



Rives méditerranéennes
Varia | 2002

L'écrivain de navire en Méditerranée au XIV^e siècle

Josée Valérie Murat



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rives/82>

DOI : 10.4000/rives.82

ISSN : 2119-4696

Éditeur

TELEMME - UMR 6570

Édition imprimée

ISBN : 979-10-320-0093-9

ISSN : 2103-4001

Référence électronique

Josée Valérie Murat, « L'écrivain de navire en Méditerranée au XIV^e siècle », *Rives méditerranéennes* [En ligne], Varia, mis en ligne le 07 décembre 2012, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rives/82> ; DOI : 10.4000/rives.82

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Tous droits réservés

L'écrivain de navire en Méditerranée au XIV^e siècle

Josée Valérie Murat

- 1 L'un des plus importants navigants, en même temps que l'un des moins bien étudiés¹, est l'écrivain de navire. Les textes le désignent par ce mot, qui se rencontre sous diverses formes². Nos exemples³ montrent essentiellement la forme latine la plus pure (*scriba*⁴, ou bien *scriptor*⁵), ou une forme où la langue vernaculaire se fait déjà davantage sentir (*scrivanus*⁶ ou *scribanus*⁷). On trouve aussi des formes plus inhabituelles, provenant d'une fantaisie du notaire ou greffier, d'une distraction de sa part, ou révélant – peut-être – un mot employé mais rare⁸. Ces différents termes sont interchangeables dans les documents que nous avons examinés⁹. Dans les textes, ces termes ne se présentent jamais bruts, mais toujours accompagnés d'un génitif singulier ou pluriel ou d'une forme ablative, généralement plurielle, précédée de « de, disant expressément qu'il s'agit d'écrivains « de navires »¹⁰. Ce complément rend impossible la confusion avec d'autres métiers où les termes *scriba*, *scriptor* ou *scrivanus* sont également employés. Lorsque ce complément est général, au pluriel, indéterminé, l'expression signifie seulement « écrivain de navire ; mais, quand le navire sur lequel exerce l'écrivain est connu, l'expression est plus précise: on donne le type exact du navire¹¹, on fait souvent précéder ce nom de type d'un démonstratif, également au génitif¹². Alors nous n'avons pas un écrivain de navire, mais l'écrivain de ce navire, particulier, dont le texte parle.
- 2 Notre *corpus* fondé principalement sur les sources marseillaises rassemble une vingtaine d'écrivains, mais nous utiliserons aussi les différentes lois maritimes à notre disposition jusqu'à la fin de la période étudiée. Ces sources nous permettront d'ébaucher le portrait de ce personnage très particulier, mal connu, bien que doté d'un grand pouvoir, jouant un grand rôle, participant activement à la vie du navire, mais pas à sa manœuvre, faisant partie du personnel navigant tout en n'étant pas un marin.
- 3 À travers les informations dont nous disposons et qui n'ont pas la prétention d'être exhaustives, l'écrivain semble être exclusivement méditerranéen. Concernant les documents commerciaux, nous ne bénéficions que de ceux de notre *corpus*. En revanche, concernant la législation maritime, les collections de lois réunies par J. M. Pardessus

couvrent, dans leurs six volumes, un ensemble beaucoup plus vaste, dans le temps comme dans l'espace¹³. Or, on ne trouve pas la moindre allusion à l'écrivain de navire dans les textes non méditerranéens. Dans la plupart des pays ne connaissant apparemment pas l'emploi de l'écrivain, sa fonction est remplacée par le témoignage oral ou le serment de témoins dont le nombre varie selon l'importance de la chose à prouver. Dans le *Nouveau glossaire nautique* d'Augustin Jal, nous trouvons deux seuls exemples non méditerranéens à Rouen, en 1337 et en 1385¹⁴, donc tardivement. De plus, ils proviennent tous deux du Clos des Galées de Rouen où une forte influence méditerranéenne est présente¹⁵. C'est en fait dans certains pays de la Méditerranée septentrionale et occidentale, à une certaine époque, que l'écrivain apparaît dans ces textes¹⁶.

