens. Il a permis de se renseigner sur les institutions dont les sources étudiées proviennent.

- DA MOSTO Andrea, *L'Archivio di Stato di Venezia, indice generale, storico, descrittivo ed analitico. Tomo II. Archivi dell'amministrazione provinciale della repubblica veneta, archivi delle rappresentanze diplomatiche e consolari, archivi dei governi succeduti alla repubblica veneta, archivi degli istituti religiosi e archivi minori*, Rome, Biblioteca d'arte editrice, 1940.

→ Ce livre donne des informations sur les archives d'État de Venise. Il a été utile pour appréhender les sources se rapportant à la corporation des courriers vénitiens.

- GIACHERY Alessia, « Catalogo delle mariegole conservate presso la biblioteca del Museo Correr risalenti ai secoli XIV-XV », in : GOTTARDI Michele (dir.), *Storia di Venezia - Rivista II*, Florence, Firenze University Press, 2004, pp.161-246.

→ Ce document donne un aperçu exhaustif des différentes *mariegole* présentes aux archives de la bibliothèque du musée Correr. Il donne aussi des éléments de précision sur leur arrivée dans ce centre d'archives et sur l'histoire de chaque corporation représentée.

- VANIN Barbara et ELEUTERI Paolo, *Le Mariegole della biblioteca del museo Correr*, Venise, Marsilio, 2007.

→ Cet ouvrage donne diverses informations se rapportant aux *mariegole* de la bibliothèque du musée Correr. Il nous renseigne notamment sur celles ici étudiées, avec des informations relatives à leur contenu mais aussi à leur processus d'acquisition par le musée.

- VIALLO-SCHONEVELD Marie, « Infortune et fortune d'un historiographe vénitien : Marin Sanudo », *HAL*, 2001, pp.27-42.

→ Cet article donne des informations sur la vie de Marino Sanudo et de fait sur le contexte de rédaction de ses chroniques.

- ZORDAN Giorgio, *Repertorio di storiografia veneziana. Testi e studi*, Padoue, Il Poligrafo, 1998.

→ Cet ouvrage précise pour différents thèmes de recherche sur la république de Venise, quelles sources aussi bien manuscrites qu'imprimées sont à privilégier. Il donne aussi des références bibliographiques selon les sujets étudiés.

II – Venise à l'époque moderne

A) Venise en Europe

- BARDAKÇI Özkan et PUGNIÈRE François, *La dernière croisade. Les Français et la guerre de Candie, 1669*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008.

→ Cet ouvrage aborde le sujet de la guerre de Candie, conflit durant la république de Venise est engagée. Il donne de précieuses informations sur le contexte politique et militaire dans lequel se trouve Venise à ce moment-là.

- BÉLY Lucien, *L'art de la paix en Europe. Naissance de la diplomatie moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Presses Universitaires de France, 2007.

→ Cet ouvrage donne une idée du contexte politique européen pour la période moderne. Il donne de précieuses informations sur le développement et l'essor des activités diplomatiques en Europe.

- BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme. 3. Le temps du monde*, Paris, Armand Colin, 2022 [1979].

→ Cet ouvrage évoque l'histoire vénitienne en parlant de sa place dans l'économie européenne moderne et en la définissant comme une économie-monde. De plus, il donne aussi des informations sur l'organisation vénitienne du travail et sur le rapport de Venise avec le reste de son territoire (*stato da mar et stato da terra*).

- CIRIACONO Salvatore, « Industria e artigianato », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.5, Il Rinascimento società ed economica*, Rome, A. Tenenti édition, 1996, pp.523-592.

→ Dans cet article, Venise est définie comme une économie-monde de par sa place centrale dans l'économie mondiale à l'époque moderne. Son système productif est présenté ici comme efficace et notamment son système industriel.

- COZZI Gaetano, « Venezia dal Rinascimento all'Età barocca », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.6, Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, A. Tenenti édition, 1994, pp.3-125.

→ Cet article permet de comprendre les relations qu'entretient la Sérénissime avec les grands États européens des guerres d'Italie jusqu'à la disparition de la République vénitienne. Il donne

notamment un aperçu des conflits auxquels participe Venise pendant la période étudiée et les conséquences qui en découlent pour le territoire vénitien et ses habitants.

- DALÈGRE Joëlle, *Venise en Crète. Civitas venetiarum apud Levantem*, Paris, Presses de l'Inalco, 2019.

→ Ce livre aborde l'inclusion de la Crète dans le *Stato da Mar* vénitien pour une grande partie de l'époque moderne. L'autrice parle aussi de l'influence de la république de Venise en Europe pour cette même période.

- DE VIVO Filippo, « Chapitre VIII. Libelles en guerre. Pouvoirs et imprimé pendant l'Interdit de Venise (1606-1607) », in : SAEZ Ricardo (dir.), *L'imprimé et ses pouvoirs dans les langues romanes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010, pp.149-172.

→ Ce chapitre présente la période de forte hostilité entre Venise et les États pontificaux de 1606 à 1607. Ce conflit, qualifié de « guerre des écrits », met en évidence l'importance de l'écrit à l'époque moderne aussi bien en politique que dans le domaine économique.

- PANTALACCI Jean-Pierre, « Le personnel diplomatique vénitien à travers l'Europe, dans la première moitié du XVI^e siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 78, 2009, pp.263-277.

→ Cet article présente de façon claire le processus diplomatique vénitien qui repose sur la correspondance entre les magistrats et les *oratori* vénitiens. Ces derniers sont envoyés un peu partout en Europe, voire plus loin comme avec le *bailo* à Istanbul. Cela met en exergue l'importance de la lettre, et plus largement de l'information, dans les politiques vénitiennes.

- SOLNON Jean-François, *L'Empire ottoman et l'Europe*, Paris, Perrin, 2017.

→ Cet ouvrage donne des renseignements sur les conflits militaires ayant opposé la république de Venise à l'Empire ottoman pendant l'époque moderne. L'auteur aborde aussi les activités diplomatiques qui se mettent en place entre l'Empire ottoman et l'Europe à la même période.

- TRAMPUS Antonio, « Le diplomate vénitien entre les XVI^e et XVIII^e siècles : statut, rôles et fonctions », *Études de lettres*, n°3, 2010, pp.119-136.

→ Cet article décrit le rôle des ambassadeurs vénitiens en Europe et à Constantinople à l'époque moderne. Il donne diverses informations sur les visites d'ambassadeurs dans des cours étrangères et les objectifs de ces dernières.

B) La république de Venise : organisation politique et administrative

1. Les institutions de la République

- DE VIVO Filippo et CLAVIER Aurore, « Cœur de l'État, lieu de tension. Le tournant archivistique vu de Venise (XV^e-XVII^e siècle) », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.68, n°3, 2013, pp.699-728.

→ Cet article fournit des informations à propos de la chancellerie ducale, ainsi que de son organisation. Il aborde le sujet des archives vénitiennes, et présente les instances qui en ont la charge.

- FAGGION Lucien, « *Affari*, trahison et justice à Venise au XVI^e siècle », *Laboratoire italien*, n°4, 2003, pp.143-174.

→ Cet article donne un aperçu du fonctionnement judiciaire à Venise, des institutions impliquées et du déroulement d'un procès. Il donne aussi une idée des relations qu'entretenaient les nobles de Terre ferme avec les patriciens vénitiens.

- FAGGION Lucien, « Un procès sous tension ? Société, vérité et justice à Venise au XVI^e siècle », in : FAGGION Lucien et VERDON Laure (dir.), *Quête de soi, quête de vérité : Du Moyen Âge à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2007, pp.121-135.

→ Ce chapitre présente les différentes étapes d'une procédure judiciaire, en énonçant les institutions en jeu ainsi que les acteurs nécessaires au rendu de la justice à Venise au XVI^e siècle.

- LAZZARINI Isabella, « Le pouvoir de l'écriture. Les chancelleries urbaines et la formation des États territoriaux en Italie (XIV^e-XV^e siècles) », *Histoire urbaine*, vol.35, n°3, 2012, pp.31-49.

→ Cet article donne un aperçu des différentes structures étatiques en péninsule italienne aux XIV^e et XV^e siècles. Il présente l'importance des chancelleries urbaines pour ces entités. En effet, les chancelleries étaient des hauts lieux de l'écrit, d'autant plus qu'elles envoyaient, recevaient et archivaient une grande partie des lettres d'État.

- POZZA Marco, « La cancelleria », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.3, La formazione dello stato patrizio*, Rome, A. Tenenti édition, 1997, pp.365-387.

→ Cet article présente de façon claire l'organisation de la chancellerie ducal et de son importance pour la République vénitienne, ainsi que les règles qui régissent le travail des personnes qui en font partie.

- RUGGIERO Romano et VIVANTI Corrado, *Storia d'Italia, Volume primo, I caratteri originali*, Turin, Giulio Einaudi Editore, 1972.

→ Ce document décrit de façon précise les institutions politiques vénitiennes, déclinant de façon exhaustive l'ensemble des différents conseils régissant la vie politique à Venise.

2. Le fonctionnement politique de la République

- DARU Pierre, *Histoire de la république de Venise, Tome I : Des origines à la bataille de Lépante (1571)*, Paris, Éditions Robert Laffont, 2004 [1853].

→ Cet ouvrage constitue l'une des premières études de la république de Venise. Il donne à voir de nombreux éléments se rapportant à l'histoire politique et militaire de cet État.

- JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, « Élection ducal, usages institutionnels et pratiques populaires : le tirage au sort dans la république de Venise », *Participations*, Hors Série, 2019, pp.215-231.

→ Cet article permet de comprendre un des fondements de la politique vénitienne due à son caractère républicain : la nécessité d'impartialité et d'égalité. Le tirage au sort est aussi employé dans d'autres circonstances et notamment dans les corporations pour les élections ou pour prendre certaines décisions.

- JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, « Entre gestion privée et contrôle public : les transports maritimes à Venise à la fin du Moyen Âge », *Histoire urbaine*, vol.12, n° 1, 2005, pp.57-68.
→ Cet article permet de comprendre quelle place occupe le transport maritime dans la société vénitienne. Il permet aussi de voir le basculement de cette prérogative publique, qui tombe aux mains des vénitiens les plus riches, s'appropriant ainsi ce service.

- LANE Frederic C, *Venise, Une république maritime*, Paris, Flammarion, 1985 [1973].
→ Cet ouvrage permet d'avoir un aperçu exhaustif de l'organisation de la république de Venise depuis la fin du Moyen Âge jusqu'à la fin de l'époque moderne. Il donne des précisions sur le fonctionnement politique et social de Venise.

- PANTALACCI Jean-Pierre, « Pouvoir et représentations du pouvoir dans la Sérénissime République de Venise : l'expression des enjeux politiques à travers l'iconographie officielle, fin XV^e-XVI^e siècles », *Cahiers de la Méditerranée*, n°94, 2017, pp.223-233.
→ Cet article présente le fonctionnement politique de la république de Venise, ainsi que les différentes instabilités politiques auxquelles elle est confrontée. Ce sont des instabilités internes (coup d'État) et externes (conflits armés) à la république vénitienne.

C) La Terre ferme vénitienne

- CIRIACONO Salvatore, « Ivana Pederzani, *Venezia e lo « Stado de Terraferma »*. *Il governo delle comunità nel territorio bergamasco (secc. XV-XVIII)*, Milan, Vita e Pensiero, 1992, 470 p., Lires », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol.47, n°4, 2000, pp.831-833.
→ Ce compte rendu présente de façon brève la situation de Bergame à l'époque moderne, ville de *Terraferma* vénitienne. Cette ville est à la fois stratégique au pouvoir vénitien, mais elle possède aussi une grande autonomie, due à son éloignement géographique vis-à-vis de Venise.

- FAGGION Lucien, « Aristocratie, famille et violence en Terre Ferme vénitienne au XVI^e siècle », *Annales de démographie historique*, vol.118, n°2, 2009, pp.13-32.
→ Cet article présente les conflits à l'œuvre dans l'aristocratie de Terre ferme. Cela permet ainsi de voir les décisions prises par le pouvoir central vénitien pour régler ces querelles.

- GULLINO Giuseppe, « Quando il mercante costruì la villa : le proprietà dei Veneziani nella Terraferma », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.6, Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, A. Tenenti édition, 1994, pp.875-924.

→ Cet article explique en quoi l'intérêt pour la Terre ferme vient du fait qu'elle représente un lieu où investir pour les riches vénitiens, notamment dans les activités agricoles. Cet article aborde aussi le sujet des migrations des habitants de *Terraferma* à Venise.

- MATTOZZI Ivo, « Intraprese produttive in Terraferma », in : *Storia di Venezia, dalle origini alla caduta della Serenissima, t.7, La Venezia barocca*, Rome, A. Tenenti édition, 1997, pp.435-478.

→ Cet article donne des précisions sur la position stratégique de la *Terraferma* pour l'État vénitien. De plus, il donne à voir les bénéfices que ce dernier peut tirer de ce territoire.

- RAO Riccardo, « *Risk societies* e resilienza ambientale : borghi nuovi, inondazioni e abbandoni sul Po nel medioevo e nella prima età moderna », in : ALBINI Giuliana et als. (dir.), *Il fuoco e l'acqua. Prevenzione e gestione dei disastri ambientali fra Medioevo e Età Moderna*, Milan, Pearson Italia, 2022, pp.111-121.

→ Ce texte donne de précieuses informations sur la gestion du Po à l'époque moderne. L'auteur aborde l'adaptabilité des activités humaines, dont la mobilité fait partie, aux aléas climatiques dans cette zone. Il donne des informations sur la politique environnementale exercée par Venise sur la Terre ferme.

- SAMBO Alessandra, « Les délégations de la Seigneurie (XVI^e-XVIII^e siècle). Communication politique ou pratique de négociation entre Venise et la Terre ferme ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.70, n°4, 2015, pp.819-848.

→ Cet article donne un aperçu des rapports qu'entretient Venise avec le *Stato da Terra*, notamment avec les recteurs qui y sont envoyés. Ces derniers représentent la République et occupent aussi un rôle dans la résolution des conflits en Terre ferme.

- ZAMPERETTI Sergio, « Immagini di Venezia in Terraferma nel '500 e primo '600 », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.6, Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, A. Tenenti édition, 1994, pp.925-942.

→ Cet article présente le lien entre la Terre ferme et la capitale, à laquelle elle est soumise et dépendante. Ceci passe notamment par l'envoi de recteurs, ici sont d'ailleurs décrites les relations entretenues entre ces derniers et les riches familles de Terre ferme.

III – Vie et travail à Venise

A) Histoire des corporations

1. En Europe

- CARON Frédéric, « Apprendre un métier à Valenciennes à l'époque moderne », *Revue du Nord*, vol.400-401, n° 2-3, 2013, pp. 481-490.

→ Cet article donne un aperçu de la formation des apprentis mais aussi et surtout des relations entre apprenti et maître. Il permet de saisir la hiérarchie existant au sein des corporations.

- CERUTTI Simona, *La ville et les métiers. Naissance d'un langage corporatif* (Turin, 17^e-18^e siècle), Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1990.

→ Cet ouvrage donne à voir l'encadrement social mené par les corporations, notamment en ce qui concerne les mécanismes de solidarités. De plus, il nous informe sur les politiques de privilèges menées par l'État turinois, et qui confèrent certaines prérogatives particulières à plusieurs corporations de la ville.

- DE LA CROIX David, DOEPKE Matthias et MOKYR Joel, « Clans, Guilds, and Markets : Apprenticeship Institutions and Growth in the Preindustrial Economy », *The Quarterly Journal of Economics*, vol.133, n°1, 2018, pp.1-70.

→ Cet article donne un aperçu de l'apprentissage sous l'Ancien Régime, et de l'encadrement de cette pratique par les corporations en Europe de l'Ouest. Il présente aussi les rapports de hiérarchie inhérents aux corporations.

- DERIU Elisabetta, « Hors normes corporatives : le travail des écuyers et des maîtres d'art équestre en Europe (milieu du XV^e-milieu du XVII^e siècle) », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.123, n°1, 2011, pp.91-102.

→ Cet article permet de comprendre la formation de métiers, ici ceux en rapport avec l'art équestre, sans aucune réglementation commune, ni même formation unie. De plus, il permet aussi de dresser le portrait des personnes qui montent à cheval. Ces dernières viennent d'horizons divers, étant issues aussi bien de l'aristocratie, que du peuple comme les courriers.

- ELIAS Norbert, « Études sur la genèse de la profession de marin », *La Documentation française*, vol.1, n°13, 2003, pp.5-33.

→ Cet article est intéressant, car il met en avant l'idée que la création d'une profession est conditionnée à la formation préalable d'une collectivité. Il présente de fait les professions comme des formes structurées de relations humaines.

- GARRIOCH David, « Confréries de métier et corporations à Paris (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. 65, n°1, 2018, pp.95-117.

→ Cet article permet de définir ce que sont une corporation et une confrérie. L'auteur présente en quoi ces deux groupements sont intimement liés et inséparables pour une grande partie de l'époque moderne.

- KIKUCHI Catherine, « Peut-on parler de communauté de métier en l'absence de corporation ? », *Queste*, n°32, 2016.

→ Cet article définit ce qu'est une corporation et quels sont les intérêts d'en créer une. Les différents bénéfices, aussi bien sociaux qu'économiques, de cette institution sont ainsi évoqués.

- MAITTE Corine, « Andrea Caracausi, *Dentro la bottega. Culture del lavoro in una città d'età moderna*, Venezia, Marsilio, 2008, 271 p., ISBN 978-88-317-95112. », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol.57, n°2, 2010, pp. 238-239.

