

JACQUES LE GOFF

**SAINT LOUIS ET LA MER**



Le redoutable honneur qui m'est fait de me lancer le premier sur le mer, que j'espère tranquille et favorable, de notre colloque, nous entraîne aussitôt « in medias res ».

En apparence et si l'on s'en tient à une chronologie arithmétique, mais nous savons que le temps de l'histoire est lui-même une mer diverse et agitée, le XIII<sup>ème</sup> siècle de Saint Louis est beaucoup plus près de l'époque de Christophe Colomb que du temps d'Ulysse, mais l'on peut se demander si, du point de vue de l'équipement technologique et mental, le milieu du XIII<sup>ème</sup> siècle n'est pas plus ou moins équidistant entre l'antiquité d'Homère et l'aube des temps modernes.

Saint Louis peut apparaître comme un primitif de la mer. Evoquer Saint Louis et la mer n'est pas une démarche d'imagination mais de réalité, de réalité documentée, même si je crois que William Jordan, auteur d'un très beau livre sur Saint Louis, a exagéré en faisant de la Croisade la mono-obsession de Louis IX. La mer a été au coeur de son règne et de son expérience. De 1248 à 1254 la présence de la mer a été presque quotidienne dans l'activité et la pensée de Saint Louis, il a passé plusieurs semaines en mer, il a pris en mer des décisions importantes et il est mort, en 1270, au bord de la mer après un nouveau voyage maritime. Cette mer c'est la Méditerranée, ce qui met aussi Saint Louis plus près d'Ulysse que de Christophe Colomb, le Génois, mais aussi le transatlantique. Gênes a tenu, dans la réalisation des voyages maritimes de Saint Louis, une place assez importante pour qu'en parler en ce lieu, ici, soit naturel.

Pour Saint Louis, comme pour les autres occidentaux du moyen Age, et plus encore pour lui en sa double qualité de Roi et de futur Saint, la mer, la Méditerranée, a été un espace physique et matériel, un espace économique et politique, un espace social et humain et surtout, sans doute, un espace religieux et symbolique. J'insisterai surtout sur ce dernier aspect.

La Méditerranée espace physique: la Méditerranée est d'abord à l'évidence, pour le Roi comme pour tout le monde, un espace géographique liquide difficile à maîtriser technologiquement et psychologiquement. L'Occident

introduit au XIIIème siècle des progrès dans la navigation maritime, mais on ne sait dans quelle mesure ils ont touché l'aire méditerranéenne. Le gouvernail d'étambot, mobile, à l'arrière, dans l'axe du navire ne semble avoir pénétré des mers du Nord en Méditerranée qu'au début du XIVème siècle. Les navires vénitiens et génois affrétés par Saint Louis avaient comme par le passé deux gouvernails latéraux. La boussole, connue en Occident vers 1190, ne se répand que très lentement. En tous cas Gênes et Venise construisaient pour leurs commerce des navires de grandes dimensions qui pouvaient se transformer aisément en transports militaires chargeant un nombre important d'hommes sur leurs deux ponts, de chevaux et de vivres et d'eau potable dans leurs cales.