- 4 Dans les lois maritimes de l'Antiquité grecque ou romaine aucun écrivain de navire n'apparaît, ni rien d'approchant. Mais, l'écrivain existait, d'autres sources le prouvent¹⁷. La première mention de cette fonction dans des lois maritimes se trouve dans l'Ordonnance de Trani datée de 1063¹⁸. Ensuite les textes semblent oublier pour longtemps ce personnage, puisque nous ne trouvons rien à son sujet dans les Statuts d'Arles en 1164, rien non plus dans le *Constitutum Usus* de Pise en 1160, ni pour Montpellier en 1223, ni dans l'Etablissement¹⁹ de cette ville, rien dans le *Statut Criminel* de Venise en 1232, ni dans les *Coutumes de Valence* en 1250²⁰. C'est à partir de la moitié du XIII^e siècle que nous voyons réapparaître l'écrivain de navire dans les législations maritimes. Le premier texte à y consacrer plusieurs chapitres se trouve dans le Livre IV des Statuts de la Ville de Marseille²¹ (1253-55); mais, des statuts existaient pour cette ville avant cette date, car on trouve plusieurs fois dans le texte l'évocation d'un *statutum vetus*. Ces anciens statuts parlaient déjà de l'écrivain, le texte du XIII^e siècle disant: « *Preterea cum sciamus olim fuisse statutum, id cum nobis videtur utile, et hic repetimus renovando, videlicet ut domini seu ductores vel rectores lignorum coopertorum Massilie in omnibus viagiis in quibus ibunt cum lignis vel alienis coopertis quorum regimen ad ipsos pertineat habeant scriptorem [...]* »²². Presque contemporain des Statuts de la Ville de Marseille, le Statut maritime de Venise, en 1255, aborde lui aussi, dans deux chapitres spécifiques et à travers de simples mentions, le rôle de l'écrivain de navire²³. En 1258, pour la Catalogne et l'Aragon, c'est l'Ordonnance sur la Police de la Navigation qui donne pour l'écrivain une mention et un chapitre²⁴. Enfin, en 1298, l'écrivain apparaît à plusieurs reprises dans le *Breve Curiae Maris* de Pise²⁵. Au XIV^e siècle, les occurrences se multiplient. Pour Gênes, alors qu'un Statut datant des environs de 1316 n'en disait pas un mot²⁶, dans un extrait du Statut du 24 septembre 1330, trois chapitres sont en partie consacrés à l'écrivain²⁷; d'autre part, dans le Statut du 22 janvier 1333, nous retrouvons encore l'écrivain²⁸. Venise n'oublie pas l'écrivain: le sixième livre des Statuts Civils, datant de la première moitié du XIV^e siècle²⁹, l'évoque à nouveau³⁰. Pour les Etats Pontificaux, en 1303 les Statuts de Rimini ne mentionnaient pas l'écrivain³¹; à la fin du XIV^e siècle, cela est largement réparé dans le Statut Maritime d'Ancône en 1397, qui consacre d'amples développements au scribe du navire³². Dans le domaine catalan et aragonais, les textes sont extrêmement nombreux à parler de l'écrivain³³: une Ordonnance Maritime de 1340³⁴; une Ordonnance de 1341 relative aux consuls en Sicile³⁵; un texte du XIV^e siècle que l'on ne peut mieux dater et qui concerne l'armement en course³⁶; en 1354, l'Ordonnance sur les escadres de guerre et celle sur la navigation en temps de guerre évoquent toutes deux l'écrivain³⁷. Mais, pour la Catalogne du XIV^e siècle, le *Livre du Consulat de la Mer* offre les plus abondantes mentions, les plus nombreux chapitres que l'on puisse trouver sur ce personnage³⁸.