→ Ce compte rendu présente le rôle politique et social des corporations dans les villes d'Ancien Régime. L'auteur affirme que ces institutions n'induisent pas la création d'une identité commune, car les personnes qui les composent sont très mobiles. De plus, il parle plus précisément du cas vénitien en Terre ferme en prenant l'exemple de la ville de Padoue. Il montre notamment l'incapacité de l'État vénitien à avoir un réel contrôle sur les affaires locales.

- MAITTE Corine, « Le travail invisible dans les familles artisanales (XVII^e-XVIII^e siècle) », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.128, n°1, 2016.

→ Cet article décrit la place qu'occupent les femmes et les enfants dans le travail artisanal. Ils peuvent ainsi intervenir au sein d'une corporation. L'autrice présente aussi ce qu'ils peuvent retirer de ce travail et les dynamiques qu'il y a l'œuvre dans le travail domestique quotidien sous l'Ancien Régime.

- OGILVIE Sheilagh, « The Economics of Guilds », *Journal of Economic Perspectives*, vol.28, n°4, 2014, pp.169-192.

→ Cet article définit ce qu'est une corporation en Europe et compare les particularités de cette dernière selon l'État dans lequel elle se trouve. Il présente ainsi les secteurs d'activité qu'elle regroupe mais aussi son interaction avec le pouvoir central. Ce document permet donc de comprendre le fonctionnement des corporations dans les villes européennes à l'époque moderne.

2. Les *arti* vénitiens

- BELLAVITIS Anna, « Les « Garzoni » vénitiens entre apprentissage, service domestique et travail salarié », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.131, n°1, 2019, pp.77-86.

→ Cet article définit l'apprentissage à Venise, qui est réglementé par les corporations. Il ressemble en certains points au service domestique, avec lequel il se confond parfois.

- BELLAVITIS Anna et SAPIENZA Valentina, « Maîtres et « garzoni » : la transmission des savoirs techniques et artistiques à Venise à l'époque moderne », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.131, n°2, 2019, pp.253-271.

→ Cet article définit ce que sont les *arti* à Venise, avec notamment une partie dédiée aux *mariegole*. Il présente la hiérarchie au sein des corporations vénitiennes, ainsi que les institutions qui les régissent.

- CARAVALE Mario, « Le istituzioni della Repubblica », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.3, La formazione dello stato patrizio*, Rome, A. Tenenti édition, 1997, pp.299-364.

→ Cet article explique l'organisation des *arti* vénitiens, qui repose sur un ensemble de règles inscrites dans les *mariegole*. De plus, il propose une classification de ces derniers en fonction de leur domaine d'action. Il présente aussi le fonctionnement judiciaire au sein de ces corporations.

- KIKUCHI Catherine, *La Venise des livres*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2018.

→ Cet ouvrage permet de comprendre comment se crée une corporation et le caractère semi-public des *arti* vénitiens. De plus, l'autrice montre le lien entre les corporations et l'espace urbain vénitien.

- LANARO Paola, « Corporations et confréries : les étrangers et le marché du travail à Venise (XV^e-XVIII^e siècles) », *Histoire urbaine*, vol.21, n°1, 2008, pp.31-48.

→ Cet article permet de comprendre l'intégration des étrangers dans le système corporatiste vénitien. Cette intégration était très différente d'une corporation à une autre, et dépendait des statuts de cette dernière.

- MACKENNEY Richard, *Venice as the Polity of Mercy. Guilds, Confraternities, and the Social Order, c. 1250-c. 1650*, Toronto, University of Toronto Press, 2019.

→ Ce livre parle des corporations de métiers vénitiennes, ainsi que des confraternités qui leur étaient associées. L'auteur fait référence à l'*arte* des courriers vénitiens et à sa *scuola*.

- MANNO Antonio, *I mestieri di Venezia, Storia, arte e devozione delle corporazioni dal XIII al XVIII secolo*, Cittadella, Biblos, 1995.

→ Cet ouvrage présente les différents personnages notables dans les métiers à Venise, ainsi que les institutions auxquelles ils se rapportaient. Il y a notamment une partie qui porte sur la *compagnia dei corrieri* de Venise, où sont mentionnées certaines informations se rapportant à cette corporation mais aussi à sa confrérie.

- NAJEMY John M., « Richard Mackenney, *Tradesmen and Traders : the World of the Guilds in Venice and Europe*, Totowa, Barnes & Noble Books, 1987, 448p. », *The Journal of Modern History*, vol.61, n°3, 1989, pp.623-626.

→ Ce compte rendu permet de saisir les idées principales présentées par Richard Mackenney dans son ouvrage. Il définit notamment ce qu'est une corporation et présente plus en profondeur celles vénitiennes.

- QUILLIEN Robin, « Apprentissages et voies d'accès au métier de *barcarolo* à Venise à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècle) », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.131, n°2, 2019, pp.273-283.

→ Cet article permet de comprendre la formation d'un système corporatif autour d'un métier à Venise. Il met en évidence des points centraux des *arti* vénitiens : solidarité, réglementation et apprentissage.

- QUILLIEN Robin, « Barcaruoli et bateliers à Venise à l'époque moderne : profession plurielle et groupe social (XVI-XVIII siècles) », *Line@editoriale*, n°10, 2018 [en ligne].

→ Cet article présente le corps de métier des *barcaruoli*, qui est très diversifié et est encadré par différentes corporations à Venise. Il donne aussi de précieuses informations sur la circulation par bateau à Venise et entre Venise et la Terre ferme.

- RIVOAL Solène, « Agir en être collectif. L'État, la communauté des *Nicolotti* et l'approvisionnement de Venise à l'époque moderne », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, n°29, 2015, pp.65-84.

→ Cet article permet de comprendre le fonctionnement des *arti* vénitiens. Pour ce faire, l'autrice procède à la présentation des personnages importants de la corporation et du fondement des *mariegole*, ainsi que des magistratures qui exercent une autorité sur ces *arti*.

- RIVOAL Solène, *Les marchés de la mer. Une histoire sociale et environnementale de Venise au XVIII^e siècle*, Rome, Publications de l'École française de Rome, 2022.

→ À travers le cas des pêcheurs vénitiens, l'autrice permet de saisir le fonctionnement des communautés de métier et leurs attributs. Elle explique aussi le processus d'encadrement des métiers qui a cours à Venise à l'époque moderne.

- SCIOLLA Gianni Carlo, « Una fonte trascurata per le arti del manierismo : *La piazza universale di tutte le professioni del mondo* di Tommaso Garzoni », *Arte Lombarda*, vol.110-111, n°3-4, 1994, pp.48-51.

→ Cet article définit la différence entre les arts mécaniques et les arts libéraux à Venise à l'époque moderne en partant des écrits de Tommaso Garzoni, auteur contemporain à l'époque étudiée.

3. Historiographie des corporations

- BRANTHÔME Thomas, « Introduction à l'historiographie des corporations : une histoire polémique (1880-1945) », *Les Études Sociales*, vol.157-158, n° 1-2, 2013, pp.213-229.

→ Cet article retrace l'histoire des corporations et montre en quoi cette dernière a été tributaire d'un contexte politique et social défavorable en Europe au cours du XX^e siècle. L'auteur affirme qu'il y a un renouveau de ce sujet d'étude depuis quelques années.

- CANEPARI Eleonora et ZUCCA MICHELETTA Beatrice, « Le travail comme ressource : parcours individuels, mobilité et stratégies économiques dans les villes d'Ancien Régime », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.123, n°1, 2011, pp.5-10.

→ Cet article donne des pistes de renouvellement de l'historiographie se rapportant à l'histoire du travail, avec une partie sur les corporations. Ces dernières sont présentées comme n'étant pas des structures indispensables pour les travailleurs à l'époque moderne.

- KAPLAN Steven L, *La fin des corporations*, Paris, Fayard, 2001.

→ Cet ouvrage rappelle tout d'abord le rôle des corporations dans la société d'Ancien Régime, en évoquant notamment son rôle structurant et son aspect de groupe fermé. L'auteur présente aussi l'évolution de la perception de ces groupements productifs tout au long de la période étudiée jusqu'à aujourd'hui.

B) Organisation urbaine et sociale

1. Venise : un ensemble urbain cohérent

- CHAUVARD Jean-François, « Centralités et système urbain à Venise (XV^e-XVIII^e siècle) », *Rives nord-méditerranéennes*, n° 26, 2007, pp.21-30.

→ Cet article présente la répartition géographique des Vénitiens selon leur niveau social. L'auteur décrit les différents *sestieri* de Venise et notamment les deux pôles majeurs : San Marco et Rialto.

- CHAUVARD Jean-François, « 2. Palais urbains et maisons de campagne. Les résidences des élites vénitiennes à l'époque moderne », in : JANSSENS Paul et DUNNE John (dir.), *Living in the City : Elites and their Residences, 1500-1900*, Turnhout, Brepols, 2008, pp.57-77.

→ Ce chapitre présente la répartition des lieux de résidence des Vénitiens selon leur place dans la hiérarchie sociale. Il présente aussi l'intérêt pour les patriciens d'avoir un patrimoine foncier en Terre ferme.

- CONCINA Ennio, « Ampliar la città : spazio urbano, « res publica » e architettura », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.6, Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, A. Tenenti édition, 1994, pp.253-273.

→ Cet article aborde la rénovation urbaine qui a lieu à Venise au XVI^e siècle. Il parle notamment des bâtiments publics vénitiens et des politiques de construction.

- CROUZET-PAVAN Élisabeth, « La maturazione dello spazio urbano », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.5, Il Rinascimento società ed economica*, Rome, A. Tenenti édition, 1996, pp.3-100.

→ Cet article décrit les transformations urbaines qui découlent de transformations sociales et politiques. Le travail entraîne par exemple divers changements dans la ville. L'autrice aborde la notion de « ville-capitale » pour parler de Venise. Elle présente aussi la migration des habitants de la *Terraferma* vers Venise.

- CROUZET-PAVAN Élisabeth, *Venise : une invention de la ville, XIII^e-XV^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1997.

→ Cet ouvrage définit la notion de ville et de culture urbaine, en présentant celle propre à Venise. L'autrice présente aussi les grands moments de transformations urbaines à Venise à la fin du Moyen Âge, qui ont remodelé la forme de la ville par la suite.

- CROUZET-PAVAN Élisabeth, *Venise triomphante : les horizons d'un mythe*, Paris, Albin Michel, 2008.

→ Cet ouvrage nous donne un aperçu des cadres qui sont propres à la vie quotidienne des habitants de Venise. L'autrice décrit précisément les différents groupes et espaces géographiques qui régissent la vie des Vénitiens. Un chapitre est aussi dédié à l'histoire des institutions vénitiennes.

- FOURCAUT Annie, « De la classe au territoire ou du social à l'urbain », *Le Mouvement Social*, n°3, 2002, pp.170-176.

→ Cet article permet de définir l'histoire urbaine et les impacts que les rapports sociaux ont sur la ville. Il présente les changements urbains induits par les comportements sociaux individuels ou collectifs.

- JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, « Du Broglio à Rialto : cris et chuchotements dans l'espace public à Venise (XVI^e siècle) », in : BOUCHERON Patrick et OFFENSTADT Nicolas (dir.), *L'espace public au Moyen Âge. Débats autour de Jürgen Habermas*, Paris, Presses Universitaires de France, 2011, pp.119-130.

→ Ce chapitre définit ce qu'est l'espace public à Venise, en présentant les lieux où circulent les informations dans la ville. Ce sont aussi bien des lieux institutionnels, que plus informels, qui se répartissent surtout entre les *sestieri* de San Marco et de Rialto.

2. La société vénitienne

- BELLAVITIS Anna, *Identité, mariage, mobilité sociale. Citoyennes et citoyens à Venise au XVI^e siècle*, Rome, Publications de l'École française de Rome, 2001.

→ Ce texte définit ce qu'est un citoyen à Venise et les différents degrés de citoyenneté qui existent dans la ville. Il présente aussi la place qu'occupent les citoyens dans la société vénitienne et plus particulièrement les fonctions qu'ils ont dans les activités productives et les institutions urbaines.

- JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, « De quel peuple parle-t-on ? Le *popolo* dans les écrits historico-politiques vénitiens de la fin du Moyen Âge », *Revue historique*, vol.701, n°1, 2022, pp.35-67.

→ Cet article définit le rapport du *popolo* vénitien aux gouvernants, c'est-à-dire les patriciens. Il donne ainsi un aperçu de la hiérarchie sociale à Venise, relevant d'une exclusion du *popolo* des décisions politiques.

- JUDDE DE LARIVIÈRE Claire et SALZBERG Rosa M., « Le peuple est la cité. L'idée de *popolo* et la condition des *popolani* à Venise (XV^e-XVI^e siècles) », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.68, n° 4, 2013, pp.1113-1140.

→ Cet article présente la notion de *popolo*, qui n'a pas de définition claire et cherche justement à définir qui en faisait partie. Toute une partie est consacrée aux corporations vénitiennes, qui étaient constituées en majorité par des *popolani*. À travers l'étude des *arti* vénitiens, les autrices abordent le sujet des étrangers (*forestieri*) et de leur place dans la ville.

- MOREL Yann, « Fabien Faugeron, *Nourrir la ville. Ravitaillement, marchés et métiers de l'alimentation à Venise dans les derniers siècles du Moyen Âge*, Rome, École française de Rome, 2014, 885 p. », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.70, n°4, 2015, pp.1010-1011.

→ Ce compte rendu d'ouvrage donne des informations sur l'histoire de l'alimentation à Venise. Il aborde par exemple le sujet du ravitaillement à Venise et parle de l'importation de biens comestibles pour survenir aux besoins alimentaires des Vénitiens.

- POMPERMAIER Matteo, « Credit and Poverty in Early Modern Venice », *Journal of Interdisciplinary History*, vol.52, n°4, 2022, pp.513-536.

→ Cet article donne un aperçu des échanges qui ont cours dans la société vénitienne et notamment dans le *popolo*. Il permet d'avoir une idée précise des besoins de ce dernier, qui, pour les satisfaire, peut avoir recours au crédit.

- POMPERMAIER Matteo, *L'économie du « mouchoir » : crédit et microcrédit à Venise au XVIII^e siècle*, Rome, Publications de l'École française de Rome, 2022.

→ Cet ouvrage donne une définition claire de l'économie du « mouchoir », à laquelle ont recours fréquemment les plus pauvres des Vénitiens. Il permet d'avoir un aperçu des conditions d'existence du *popolo* à la fin de l'époque moderne. Cela passe par exemple par l'étude de leurs consommations primaires et courantes comme avec le vin.

- NOURRISSON Didier, *Une histoire du vin*, Paris, Perrin, 2017.

→ Cet ouvrage fournit de nombreux renseignements sur l'alimentation des individus à l'époque moderne. L'auteur explique en quoi le vin est une boisson omniprésente dans les pays du sud de l'Europe et non dans ceux du nord.

- SALZBERG Rosa M et JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, « Comment être vénitien ? Identification des immigrants et « droit d'habiter » à Venise au XVI^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol.64, n°2, 2017, pp.62-92.

→ Cet article présente la hiérarchie sociale vénitienne et essaie de situer les étrangers en son sein. L'article aborde notamment l'intégration plus ou moins conflictuelle de ces derniers dans les corporations et plus largement dans le monde du travail à Venise. La notion de « droit d'habiter » est mentionnée, relevant d'une acceptation de l'individu entrant par la communauté locale.

- THOMPSON Edward P., *La formation de la classe ouvrière anglaise*, Paris, Le Seuil, 2017 [1963].

→ Cet ouvrage de référence définit le concept d'*agency*, qui est utile dans l'appréhension du métier de courrier à Venise à l'époque moderne. Il est plus particulièrement utile dans l'étude du rapport entretenu entre les courriers et l'État vénitien.

- TREBBI Giuseppe, « La società veneziana », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.6, Dal Rinascimento al Barocco*, Rome, A. Tenenti édition, 1994, pp.129-213.

→ Cet article présente la division sociale des Vénitiens. Il aborde aussi le rôle des *arti* et des *scuole* dans la société vénitienne. La place des étrangers dans la ville mais aussi des personnes issues de Terre ferme est abordée.

- TUCCI Ugo, « Monete e banche », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.5, Il Rinascimento società ed economica*, Rome, A. Tenenti édition, 1996, pp.753-805.

→ Cet article permet de rendre compte des monnaies qui avaient cours à Venise à l'époque moderne. Il permet ainsi de mieux saisir les sommes énoncées dans les sources.

- TUCCI Ugo, « Monete e banche », in : *Storia di Venezia, dalle origini alla caduta della Serenissima, t.7, La Venezia barocca*, Rome, A. Tenenti édition, 1997, pp.569-591.

→ Ce document, dans la continuité de l'article précédent, nous renseigne sur les politiques monétaires ayant cours à Venise au XVII^e siècle. Il donne des informations sur les monnaies vénitiennes et leur évolution.

- VITAUX Jean, *Histoire de la peste*, Paris, Presses Universitaires de France, 2010.

→ Cet ouvrage aborde l'histoire des épidémies de peste, notamment celles ayant eu lieu à l'époque moderne. L'auteur parle à plusieurs reprises des épidémies de peste qui ont touché la péninsule italienne sur cette période.

3. Les structures d'encadrement des Vénitiens au quotidien

- FORTINI BROWN Patricia, « Le « Scuole » », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.5, Il Rinascimento società ed economica*, Rome, A. Tenenti édition, 1996, pp.307-354.

→ Cet article définit ce que sont les *scuole* et les différents types de *scuola* qui existent. Il y a notamment un passage sur celles des *arti* vénitiens. Les champs d'action et leur fonctionnement sont ici précisés.

- FOUCAULT Michel, *Surveiller et punir : naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 1993 [1975].