Joinville, le compagnon et biographe de Saint Louis, assiste avec un étonnement admiratif à l'embarquement à Marseille des chevaux dans ces véritables nefes de débarquement. « Le jour que nous entrâmes dans nos nefes on fit ouvrir la porte de la nef et l'on mit dedans tous nos chevaux que nous devions mener autremes puis on referma la porte et on la boucha bien comme lorsque qu'on noie un tonneau parce que quand la nef est en haute-mer la porte est dans l'eau ». La nave vénitienne « La Roccaforte » affrétée par Saint Louis, sur laquelle nous avons des informations particulières, avait une longueur totale de 38 mètres 19, mesurait 14 mètres 22 dans sa plus grande largeur, 9 mètres 35 de hauteur à la partie moyenne de la coque et 13 mètres 70 sous les châteaux. On a estimé son tonnage à près de 600 tonnes et son déplacement (c'est à dire le volume d'eau occupé en flottant) à près de 1.200 tonnes. Le plus grand défaut de ces grandes nefes était leur dérive importante. En revanche la plus ancienne carte nautique du Moyen Age, dont nous ayons une mention, se trouvait à bord du navire sur lequel Saint Louis a gagné Tunis en 1270, selon le témoignage de son chroniqueur Guillaume de Nangis. Tempête et aventures de mer ne manqueraient pas à Saint Louis, je souligne, l'expression « aventure de mer » c'est celle des contemporains, nous serions tentés de dire « fortune de mer », expression qui va connaître bientôt un grand succès. Elle ne se trouve pas dans les écrits des contemporains de Saint Louis et je pense qu'il y a là un trait de mentalité et de culture important que ce passage de la notion d'aventure de mer à fortune de mer. C'est vraisemblablement le passage d'une mentalité d'hommes à l'esprit chevaleresque lancés sur la mer à celle d'hommes qui connaissent mieux les profits du commerce maritime et la façon dont il peut être menacé par ce qu'ils appelleront fortune.

Il fallait attendre la belle saison pour naviguer. Saint Louis s'embarqua

à Aigues-Mortes le 25 août 1248 et arriva au port de Limassol, dans l'île de Chypre, dans la nuit du 17 au 18 septembre, après quatre semaines de navigation. Mais la crainte du mauvais temps renvoya le débarquement en Egypte au printemps de l'année suivante 1249. Ce qui n'empêche pas qu'en mai 1249, alors que la flotte française arrive au large de l'Egypte, un fort vent emporte une partie des navires et sépare du Roi, qui n'en conserve avec lui que sept cents, la majorité des deux mille huit cents chevaliers qu'il avait amenés. Ils ne revinrent pas au Roi de longtemps.

Au retour, au printemps 1254, le navire du Roi pris dans la brume s'échoua sur un banc de sable devant Chypre, puis la flotte est prise dans une si violente tempête que la Reine promet à Joinville de donner à Saint Nicolas de Varengville (Saint Nicolas du Port) un ex voto prestigieux: une nef d'argent de cent marcs.

Quelque temps après la mort de Saint Louis devant Tunis, la flotte française revint en Sicile dans la nuit du 15 ou 16 novembre 1270. Une violente tempête détruisit la plus grande partie des navires, rendent impossible une reprise rapide de la Croisade. Joinville compte parmi les principales épreuves du courage de Saint Louis l'intrepidité avec laquelle le Roi affronta « l'aventure de mer » et ne perdit son sang froid, ni lors de l'échouage de son navire, ni lors de la tempête qui suivit. Pour lui, Joinville, quand il note ses souvenirs, il semble s'émerveiller d'avoir osé braver la mer. « Celui-là écrit-il est bien follement hardi qui ose se mettre en tel péril avec le bien d'autrui (ceci pour les marchands), en péché mortel quand l'on s'endort le soir là où on ne sait si on ne se trouvera pas au fond de la mer le matin ».

Oui, les tribulations maritimes sont bien pour les hommes du Moyen Age une épreuve caractéristique de la passion des saints et le topos, le lieu commun hagiographique du péril de la mer s'applique particulièrement aux Croisés, ces héros pénitentiels qui entreprennent le plus dangereux des pèlerinages, celui qui, par le « passage » maritime, conduit aux régions que définit si bien le terme d'Outremer (*Oltremare*, *partes ultramarinae*). Le pape Boniface VIII dans le sermon prononcé le 6 août 1297 à Orvieto, à l'occasion de la canonisation de Saint Louis, donna parmi les épreuves de sa sainteté la façon dont il affronta la mer pour la Croisade: « corpus suum et vitam suam exposuit pro Christo, mare transfretando », (il exposa son corps et sa vie pour le Christ en traversant la mer), mais je ne voudrais pas anticiper. Je passerai plus rapidement sur l'espace économique, car les Français ne prirent qu'une part très modeste à la colonisation commerciale de la Méditerranée orientale.