- 5 L'écrivain, bien que d'origine très ancienne, ne se répand que progressivement dans les textes normatifs méditerranéens conservés. Ainsi, pour la Sardaigne, le Statut de Sassari en 1316 et le *Breve Portus Kallaretani* en 1318-19 ne mentionnent, ni l'un, ni l'autre, cette fonction, mais aucun autre document ne nous est resté pour la Sardaigne³⁹. D'autre part, le vide de près de deux siècles qui sépare la première mention connue de l'écrivain dans ces textes normatifs – l'Ordonnance de Trani en 1063 – de la seconde mention [les Statuts de Marseille en 1253-55] permet de se demander si, dans ce grand creux de la documentation, ne venaient pas se loger d'autres apparitions qui auraient permis un suivi plus régulier, chronologiquement, de la fonction d'écrivain⁴⁰. Enfin, notons qu'aucun des textes que nous avons évoqués ne concerne la création de ce métier, ils ne visent qu'à le régler. L'écrivain de navire était déjà là avant que la loi ne parle de lui.
- 6 L'examen de ces lois montre les différents rôles de l'écrivain de navire, ses devoirs, ses contraintes.
- 7 Certains de ces textes précisent l'obligation d'avoir un écrivain à bord. C'est le cas dans l'ordonnance de Trani de 1063, dans les *Statuts de la ville de Marseille* ou, pour la Catalogne et l'Aragon, dans l'Ordonnance sur la police de la navigation en 1258. Plus nombreux sont les textes insistant sur le serment de l'écrivain. L'ordonnance de Trani dit que ce serment est prêté à la communauté du navire. Les *Statuts de la ville de Marseille* imposent de surcroît un serment spécial à l'écrivain devant servir sur un bateau transportant des passagers: il doit jurer, sous peine de 50 sous, d'écrire soigneusement dans deux cartulaires les *nomina* et *cognomina* des passagers, les vivres des passagers et le nombre de chevaux en prenant soin que le nombre de lignes des deux cartulaires soit identique. Le *Statut maritime* de Venise en 1255⁴¹, les Statuts génois du 24 septembre 1330 et du 22 janvier 1333, pour la Catalogne et l'Aragon, l'Ordonnance maritime de 1340, tout comme les textes concernant l'armement en course et le *Livre du Consulat de la Mer*, ou encore le statut maritime d'Ancône en 1397, évoquent avec plus ou moins d'insistance et de précision la nécessité de ce serment.
- 8 Un autre point sur lequel les textes insistent est le cartulaire de l'écrivain. Il doit être seul à y écrire sous peine de nullité totale de ces écritures (Ordonnance de Trani, textes sur l'armement en course de la Catalogne et de l'Aragon, *Livre du Consulat de la Mer*). Ce registre doit être protégé pour ne pas être détérioré et pour ne pas tomber en d'autres mains que celles de l'écrivain. Un de nos exemples montre que l'on connaît l'écriture de l'écrivain et que l'on peut savoir si un document est de sa main⁴². Plusieurs lois exigent que rien ne soit inscrit quand le bateau est en mer sous peine de nullité, seul le *Livre du Consulat de la Mer* donne la raison de cet interdit: de telles conventions pourraient être le fruit de pressions diverses (ennemis extorquant une promesse, mal de mer, peur, *spleen* dû au voyage)⁴³. Seules exceptions admises, si l'écrivain est présent: le cas de jet, le naufrage, une convention entre les marchands pour l'indemnisation du navire, un changement de voyage; mais, dans tous les cas, l'écrivain devra écrire la convention une fois que le navire sera amarré⁴⁴. Un seul texte se distingue. Le Statut maritime d'Ancône (1397) paraît en effet presque exiger l'écriture en voyage: « Et infra li preditti, durante el ditto viaggio, li ditti scrivanz⁴⁵ possa scrivere contratti e testamenti, effare tutte quelle chose le quale ciaschuno notario può scrivere effare⁴⁶. Selon les textes, ce qu'il doit écrire est plus ou moins développé. Son rôle face aux marchandises et aux marchands est des plus essentiels, il doit noter les noms des chargeurs, ce qu'ils chargent, les marques des paquets, les conventions entre les patrons et les marchands; cet aspect apparaît très bien dans nos exemples⁴⁷. C'est devant lui que passent toutes les marchandises embarquées.