→ À travers le cas des prisonniers, Michel Foucault présente le concept d'assujettissement, qui apparaît comme central dans l'encadrement des individus par le pouvoir. Il explique notamment que cet assujettissement prend différentes formes et est perceptible dans divers contextes sociaux. Ce concept semble pertinent dans une certaine mesure pour saisir les relations de pouvoir à l'œuvre dans la société vénitienne.

- GRENET Mathieu, « Moralités marchandes et charité communautaire », *Rives méditerranéennes*, n°49, 2014, pp.119-138.

→ Ce document permet de situer la place des étrangers dans la ville de Venise, en étudiant la « nation » grecque et notamment ses marchands. De plus, cela donne un aperçu de l'organisation des confréries à Venise, qui viennent en aide aux plus démunis.

- JUDDE DE LARIVIÈRE Claire, *L'ordinaire des savoirs. Une histoire pragmatique de la société vénitienne (XV^e-XVI^e siècle)*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2023.

→ Cet ouvrage présente les différentes structures d'encadrement quotidiennes qui régissent la vie des Vénitiens tels que le voisinage ou la paroisse. L'autrice présente les divers savoirs sociaux et urbains inhérents aux habitants de Venise. Par cela, elle décrit les diverses interactions sociales et les situe dans l'espace urbain.

- PANTALACCI Jean-Pierre, « Les *Scuole Grandi* à Venise. Une structure institutionnelle ouverte à une « aristocratie » qui ne gouverne pas », *Cahiers de la Méditerranée*, vol.97, n°2, 2018, pp. 199-211.

→ Cet article définit ce que sont les *scuole* vénitiennes. Il parle notamment des confréries de métiers, en présentant les personnes qui les régissent et leur organisation interne ainsi que les actions menées.

- VUILLEMIN Pascal, « Des paroisses à la ville. Les « *Scuole parrocchiali* » et la redéfinition des réseaux de solidarités à Venise à la fin du Moyen Âge (XIV^e-XV^e siècles) », *Mélanges de l'École française de Rome – Moyen Âge*, vol.123, n°1, 2011, pp.11-22.

→ Cet article permet de saisir le rapport qu'entretiennent les Vénitiens avec leur paroisse mais aussi de voir les solidarités à l'œuvre dans cet espace. Ici, est présenté le rôle important des *scuole parrocchiali*, qui décline au XV^e siècle.

IV – Communication et information à l'époque moderne

A) Mise en mouvement des hommes et des connaissances

1. La mobilité en Europe

- AMILHAT SZARY Anne-Laure, « La frontière au-delà des idées reçues », *Revue internationale et stratégique*, vol.102, n°2, 2016, pp.147-153.

→ Cet article questionne le concept de frontière dans toutes ses formes. L'autrice aborde plus particulièrement la notion de frontière naturelle, qu'elle définit comme une « construction humaine basé ».

- AMILHAT SZARY Anne-Laure, *Qu'est-ce qu'une frontière aujourd'hui ?*, Paris, Presses Universitaires de France, 2015.

→ Cet ouvrage aborde la notion de frontière dans sa forme théorique. L'autrice décrit les différentes conceptions de la frontière qui existent comme la frontière mobile ou encore la frontière ressource.

- BERTRAND Gilles, « La place du voyage dans les sociétés européennes (XVI^e-XVIII^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest. Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine*, vol.121, n°3, 2014, pp.7-26.

→ Cet article définit le voyage et plus largement la mobilité à l'époque moderne. Il présente aussi les dangers inhérents à cette activité.

- BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme. 1. Les structures du quotidien*, Paris, Armand Colin, 2022 [1979].

→ Cet ouvrage donne des informations sur l'aspect matériel de la mobilité, plus particulièrement sur le développement des moyens de transport. Il évoque par cela les contraintes techniques inhérentes au voyage.

- BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. 1. La part du milieu*, Paris, Armand Colin, 2017 [1949].

→ Cet ouvrage nous a renseigné sur les réseaux routiers et leur lien avec les villes. Il souligne l'importance de l'accroissement des trafics terrestres au cours de la période étudiée. L'auteur procède notamment à une présentation des principales routes d'Europe occidentale, avec toute une partie sur la péninsule italienne.

- BUONO Alessandro, « Identificazione e registrazione dell'identità. Una proposta metodologica », *Mediterranea. Ricerche storiche*, n°30, 2014, pp.107-120.

→ Cet article donne de nombreux renseignements sur l'appréhension de l'identité à l'époque moderne. Il explique, entre autres, que l'identité personnelle n'existe pas encore et que celle qui fait loi est l'identité de groupe. La mise en parallèle de cet article avec cette étude sur le voyage postal permet de comprendre en quoi consiste l'identification des individus lorsqu'ils sont mobiles.

- CALAFAT Guillaume, « La Croix et le Croissant revisités : le corso, Malte, les Grecs et la Méditerranée à l'époque moderne », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol.59, n°1, 2012, pp.103-116.

→ Cet article aborde le sujet des activités pirates et corsaires en Méditerranée. L'auteur présente notamment leur impact sur le transport maritime à l'époque moderne.

- CALAFAT Guillaume et GRENET Mathieu, *Méditerranées. Une histoire des mobilités humaines (1492-1750)*, Paris, Éditions Points, 2023.

→ Cet ouvrage nous renseigne sur les mobilités en Méditerranée à l'époque moderne, avec une partie sur la logistique que ces dernières impliquent. Les auteurs abordent notamment l'emploi de l'écrit dans les mobilités. De plus, ils insistent aussi sur l'aspect communautaire et diasporique des migrations méditerranéennes à l'époque moderne.

- CANEPARI Eleonora, « Lits, paniers, balances : Biens meubles et formes de mobilité du travail », *L'Homme & la Société*, vol.211, n°3, 2019, pp.43-69.

→ Cet article aborde la matérialité de la mobilité. Il parle plus précisément de ce que les individus emportent avec eux lorsqu'ils sont mobiles et qui facilitent leur mobilité. L'autrice met ainsi en avant la mobilité des travailleurs.

- CHAPRON Emmanuelle, « Avec bénéfice d'inventaire ? Les lettres de recommandations aux voyageurs dans l'Europe du XVIII^e siècle », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.122, n°2, 2010, pp.431-453.

→ Cet article donne un aperçu des conditions de voyage à l'époque moderne. Il permet de voir les différences dans le voyage selon le type de voyageur et la raison de sa mobilité.

- CORMONT Chantal, « Modes de sociabilité et stratégies de pouvoir : Aubergistes et carabettiers à Buchy à la fin du XVIII^e siècle », *Études Normandes*, vol.44, n°3, 1995, pp.44-60.

→ Cet article présente les auberges comme des haut-lieux de sociabilités à l'époque moderne. Cela donne des renseignements sur les haltes que font les voyageurs pendant leur voyage et notamment les courriers.

- CONCHON Anne et VILLAIN Julien, « Prix de transport et économie des circulations (XVII^e-début XIX^e siècles) : Introduction », *Histoire & mesure*, n°2, 2022, pp.3-14.

→ L'article parle des coûts de transport à l'époque moderne. Il donne de nombreuses informations sur les contraintes liées à la mobilité. Cela permet d'avoir une idée des modes de transport et des différents types de mobilité selon le profil du voyageur.

- DAUPHANT Léonard, « Des chemins qui ne se croisent pas ? Les itinéraires des élites et des humbles dans le royaume de France et sur ses marges à la fin du Moyen Âge », *Revue historique*, vol.699, n°3, 2021, pp.717-737.

→ Cet article met en évidence l'expérience du voyage qui est différente selon le statut social des individus et les ressources qu'ils possèdent. Il met en avant le fait qu'en dehors des différences de confort pendant la mobilité, il n'existe pas ou peu de différences de rapidité entre les individus à l'époque moderne.

- FONTAINE Laurence, « Les effets de la frontière sur les réseaux de marchands et colporteurs alpins (XVI^e-XVIII^e siècle) », *Les Cahiers de Framespa*, n°43, 2023 [en ligne].

→ À travers l'étude des marchands et colporteurs alpins, l'autrice met en avant le rapport des individus à la frontière. Elle montre en quoi c'est à la fois une contrainte et une ressource pour les acteurs locaux.

- FRANCA SIMBULA Pinuccia, « Îles, corsaires et pirates dans la Méditerranée médiévale », *Médiévales*, n°47, 2004, pp.17-30.

→ Cet article nous renseigne sur le transport maritime aux abords de la péninsule italienne et les obstacles à ce dernier. Il présente plus particulièrement les activités pirates et corsaires ayant cours dans cet espace à la fin du Moyen Âge.

- GUIGUENO Vincent et FLONNEAU Mathieu (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.

→ Cet ouvrage permet de voir dans le temps l'évolution des concepts de transport et de mobilité. Il donne de nombreuses informations sur les transports de biens et d'individus à l'époque moderne. Un chapitre aborde plus spécifiquement l'histoire des transports sous le prisme de la mobilité postale.

- GUILLERME André, « Chemins, routes, autoroutes », *Les cahiers de médiologie*, vol.2, n°2, 1996, pp.117-129.

→ Cet article donne un aperçu de l'histoire des routes et chemins en Europe depuis l'Empire romain jusqu'à nos jours. Il donne des précisions sur le rôle de la route dans l'accroissement des mobilités en Europe à l'époque moderne.

- MAITTE Corine, « Les migrations de travail comme ressources : verriers altarais et vénitiens, XVI^e-XVIII^e siècle », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.123, n°1, 2011, pp.33-47.

→ Cet article permet de saisir la mobilité artisanale et sa perception par les institutions urbaines. En effet, les corporations vénitiennes et altaraises réagissent différemment, la première par la coercition et la deuxième par une incitation contrôlée.

- MERIGGI Marco et RAO Anna Maria (dir.), *Stranieri : controllo, accoglienza e integrazione negli Stati italiani (XVI-XIX secolo)*, Naples, FedOA Press – Federico II University Press, 2020.

→ Cet ouvrage traite principalement du contrôle des voyageurs pendant leur périple en péninsule italienne. Il donne des informations sur le concept d'étranger selon les époques et les États. De plus, il explique les différents processus de contrôle d'identité des voyageurs à l'époque moderne et l'évolution de ces derniers.

- MOTTU-WEBER Liliane, « Contrats de voiture et comptes des blés et du sel : contribution à l'étude des coûts de transport (1550-1630) », *Revue suisse d'histoire*, vol.33, n°3, 1983, pp.269-296.

→ Cet article donne des informations sur l'histoire du transport, plus précisément sur l'organisation et les contraintes qu'incombent à cette activité. L'autrice parle notamment des aléas

météorologiques, ainsi que des différents moyens de locomotion employés pour cette activité. Elle corrèle ensuite toutes ces informations avec les frais qui leur sont associés.

- MOULIS Philippe, « Frontières et contrebandes en France du nord 17^e-18^e siècles », *Dix-huitième siècle*, vol.45, n°1, 2013, pp.541-563.

→ Cet article définit ce qu'est une frontière à l'époque moderne. L'auteur explique en quoi les frontières sont propices aux activités contrebandières. Il aborde ainsi le sujet des transports informels de biens.

- REGNARD Céline, *En transit. Les Syriens à Beyrouth, Marseille, Le Havre, New York (1880-1914)*, Paris, Anamosa, 2022.

→ Cet ouvrage permet de s'interroger sur le concept de mobilité. Même s'il porte sur la période contemporaine, il aborde l'expérience du contrôle des voyageurs et l'importance de l'identification des individus pendant leur mobilité.

- SARMENT Thierry, « Les frontières au XVII^e siècle. Limites, marches et intérêts des États », *Communio*, vol.266, n°6, 2019, pp.27-32.

→ Cet article définit les différents types de frontières qui existaient au XVII^e siècle. Il en retrace l'histoire et parle de la matérialité de ces espaces.

- TORPEY John, *L'invention du passeport*, Paris, Seuil, 2005.

→ Cet ouvrage donne des informations sur la création du passeport et plus largement les procédures de contrôle d'identité à l'époque moderne. Il met en relation ces pratiques avec l'existence de frontières étatiques.

- VALTAT Jean-Christophe, « Vitesse, réseau, vision : la malle poste-anglaise de Thomas de Quincey », *Conserveries mémorielles, Revue transdisciplinaire*, n°17, 2015, pp.1-12.

→ Cet article, quoique n'abordant pas la période étudiée, donne un aperçu des concepts inhérents à l'accroissement des mobilités et aux innovations techniques nécessaires à cette dernière.

2. Une mise en relation des Européens

- BEAUREPAIRE Pierre-Yves et HERMANT Héloïse (dir.), *Entrer en communication de l'âge classique aux Lumières*, Paris, Classiques Garnier, 2012.

→ Cet ouvrage permet de voir la diversité des liens qui se lient entre les différents États européens, aussi bien à l'échelle d'un État, qu'à celle de ses habitants à l'époque moderne. Ce document définit aussi la notion de « communication » qui est à différencier de celle « d'information ».

- BEAUREPAIRE Pierre-Yves et POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe : années 1680 – années 1780*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010.

→ Cet ouvrage décline les différentes raisons qui justifient la mobilité à l'époque moderne. Les parties sur le commerce et la diplomatie nous ont le plus intéressé. En effet, l'importance de la lettre ainsi que des routes postales est énoncée, et est présentée comme essentielle à ces deux activités car

dépendantes du transfert d'informations. Elle permet ainsi la mise en relation des hommes à travers l'Europe.

- CALAFAT Guillaume, « Familles, réseaux et confiance dans l'économie de l'époque moderne. Diasporas marchandes et commerce interculturel », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, vol.66, n°2, 2011, pp.513-531.

→ Cet article nous renseigne sur l'essor des mobilités marchandes et par conséquent de l'accroissement de la correspondance commerciale. Des marchands de diverses religions et ethnies entretiennent ainsi des relations en Europe, voire à l'échelle mondiale (Asie).

- HOUSSAYE MICHIEZI Ingrid, « E. Natalie Rothman, *The Dragoman Renaissance. Diplomatic Interpreters and the Routes of Orientalism* », *Bulletin critique des Annales islamologiques*, n°36, 2022 [en ligne].

→ Ce compte rendu d'ouvrage donne de nombreuses pistes de réflexion sur le rôle que jouaient les drogman comme intermédiaires entre les Européens et les Ottomans. Il questionne notamment la place qu'occupaient ces individus dans les sphères de pouvoir.

- TÓTH Ferenc, « Les drogman et autres experts au service des ambassades à Constantinople au XVIII^e siècle », in : SCHNAKENBOURG Éric, JEANNESSON Stanislas et JESNÉ Fabrice (dir.), *Experts et expertises en diplomatie. La mobilisation des compétences dans les relations internationales du congrès de Westphalie à la naissance de l'ONU*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, pp.119-130.

→ Ce chapitre donne des informations à propos du rôle central des drogman dans les pratiques diplomatiques à l'époque moderne. Il explique qu'ils sont importants, car ils ont des compétences.

- TRIVELLATO Francesca, *Corail contre diamants. De la Méditerranée à l'océan Indien au XVIII^e siècle*, Paris, Le Seuil, 2016.

→ Ce livre permet de saisir l'importance des correspondances marchandes et des échanges d'informations commerciales entre des marchands pourtant éloignés. Il fournit aussi des informations propres à la place de Venise dans le commerce méditerranéen au XVIII^e siècle.

- VLAMI Despina, « Building Trust Relationships in Business. The De Vogel-Cardamici association in Amsterdam and Izmir and an eighteenth century Dutch masterclass on trading », *Rives méditerranéennes*, n°59, 2019, pp.47-70.

→ Cet article décrit à travers un exemple précis d'association marchande, l'essor des interactions entre européens mais aussi avec d'autres personnes (ici des ottomans). Il met en évidence la mise en relation des hommes et des espaces à l'époque moderne.

3. Mobilité et cheval

- BARATAY Éric (dir.), *Les animaux dans l'histoire*, Paris, Tallandier, 2023.

→ Cet ouvrage présente la place qu'occupent les animaux dans l'histoire. Une partie aborde notamment la domestication du cheval et sa mise au service des intérêts humains.

- CHEFDHOTEL Astrid, « Cheval, mon beau miroir », *Le Carnet Psy*, vol.140, n°9, 2009, pp.46-50.

→ Cet article présente l'évolution de la perception du cheval par les sociétés humaines. Il explique aussi le lien entretenu entre l'homme et le cheval, plus particulièrement les caractéristiques qui leur sont communes dans leur représentation.

- LAZARIS Stavros (dir.) *Le cheval dans les sociétés antiques et médiévales*, Turnhout, Brepols, 2012.

→ Cet ouvrage donne des informations matérielles et techniques sur les différents emplois du cheval au cours de l'Antiquité et du Moyen Âge. Le chapitre portant sur l'entretien et l'équipement des chevaux à la fin du Moyen Âge nous a plus particulièrement intéressé.

- ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval. Tome premier. Le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008.

→ Cet ouvrage présente les différents emplois de chevaux tout au long de l'époque moderne. Ces derniers varient drastiquement selon le contexte social et économique dans lequel se trouve le cheval. L'auteur aborde ainsi le cas des chevaux postaux.

- ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval. Tome II. La gloire et la puissance. Essai sur la distinction équestre*, Paris, Fayard, 2011.

→ L'auteur aborde ici la symbolique inhérente au cheval, qui peut varier selon son emploi et sa physionomie. Il explique l'idée que le cheval est représentatif de la catégorie sociale à laquelle appartient son propriétaire.

- ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval. Tome III. Connaissance et passion*, Paris, Fayard, 2015.

→ Cet ouvrage présente les différents savoirs équestres qui se développent du XVI^e au XIX^e siècle. De plus, il présente le prestige inhérent à la détention d'un cheval et son importance dans la société d'Ancien Régime.