La monarchie capétienne s'occupa peu de cette mer au XIIème siècle

malgré la participation de Louis VII à la seconde Croisade et de Philippe Auguste à la troisième, ce qui a créé malgré tout des précédents pour Saint Louis. Mais au niveau de l'aristocratie et de la chevalerie la part des Français dans les premières Croisades, surtout la première, et dans la création du Royaume Latin de Jérusalem et des principautés chrétiennes de Terre Sainte fut déterminante, comme en témoignent les titres des chroniques sur la prise de Jérusalem et la conquête de la Terre Sainte. Dès le début du XII<sup>ème</sup> siècle se répand l'idée d'une élection eschatologique des Francs pour la Croisade.

Les Francs, comme on dit à l'époque, et ce sont en majorité des Français, sont les principaux occupants et colonisateurs du littoral méditerranéen du Moyen Orient.

Jean Richard a comparé la Syrie du XII<sup>ème</sup> siècle, pénétrée par la colonisation rurale et urbaine, à la création de villes neuves, qui sont autant de bourgades françaises, à une nouvelle France, comparable au Canada des XVII<sup>ème</sup>-XVIII<sup>ème</sup> siècles, à l'Algérie du XIX<sup>ème</sup> siècle. Pourtant la présence territoriale française, sur les bords de la Méditerranée et dans le Royaume de France lui-même, restait faible. Il fallut le traité de Paris qui mit fin, en 1229, à la Croisade interne contre les Albigeois pour que le domaine royal français accédât à la Méditerranée. Il s'enrichit des sénéchaussées de Beaucaire, Nîmes, Béziers et Carcassonne. Dès 1239 une partie de la Croisade des barons, menée par le comte Thibaut IV de Champagne, roi de Navarre et le duc Hugues de Bourgogne, s'embarque dans le port encore rudimentaire d'Aigues Mortes, même si la majorité d'entre eux partit de Marseille. Saint Louis sans songer encore – semble-t-il – à une future Croisade, mais pour y développer le commerce et y attirer des marchands italiens, génois en l'occurrence, entreprit d'acquérir des terres que possédait l'abbaye de Psalmodi, sur le cordon littoral qui fermait la lagune d'Aigues Mortes.

Parmi les atouts des Français en Méditerranée il ne faut pas oublier la langue. En ce XIII<sup>ème</sup> siècle où les langues vernaculaires font une percée décisive, non seulement dans la littérature mais aussi dans les monuments écrits du droit et de l'administration, et où le français apparaît, derrière le latin, comme une nouvelle langue internationale de la Chrétienté, on parle de plus en plus français autour de la Méditerranée. Alphanbéry et Dupront, dans leur livre justement classique sur l'idée de Croisade, ont estimé que Saint Louis fut le Croisé à l'antique mode, refusant toutes les entreprises diplomatiques aux fins de traités ou de trêves, où Frédéric II a montré la voie, et qu'il a même refusé, l'orientation d'une politique missionnaire de la Papauté, essai de pénétration pacifique. La Croisade de 1248 répond cependant à des concep-

tions originales de Saint Louis. Sans doute Saint Louis, en choisissant l'Égypte pour lieu de débarquement, se conformait-il à la tradition. L'Égypte et Damiette apparaissaient aux Chrétiens comme la clé militaire et politique de la Terre Sainte. Mais, selon le chroniqueur bénédictin anglais Mathieu Paris, Saint Louis aurait songé à l'établissement de Chrétiens en Égypte et cela est nouveau. « Il n'y avait rien – écrit-il – qui préoccupait plus le Roi de France, après la prise de Damiette, que le fait de ne pas avoir assez d'hommes pour garder et peupler les pays conquis et à conquérir ». Et le roi apporta avec lui des charrues, des herses, des bêches et autres instruments aratoires.