Quelques textes disent davantage: l'écrivain note les conventions entre patron et marins (ordonnance sur la police de la navigation), se charge de la comptabilité du navire (*Livre du Consulat de la Mer*). Nos exemples montrent des écrivains notant des sommes engagées pour le bateau⁴⁸, des salaires donnés aux marins⁴⁹, la date de départ du navire, l'arrivée aux escales⁵⁰ etc. Quoi qu'il note, l'écrivain doit toujours en rendre compte aux parties engagées ou aux autorités. C'est pourquoi il est parfois tenu d'avoir deux registres dont un sera remis aux autorités au retour du bateau (*Breve Curiae maris* de Pise en 1298, Statut maritime de Venise en 1255), ou alors il doit donner copie des conventions qu'il a notées aux marchands (*Statuts de la ville de Marseille*, Statut maritime de Venise en 1255, Statut maritime d'Ancône en 1397).

- 9 Son rôle peut être plus complexe encore. Il est souvent le principal témoin de tout ce qui se passe à bord. Il peut, le cas échéant, recevoir les dernières volontés des mourants (*Statuts de la ville de Marseille*, *Livre du Consulat de la Mer*). Il peut acheter ou vendre des équipements du navire (*Livre du Consulat de la Mer*), procéder à l'engagement des marins et donner des avances sur gain (*Breve Curiae maris*, textes sur l'armement en course en Catalogne et Aragon), assurer un rôle de police à bord (ordonnance de 1354 sur les escadres de guerre).
- 10 Homme important et de confiance aux attributions parfois très vastes, l'écrivain est toujours sommé de rendre des comptes et, s'il manque à sa mission, des sanctions parfois lourdes sont prévues. Plusieurs lois envisagent des amendes: *Statuts de la ville de Marseille*, statut génois du 24 septembre 1330⁵¹, Livre VI des statuts civils de Venise, Statut d'Ancône (1297). D'autres textes le privent de ses effets et de son salaire (textes sur l'armement en course de Catalogne et d'Aragon). Le *Livre du Consulat de la Mer* est beaucoup plus dur: si l'écrivain écrit des choses fausses, il perd tout son bien, mais aussi le poing droit et est marqué au front au fer chaud⁵².
- 11 Certains textes veulent réglementer le choix de l'écrivain. À Venise, il doit être constitué par les consuls s'il est pris à Venise; s'il est recruté en des lieux où Venise a un *rector*, par la majorité des patrons et des marchands et ce *rector*; s'il est recruté en des lieux où Venise n'a pas de *rector*, par la majorité des patrons de navires et des marchands (Statut maritime de 1255). L'ordonnance sur la police de la navigation (1258) dit seulement que l'écrivain doit être âgé d'au moins vingt ans. À Gênes, l'écrivain appartient au *collegio notariorum lanue*. Le choix du capitaine et de son scribe doit être approuvé par les plus hautes autorités de la ville (statut du 24 septembre 1330). Ailleurs, la nomination de l'écrivain doit être avalisée par les armateurs (textes sur l'armement en course en Catalogne et Aragon). Dans le *Livre du Consulat de la Mer*, il est seulement choisi par le patron. Un passage ambigu de ce texte laisse penser qu'il peut choisir un parent, ce que beaucoup d'autres lois semblent vouloir éviter, mais l'honnêteté de l'écrivain est très surveillée, et aucun patron ne peut choisir pour cette fonction quelqu'un qui y aurait manqué antérieurement, fût-il son parent⁵³. Le Statut maritime d'Ancône (1397) interdit formellement au patron et au copropriétaire d'un bateau d'en être aussi l'écrivain.
- 12 Assez rares sont les textes qui mentionnent la rétribution de l'écrivain. Le statut génois du 24 septembre 1330 précise que le capitaine reçoit en tout 300 livres génoises sur lesquelles il doit prendre son salaire, celui de l'écrivain, celui d'autres encore et *expendis fiendis in toto capitaneatu*. Le montant que le capitaine prélève sur cette somme n'est pas précisé, mais il donne 50 livres génoises à l'écrivain. Les textes sur l'armement en course de Catalogne et Aragon disent que l'écrivain⁵⁴ et le contre-maître en chef ont une gratification de contre-maître; l'écrivain, le contre-maître, l'aumônier et le médecin ont

