

## Introduction

Daniel BALOUP  
et Manuel SÁNCHEZ MARTÍNEZ

Le caractère relativement spontané de la Première croisade permet à son initiateur, le pape Urbain II, de ne pas se poser la question du financement et de l'organisation logistique de l'expédition. Sans doute le souverain pontife compte-t-il sur la puissance de la foi — capable de déplacer des montagnes, comme on le sait. Il ne peut, en outre, ignorer les mécanismes appelés à servir son dessein : la société féodale est alors bien installée dans la plus grande partie de l'Occident latin, avec ses usages et ses ressources propres. En réponse à l'appel pontifical, les règles de service, d'obéissance et de solidarité caractéristiques du groupe dominant fonctionnent à plein et, pour l'essentiel, l'expédition est financée sur fonds privés : l'organisation de la Première croisade et son financement incombent aux chevaliers qui décident de prendre la route de l'Orient. Les capitulaires conservés de cette époque en témoignent au travers de nombreux documents par lesquels des seigneurs laïcs engagent des biens de leur domaine auprès d'institutions ecclésiastiques en échange d'argent frais. On sait, par ailleurs, que la participation au financement d'un départ en croisade s'impose rapidement comme l'une des obligations traditionnellement imposées aux vassaux. À l'inverse, le seigneur ne pouvant partir seul, il est tenu d'entretenir ceux de ses dépendants qui l'accompagnent.

Tout au long du Moyen Âge, l'engagement des croisés au service de la foi continue à entraîner pour eux une lourde dépense. On se souvient des difficultés financières rencontrées par Joinville à l'occasion de la Septième

croisade, difficultés qui ne sont pas étrangères à son refus de participer à l'expédition suivante, en 1270. Néanmoins, l'expérience de la Première croisade et l'implication des pouvoirs souverains, absents en 1096, changent rapidement la donne. D'une part, les princes qui gouvernent les grands royaumes centralisés, comme la France ou l'Angleterre, disposent d'une capacité de financement et d'emprunt sans commune mesure avec celle de la très grande majorité des autres seigneurs. D'autre part, l'entreprise s'inscrivant dans la durée, l'Église ne peut manquer d'apporter une contribution significative si le pape souhaite en conserver la maîtrise. Cette contribution de l'Église est d'abord indirecte lorsque le clergé s'emploie à susciter la générosité des fidèles, invités à faire l'aumône en échange d'une participation plus ou moins étendue aux bénéfices spirituels garantis aux croisés (sous la forme d'indulgences). Mais elle est aussi directe avec la création d'un impôt extraordinaire sur les revenus ecclésiastiques destiné à l'effort de croisade : la décime. En un premier temps, l'initiative vient des pouvoirs séculiers : Henri II d'Angleterre obtient une levée générale dès 1166 ; puis, en 1188, Richard I<sup>er</sup> Cœur-de-Lion et Philippe-Auguste lèvent la « dîme saladin » pour faire face aux dépenses de la Troisième croisade. Mais Innocent III décide rapidement de reprendre la main : il organise le prélèvement pontifical de 1199 ; puis l'échec de la Quatrième croisade l'incite à renforcer et à systématiser le dispositif — le détournement de l'expédition est en grande partie, on le sait, la conséquence de l'incapacité où se trouvent ses chefs d'honorer le contrat passé avec les Vénitiens pour le transport des troupes. À partir du IV<sup>e</sup> concile du Latran, en 1215, les règles sont donc posées qui permettent au souverain pontife, éventuellement aux assemblées conciliaires, d'imposer les temporels ecclésiastiques lorsque la défense de la foi ou de l'Église nécessite le recours aux armes.

L'argent, néanmoins, continue à manquer de façon endémique et les difficultés s'accumulent. Car, au-delà de la simple question du financement, se posent des problèmes qui ont à voir avec la conduite des opérations et la logistique. Au même titre que les grands chantiers de construction, la guerre éprouve les capacités de gestion des pouvoirs médiévaux. Et en la matière, les croisades constituent un cas tout particulier, en raison de la complexité d'une entreprise qui consiste généralement à déplacer sur de longues distances, parfois

outré-mer, des contingents nombreux. Bien évidemment, la diversité des parties impliquées et les rivalités qui souvent les opposent ajoutent grandement à la difficulté ; mais même si l'on met de côté ce dernier paramètre, proprement politique, touchant au partage des initiatives et des responsabilités, la simple organisation des opérations s'apparente à une course d'obstacles, de la collecte des fonds aux choix tactiques sur le champ de bataille, en passant par le rassemblement initial de l'armée, son transport et son ravitaillement. Les échecs enregistrés sur le terrain et les projets abandonnés — dont le nombre ne cesse d'augmenter pendant les derniers siècles du Moyen Âge, alors même que l'expansionnisme ottoman appelle une réponse — illustrent de façon saisissante le caractère crucial de ces questions qui sont autant de défis pour les contemporains.