Une colonisation sans doute limitée à Damiette et à quelques secteurs d'importance stratégique en Égypte devait donc accompagner la reconquête de Jérusalem ou plutôt y préluder pour mieux assurer par la suite la protection de la Terre Sainte. La création et la construction d'une église chrétienne à Damiette après sa prise confirme l'intention d'installation en Égypte d'un peuplement chrétien par Saint Louis. S'il y a aussi dans la Croisade de Saint Louis un tournant, c'est celui que Saint Louis imprime à l'idéologie de la Croisade. Au delà du Saint Sépulchre, du tombeau du Christ, au delà de Jérusalem, lieu de mémoire de la passion du Christ, c'est le Christ lui-même que Saint Louis va chercher en Orient. Du signe de la Croix il veut parvenir jusqu'au Crucifié lui-même. Roi souffrant qui progressera lui-même vers une identité de Roi hostie, de Roi Christ, dont ses biographes et hagiographes diffuseront l'image, Saint Louis, dès 1239, marque sa dévotion au Christ de la Passion, crucifié à Jérusalem, en achetant à Baudouin II de Constantinople les insignes reliques de la Passion rachetées aux Vénitiens qui les tenaient en gage de l'empereur endetté et pour lesquelles Saint Louis fit construire la Sainte Chapelle. On sait comment une grave maladie, qui mit Saint Louis aux portes de la mort en 1244, entraîna son vœu de partir à la Croisade pour la plus grande joie de certains mais aussi au vif déplaisir de ses principaux conseillers et de la Reine mère, Blanche de Castille, qui estimaient que l'horizon méditerranéen et oriental, gros de dangers, détournait le Roi de l'essentiel: le bon gouvernement de son royaume, qui semblait exiger sa présence. Un trouvère loue au contraire le Roi d'aller à la Croisade et lui fait dire qu'il y pensait depuis longtemps. « L'évêque de Paris bientôt me croisera (c'est-à-dire me donnera la Croix de la Croisade) car longtemps a été Outremer mon esprit et mieux encore s'en ira si Dieu veut et conquerra la Terre sur les Sarrasins ». Ainsi l'Outremer a été aussi pour Saint Louis un horizon onirique, un horizon imaginaire, un rêve nourri par les images, représentations collectives de la Croisade, par l'imaginaire avant tout de la double Jérusalem terres-

tre et celeste et du tombeau du Christ, mais aussi, sans doute, par la multitude des visions et des prophéties qui accompagnent tel ou tel épisode des Croisades, comme par exemple celles survenues en 1218 à l'occasion de la prise de Damiette par Jean de Brienne que Saint Louis, jeune, a bien connu à la Cour de France.

Dans la vie affective de Saint Louis, dans sa vie passionnelle, Jérusalem a été sans doute la grande rivale de sa mère, Blanche de Castille. Saint Louis est probablement un des derniers personnages importants de la Chrétienté à avoir la conception géographique, politique et idéologique de la Chrétienté qui a prévalu de la fin du XIème au milieu du XIIIème et, pour certains, jusqu'au début du XIVème siècle. Et Joinville lui-même, Joinville, l'ami de coeur, Joinville, le fidèle chrétien, n'ira pas à la Croisade de Tunis. Certains ecclésiastiques diront au deuxième concile de Lyon en 1274 que la Chrétienté doit désormais regarder chez elle et à ses frontières d'Europe. La Chrétienté se repliait sur l'Europe et son champ d'expansion ce sont désormais les païens de l'Europe de l'Est Lituanais, Prussiens, Coumans. Pour Saint Louis, au contraire, la Chrétienté c'est toujours l'Europe Latine plus la Terre Sainte. Cette conception est très importante pour une réflexion sur « L'homme et la mer dans l'histoire », parce que cette Chrétienté c'est un monde dont le centre est la Méditerranée.

Saint Louis a mis ou remis, à l'instar de la Rome antique, la Méditerranée, la mer, au centre de la politique française et, à travers elle, de la politique de la Chrétienté.