chacun dix parts. Le *Livre du Consulat de la Mer* stipule que le navire doit fournir à l'écrivain vivres et boisson, des souliers, de l'encre, du papier et du parchemin. Si l'écrivain sert à discrétion, il ne touche que le salaire d'un officier de proue ordinaire, mais le patron a la liberté de lui donner davantage. Pour la période 1300-1370, aucun de nos documents ne mentionne le salaire versé au scribe. En revanche, un texte de 1379-80 montre un écrivain aux gages de 12 florins par mois⁵⁵.

- 13 À travers nombre de ces textes législatifs, enfin, on perçoit l'importance sociale de l'écrivain, du moins sa proximité avec les personnes prépondérantes du bord. Sur les 50 livres génoises que le statut génois du 24 septembre 1330 fait remettre à l'écrivain ce dernier est tenu de se vêtir *cum dicto domino capitaneo de una veste eiusdem collaris et valloris*⁵⁶. Où l'on remarque que l'on associe, jusque dans le costume, très étroitement, capitaine et écrivain. Ils sont encore associés dans le chapitre traitant de leur serment. Pour la Catalogne et l'Aragon, l'ordonnance maritime de 1340 montre que l'écrivain, au même titre que le naucher ou le gardien, peut être considéré comme remplaçant du patron en cas d'absence de ce dernier. Dans le *Livre du Consulat de la Mer*, l'écrivain participe avec le contre-maître à l'estimation du salaire dû aux gens engagés à discrétion⁵⁷; il note la rétribution due à chacun; il est souvent, dans ses fonctions auprès des marins, associé au contre-maître, l'un comme l'autre devant s'assurer que nul ne soit lésé. L'écrivain fait partie de ceux qui doivent jauger les compétences d'un remplaçant du patron si ce dernier meurt en cours de route⁵⁸, de ceux qui décident et attribuent des parts de butin en cas de prise d'un navire ennemi⁵⁹.
- 14 Tous les navires n'ont pas forcément d'écrivain, cela est attesté dans le Consulat de la Mer: « E si lo dit senyor ó comendatari menará ab si scrivá »⁶⁰ et « E si, per ventura, aldit senyor li fallirá l'escrivá ò no haurá menat scrivá iurat »⁶¹. Mais la présence de l'écrivain est fortement conseillée: « Emperó, totava que senyor de nau mene ò puga menar scrivá iurat ab si, es gran descarrech è gran aleviament; per que tot senyor de nau ò leny lo deu de menar, que fer ho puga »⁶². Les textes normatifs parlent très souvent de *scriptor navis*, mais ce terme de *navis* signifie, ici, seulement « bateau » et non un type particulier de bateau. Dans les *Statuts de la Ville de Marseille*, après n'avoir partout mentionné que ce terme⁶³, à la fin du chapitre concernant l'écrivain, il est enfin précisé – mais, il s'agit sans doute là de l'expression utilisée dans les anciens statuts de la ville auxquels on fait justement allusion: « *domini sue ductores lignorum coopertorum Massilie...* »⁶⁴. *Lignum* doit s'entendre comme un mot général pour *bateau*, mais *coopertum* est important: l'écrivain serait plutôt l'apanage de navires pontés. Dans le *Statut Maritime* de Venise en 1255 tout navire de 200 *milliaris* et plus doit avoir à son bord deux écrivains⁶⁵, chacun ayant son propre cartulaire⁶⁶, chacun y recopiant aussi ce que l'autre note dans le sien⁶⁷. Dans nos exemples, nous avons rencontré souvent des écrivains à bord de galées⁶⁸, de *ligna* sans précision ou de linhs toutes catégories⁶⁹, mais nous en avons vus aussi à bord d'un panfil⁷⁰, d'un lemb⁷¹, d'une coque⁷², d'une *carica*⁷³. Seules les petites barques semblent n'avoir jamais d'écrivain à bord. Enfin, la présence d'un écrivain est souhaitable qu'il s'agisse d'un navire marchand, corsaire ou de guerre; même si ses attributions peuvent légèrement différer. Un écrivain, au cours de sa carrière, peut exercer sur différents bateaux. Lors d'une *causa* impliquant Pierre de Montesalvis, ancien écrivain de navire, qui prétend, contre son beau-fils, être désormais sans ressources, puisque n'exerçant plus son métier, plusieurs témoins sont interrogés et l'ont vu à bord de différents navires: la galée de Pierre Dieude, la galée de Pierre de Lengres, une galée de Jean Atulphi, des galées du roi, et d'autres navires dont ils ne se rappellent plus⁷⁴.