B) Le développement du phénomène postal en Europe

1. Fonctionnement postal et métier de courrier

- *Le poste dei Tasso, un'impresa in Europa contributi in occasione della mostra I Tasso, l'evoluzione delle poste Bergamo ex chiesa di S. Agostino, 28 aprile-3 giugno 1984*, Bergame, Commune de Bergame, 1984.

→ Ce livre donne de précieuses informations sur le travail des courriers vénitiens à l'époque moderne. Il parle du fonctionnement et de l'organisation de la corporation des courriers vénitiens mais aussi décrit le métier de ses membres. Il fait le lien entre le système postal vénitien, la ville de Bergame et la famille des Tassis.

- BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen au temps de Philippe II. 2. Destins collectifs et mouvements d'ensemble*, Paris, Armand Colin, 2017 [1949].

→ Cet ouvrage aborde le sujet de la poste à l'époque moderne et du métier de courrier. Il définit les notions s'y rapportant et présente les différentes routes de poste. Il décrit ainsi les conditions d'acheminement des lettres en Europe.

- GANDILHON René, « Eugène Vaillé. *Histoire générale des postes françaises. Des origines à la fin du Moyen Âge*. Paris, Presses universitaires, 1947. — *Histoire des postes depuis la Révolution*. Paris, Presses universitaires, 1947. (Collection *Que sais-je?*) », *Bibliothèque de l'école des chartes*, 1948, vol.107, n°1, pp.118-120.

→ Ce compte rendu donne un aperçu des ancêtres de la poste à l'époque moderne. Il fait notamment référence aux étapes clés de son institutionnalisation en Europe.

- GAZAGNADOU Didier, *La poste à relais en Eurasie. La diffusion d'une technique d'information et de pouvoir, Chine-Iran-Syrie-Italie*, Paris, Éditions Kimé, 2013.

→ Cet ouvrage aborde l'histoire du phénomène postal selon les espaces géographiques. Ces derniers s'influencent les uns les autres. De plus, il y a tout une partie sur le système postal en péninsule italienne, avec notamment les conditions de travail des courriers.

- LE ROUX Muriel, « L'histoire de la poste : bilan et nouvelles approches », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°59, 1998, pp.151-153.

→ Cet avis de recherche présente les nouvelles pistes de réflexion sur l'histoire des postes en France. Il met notamment en avant un intérêt récent sur les intermédiaires postaux.

- MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messenger. Une histoire du transport public en France au temps du cheval, 1700-1850*, Paris, Belin, 2006.

→ Cet ouvrage permet de saisir le fonctionnement postal dans le royaume de France pendant la deuxième moitié de l'époque moderne. Il présente notamment les différents acteurs postaux et leur rôle comme les maîtres de poste, les courriers et les postillons.

- MIDURA Rachel, *Postal intelligence. The Tassis family and communications revolution in early modern Europe*, Ithaca, Cornell University Press, 2025.

→ Ce livre aborde l'histoire du phénomène postal en Europe sous le prisme de la famille des Tassis. Il donne de nombreux renseignements sur le lien entre la corporation des courriers vénitiens et le système postal européen, et notamment celui mis en place par la famille des Tassis. Il informe ainsi le lecteur sur les réseaux européens mais aussi et surtout sur les métiers de la poste à l'époque moderne et sur leur matérialité.

- RENOUARD Yves, « Vitesses de transmission », *Médium*, vol.15, n°2, 2008, pp.60-79.

→ Cet article, publié à titre posthume, met en lumière les distances et le temps qu'il faut aux courriers pour les parcourir en péninsule italienne. Il donne des renseignements sur l'accroissement des vitesses et ainsi sur la diffusion de l'information en Europe.

- TESSIER Alexandre (dir.), *La Poste, servante et actrice des relations internationales (XVI^e-XIX^e siècle)*, Lausanne, Peter Lang, 2016.

→ Cet ouvrage présente les personnes importantes au sein du système postal européen, en particulier la fonction de maître des postes dont on trouve la trace dans différents États. De plus, il parle plus spécifiquement de la poste en péninsule italienne, avec des formes non-officielles de transport des lettres. Enfin, il aborde aussi l'influence de la famille des Tour et Tassis sur le système postal européen.

- VELINOV Daniel, « Information et marché : l'activité cambiaire et les services postaux à Anvers et en Europe au milieu du XVII^e siècle », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol.63, n° 1, 2016, pp.85-109.

→ Cet article présente l'organisation postale à l'époque moderne et se concentre sur la dépendance des activités marchandes à l'arrivée des courriers. Il explique que l'arrivée de ces derniers à heure fixe, ainsi que la réglementation et l'uniformisation des pratiques postales, assuraient la bonne tenue des négociations commerciales.

2. Les réseaux postaux européens

- BEHRINGER Wolfgang, « Empereur, diète d'Empire et poste (1490-1615) », *Trivium*, vol.14, 2013.

→ Cet article évoque le fonctionnement postal dans le Saint Empire romain germanique au début de l'époque moderne. Par cela, il met en avant la prééminence de la famille des Tour et Tassis dans le développement du système postal en Europe. Il aborde aussi le sujet des divers intermédiaires postaux à l'œuvre et notamment les maîtres des postes.

- BRETAGNOLLE Anne, GIRAUD Timothée et VERDIER Nicolas, « Modéliser l'efficacité d'un réseau. Le cas de la poste aux chevaux dans la France pré-industrielle (1632-1833) », *L'Espace géographique*, vol.39, n°2, 2010, pp.117-131.

→ Cet article montre l'évolution des routes de poste dans le royaume de France avec notamment une description précise du maillage territorial à partir de routes et de relais de poste. Il définit aussi la notion de distance-temps et présente les lieux de passage pour aller dans des relais de poste étrangers, en particulier en péninsule italienne.

- COTTOGNO Ottavio, *Compendio delle poste*, Milan, Giovanni Battista Bidelli, 1623.

→ Ce livre présente l'organisation générale des voyages en tout genre à l'époque moderne. Il donne des renseignements sur les infrastructures postales et les réseaux postaux européens.

- RAYMOND Joad et MOXHAM Noah (dir.), *News Networks in Early Modern Europe*, Leyde, Brill, 2016.

→ Cet ouvrage présente l'organisation postale à l'époque moderne en Europe, en définissant les rôles clés et les nœuds de communication essentiels à cette activité. Il permet aussi un comparatif des systèmes postaux entre les grands États européens de la période étudiée.

- VAN GELDER Klaas, « Dépasser l'éloignement : les correspondances d'Eugène de Savoie et le gouvernement à distance des Pays-Bas autrichiens (1716-1725) », *Revue du Nord*, vol.411, n°3, 2015, pp.527-550.

→ À travers l'exemple d'Eugène de Savoie, cet article met en avant les réseaux postaux à l'œuvre dans les correspondances politiques et ici plus précisément celui de la famille des Tour et Tassis. De plus, la vulnérabilité de ces correspondances est pointée du doigt et est présentée comme étant caractéristique de l'époque moderne.

- VERDIER Nicolas, « Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux. », *Flux*, vol.68, n°2, 2007, pp.7-21.

→ Cet article définit diverses notions se rapportant au phénomène postal comme le terme de réseau ou encore celui d'échelle. Il met en évidence l'interdépendance des villes européennes dans l'acheminement de l'information à l'époque moderne.

- VERDIER Nicolas et BRETAGNOLLE Anne, « Images d'un réseau en évolution : les routes de poste dans la France préindustrielle (XVII^e siècle-début XIX^e siècle) », *M@ppemonde*, vol.79, n°3, 2005, pp.1-8.

→ Cet article présente l'histoire des routes de postes françaises depuis le XVII^e siècle. Il définit par cela les différents concepts associés aux réseaux postaux à l'époque moderne.

- VIDARI Giovanni Maria, *Il viaggio in pratica, o sia istruzione generale, e ristretta per tutte quelle persone, che volessero viaggiare per tutte le strade, e poste d'Europa*, Venise, Luigi Pavino, 1718.

→ Cet ouvrage, rédigé par un courrier vénitien, donne de précieuses informations sur le voyage postal et plus largement la mobilité à l'époque moderne.

- WAGNER Martina, « Wolfgang Behringer, *Thurn und Taxis. Die geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen*, Munich, Piper, 1990, 494p. », *Württembergisch Franken*, vol.81, 1997, pp.243-244.

→ Ce compte rendu présente de façon brève l'histoire de la famille des Tour et Tassis du Moyen Âge jusqu'au XX^e siècle. Il met en exergue l'importance stratégique de cette famille dans le développement de la poste en Europe.

3. L'objet-lettre

- BERTHO-LAVENIR Catherine, « Du papier et des lettres », *Les cahiers de médiologie*, vol.4, n°2, 1997, pp.219-223.

→ Cet article aborde l'accès à la correspondance selon la position sociale de l'individu. L'autrice parle d'un accès différencié au papier et par conséquent à l'écrit selon les ressources de l'individu.

- BOUTIER Jean, LANDI Sandro et ROUCHON Olivier (dir.), *Politique par correspondance. Les usages politiques de la lettre en Italie (XIV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009.

→ Cet ouvrage donne à voir l'importance de la lettre dans l'action politique en péninsule italienne et ce dans différents contextes et zones géographiques. Il met notamment en avant la dépendance des dirigeants à l'information et par conséquent aux correspondances qu'ils entretiennent.

- HOOCK-DEMARLE Marie-Claire, *L'Europe des lettres. Réseaux épistolaires et construction de l'espace européen*, Paris, Albin Michel, 2008.

→ Cet ouvrage parle des différents réseaux de correspondance en Europe mais aussi de l'objet-lettre dans son accessibilité et sa matérialité. L'autrice met en avant l'idée que la lettre n'est pas un bien accessible pour tous.

- KELLER-PRIVAT Isabelle et SCHWERDTNER Karin (dir.), *La lettre trace du voyage à l'époque moderne et contemporaine*, Paris, Presses Universitaires de Paris Nanterre, 2019.

→ Ce document définit ce qu'est une lettre et aborde ici plus particulièrement la correspondance de voyage. Les auteurs font le lien entre mobilité et lettre, et expliquent la logistique nécessaire pour maintenir les relations épistolaires pendant un voyage.

- MORIEUX Renaud, « Lettres perdues. Communautés épistolaires, guerres et liens familiaux dans le monde maritime atlantique du XVIII^e siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.78, n°2, 2023, pp.333-373.

→ Cet article nous renseigne sur l'accès à la lettre pour des personnes issues d'un milieu populaire et non pas de la haute société comme c'est le cas la plupart du temps. Il donne aussi des renseignements sur la circulation des courriers par voie maritime en Europe.

- ORAISON Paul, « La relation épistolaire », *Médium*, vol.10, n°1, 2007, pp.106-121.

→ Cet article donne un aperçu des différents concepts inhérents à la lettre autant dans le fait d'en rédiger une que dans sa réception. L'auteur présente aussi la rupture fondatrice qu'a opérée la lettre pour la communication.

- PANZERA Maria Cristina et CANONICA Elvezio (dir.), *La lettre au carrefour des genres et des traditions du Moyen Âge au XVII^e siècle*, Paris, Classiques Garnier, 2015.

→ Cet ouvrage permet d'appréhender la lettre comme source historique et plus largement le fait épistolaire comme support d'une réflexion critique sur un sujet donné.

- SIMONET-TENANT Françoise, « Aperçu historique de l'écriture épistolaire : du social à l'intime », *Le français aujourd'hui*, vol.147, n°4, 2004, pp.35-42.

→ Cet article présente l'évolution de la perception de l'objet-lettre dans le temps. Il évoque aussi les différents emplois qui y sont propres du Moyen Âge jusqu'à la fin de l'époque moderne.

C) L'information à l'époque moderne

1. En Europe

- AHMUF, *L'Information à l'époque moderne*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2001.

→ Cet ouvrage montre l'importance que revêt l'information en Europe à l'époque moderne et en quoi elle est tributaire des systèmes postaux européens. Il est d'ailleurs précisé que pour certains, la réception d'une information publique, par exemple via les gazettes, est aussi dépendante de la poste car acheminée par cette dernière.

- ALBERTO Carlos et ARAÚJO Ávila, « Épistémologie des sciences de l'information : histoire intellectuelle des concepts, théories et paradigmes », *Revue française des sciences de l'information et de la communication*, n°24, 2022.

→ Cet article donne différents concepts propres à l'information. Il fait aussi la différence entre communication et information. Il est ainsi très utile pour appréhender la notion d'information et tout ce qui s'y rattache.

- BEHRINGER Wolfgang, « Communications revolutions : a historiographical concept », *German History*, vol.24, n°3, 2006, pp.333-374.

→ L'auteur définit ce qu'est le concept de *communications revolutions*. Il parle de l'essor des flux d'informations tout au long de l'époque moderne. Il dit que c'est dû, entre autres, à l'accroissement de la rapidité de transport, lui-même en partie dû à la création d'infrastructures postales et de transport en Europe.

- GARNHAM Nicholas, « La théorie de la société de l'information en tant qu'idéologie : une critique », *Réseaux*, vol.18, n°101, 2000, pp.53-91.

→ Cet article définit ce qu'est la société de l'information et montre qu'il s'agit d'une notion très ancienne. Elle n'est ainsi pas seulement caractéristique des sociétés actuelles mais découle plutôt d'un processus historique complexe.

- LAMY Jérôme et PETITJEAN Johann, « Du livre à l'information : un tournant historiographique », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n°150, 2021, pp.169-192.

→ Cet article présente les nouveaux champs d'étude liés à l'histoire de l'information sous l'Ancien Régime. Il met en exergue les acteurs, la matérialité et les objectifs de l'information à l'époque moderne.

- LAMY Jérôme et PETITJEAN Johann, « Mondes de l'écrit et société de l'information à l'époque moderne », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n° 149, 2021, pp.13-21.

→ Cet article présente la prise en importance de l'écrit à l'époque moderne et par conséquent de la prise en importance de l'information. Cette dernière apparaît comme plus accessible aux sociétés européennes dont seulement une très faible minorité y avait accès auparavant.

- LAURENT Sébastien, « Pour une autre histoire de l'État. Le secret, l'information politique et le renseignement », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol.83, n°3, 2004, pp.173-184.

→ Cet article permet de saisir le lien entre information et renseignement. Ces deux sont inséparables et liés à l'activité décisionnelle de l'État.

- PETITJEAN Johann, « Gènes et le bon gouvernement de l'information (1665-1670) », *Cahiers de la Méditerranée*, n°85, 2012, pp.215-232.

→ Cet article présente, à travers différents acteurs et institutions en charge de son contrôle et de son obtention, l'importance de l'information pour la République génoise au XVII^e siècle. L'auteur fait d'ailleurs de nombreux parallèles avec le système vénitien de l'information.

- PETITJEAN Johann, « Processus et procédures de diffusion de l'information sur la guerre turque en Italie (fin XVI^e-début XVII^e siècle) », in : BRIZAY François (dir.), *Les formes de l'échange : communiquer, diffuser, informer, de l'Antiquité au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, pp.319-334.

→ Ce chapitre présente l'importance du nonce apostolique résidant à Venise dans la diffusion de l'information vers Rome, mais aussi vers une partie des États d'Europe de l'Ouest. Il met aussi en avant l'importance que prend progressivement l'information pour les dirigeants européens à l'époque moderne.

2. À Venise

- CROUZET-PAVAN Élisabeth, « Les mots de Venise : sur le contrôle du langage dans une Cité-État italienne », in : SHMEPS, *La circulation des nouvelles au Moyen Âge*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 1994, pp.205-218.

→ Ce chapitre nous renseigne sur les réseaux d'information qui convergent à Venise, réseaux de divers ordre : politique, commerce et rumeur. Il permet aussi d'appréhender le caractère centralisateur de l'État vénitien vis-à-vis de l'information.

- DE VIVO Filippo, *Information and communication in Venice, Rethinking Early Modern Politics*, King's Lynn, Oxford university press, 2007.

→ Cet ouvrage donne des renseignements sur les instances de contrôle de l'information à Venise. Une partie aborde le système postal vénitien et son importance pour le pouvoir central. L'information du peuple est elle aussi analysée, sous le prisme de différents lieux du quotidien tels que les pharmacies ou les boutiques des barbiers.

- MANZI Silvia, « Comunicazione politica, informazione e censura a Venezia nella prima età moderna. RECENSIONI : Filippo DE VIVO, *Patrizi, informatori, barbieri. Politica e comunicazione a Venezia*, Milano, Feltrinelli, 2012, 466 pp.; Mario INFELISE, *I padroni dei libri. Il controllo sulla stampa nella prima età moderna*, Roma-Bari, Laterza, 2014, 226 pp. », *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, vol.25, n°1, 2016, documento 10.

→ Cet article découle de la lecture de deux ouvrages portant sur l'information à Venise. Il définit ce qu'est l'information à Venise, dans quels lieux elle se trouve mais aussi comment elle se diffuse. Le modèle de la « communication triangulaire » est notamment abordé. Enfin, les politiques de régulation de l'information de l'État vénitien sont aussi présentées.

- PETITJEAN Johann, « Compilation des nouvelles et écriture de l'actualité à Venise au XVI^e siècle », *Hypothèses*, vol.13, n°1, 2010, pp.73-82.

→ Cet article présente la place qu'occupe l'information à Venise. En effet, elle est perçue comme très importante et c'est pour cela que des institutions y sont dédiées. Ceci explique aussi pourquoi elle y est compilée et archivée.

- PETITJEAN Johann, *L'intelligence des choses, Une histoire de l'information entre Italie et Méditerranée (XVI^e-XVII^e siècles)*, Rome, École française de Rome, 2013.

→ Cet ouvrage présente la place qu'occupe l'information à Venise, les institutions qui la contrôlent et la créent. Une grande partie de ce livre est aussi dédiée au système postal à Venise et plus largement en péninsule italienne, haut lieu de transfert d'informations.