La mer, la Méditerranée, c'est ensuite pour Saint Louis un espace social et humain, celui des marins, des matelots. Pour Saint Louis la mer est perturbatrice, elle est perturbatrice de son emploi du temps habituel, qui est celui d'un sédentaire, rythmé presque comme celui d'un religieux par les offices et les prières. Et pourtant il a été une grande partie de son règne un nomade, un nomade à cheval, et ses biographes nous racontent comment son emploi du temps change quand il « demeurait » d'un côté et quand il « chevauchait », de l'autre. Et il a été aussi un nomade en mer. A ces perturbations il a cherché à remédier autant que possible. Il a obtenu de l'Eglise d'avoir sur sa nef un autel consacré et des hosties. On pouvait dire la messe et communier. Le temps des prières pouvait être en général respecté sur les navires et le Roi y était, comme son habitude, entouré d'ecclésiastiques et de religieux comme de seigneurs laïcs, tel Joinville. Mais une autre perturbation venait pour lui des matelots, engeance sauvage et pécheresse. Le monde des matelots est, pour ces terriens que sont très majoritairement les hommes du



Moyen Age, un monde mal connu, un monde inquiétant de nomades marins, qui se transforment de temps en temps en sédentaires provisoires, étrangers, souvent de mauvaises moeurs, dans leurs lieux d'escale. Quand Saint Louis embarque sur sa nef il est - nous dit Geoffroy de Beaulieu - surpris et attristé par le comportement peu dévot de ces marins. Il leur impose, non sans grognements de ces demi-sauvages, une assistance pieuse aux offices et aux prières qui rythment désormais le temps du voyage. La réaction de Saint Louis ne relève sans doute pas seulement de la surprise et de l'inexpérience, elle est aussi nourrie de l'image plutôt négative qu'a l'Eglise de ces marginaux. Un sermon, ou plus exactement un modèle de sermon inédit d'un contemporain de la jeunesse de Saint Louis, Jacques de Vitry, prédicateur célèbre, qui est allé en Terre Sainte, a même refusé après hésitation d'être évêque d'Acce et qui nous a laissé, entre autres, des modèles de sermons très intéressants parce qu'ils sont adressés aux divers « états » (sermones ad status) de la société, nous dirions aujourd'hui aux catégories socio-professionnelles, un sermon donc nous montre comment l'Eglise (car on peut dire que Jacques de Vitry, qui deviendra cardinal à la fin de sa vie, exprime le point de vue de l'Eglise), conçoit la structure socio-professionnelle de la société chrétienne et la vie spirituelle des ces catégories en définissant les péchés qui leur sont propres et les moyens de les combattre. Ce sermon « ad marinarios » (aux matelots et aux marins) prend pour thème le psaume 106 qui parle à la fois des dangers de la mer et des merveilles de la mer. La mer c'est la mer de ce « siècle », c'est-à-dire c'est la mer de la société humaine, de l'univers terrestre. Elle est: « tenebrosa et lubrica », ténébreuse et pécheresse. Cette mer est multiple, diverse, « multiplex ». Il faut distinguer une mer inférieure et une mer supérieure, une mer intérieure et une mer extérieure. La mer inférieure c'est l'enfer et elle est « amarissimum », très amère. La mer supérieure c'est ce monde, qui, telle une prostituée, est un réservoir de péchés et de périls. Une très intéressante description énumère les différents périls de la mer et la façon dont ils sont aggravés par les vents. Je note en particulier ce que Michel Mollat a si bien remarqué, l'importance des détroits, « Bitalassum » c'est l'endroit où deux mers se recontrent, endroit très dangereux et un danger inverse c'est « bonatium » la bonasse, l'absence de vent, qui immobilise les bateaux.

Jacques de Vitry qui connaît le langage des marins emploie aussi des termes en langue vulgaire. Il énumère les vices, les péchés des marins et des matelots. C'est une liste de toutes les infamies qu'ils peuvent commettre sur mer. L'exagération est un trait générique de ces sermons, mais l'image est

vraiment très noire. Tel est le type de littérature qui nourrissait l'esprit de Saint Louis.