Étudier le financement et la logistique des croisades revient à s'intéresser aux moyens dont disposent les puissances civiles et ecclésiastiques, au Moyen Âge, pour venir à bout d'une entreprise complexe, qui doit être portée dans la durée et en concertation avec des partenaires qui souvent, sur d'autres terrains, sont concurrents, voire ennemis. D'une certaine manière, parce qu'elle touche à la question des finances royales ou pontificales et à celle des moyens militaires, terrestres et maritimes, dont disposent les princes et les cités, la problématique du présent volume n'est pas sans rapport avec celle, ô combien féconde depuis plus d'une trentaine d'années, de la genèse de l'État moderne. Il s'agit bien, en effet, d'étudier la mise en place de procédures régulières, l'apparition d'un personnel affecté à des tâches spécifiques et la production d'une documentation proprement administrative. Néanmoins, les questions posées par l'organisation des croisades tardives ne se limitent pas à la problématique traditionnelle des prémices de l'appareil étatique. En premier lieu, parce que la lutte contre les ennemis de la foi chrétienne n'a jamais cessé d'impliquer des intérêts privés, qu'il s'agisse de seigneurs possessionnés sur les confins, de banquiers sollicités pour avancer les fonds ou, plus généralement, de puissants qui cherchent à consolider leur position en manifestant une préoccupation plus ou moins sincère face à la menace infidèle. Quoique mobilisant, à la fin du Moyen Âge, les plus hautes autorités d'Occident, la croisade ne devient jamais une affaire d'État, au sens strict. En second lieu, parce que le phénomène qui est à l'œuvre

dans l'organisation de la lutte contre les Ottomans ou contre les musulmans de Grenade affiche une caractéristique tout à fait singulière : son inscription dans la durée. Comme nous l'avons signalé, la concrétisation d'un projet de croisade demande plusieurs mois ou plusieurs années, en fonction de l'importance de l'expédition envisagée. Ainsi, l'organisation de la croisade exige une analyse prospective qui n'est guère sollicitée — ou pas de façon aussi systématique — dans les autres domaines où s'exerce, à l'époque, l'esprit de gouvernement. Mais elle offre aussi l'occasion et, d'une certaine façon, crée même l'obligation de tirer les enseignements des expériences passées, expériences souvent malheureuses s'agissant de la croisade qui imposent une révision critique. Si une pensée administrative est à l'œuvre dans l'organisation de la guerre contre les ennemis de la foi, ce qui nous semble indiscutable, elle se signale donc par sa projection chronologique inhabituelle, largement en aval et largement en amont du moment où l'autorité politique prend la décision d'une action.

À partir du concile de Lyon de 1274, on voit fleurir les mémoires adressés aux puissants qui souhaitent partir en croisade — ou que l'on veut convaincre de partir en croisade : leurs auteurs multiplient les conseils sur la route à suivre, le type de navires qu'il convient de privilégier ou les ports susceptibles d'accueillir la flotte avant l'assaut final. Ces textes, assez souvent, n'ont guère de valeur utile mais il s'en trouve qui manifestent un sens du concret et un pragmatisme tout à fait frappants : ce sont de véritables rapports qui font une large place aux données prévisionnelles. Le présent volume porte sur la mise en œuvre pratique de cet esprit pragmatique et de la pensée administrative qui habitent les entrepreneurs de croisade à la fin du Moyen Âge. D'une certaine façon, il s'agit d'une réhabilitation : l'historiographie traditionnelle a souvent considéré les croisades tardives comme de simples rêveries passéistes ou comme des leurre destinés à influencer le cours des discussions diplomatiques entre souverains chrétiens. En dépit des tentatives avortées et de quelques sanglants échecs, elles appellent un tout autre jugement et une reconsidération : les contributions réunies ci-après témoignent des limites mais aussi de l'ambition des opérations pratiques mises en œuvre, à la fin du Moyen Âge, au nom de la défense de la Chrétienté.