- PETITJEAN Johann, « Mots et pratiques de l'information. Ce que aviser veut dire (XVI^e-XVII^e siècles) », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol.122, n°1, 2010, pp.107-121.

→ Cet article définit l'information et ce que sont les *avvisi*, qui ont un rôle prédominant dans la diffusion de l'information à l'époque moderne. Ils contribuent également à l'écriture de l'actualité sous l'Ancien Régime.

- ROSPOCHER Massimo et SALZBERG Rosa, *Il mercato dell'informazione, Notizie vere, false e sensazionali nella Venezia del Cinquecento*, Venise, Marsilio, 2021.

→ Cet ouvrage définit la place qu'occupe l'information dans la société vénitienne, notamment avec l'émergence d'un marché de l'information à partir du XVI^e siècle. Les auteurs présentent ainsi l'information accessible au *popolo* mais aussi l'emploi de cette dernière par l'État vénitien.

- SARDELLA Pierre, *Nouvelles et spéculations à Venise au début du XVI^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1948.

→ Cet ouvrage présente l'impact économique de la nouvelle à Venise. Il met par cela en avant l'importance croissante de l'information à l'époque moderne dans les différentes strates de la société. Pierre Sardella décrit aussi les différents supports de la communication à Venise pour l'époque moderne.

Annexes



Figure 13: Carte de la péninsule italienne suite à la paix de Lodi en 1454, CARRANGEOT Delphine, « L'Italie de la Renaissance: un pays, cinq États », *BnF-Les Essentiels*, 2024.



Figure 14: Vue de Venise (XVI^e siècle), BnF, département Cartes et plans, GE DD-2987 (5203).

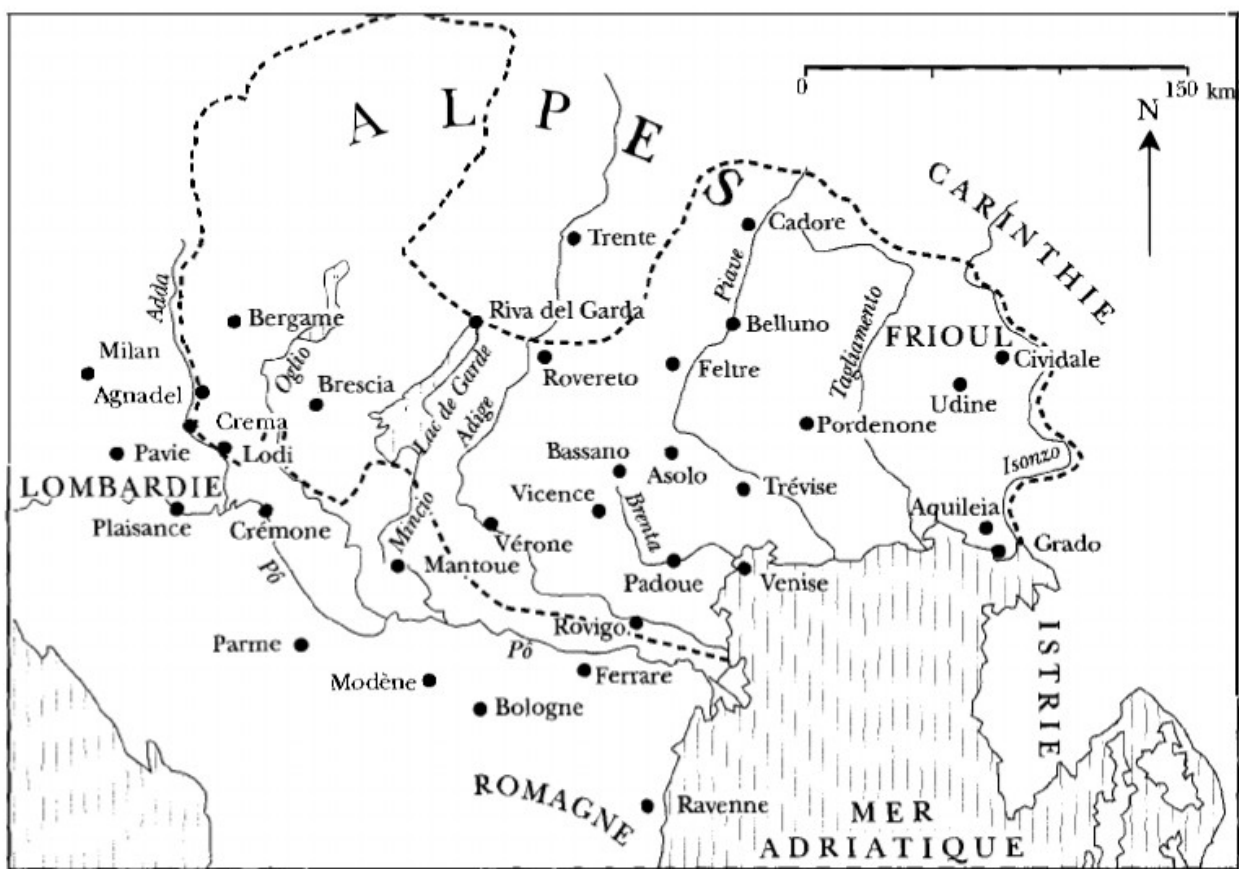


Figure 15: Carte de la Terre ferme vénitienne suite à la paix de Lodi (1454), CROUZET-PAVAN Élisabeth, *Venise triomphante : les horizons d'un mythe*, Paris, Albin Michel, 2008, p.199.



Figure 16: Vue de Venise (1571), BnF, département Cartes et plans, GE FF-9362 (RES).



Figure 17: Illustrations de la *mariegola* des courriers vénitiens pour Rome avec leur sainte patronne (à gauche) et leur instrument caractéristique (à droite), BMC, Cl.IV, 134, fol.1-2.



Figure 18: Illustration de la *mariegola* des courriers vénitiens avec les symboles de leur métier, BMC, Cl.IV, 165, 10 décembre 1602, fol.65.

Tableau 4: Valeur des monnaies apparaissant dans les sources

Écu	Lire	Ducat	Sou	Carlin	Denier
0,00625	0,05	0,5	1	5	12
0,0125	0,1	1	2	10	24
0,01875	0,15	1,5	3	15	36
0,125	1	10	20	100	240
0,5	4	40	80	400	960
0,75	6	60	120	600	1440
1	8	80	160	800	1920

Sources :

- PAPADOPOLI Nicolò, *Le monete di Venezia, descritte ed illustrate. Parte I. Dalle origini a Cristoforo Moro (1156-1471)*, Venise, Ferdinando Ongania editore, 1893.

- TUCCI Ugo, « Monete e banche », in : *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, t.5, Il Rinascimento società ed economica*, Rome, A. Tenenti édition, 1996, pp.753-805.

- TUCCI Ugo, « Monete e banche », in : *Storia di Venezia, dalle origini alla caduta della Serenissima, t.7, La Venezia barocca*, Rome, A. Tenenti édition, 1997, pp.569-591.

Tableau 5: Dépenses du courrier lors d'un voyage postal extraordinaire pour Rome (en 1592), d'après BMC, Cl.IV, 165, 27 décembre 1592, fol.49.

Raisons des dépenses	Coût en écu
Barque à Chioggia	3
<i>Colletrazo</i> ¹ au maître des postes à Rome	2
Relais de poste de Chioggia à Ravenne ²	12
Supports matériels pour bien passer les étapes (guides, écuries)	3
Relais de poste de Ravenne à Rome ³	28
Pour bien aller de Ravenne à Rome	5
Pour traverser le Tibre	2 (ou 4 s'il est seul)
Dépenses du courrier pendant le voyage	3
Pour sustenter le courrier pendant son attente à la <i>casa</i> ⁴ de Rome	2
Total	60

1 Le *colletrazo* n'apparaît que dans le cas des voyages postaux entre Venise et Rome. Nous ne savons pas exactement à quoi il correspond, il s'agirait d'une sorte de cotisation à verser au maître des postes vénitien à Rome.

2 Entre Chioggia et Ravenne, le courrier passe par 6 postes différentes.

3 Entre Ravenne et Rome, le courrier passe par 28 postes différentes.

4 La *casa* des courriers vénitiens à Rome correspond au lieu de vie de ces derniers dans cette ville. Elle est occupée et gérée par le maître des postes vénitien à Rome.

Relais postaux	Nombre de chevaux réservés à la <i>Compagnia dei corrieri veneti</i>	Nombre des autres chevaux	Nombre total de chevaux par relais postal
Fusina	12	8	20
Dolo	12	8	20
Padoue	12	10	22
Rovigo	6	6	12
Este	6	6	12
Bevilacqua	6	6	12
Legnago	6	6	12
Sanguinetto	6	6	12
Arlesega	9	8	17
Vicence	12	8	20
Castel Novo	9	8	17
Caldere	9	8	17
Mestre	6	6	12
Trévise	6	6	12
Vérone	12	10	22
Peri	4	4	8
Volargne	4	4	8
Desenzano	9	8	17
Ponte San Marco	9	8	17
Salò	4	4	8
Brescia	12	8	20
Ospedaletto	9	8	17
Montebello	9	8	17
Palazzolo	9	8	17
Bergame	12	8	20
Orgnano	4	4	8
Crema	6	6	12
Pompiano	4	4	8
Codroipo	4	4	8
Palma	4	4	8
Conegliano	4	4	8
Sacile	4	4	8

Pordenone	4	4	8
Chioggia	6	4	10
Udine	4	4	8
Bassano	4	4	8
Premolano	4	4	8
Fornase	6	4	10
Total :	269	232	501

Tableau 6: Nombre de chevaux dans les relais postaux en Terre ferme vénitienne (1702), d'après ASVe, Compilazione delle leggi, b.155, fasc. Corrieri, 1^{er} février 1702, fol.55.



Figure 19: Carte des routes postales en péninsule italienne (XVIII^e siècle), Johann Baptist Homann, BnF, département Cartes et plans, GE DD-2987 (4994).



Figure 20: Carte des routes au nord de la péninsule Ibérique, de Louis-Charles Desnos (*Nouvel itinéraire général*, 1768), BnF, département Arsenal, 4-H-2354.

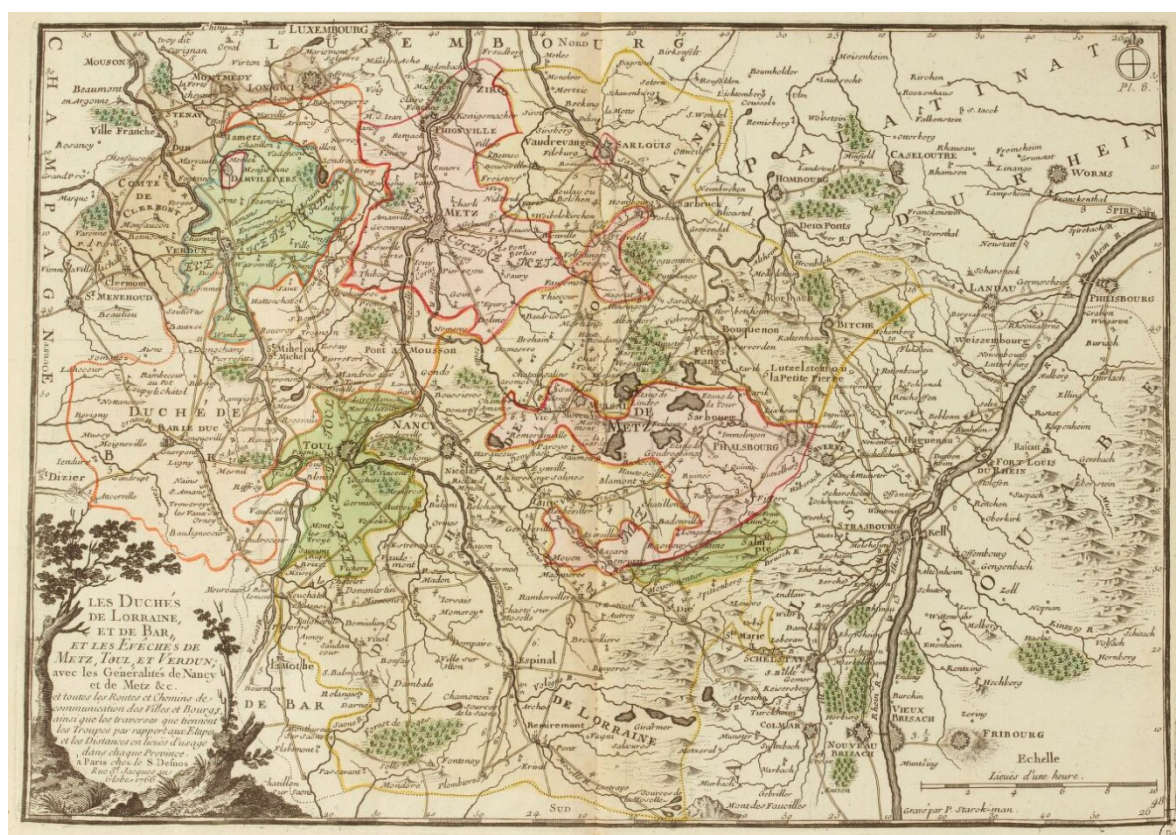


Figure 21: Carte intitulée « Les duchés de Lorraine et de Bar, et les Évêchés de Metz, Toul et Verdun; avec les généralités de Nancy et Metz », de Louis-Charles Desnos (*Nouvel itinéraire général*, 1768), BnF, département Arsenal, 4-H-2354.



Document 1: Le courier de la République, BMC, ms. Gradenigo 49.3 : peinture de Giovanni Grevembroch, fol.46.

Transcription :

Courrier de la République

Aucun courrier ou *staffetta* ne peut être envoyé par des particuliers, sans avoir au préalable une autorisation publique, et un mandat imprimé du maître des postes. Quiconque exerce cette tâche importante a le droit de jour, comme de nuit de porter les armes, et de prétendre à de justes revenus, selon les lois et privilèges. Cette corporation vit sous la protection de sainte Catherine, et sa *scuola* a été créée le 11 mars 1489 dans l'église de San Giovanni di Rialto. En d'autres temps, il a été établi, que ceux investis de cette charge soient au nombre de trente-deux, et qu'ils doivent faire le voyage personnellement, et non par un remplaçant. Il faut certainement féliciter cette corporation, pour avoir introduit dans les provinces de la République avec un avantage considérable l'usage de *Procacci*, fréquenté par les étrangers ; ce qui lui a coûté beaucoup de dépenses, de difficultés et de dangers de mort, surtout en les envoyant dans les États étrangers, pour mieux protéger les lettres de marchands, et les dépêches du Sénat vénitien. Ces messieurs se font remarquer dans toute l'Europe, et doivent être de la nation bergamasque, ou plutôt de la vallée de la Brembana, leur charge sont héréditaires pour ceux qui les possèdent. Chaque année, le 24 novembre ils élisent parmi eux le *Maggiore* et le *Gastaldo*.

Ponziano Conti sera encore une fois admiré pour avoir introduit parmi ces divers feuillets enluminés le courrier vénitien, qui ne le cède en rien à aucun autre au service des têtes couronnées.

Relation

[...] ordinaires, qui partent et arrivent à Venise Lettres, [...] avec les jours, où ils arrivent de l'étranger, où ils sont destinés, et qui de là partent pour Venise.

Pour Rome l'Ordinaire part de Venise chaque Samedi soir, arrive à Rome l'Été le Mercredi, et l'Hiver le Jeudi. Avec un ordre similaire il part de Rome chaque Samedi, et arrive à Venise de la manière écrite ci-dessus. Avec cet Ordinaire on écrit et reçoit des lettres de toutes les Villes, et Châteaux de la Province de Romagne, Duché d'Urbino, Marche d'Ancône, Umbria, Viterbo, Orvieto, Royaumes de Naples et Sicile, Île de Malte, et toutes les Villes, et Châteaux pour ces Provinces.

Pour Lyon en France, il part de Venise chaque quinze jours le Mardi soir, et arrive à Lyon le Vendredi, ou le Samedi de la semaine suivante. Il part de Lyon chaque quinze jours le Mercredi après déjeuner, il arrive à Venise le Samedi, ou le Dimanche de la semaine suivante, plus ou moins, selon les accidents. Avec cet Ordinaire on écrit et reçoit des lettres de tout le Royaume de France, d'Espagne, avec tout l'État de Savoie, Avignon et Genève.

Pour Milan il part de Venise chaque Samedi soir, arrive à Milan l'Été le Lundi soir, et l'Hiver le Mardi matin. Il part de Milan pour Venise le Mercredi soir, arrive à Venise l'Été le Vendredi soir, et l'Hiver le Vendredi de nuit. Avec cet Ordinaire on écrit, et reçoit des lettres d'Espagne, et de toutes les Villes, et Châteaux de l'État de Milan, Maison de Monferrà, Suisses, et Grisons, Genève, Turin, et toutes les Villes, et Châteaux de l'État de Savoie.

[Pour] Augusta on écrit chaque semaine le Vendredi soir, il arrive à Augusta le Mercredi de la semaine suivante l'Été, et l'Hiver le Jeudi, et il part d'Augusta pour Venise le Vendredi soir, arrive ici le Mercredi suivant, et parfois plus tard ou plus tôt selon les accidents. Avec cet Ordinaire on écrit, et reçoit des lettres pour Anvers, Bruxelles, La Haye, et toute la Flandre, Amsterdam avec toutes les Villes des Pays-Bas, Angleterre, Cologne, Duché de Clèves, Mayence, Lorraine, Prague, Nuremberg, Francfort, Munich, et toute la Bavière, Heidelberg, et tout le Palatinat, Salzbourg, toute la Saxe, Franconie, Wittemberg, la Frise, Brunswick, Hesse, Brandebourg, Treneri, Strasbourg, Lübeck, Hambourg, et toutes les Villes maritimes de l'Allemagne, Innsbruck, Trente, Bolzan, avec tout le Comté du Tyrol.