Que font les marins? Tantôt ils abandonnent les pèlerins dans des îles, où ils les laissent mourir de faim, pour les voler ou, pire, ils les vendent comme esclaves aux Sarrasins ou bien ils font naufrager le navire avec les pèlerins et les marchands qu'il portent, abusant de leur inexpérience de la mer, et eux, s'enfuient sur les chaloupes et les barques où ils ont chargé les biens et les marchandises. Pour ne pas parler de ceux qui provoquent des naufrages et dépouillent les naufragés et il y a ici une allusion à un épisode réel devenu presque légendaire dans le Christianisme médiéval, le naufrage de Saint Paul. Il y a aussi les vices des matelots à l'escale: ce sont des grands fréquentateurs de tavernes et de bordels et ils dépensent tout l'argent qu'ils ont pu gagner sur mer dans ces plaisirs douteux. Le modèle de sermon propose ensuite un certain nombre d'« exempla », dont certains sont assez amusants, terminant par deux histoires plaisantes qui semblent être passées dans le répertoire des trouvères et des conteurs racontant des histoires pour faire rire. Comme il y a aujourd'hui des histoires de curés, ou des histoires juives, ou, en France, des histoires marseillaises ou des histoires belges, il y avait au Moyen Age des histoires de marins, l'une d'elles est l'histoire d'un jongleur qui était extrêmement vexé de ce que le seigneur pour lequel il jouait, et qu'il amusait, refusait absolument de boire dans le même verre que lui parce qu'il estimait qu'il y avait entre eux une distance sociale infranchissable. Mais voilà qu'ils sont ensemble sur un bateau et que le bateau fait naufrage. Le seigneur et le jongleur se retrouvent dans la mer et l'amuseur dit au noble orgueilleux: « Et bien messire aujourd'hui nous allons boire dans le même verre ». Je note ici un exemple des efforts des hommes du Moyen Age pour maîtriser cette peur du péril de la mer. Quelle forme de maîtrise d'une peur est supérieure à celle du rire? Plaisanter c'est se mettre à l'abri de la peur.

Mais pour Saint Louis ces marins inquiétants et parfois démoniaques sont aussi des témoins de l'organisation sociale de son temps. Jacques de Vitry les considérait comme un de ces états socio-professionnels qui forment la société. Dans ce monde des métiers qui s'organisent dans la France de Saint Louis, (le prévôt, Etienne Boileau, que Saint Louis nomma à Paris, fit rédiger un célèbre *Livre des métiers* pour surveiller les corporations de la capitale), les marins ont leur place. Ce sont des professionnels des bateaux et de la mer. Joinville montre comment, dans la tempête, et lors de l'échouage à Chypre de son navire, Saint Louis fait aussitôt venir les maîtres-mariniers à

bord de sa nef et les interroge. Il leur demande quelle est la gravité de l'avarie, ce qu'il faut faire et il obéit aux conseils que ceux-ci lui donnent.

Pour Saint Louis enfin la mer est aussi et surtout un espace religieux et symbolique. Saint Louis est un chrétien profondément croyant et tout imprégné de la Bible. Or l'image de la mer, très présente dans la Bible, est une image terrible, venue de l'abîme chaotique des origines. Dans la *Genèse*, quand Dieu créait le monde, la mer apparaît comme le monde du chaos, le lieu où habitent et agissent les puissances démoniaques, les monstres et les morts, qui vont se déchaîner contre Dieu et contre les hommes. La terre se civilise, la mer reste sauvage. Dans cette autre version de la *Genèse*, que l'on trouve dans le livre de Job, il y a à nouveau une évocation des monstres qui vivent dans la mer et qui parfois en sortent pour le plus grand effroi des hommes. C'est en particulier le cas du Leviathan. Daniel, à qui s'opposent des bêtes monstrueuses, voit surtout des bêtes maritimes. Et ces monstres marins reparaissent au premier plan dans l'Apocalypse: « Alors je vis surgir de la mer une bête à sept têtes, sur ses cornes des diadèmes et sur ses têtes des titres blasphématoires ». Une image aussi dangereuse de la mer apparaît dans le Nouveau Testament. Le lac de Tibériade y est assimilé à la mer. C'est un lac à tempêtes représentant physiquement et symboliquement la mer. C'est l'épisode bien connu de la tempête qui se lève et menace la barque de Pierre et de ses compagnons marins où le Christ dort. Pierre et ses compagnons ont peur et s'écrient « Au secours, Seigneur, nous périssons » et Jésus apaise la tempête comme Yahvé l'avait apaisée dans l'Ancien Testament.