Pour Florence, il part de Venise chaque Samedi soir, il arrive à Florence le Jeudi, ou le Vendredi, il part de Florence le Dimanche matin, il arrive à Venise le Jeudi, ou le Vendredi, avec cet Ordinaire on écrit seulement pour tout l'État de cette Altesse.

Pour Mantoue il part de Venise chaque Samedi soir, et il arrive là le Lundi, et il part de là le Mercredi, et il arrive ici le Jeudi l'Été, et l'Hiver le Vendredi, et plus ou moins, selon les accidents. Avec cet Ordinaire on écrit et reçoit des lettres de tout l'État de cette Altesse, Guastalla, Mirandola, Parma, Bevilacqua.

Pour Gênes il part chaque Samedi soir avec l'Ordinaire de Milan à Vérone, il arrive à Gênes le Vendredi, il part de Gênes le Dimanche matin, il arrive à Venise le Jeudi l'Été et l'Hiver le Vendredi, et plus ou moins, selon les accidents. On reçoit aussi avec le même [Ordinaire] les lettres d'Espagne.

Pour Modène il part de Venise le Samedi soir, il arrive à Modène le Jeudi, il part de Modène le Vendredi, il arrive à Venise le Jeudi, ou le Vendredi, plus ou moins selon les saisons. Avec cet ordinaire on écrit et reçoit des lettres pour Rezo, Brescel, Guastalla, Lucera, Roccabianca, Rangon, [D]osol, Gimbergh, Marcheria, Bozzolo, avec tous les autres lieux de cet État, et de cette Province.

Pour Crémone il part chaque Samedi soir, et arrive le Mercredi soir à Crémone, il part de là pour Venise le Lundi soir, il arrive ici le Vendredi, ou le Samedi, plus ou moins, selon les accidents. Avec cet Ordinaire on écrit et reçoit des lettres de Piacenza, et Parma, avec quelque autre terre circonvoisine.

Pour Bologne il part de Venise chaque Samedi soir, arrive à Bologne le Mardi, et il part de Bologne le Mardi soir, et arrive à Venise le Jeudi, plus ou moins, selon les saisons. Avec cet Ordinaire on écrit et reçoit des lettres de tous les Châteaux de cette Légation, et pour Mirandola.

Pour Ferrare il part de Venise deux fois par semaine, c'est-à-dire le Samedi soir et le Mercredi, et il arrive à Ferrare le Lundi, et Vendredi. Il part de Ferrare pour Venise le Dimanche, et le Mercredi, et il arrive ici le Lundi, et Jeudi, plus ou moins, selon les temps. Avec cet Ordinaire on écrit et reçoit des lettres pour toutes les Terres, et lieux de cette Légation, et Guastalla, et on peut aussi écrire le Mercredi pour Bologne, et Modène avec le même [Ordinaire].

Pour Bergame il part deux fois par semaine, c'est-à-dire le Samedi soir avec l'Ordinaire de Milan, et le Mercredi soir [avec] un Cavalier, et il arrive à Bergame le Lundi, et le Dimanche matin. Il part de Bergame pour Venise, le Mercredi soir, avec le Courrier de Milan, et le Samedi soir [avec] le Cavalier, et il arrive ici le Vendredi, et le Mercredi matin.

Pour Brescia il part de Venise deux fois par semaine, c'est-à-dire le Mercredi, et le Samedi, et il arrive à Brescia le Mercredi, et Samedi. Il part de Brescia pour Venise le Mercredi, et Samedi, et il arrive ici le Mardi, et Samedi.

Pour Salò il part de Venise deux fois par semaine, le Dimanche, et Mercredi, et il arrive à Salò le Mercredi, et Samedi. Il part de Salò le Mercredi, et Samedi, et il arrive ici le Mardi et Samedi [matin].

Pour Vérone il part de Venise trois fois par semaine, c'est-à-dire Lundi, Jeudi, et Samedi, il arrive à Vérone pendant ces trois jours, avec un ordre similaire, il part de Vérone trois fois par semaine pour Venise, et arrive ici le Lundi, Jeudi, et Samedi.

Pour Vicence il part de Venise chaque soir, et arrive à Vicence le jour suivant. Il part de Vicence chaque jour à midi, et arrive à Venise le jour suivant le matin de bonne heure.

Pour Padoue il part chaque soir, et arrive le matin suivant, et avec un ordre similaire il part chaque soir de Padoue, et arrive le matin suivant à Venise.

Pour Trévise il part de Venise chaque jour à midi, et arrive le soir-même à Trévise, avec un ordre similaire il part chaque jour pour Venise, et arrive ici de la manière écrite ci-dessus.

Pour Rovigo on écrit le Mercredi, et Dimanche soir, avec celui de Padoue, et il arrive à Rovigo le Jeudi, et Lundi soir. Il part de Rovigo pour Venise le Mercredi, et Dimanche matin, et arrive ici le Lundi, et Jeudi matin.

Pour Lendenara il part de Venise le Jeudi soir, arrive là le Vendredi soir. Il part de Lendenara le Lundi soir, et arrive à Venise le Mercredi soir.

Pour la Badia il part de Venise le Mercredi soir, et arrive là le Jeudi soir ou le Vendredi. Il part de là le Dimanche soir, et arrive à Venise le Mardi matin.

Pour Legnago il part de Venise le Mardi, et arrive là le Jeudi. Il part de Legnago le Samedi, il arrive ici le Lundi matin.

Pour Cologna, et Montagnana il part d'ici le Dimanche soir, il arrive là le Lundi soir. Il part de là le Jeudi, il arrive à Venise le [Samedi] matin.

Pour Este, il part d'ici le Mercredi soir, et arrive là [...] pour ici le Samedi soir, et arrive ici le Lundi [...].

Pour Chioggia, et Loreo on écrit par le Courrier de [...] et on peut aussi écrire chaque jour par le Barc[...].

Pour Pordenone il part d'ici le Mardi, arrive là [...] pour ici le Samedi, et il arrive ici le Dimanche [...].

Pour Civalda de Belun, il part d'ici le Jeudi, [...] là le Samedi, et arrive ici le Lundi.

Pour Asolo de Trivisana il part d'ici le Mardi, [...] [il par]t de là le Dimanche, et arrive ici le Lundi.

Pour Bassan il part d'ici deux fois par semaine, le [...] [arri]ve à Bassan le Mercredi, et le Dimanche. [Il part] [...] Samedi, et arrive ici le Lundi, et Vendredi [...] pour Cittadella, et Castel Franco.

Pour Feltre il part d'ici le Mardi soir, et arrive [...] ici le Dimanche, il arrive ici le Lundi soir [...].

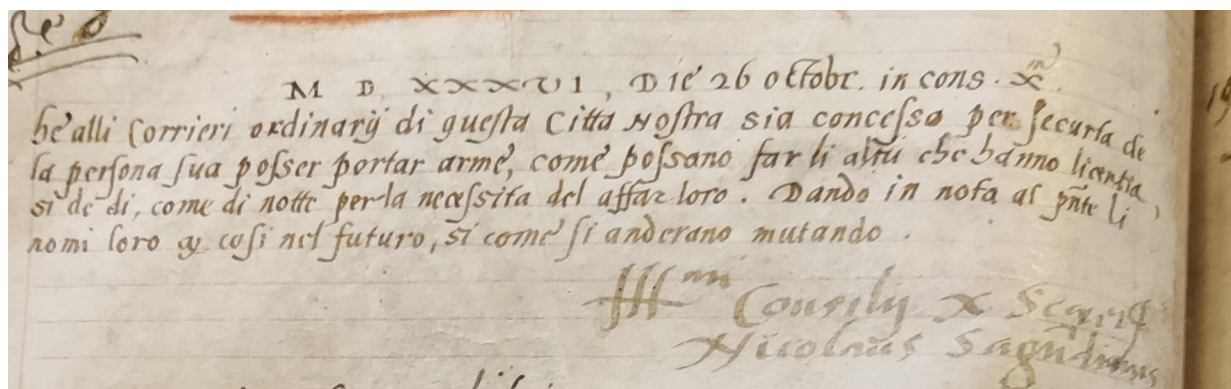
[Pour Conegliano], e Ceneda, il part d'ici le Mercredi soir, il arrive [...] [soir]. Il part de là le Mardi matin, et arrive ici le soir-même.

Pour Udine il part d'ici deux fois par semaine, c'est-à-dire le Samedi, et Mercredi soir, et il arrive à Udine le Vendredi, et Lundi, et il part d'Udine le Dimanche, et Mercredi, et il arrive ici le Mardi, et Vendredi. Avec cet Ordinaire on écrit et reçoit des lettres de toute cette Patrie, Villach, Trévis, Pontieba Canflur, Cargna, San Vido, San Daniel, Spilimbergo, Gemona.

Pour Palma il part deux fois par semaine, c'est-à-dire le Dimanche matin, et le Mercredi soir, et il arrive à Palma le Mardi, et Samedi, et il part de Palma deux fois par semaine, le Mercredi, et Dimanche, et il arrive ici le Mardi soir, et Samedi matin. Avec cet Ordinaire on écrit, et reçoit des lettres pour la Motta, Codroip, Rivolta, Monfalcon, Istrie, Aquileia, Grao Maran, San Zuan deduin, Gradisca, Goritia, et Ljubljana.

Donnée à Venise le 6 juillet 1626 par Mandricardo Benzoni gastaldo des courriers de la Sérénissime Seigneurie.

Imprimée par : Pietro Pinelli, Imprimeur ducal.



Document 3: Texte du Conseil des Dix qui donne l'autorisation aux courriers d'être armé, BMC, Cl.IV, 165, 26 octobre 1536, fol.20.

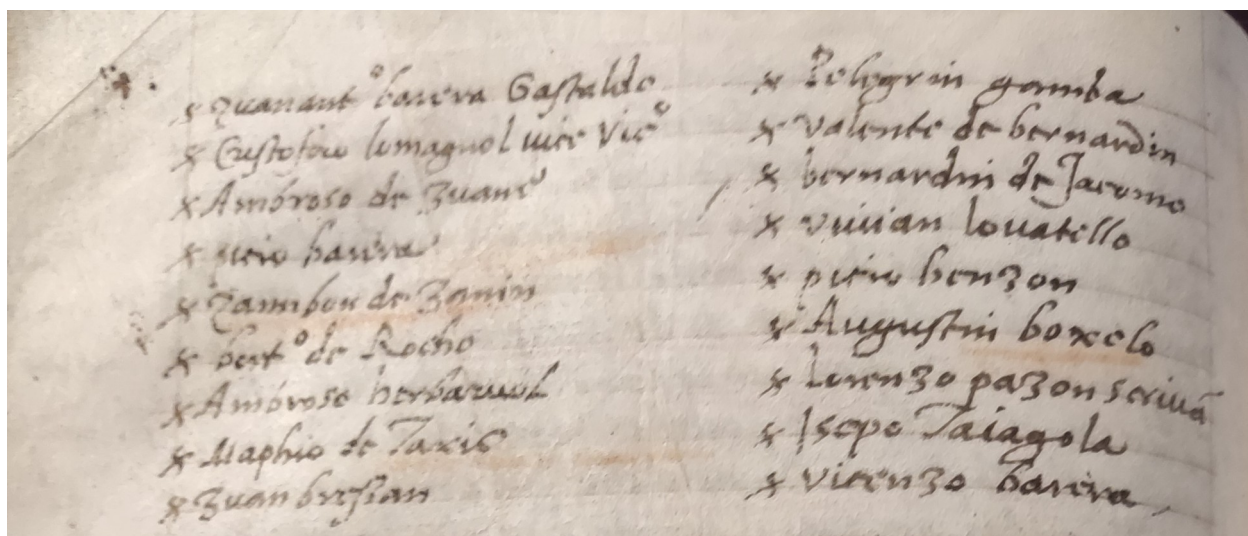
Transcription :

1536, 26 octobre dans le Conseil des Dix

Qu'aux courriers ordinaires de notre ville soit concédé pour leur sécurité de pouvoir porter une arme, comme peuvent le faire les autres qui ont une licence, de jour comme de nuit pour la nécessité de leur affaire. Prenant en note leurs noms actuels et aussi ceux futurs, quand ils changeront.

Illustrissime secrétaire du Conseil des Dix
Nicolaus Sagudinus

Fo Congregato el Capitulo de noi Corieri in la volta
solita per proueder che le nre pouere Famiglie non
uadi arimengo per che se accaduto molti fiato che
la Illma signoria nra ha mandato de nostri Corieri
in diuerse parte del mondo li quali per sua mala
sorte sanno malecapitati si de gserita apicati, amegati
assassinati et Cuspati per la strada, et altri casi de mor
te de sorte che le sue pouere Famiglie sono andate
arimenge. Et per tanto acio che piu ammosamente
 possino andar per tuto il mondo a seruir la Illma signoria
 Ordineмо che accadendo tal morte ouer altra sorte
 de morte in alcun luogo a cadauno de nri Corieri che
 dio gli guardi, et che non hausseno dispo de la sua
 Coreria. El Gastaldo nro sia tenuto di far comandar
 el nro Capitulo et metta uno fiolo del deffonto in suo
 luogo et non hauendo fioli mas che si da una fia li sia
 concessa dita Coreria del deffonto per il suo maridar
 juxta l'ordine di la nra mariegola. Et non hauendo
 fia sia substituito el piu propinquo dil suo Sangue
 et dito fiolo ouer fiola del dito deffonto che hauerano
 dita Coreria debia pagar alli Mag. Sig. p. de Comun
 duy duex, et duy quatro al nro Maistro, et duy uno
 al nodaro di Mag. sig. priori de Comun, et duy tri ala
 nra scuola. Et non essendo fiolo ouer fiola de Corier
 debia pagar duy duex alli Mag. Sig. priori de Comun
 et al Maistro nro, et nodaro soprast. lordinario ut
 supra, et duy duex alla nra scuola o ltra Tutu le
 nre bone Consuetudine.
 Io messa la parte per x. Zumant. bandra gastaldo
 et qui sotto sonno notadi Tutu li Corieri che se rutro
 uano in Venetia,
 De la parte de si n. 18 fu pu'sa,
 De non



Document 4: Texte sur la mort des courriers et la transmission de leur charge, BMC, Cl.IV, 165, 3 février 1549, fol.31.

Transcription :

1549, le 3 février

Le *capitolo* de nos courriers a été réuni comme à son habitude pour procéder à nos pauvres familles [*non vadi aremengo*], car cela est arrivé plusieurs fois que notre Illustrissime Seigneurie envoie de nos courriers dans diverses parties du monde, lesquels par malheur sont décapités, pendus, noyés, assassinés et morts sur la route, et d'autres cas de mort de sorte que leurs pauvres familles sont allées [*remenge*], et pour qu'ils aillent plus volontiers servir notre Illustrissime Seigneurie partout dans le monde. Nous ordonnons que quand arrive une telle mort ou une autre sorte de mort dans n'importe quel lieu à un de nos courriers que Dieu les regarde, et qu'ils ne disposent pas de leur charge (*Coreria*). Que notre *gastaldo* soit tenu de faire réunir le *capitolo* et de mettre un fils du défunt à sa place et s'il n'a pas de fils mais une fille que soit concédée la charge du défunt à son mari suivant les règles de notre *mariegola* et n'ayant pas de fille qu'elle soit donnée au plus proche de son sang, et ledit fils ou fille du défunt qui aura ladite charge doit payer aux magistrats messieurs les *Provveditori di Comun* dix ducats, et quatre ducats à notre maître, et un ducat au notaire des magistrats messieurs les *Provveditori di Comun*, et trois ducats à notre *scuola*⁵. Et n'étant pas fils ou fille de courrier, il doit payer 10 ducats aux magistrats messieurs les *Provveditori di Comun* et à notre maître, et notaire susnommé. Comme écrit ci-dessus, et 10 ducats à notre *scuola* comme le veut la coutume.

⁵ Il s'agit ici de la confrérie rattachée à la corporation des courriers.

Cette partie fut mise par Zuanantonio Barera *gastaldo*⁶ et ci-dessous sont notés tous les courriers qui se sont retrouvés à Venise.

D'accord avec ce texte, n°18
En désaccord avec ce texte, n°0

Texte adopté

Zuanantonio Barera, *gastaldo*
Crestoforo Lomagnol, *vice vicario*⁷
Ambroso de Zuane
Piero Barera
Zanabon de Zanin
Bertolomeo de Rocho
Ambroso Berbaruol
Maphio de Taxis
Zuan Bressan

Pelegrin Gamba
Valente de Bernardin
Bernardin de Jacomo
Vivian Lovatello
Piero Benzon
Augustin Boxelo
Lorenzo Pazon, *scrivano*⁸
Isepo Taiagola
Vicenzo Barera

6 Chef de la corporation.

7 Adjoint du *gastaldo*.

8 Secrétaire de la corporation.

PHILIPPVS DEI GRATIA REX

et eius Dux Mediolani.

1557. 15. Agosto
Essendo l' Illustriss.^{mo} et Excellentiss.^{mo} Sig.
Don Carlo d' Aragon, Duca di Terranova
et suo Governatore di Milano, et Capitan.

A Generali di sua maestà Cattolica in Italia;

Patente del Re di Spagna
Duplicato
G. — iv.
A. — ti
H. H. — 9
L. L. — i
O. O. — vi
22 — 18
Ca. — 91
Informato dell' ordine nuovamente fatto
dalla sereniss.^{ma} signoria di Venetia, che
due volte passano i suoi Corrieri dalla detta
Città per Milano, Mantona, Cremona,
Genova, et altri luoghi de gli Stati alieni,
per comodità loro, et de' detti Stati;
Sua maestà si per compiacere alla detta
Signoria con mutua, et grata corrispondenza,
si ancora perche questo Stato, et gouerno
goda a pieno della detta comodità, ha publi-
care al presente bando.

Per il quale sua eccellenza ordina, et
comanda a tutti quelli, che sono sottoposti
al comandamento, et governo suo, officiali,
ministri, soldati, batieri, et come si uoglia,
che sian nominati, o intitulati, che debbano
lasciar passare i predetti Corrieri della
signoria di Venetia, senza alcuna molestia,
o impedimento conforme alle loro patenti,
come conuiene alla buona amicitia, et
amicizia, che e ora amichevole, et
anzi gli prestino ogni aiuto, et fauore
necessario, a uicere possano fare i
uaggi loro con ogni diligenza, sotto
pena di lorde, bando, o altro ad arbitrio
di sua eccellenza, da essere eseguita
irremissibilmente, secondo la qualita
delle Persone. ~
Fatto in Milano a 25. di Agosto. 1584.
Vidit Filiodonus.
Don Carlo d' Aragon.
Longonus.
In Milano Per Paolo Gottardo, et Leonardo
Ponzì, Stampatori Regij Camerari. &c.

Document 5: Accords passés entre le royaume d'Espagne et la république de Venise pour faciliter le voyage des courriers vénitiens, BMC, Cl.IV, 165, 25 août 1584, fol.72-73.

Transcription :

Philippe II Roi [d’Espagne]
et Duc de Milan

Étant l’Illustrissime et excellentissime monsieur Don Carlo d’Aragon, duc de Terranova et gouverneur de Milan, et capitaine général de sa majesté catholique en Italie ; informé du nouvel ordre fait par la Sérénissime Seigneurie de Venise, que ses courriers partent deux fois [par semaine] de sa ville pour Milan, Mantoue, Crémone, Gênes, et d’autres lieux des États étrangers, pour leur commodité et celle desdits États, son excellence pour satisfaire à ladite seigneurie avec mutuelle et reconnaissante correspondance, encore parce que cet État, et gouvernement bénéficie de ladite commodité, fut publiée la présente publication.

Pour lequel son excellence ordonne, et commande à tous ceux, qui sont soumis à son commandement, et à son gouvernement, officiers, ministres, soldats, *datiesi*, et de quelque manière qu’ils soient nommés ou titrés, ils doivent laisser passer lesdits courriers de la seigneurie de Venise, sans aucune agression ou empêchement conformément à leurs *patenti*⁹, comme il convient à la bonne amitié et proximité, qu’il y a entre les deux États, et qu’ils leur prédestinent chaque aide, et chose nécessaire, c’est-à-dire qu’ils peuvent faire leurs voyages avec chaque diligence, sous peine de *corda*¹⁰, bannissement, ou autre au choix de son excellence, d’être irrémissiblement exécuté, selon la qualité des personnes.

Donné à Milan le 25 août 1584.

Don Carlos d’Aragon

À Milan par Paolo Gottardo, et Leonardo Ponty, imprimeurs de la chambre royale.

9 Une patente est une « lettre marquée du sceau de l’État à faire connaître à chacun », « lettera segnata col sigillo dello Stato per farsi nota a ciascheduno ». BOERIO Giuseppe, *Dizionario del dialetto veneziano*, Milan, Aldo Maltero Editore, 1971 [1856], p.481.

10 Il s’agit d’une forme de torture, organisée en place publique. Voir : *Ibid.*, p.197.

1590 = ii agosto -

M DLXXXIX A. XI. Agos: in Pregadi.

simile a Carl 45.

Fu per parte di questo consiglio de 9 feb: 1540
limitata la quantita di lettere, che li corrieri
nostri da Roma dieno portar gratis alli Cardinali
Veneri, Amb: nostri, et Secreti, et perche contra
la forma di detta deliberatione, è stato introdotto
l'abuso che s'è inteso dalla supp: di essi Corrieri
hora letta, di riceuer tutte le lire de particolari, et che
metter sotto piegi publici, leuandoseli di tal maniera
le loro giuste mercedi, con le quali si sostentano, Et con-
tinuans il viaggio senza alcun interesse della Sig:
Hra nelli stazzi publici ricerca il dower, che si faccia

opportuna provisione per le deliberationi già prese hab-
biano effetto. Però &
L'andera' parte Et col' autta' di questo Corp^o sia intimato al
Bollador Ducal pnti Et successori suoi che debbadar
intera executione alla parte sud^a 7 feb^o i sgo in propo-
sito delle lre per Roma, non potendo egli in alcun modo
accettar lettere di alcun particolare, ne meno metterne
alcuna sotto lre publiche di Roma; ma quelle bollate in-
sieme con qualch'una de particolari, che a caso si tro-
uasse hauer, sian tutti per esso Bollador consegnati al
Mistro de Corrieri, o suo substituto qual habbia a
fare il piego nel suo off^o indialto giusta il
solito, et il medesimo si debba osservar negli
viaggi di Napoli, et Milano, sotto pena al
Bollador Ducale, che per tempora sera, in caso
di contraffattione de ducati cinquanta per ca-
dauna volta da esserli tolta irremissibilmente
da ciascuno de li fuogadori nostri di somma,
o del Off^o nostro, senza altro Consiglio, da
esser applicata all' off^o di essi Corrieri. De-
uendo il Bollador Ducale quando gli sa-
ran portate le lettere delli Amb^o de' Przi

residenti in questa Città a duertirli amoreuol-
mente di mandar nello auuenire li loro piegi
alla Posta delli Corrieri nostri, secondo l'ordina-
rio, et far seco intorno a' cio' quel debito officio,
che gli sarà imposto dal Off.^o nostro, al quale col
auttà di questo cons.^o sia data facultà di poter
con ballottatione di esso moderar, et regular
tutta questa materia nel modo, che reputerà
bene, et dar, et replicar quanti uolte gli parerà
quelli ordini, che stimerà necessarij, doue farà
bisogno, perche sia obseruato quanto è di sopra
dichiarato, et quanto sarà giudicato conueniente
in questo proposito. R.

Fabritio Vignon Rod.^o Ducal

Document 6: Texte sur la gratuité des plis publics, BMC, Cl.IV, 165, 11 août 1590, fol.76-77.

Transcription :

1590, le 11 août, aux *Pregadi*¹¹

Fut pris dans ce conseil le 4 février 1540 la limitation de la quantité de lettres, que nos courriers de Rome doivent porter gratuitement aux Cardinaux vénitiens, à nos Ambassadeurs, et Secrétaires, et parce que contre la forme de ladite délibération, a été introduit l'abus, par la supplique de ces Courriers qui a été lue ici, de recevoir toutes les lettres de particuliers, et les mettre sous plis publics, leur retirant de cette manière leurs justes revenus, avec lesquels ils subviennent à leurs besoins, et continuent le voyage sans aucun intérêt pour les envois publics de notre Seigneurie, ils demandent le devoir de prendre les mesures nécessaires pour que les résolutions déjà prises prennent effet.

Qu'avec l'autorité de ce conseil soit intimé au *Bollador* ducal actuel et à ses successeurs, qu'il doit donner entière exécution à la partie susdite du 4 février 1540 à propos des lettres pour Rome, ne pouvant par aucun moyen accepter les lettres de particuliers, ni même en mettre aucune sous lettres publiques pour Rome ; mais que celles scellées ensemble avec quelqu'une de particuliers, soient toutes par ce *Bollador* consignées au Maître des Courriers, ou son remplaçant lequel doit faire le pli dans son office à Rialto comme à l'ordinaire, et la même chose doit être observée dans les voyages de Naples, et Milan, sous peine au *Bollador* ducal, en cas de contrefaçon, de [payer] cinquante ducats pour chaque fois qu'il désobéit irrémissiblement pour chacun de nos *Avogadori di Commun*, et de notre *Collegio*, sans autre conseil, d'être appliqué à l'office de ces courriers. Le *Bollador* ducal doit, quand lui seront apportées les lettres des Ambassadeurs de Princes résidant dans cette ville, les avertir soigneusement d'envoyer à l'avenir leurs plis à la Poste de nos courriers, selon l'ordinaire, et faire avec cette office, qui lui sera imposé par notre *Collegio*, lequel avec l'autorité de ce conseil, se voit conférer le pouvoir de modérer et de régler toute cette matière de la manière qu'il jugera appropriée, et de donner et de répéter autant de fois qu'il le jugera nécessaire, là où c'est nécessaire, afin que ce qui a été déclaré ci-dessus soit respecté, et tout ce qui sera jugé approprié à cet égard.

Fabritio Vignon *Nodàro* ducal¹²

11 Terme synonyme de Sénat vénitien. BOERIO Giuseppe, *Dizionario del dialetto veneziano*, op.cit., p.531.

12 Les *Nodàri ducali* sont « des *cittadini originarii*, nommés par le *Collegio* et qui étaient initiés à la chancellerie ducale », « *cittadini originarii*, che per nomina del Collegio erano iniziati alla Cancelleria ducale ». *Ibid.*, p.442.

81

Lettere scritte a tutti li Dettoni di
Perra ferma

M^{re} Ca
M^{re} S^{re} a. L^{re}

1615. - Janij

Essendo intentione pub^{ca}, che qual si sia persona non
parta di questa città per le poste senza saputa di S^{er} ^{ca}
et con un Mandato espresso in stampa del Gastaldo
de Corrieri della S^{er}: sig^{ua}, et similmente delle Ferre
et luoghi di questo S^{er}: ^{ma} D^{no} senza saputa de pub^{ci}
Rapres^{ti}: Del qual negotio essendo stato a noi
commessa la cura particolare per Parte dell' Ecc^{ms}
senato de di 28 d^{bre} passato, habbiamo voluto
con le presenti nostre ricercare V. sig^{ua} M^{ma} che
si compiaccia di far commetter a tutti li Postieri,
o uero a chi spetta sotto potà alla sua Jurisdittione,
che non laschi correr niuno per le Poste, che si par
tito di questa città, che non presenti a quello, che
ha il carico delle Poste sudette il predetto bolettino,
stampato, et sottoscritto dal Gastaldo de Corrieri
predetti, qual bolettino, caso che non passasero
fui oltre douera esser tenuto da loro Postieri, et
quello da essi custodito. Et cominciando a correr

nella sua Città, e altro luogo, sottoposto alla sua
 Jurisdizione, non lo debbi far correr senza
 saputo, et con un Mandato in stampa, sottoscritto
 dall' Eg. Ma. simile al presente, che qui in-
 cluso gli inuiamo, qual li douera esser dato gratis.
 Douendoli dichiarare, doue doueranno inue-
 ciarsi, et ad instantia di chi, fa conno intendere
 alli sudetti Postieri, o altri d' chi spetta, che in
 caso di contraffattioni incorreranno in quelle pene
 pecuniarie et corporali, che farera alla Giust.
 meritare le loro transgressioni, nel qual caso
 contra li contrafacenti l' Eg. Ma. douera
 esercitare la giustitia con ogni rigore, et dell'
 operato in questo proposito, si contentera con
 sue lettere darli particolar auiso, gli inuiamo
 anco qui incluso il Proclama per noi fatto fare
 in questo proposito, et a. S. Ma. si ralcon.
 Di Venetia li 2 Gen^o 1615

Pietro Lion^o per il Ser.^{mo} Duc. Dom. di
 et C. Ven. Proved. di Commun.

Document 7: Texte destiné aux recteurs en Terre ferme, pour le contrôle du système postal vénitien, BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.81.

Transcription :

Lettres écrites à tous les Recteurs¹³ de Terre ferme

Illustrissimes Messieurs

Ayant ordonné publiquement, que quiconque ne quitte cette ville pour les postes sans en avoir averti sa Sérénité et avec un mandat express imprimé du *Gastaldo* des Courriers de la Sérénissime Seigneurie, et pareillement des Terres et lieux de ce Sérénissime *Dominio* sans en avoir averti les Représentants publics. Comme nous avons été chargés de nous occuper spécialement de cette affaire par une partie de l'Excellentissime Sénat du 28 décembre passé, nous avons résolu de prier, par les présentes, l'Illustrissime Seigneurie, de bien vouloir faire mander à tous les *Postieri*¹⁴, ou à qui il appartient en vertu de sa compétence, qu'ils ne laissent personne, qui soit parti de cette ville, courir pour les Postes, s'il ne présente pas à celui qui a la charge des Postes susdites ledit bulletin imprimé, et signé par le *Gastaldo* desdits courriers, lequel bulletin, dans le cas où ils ne passeraient pas plus loin, doit être conservé par leurs *Postieri*, et celui qu'ils gardent. Et commençant à courir dans sa ville, ou autre lieu de sa juridiction, il ne doit pas le laisser courir sans être averti, et avec un mandat imprimé signé par l'Illustrissime Seigneurie semblable à la présente, que nous lui envoyons, laquelle devra être donnée gratuitement. Devant déclarer où ils devront indiquer et à l'instance de qui ; faisant connaître aux susdits *Postieri* ou autres personnes à qui c'est envoyé, que dans le cas d'infraction ils encourent des peines pécuniaires et corporelles, ce qui paraîtra à la justice être mérité pour leurs infractions, dans lequel cas l'Illustrissime Seigneurie devra exercer la justice avec chaque rigueur contre les contrevenants ; et suivant le propos tenu dans ces lettres nous donner un avis particulier. Nous leur envoyons aussi ici inclus la Proclamation faite par nous à ce propos et à la recommandation de l'Illustrissime Seigneurie.

À Venise, le 2 janvier 1615

Pietro Lion et ses collègues pour le Sérénissime *Dominio* ducal de Venise, *Provveditori di Comun*.

13 Représentants publics vénitiens, qui administrent les territoires du *stato da Terra* et du *stato da Mar*.

14 Ce terme est employé dans les sources pour parler de ceux qui travaillent dans une poste. Dans le cas présent, cela fait plus précisément référence aux maîtres des postes, qui ont en charge la vérification du mandat imprimé des courriers vénitiens.

1618. Adi 18. Luglio.

1618:18

Luglio

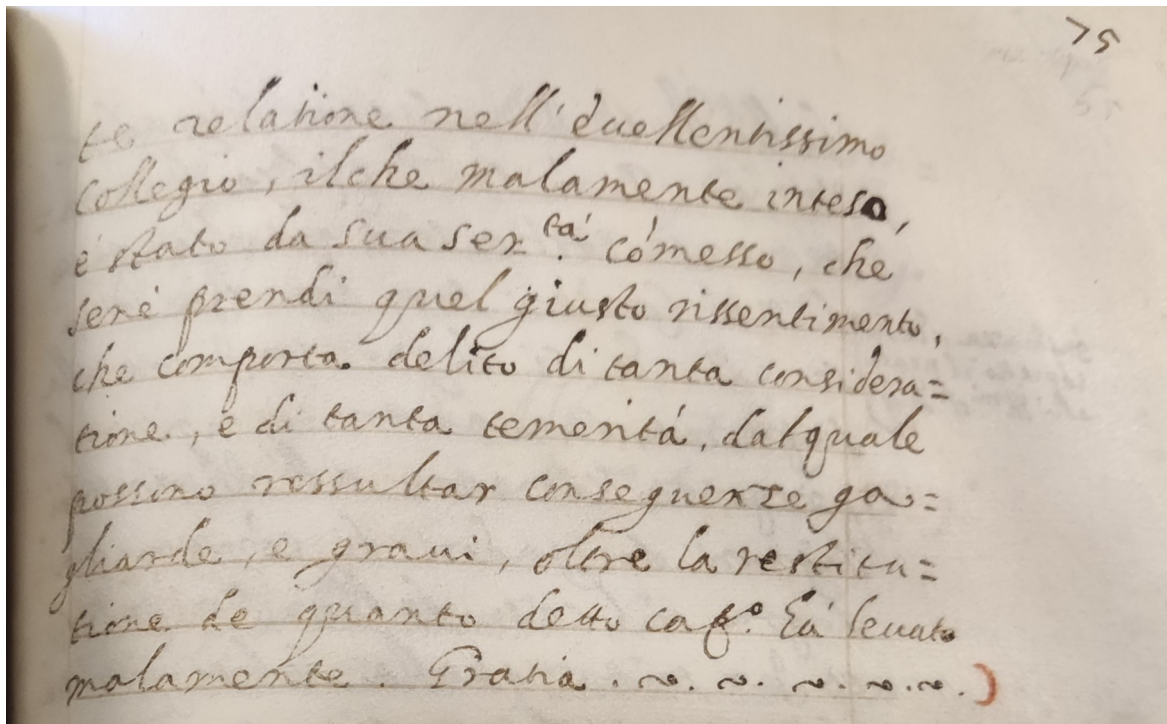
M^{ro} Sig. Auogador de' Comun.