La peur de la mer, l'omniprésence de la tempête, du naufrage, Saint Louis les retrouve dans les Vies des Saints qu'on lui raconte ou qu'il lit et, en particulier, dans un livre presque contemporain composé par un Génois. C'est la célèbre recueilli de la *Legende Dorée*, compilée par Jacopo da Varazze. Madeleine, Saint Maurice, Saint Clément et bien d'autres, sont des saints qui sauvent du naufrage.

Ce monde de la peur, de cette peur particulière de la mer, comme l'a si bien montré Jean Delumeau, persiste encore longtemps et ne cesse de se renouveler aujourd'hui, malgré les grands progrès technologiques et scientifiques. Un monde de la peur mais, au Moyen Age, plus encore un monde fluctuant où le symbole de l'Eglise est le « topos » iconographique de la nef de Saint Pierre. Les puissants aussi, s'ils ne sont entraînés par la roue de Fortune, sont ballottés par la mer. La nef réelle de Saint Louis est une autre forme du même symbole, en proie aux caprices des flots, à l'aventure de mer.

Mais c'est aussi un monde où Jésus maîtrise les flots déchaînés et marche



même sur les eaux tandis que Saint Pierre par manque de foi risque de se noyer. Une mer dont il ne faut pas finalement avoir peur, car à la fin du monde Dieu en priorité la détruira pour amener la tranquillité avant le jugement et l'éternité. « Et de mer il n'y en a plus » (*Apocalypse* 21,1). « Et de mort », (car la mer c'est la mort) « il n'y en aura plus » (*Apocalypse*, 21,4). Isaïe déjà avait dit (27,1). « Ce jour-là Yahvé tuera le dragon qui habite la mer ».

Mais la mer c'est aussi l'espace vers la Croisade, espace de pénitence, d'épreuve, mais aussi de désir et d'espoir, espoir qui est aussi celui de trouver au bout de la route liquide des princes musulmans prêts à la conversion, ce constant désir de Saint Louis. Le mirage de la conversion opéra pour l'Égypte comme pour Tunis. Pour l'« homo viator », l'homme sans cesse sur la route, l'homme sans cesse pèlerin, que fut Saint Louis, la Méditerranée fut le chemin par excellence, la voie vers l'Orient, vers ce centre du monde qu'est pour lui Jérusalem.

Mais Saint Louis n'ignora pas les images plus positives de la mer léguées aussi par la tradition biblique et chrétienne. La première de ces images, c'est celle d'un monde de merveilles, en particulier les îles, isolats de bonheur, épaaves précieuses de l'âge d'or, îles fortunées selon une tradition que le christianisme a reprise à l'Antiquité, qu'il s'agisse des îles des mers du Nord, dans lesquelles Saint Brandan fit sa navigation, qu'il s'agisse des îles de l'Atlantique, auquel on commence à s'intéresser, qu'il s'agisse des îles de la Méditerranée. Il y a, chez Joinville, deux épisodes insulaires merveilleux, dans les voyages maritimes de Saint Louis. Le premier est l'arrêt dans une île, un arrêt prolongé parce que des jeunes gens d'une des nefes sont descendus cueillir des fruits et ne reviennent pas à bord, l'autre, le plus significatif, met en scène Saint Louis, Joinville et quelques seigneurs descendus dans une île où il trouvent des fleurs, des herbes, des arbres, et un très vieil ermitage avec des ossements et où ils ont l'idée non pas, chrétiens qu'ils sont, de l'âge d'or païen, mais en quelque sorte de l'Église primitive, de celle des premiers ermites chrétiens dans la nature, dans la solitude merveilleuse d'une île. La mer est aussi un espace de miracles et Joinville nous raconte celui qui sauva un compagnon de Saint Louis tombé à la mer.