Parti sabato passato di notte fu li 16. instante
Juan Lion Zupponi Corrier di questa
Serrenissima Republica con l'ordinario
quello de' corrieri per Milano, accompagnato con la
cento Piero capo della Bara + solita, et ordinaria Patente, che li concede
il libero corso, senza che ne facciano, o altri
Ministri li possi esser impedito, o trattenu-
to, come conviene alla publica dignita, e come
si costuma appresso ogni alto Principe, ris-
petto alle publiche expeditioni, che tengono
li Corrieri presso di loro. Et queste patenti
di sua Ser^{ta} de' a noi Corrieri suoi fide-
lissimi Serai sono date, sono cosi rispettate,
e temute da Ministri de' Principi alieni,
che per tutte le parti del Mondo, dove
siamo inviati, non ardisce chi si s'z
impedir il viaggio, ma con libero, et
assoluto transito ci concedono ogni favore,
Et tuttavia e' stato cosi temerario, et ardit
uno Piero Capo di Barca dell'officio dell'
Vibrada, che essendo grinto detto Corrier
a Liza Jovina intorno hore nuove la
Dominica mattina, lo assali con impeto,
et

et con parole di molta ingiuria
 e uolse uolentemente aprirli la
 valise, oue erano riposti li publici
 dispacci per Milano, Torino, Francia,
 Spagna, et altri luochi, oltra le
 lettere publiche alli Illustrissimi
 Rappresentanti Sua Serenità,
 et se ben detto Corriero si oppose,
 inferendoli le patenti, et l'auua,
 et che non possono li Corrieri esser
 ritardati nelli loro uiaaggi & questo
 tale auuolendo maggior cemenza,
 disse esser in ciò ordine, et còmis-
 sione dell' eccellentissimo Collegio, et che
 quanto faceua era per còmissione
 nouamente a lui in ciò data l'onde
 non potendo esso Corriero opporsi
 a uoce di tanta autorità permise,
 che facesse quello li piaceua: Pro-
 testandoli però sempre, che attendesse
 bene a quello, che detto l'auua.
 Onde detto Cap. sbaffando il tutto

dalla Valise, leaio quello li passe-
re di ciò contento, s'prego le sopra-
coperte delli spazzi pubblici, et
quelli ruppe, non ostante, che
dal d'no Corriere fusse auertito
quelle esser publiche espeditioni.
A Questa tanta arroganza, quando
si permette, non solamente parer-
rà indegno rispetto alle comis-
sioni di sua Serenità, e sarà causa
di dilazione nella celerità de nostri
viaggi; e sarà contra le cose ter-
minabe, che essendo noi con la Valise
e Valisoto, non ci possi esser portato
impedimento da alcuno. Ma darà
occasione a Ministri de Principi
alieni di usar a loro tanta forza,
dove al presente non ardiscono
impedirci nei nostri viaggi. B
C Questa attione troppo ardita si
per l'effetto, come per l'autorità
esercitata n' habbiamo data numero

pe



Document 8: Attaque et vol d'un courrier par Piero Peruzzolo, BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1618, fol.73-75.

Transcription :

1618, le 18 juin

Illustrissime monsieur *Avogador de Commun*

Parti samedi passé de nuit, le 16 juin, Zuan Lion Zupponi courrier de cette Sérénissime République avec le voyage ordinaire pour Milan, accompagné avec l'habituelle et ordinaire *patente*, qui lui concède la libre course, sans que des [*datiasi*], ou d'autres ministres ne puissent lui faire obstacle ou ne le retiennent comme convenu à la dignité publique, et comme ce qui est d'usage pour chaque autre Prince, respecté aux expéditions publiques, que tiennent les courriers auprès d'eux. C'est ces *patenti* de sa Sérénité qu'à nos courriers, ses fidélissimes serviteurs, sont données, elles sont aussi respectées et gardées par les ministres de Princes étrangers, que pour toutes les parties du monde, où nous sommes envoyés, qu'on ne se permette pas d'empêcher le voyage, mais avec un libre et absolu transit qu'ils concèdent à chaque faveur.

Toutefois, il a été fait quelque chose de téméraire et d'audacieux de la part de Piero Chef de barque de l'office de l'entrée, qu'étant agressif envers ledit courrier à Lizafusina autour des neuf heures le dimanche matin. Il l'a attaqué avec violence et avec de graves injures et il lui a violemment ouvert la valise, où il y avait les dépêches publiques pour Milan, Turin, la France, l'Espagne et d'autres lieux, ainsi que les lettres publiques pour les Illustrissimes Représentants de sa Sérénité, et si bien que ledit courrier s'y est opposé, se référant aux *patenti*, qu'il avait et qui disaient que les courriers ne peuvent être retardés dans leur voyage. Ce tel excès majeur de témérité dit dans cette ordonnance

et commission de l'excellentissime *Collegio*, et que ce qu'il a fait nécessite une nouvelle commission confiée à celle donnée. Ce courrier ne pouvant pas s'opposer à la voix de tant d'autorité permise, il l'a laissé agir à sa guise. Il a tout de même toujours continué à protester, qu'il s'attendait bien à ceci.

Ledit chef arrachant le tout de la valise, il a pris ce qui lui plaisait, a déchiré les susdits envois publics, lesquels les a déchirés bien que ledit courrier l'ait averti qu'il s'agissait d'envois publics. Une telle arrogance, lorsqu'elle est permise, ne provoque pas seulement un manque de respect pour les ordres de sa Sérénité, mais aussi des retards dans la rapidité de nos voyages et ce sera contre les choses terminées, qui sont de nous avec la valise et le *valisoto*, qui ne peuvent recevoir aucun empêchement dans leur transport, mais il donnera occasion aux ministres des Princes étrangers d'utiliser autant de force, où actuellement ils n'osent pas empêcher nos voyages. De cette action trop audacieuse tant pour l'effet, que pour l'autorité exercée nous avons donné à recevoir le rapport de l'excellentissime *Collegio*, lequel a mal compris, ce qui a été commis à sa Sérénité, que soit pris une sanction, qu'entraîne un délit de cette importance, et de tant de témérité, de laquelle peuvent résulter des conséquences sérieuses et graves, outre la restitution de ce que ledit chef a indûment pris.

Die 2^{mo} Nouembris 1618
 M^{re} S^{re} Marin Contarini, Taciera Mousini, et
 Ant^{re} Venier^{re} hon^{re} Aug^{re} de Comuni uisib^{re} act^{re}
 il p^{re}so processo, et M^{re} on^{re}uto di esso, il
 cui^{re} maturam^{re} considerato, terminando hanno
 terminato, che l'obad^{re} Piero Peruzzolo d^{re} 9.
 Bonidetti Cap^{re} della Banca dell' intrada^{re} sia,
 et s^{re} intendi^{re} condannato a seruirc sopra una
 delle Salere della ser^{re} n^{re}ra, per huomo
 da spada, a meza paga per sei mesi continui
 iuxta li ordini, et cap^{re} della Cam^{re} dell' Arma-
 mento, et nelle spese. Tassando al cap^{re} del
 Presens^{re} off^{re}: due ducati, comandando, ut
 l'onechi annotare

1618: 10 g^{re}
 sentia dell
 M^{re} S^{re} Aug^{re}

Item

Item hanno terminato, che la struttura
 data nel presente offitio per il ualore
 delle robe per il p^{re}so peruzzolo pre-
 sentato, in cancellaria delle Gambasce,
 et al p^{re}so offitio trasportati nelle mani
 del manaro del p^{re}so offitio resti libera
 mandando &c.

Document 9: Sentence du procès de Piero Peruzzolo, BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1618, fol.76.

Transcription :

Le 10 novembre 1618

Les Illustrissimes messieurs Marin Contarini, Zacheria Moresini et Antonio Veniero, honorables *Avogadori de Commun* au vu de la présente procédure, et le contenu de cette dernière, le tout mûrement considéré, ils ont déterminé, que l'outrageux Pietro Peruzzolo, chef de la barque de l'entrée, soit condamné à servir sur une des galères de notre Sérénissime, comme homme d'épée, payé à demi-solde pendant six mois continus suivant les ordres, et lois de la Chambre de l'Armement¹⁵, et dans les dépenses. Taxant au chef du présent office deux ducats, demandant aussi que cela soit noté.

Ils ont conclu, que la sécurité donnée dans le présent office pour la valeur des biens par le susdit Peruzzolo présenté, à la Chancellerie des *Gambarare* et au présent office transporté dans les mains du *massaro*¹⁶ du présent office sans mandats.

15 Il s'agit d'une magistrature qui « supervisait l'armement des navires publics, et par conséquent les équipages et les condamnés à la rame », « che soprintendeva l'armamento de'pubblici legni, e in conseguenza le ciurme e i condannati al remo ». BOERIO Giuseppe, *Dizionario del dialetto veneziano*, *op.cit.*, p.44.

16 Cette fonction publique correspond à celui « qui était responsable de la garde des biens qui étaient déposés à l'*Avogaria del Comune* », « a cui spettava la custodia delle masserizie quivi depositate nell'*Avogaria del Comune* ». *Ibid.*, p.403.

Table des illustrations

Figure 1: La reddition de Mantoue : un courrier extraordinaire pour Vienne (1797), BnF, département Estampes et photographie, FOL-QB-201 (140).....	5
Figure 2: <i>La riva del carbon</i> (à droite), de Michele Marieschi (XVIII ^e siècle), BnF, département Estampes et photographie, FOL-BC-25.....	11
Tableau 1: Ensemble des archives vénitiennes exploitées pour cette étude.....	55
Figure 3: Transporteurs et biens postaux de la République (XVI ^e -XVIII ^e siècle).....	87
Tableau 2: Coût d'un courrier extraordinaire et d'une estafette depuis Venise pour différentes villes de la péninsule italienne (en 1584).....	95
Figure 4: Le courrier vénitien, de Giovanni Grevembroch (XVIII ^e siècle), BMC, ms. Gradenigo 49.3, fol.46.....	128
Figure 5: La Piera del Bando, de Canaletto (XVIII ^e siècle), Bibliothèque municipale de Lyon (I18CAN003699).....	145
Figure 6: Agrandissement sur la Terre ferme vénitienne de la carte des routes postales en péninsule italienne (XVIII ^e siècle), Johann Baptist Homann, BnF, département Cartes et plans, GEDD-2987 (4994).....	153
Figure 7: Carte des relais postaux en Terre ferme vénitienne (1702).....	156
Figure 8: Nombre de chevaux par relais postal en Terre ferme vénitienne (1702).....	162
Figure 9: Agrandissement de la carte des routes postales en péninsule italienne, de Johann Baptist Homann (XVIII ^e siècle), BnF, département Cartes et plans, GEDD-2987 (4994).....	165
Figure 10: Répartition des dépenses d'une expédition extraordinaire entre Venise et Rome (en 1592).	170
Tableau 3: Évolution du tarif du port de lettres à l'once par les courriers ordinaires vénitiens pour Rome et Milan depuis Venise (en sou).....	176
Figure 11: Agrandissement de la carte intitulée « Les duchés de Lorraine et de Bar, et les Évêchés de Metz, Toul et Verdun; avec les généralités de Nancy et Metz », de Louis-Charles Desnos (<i>Nouvel itinéraire général</i> , 1768), BnF, département Arsenal, 4-H-2354.....	204
Figure 12: Agrandissement de la carte des routes au nord de la péninsule Ibérique, de Louis-Charles Desnos (<i>Nouvel itinéraire général</i> , 1768), BnF, département Arsenal, 4-H-2354.....	205
Figure 13: Carte de la péninsule italienne suite à la paix de Lodi en 1454, CARRANGEOT Delphine, « L'Italie de la Renaissance: un pays, cinq États », <i>BnF-Les Essentiels</i> , 2024.....	265
Figure 14: Vue de Venise (XVI ^e siècle), BnF, département Cartes et plans, GE DD-2987 (5203)..	266
Figure 15: Carte de la Terre ferme vénitienne suite à la paix de Lodi (1454), CROUZET-PAVAN Élisabeth, <i>Venise triomphante : les horizons d'un mythe</i> , Paris, Albin Michel, 2008, p.199.....	267
Figure 16: Vue de Venise (1571), BnF, département Cartes et plans, GE FF-9362 (RES).....	268
Figure 17: Illustrations de la <i>mariegola</i> des courriers vénitiens pour Rome avec leur sainte patronne (à gauche) et leur instrument caractéristique (à droite), BMC, Cl.IV, 134, fol.1-2.....	269
Figure 18: Illustration de la <i>mariegola</i> des courriers vénitiens avec les symboles de leur métier, BMC, Cl.IV, 165, 10 décembre 1602, fol.65.....	270
Tableau 4: Valeur des monnaies apparaissant dans les sources.....	271
Tableau 5: Dépenses du courrier lors d'un voyage postal extraordinaire pour Rome (en 1592), d'après BMC, Cl.IV, 165, 27 décembre 1592, fol.49.....	272
Tableau 6: Nombre de chevaux dans les relais postaux en Terre ferme vénitienne (1702), d'après ASVe, <i>Compilazione delle leggi</i> , b.155, fasc. Corrieri, 1 ^{er} février 1702, fol.55.....	274
Figure 19: Carte des routes postales en péninsule italienne (XVIII ^e siècle), Johann Baptist Homann, BnF, département Cartes et plans, GE DD-2987 (4994).....	275
Figure 20: Carte des routes au nord de la péninsule Ibérique, de Louis-Charles Desnos (<i>Nouvel itinéraire général</i> , 1768), BnF, département Arsenal, 4-H-2354.....	276

Figure 21: Carte intitulée « Les duchés de Lorraine et de Bar, et les Évêchés de Metz, Toul et Verdun; avec les généralités de Nancy et Metz », de Louis-Charles Desnos (<i>Nouvel itinéraire général</i> , 1768), BnF, département Arsenal, 4-H-2354.....	276
Document 1: Le courrier de la République, BMC, ms. Gradenigo 49.3 : peinture de Giovanni Grevembroch, fol.46.....	277
Document 2 : Placard vénitien, énonçant les jours de départ et d'arrivée des courriers ordinaires à Venise (en 1626), BMC, Cl.IV, 165, a 177r.....	279
Document 3: Texte du Conseil des Dix qui donne l'autorisation aux courriers d'être armé, BMC, Cl.IV, 165, 26 octobre 1536, fol.20.....	283
Document 4: Texte sur la mort des courriers et la transmission de leur charge, BMC, Cl.IV, 165, 3 février 1549, fol.31.....	285
Document 5: Accords passés entre le royaume d'Espagne et la république de Venise pour faciliter le voyage des courriers vénitiens, BMC, Cl.IV, 165, 25 août 1584, fol.72-73.....	288
Document 6: Texte sur la gratuité des plis publics, BMC, Cl.IV, 165, 11 août 1590, fol.76-77.....	292
Document 7: Texte destiné aux recteurs en Terre ferme, pour le contrôle du système postal vénitien, BMC, Cl.IV, 165, 2 janvier 1615, fol.81.....	295
Document 8: Attaque et vol d'un courrier par Piero Peruzzolo, BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1618, fol.73-75.....	300
Document 9: Sentence du procès de Piero Peruzzolo, BMC, Cl.IV, 165, 18 juin 1618, fol.76.....	302

Table des matières

Remerciements.....	1
Abréviations.....	2
Introduction.....	3
Historiographie.....	14
Venise à l'époque moderne.....	14
L'histoire des corporations.....	20
Mobilité et phénomène postal.....	23
L'information à l'époque moderne.....	33
Présentation des sources.....	42
Sources issues de la bibliothèque du musée Correr de Venise.....	42
Sources issues des Archives d'État de Venise.....	49
Sources issues de la bibliothèque nationale de France.....	56
Sources publiées.....	63
Première partie : Les courriers vénitiens et leur corporation dans le temps.....	70
A) 1489-1541 : les débuts de la corporation des courriers vénitiens.....	70
B) 1541-1665 : l'essor du système postal vénitien et du corps des courriers.....	75
C) 1665-1775 : une progressive perte d'importance des courriers vénitiens.....	80
Deuxième partie : Le courrier, un transporteur de la République.....	83
A) Un transport localisé, un système postal à plusieurs niveaux.....	83
Les courriers vénitiens ou la primauté du transport à grande échelle.....	83
Les autres transporteurs : une diversité d'acteurs à une échelle réduite.....	87
Entre privilèges et concurrence, des relations complexes entre les transporteurs postaux.....	91
B) Une hiérarchie de biens postaux ?.....	96
La matérialité des biens d'information.....	96
Le courrier, un intermédiaire clé des biens d'information pour l'État.....	100
Les autres biens postaux : entre délégation et avancées techniques.....	106
C) Les courriers, des transporteurs de l'informel.....	112
Courrier : un transporteur officiel et officieux.....	112
Des tentatives continues de régulation par l'État.....	115
Entre privilèges et surveillance : un conflit de prérogatives ?.....	120
Troisième partie : Le voyage postal, une mobilité contrainte.....	126
A) Le courrier, un individu sous contraintes.....	126
Voyage et transport : des contraintes matérielles inhérentes à la mobilité postale ?.....	126
Administration et mobilité : l'identification du voyageur.....	132
Sûreté des biens et sécurité du courrier : le voyage postal, une activité dangereuse ?.....	138
B) L'emprise de l'État : entre théorisation et encadrement de la mobilité postale.....	143
Un progressif encadrement de l'activité postale par l'État.....	143
Le rôle du <i>corriero maggiore</i> : un contrôle postal par la pratique ?.....	148
Un contrôle pragmatique de la mobilité postale en Terre ferme.....	152
C) La réalité du voyage postal.....	157
Les limites structurelles à l'organisation postale officielle.....	157
Imprévus et accidents : une remise en cause ponctuelle du système postal.....	164
Le voyage postal : une activité plus difficile dans le temps ?.....	169
Quatrième partie : Le voyage postal, une expérience singulière.....	178
A) La mobilité postale ou la maîtrise d'une activité incertaine.....	178
La multimodalité, un marqueur de la mobilité postale.....	178
Entre connaissances et savoir-faire, le courrier comme expert de la mobilité.....	184
La pratique de l'incertain : l'adaptabilité du voyage postal en temps de crise.....	189

B) La frontière, un marqueur physique de l'extranéité du courrier ?.....	197
La frontière : une contrainte formelle et officielle.....	197
La frontière, une limite matérielle et symbolique.....	202
Le passage de la frontière ou la découverte de l'Étranger.....	207
C) Les zones d'ombre du voyage postal.....	213
Le courrier : un voyageur solitaire ?.....	213
Le courrier : un témoin privilégié de la politique et des puissants ?.....	218
Courrier et immobilité.....	224
Conclusion.....	230
Corpus de sources.....	233
Bibliographie commentée.....	235
Annexes.....	265