Mais Saint Louis, cet imaginaire, ce pasionné, je dirai presque ce mystique, était aussi un homme tout à fait positif, un roi qui menait ses affaires terrestres avec beaucoup de fermeté et qui a voulu maîtriser la mer. Il a préparé minutieusement ses deux Croisades, réussissant somme toute sur mer s'il a échoué sur terre. Il maîtrisa aussi la mer du point de vue de l'économie,

en ce sens qu'il réussit à toujours financer ses croisades, à toujours satisfaire aux besoins financiers de la navigation et de l'outremer, soit en recourant à des intermédiaires, comme les Templiers, soit en imaginant des sortes d'assignats sur son trésor comme l'a montré un vieil article classique de Sayous.

Enfin maîtrisant la mer dans sa sensibilité, Saint Louis a dû être, comme Joinville, sensible aux plaisirs esthétiques que donnait parfois la contemplation de la mer. Saint Louis était sans doute à coté de Joinville quand celui-ci nous raconte la vue qu'il a au départ de Chypre pour l'Égypte. « Le samedi le Roi fit voile et tous les autres vaisseaux aussi. Ce qui fut chose moult belle à voir car il semblait que toute la mer, tant qu'on pouvait la voir de ses yeux, était couverte des toiles des voiles des vaisseaux au nombre de dix-huit cent tant grands que petits ».

Je voudrais vous laisser sous l'impression de cette belle marine, de ce Turner du XIII<sup>ème</sup> siècle, mais permettez-moi évoquer pour finir un souvenir personnel récent.

Il y a un mois, (en mai 1992), nous étions, ma femme et moi, en Tunisie et je me rappelais ce que j'avais lu de la fin du corps de Saint Louis.

A sa mort, devant Tunis, à Cartage, un conflit surgit entre son fils et successeur, devenu le jeune Roi Philippe III, qui sera surnomé le Hardi, et le frère de Saint Louis, Charles d'Anjou, Roi de Naples et de Sicile. Charles, qui pressent le prestige qu'il peut retirer de la possession des restes de son frère, qui ont de grandes chances de devenir des reliques, veut que le corps lui soit remis pour qu'il l'inhume dans sa belle église neuve de Monreale, près Palerme. Philippe résiste à son oncle car l'enjeu est grand. Comment dérober ce corps précieux à la nécropole royale (et je dirai même nationale) de Saint Denis que Saint Louis précisément a fait réaménager pour qu'elle soit plus pleinement « le cimetière aux Rois », le cimetière des Rois de France. Finalement un compromis est trouvé: on fait bouillir les corps, on détache les chairs des osséments, ceux-ci étant la partie la plus symbolique, qui, placés dans un cercueil, vont lentement cheminer pendant des mois, après avoir franchi le détroit de Sicile et le détroit de Messine, adieu des restes de Saint Louis à la mer, par terre vers Saint Denis. Ce seront les reliques productrices de miracles sur le passage (les premiers miracles de Saint Louis à Reggio Emilia et à Parme) et dans le tombeau de Saint Denis.

Charles obtient les entrailles de son frère qu'il place à Monreale.

En 1860 le dernier Roi bourbon de Sicile, chassé par Garibaldi et ses Mille, emporte dans son exil au Tyrol les entrailles de son Saint ancêtre. Avant de mourir il les lègue par testament au cardinal français Lavignerie, qui

vient de fonder à Carthage l'Ordre des Pères Blancs et d'y faire ériger une cathédrale catholique.

Je n'en savais pas plus, n'ayant pu obtenir d'informations sur cette cathédrale désaffectée et fermée depuis près de trente ans. Il y a un mois donc je demandais et j'obtins des Services du Patrimoine Tunisien l'autorisation de visiter la cathédrale désaffectée, construite sur une hauteur qui domine la mer. La collègue tunisienne qui nous accompagnait découvrit dans la grande église déserte un petit tombeau avec une inscription de la fin du siècle dernier indiquant qu'il contenait les restes de Saint Louis Roi de France. Cénotaphe, ou tombeau d'entrailles, le petit monument, en tout cas, témoignait de la réalité d'un transfert d'une partie des restes de Saint Louis revenue sur les lieux de sa mort.

Ainsi, de l'autre côté de la Méditerranée, étaient venues s'échouer dans ce cadre grandiose et mélancolique ces reliques du Saint Roi, venu mourir au bord de la mer, outremer.