- 15 Dans la majorité des exemples, il n'y a à bord qu'un seul écrivain, du moins les textes ne parlent jamais que d'un seul. Il pouvait néanmoins arriver que l'écrivain ne fût pas seul à accomplir sa tâche. Deux de nos exemples présentent des sous-écrivains⁷⁵. Ils n'apparaissent que d'une manière floue, leur rôle exact n'est jamais développé, cependant on peut envisager que le sous-écrivain était l'adjoint de l'écrivain en titre. Peut-être était-il aussi moins expérimenté, peut-être fallait-il faire quelques voyages en tant que sous-écrivain avant de pouvoir prétendre à se faire engager en tant qu'écrivain? C'est très possible, mais rien ne le prouve dans les documents. Un autre personnage peut être lié à la fonction d'écrivain: le *massarius*. Chez Du Cange, on trouve pour *massarius* différents sens, dont un qui ferait de ce personnage une sorte d'économe, d'intendant, d'administrateur, mais il n'est jamais question d'un *massarius* de navire. Augustin Jal dans son *Glossaire nautique* n'évoque nulle part cette fonction. MM. Fourquin et Rigaud, dans *De la nave au pointu*, donnent: « écrivain-trésorier-intendant d'un navire ». Dans nos documents, nous avons rencontré deux fois un *massarius*, à des dates plus précoces que celles citées dans ces glossaires. En 1337, un important contrat de *conservagium*⁷⁶, rassemble huit galées, ce qui est beaucoup; il ne s'agit pas d'un accord pour un seul voyage, mais pour une période⁷⁷; c'est une véritable société⁷⁸ de navires – certes provisoire – bien plus qu'un simple accord pour voyager en convoi. Trois des 19 différents propriétaires ou copropriétaires des huit galées sont choisis⁷⁹ qui seront, tout le temps de la conserve, les seuls *naulizatores et conductores* de l'ensemble des galées. La décision d'effectuer tel voyage, de conclure telle convention avec des chargeurs appartiendra à eux seuls, ou du moins, si d'autres des *codomini* veulent entreprendre quelque chose, ils doivent en référer aux trois principaux *domini* choisis et ceux-ci doivent donner leur accord. Tous les bénéfices réalisés par les huit galées au cours de cette période seront équitablement partagés entre les différents propriétaires des bateaux. À la fin du texte, on lit: *Item voluerunt et ordinaverunt inter eos quod Johannes Romei sit et esse debeat per totum dictum tempus massarius ipsarum galearum*. Ce qu'il aura à faire n'est pas précisé, cependant, tout comme il y aura, pour diriger l'ensemble des huit galées, trois « chefs » en la personne des trois *codomini* cités ci-dessus, on peut envisager la nécessité d'un coordinateur-vérificateur pour l'ensemble des écrivains des galées (au *minimum* ils seront huit), une sorte « d'écrivain en chef » pour toute la flotte, nécessaire d'autant plus, qu'au terme de la période de conserve, il faudra rendre des comptes irréprochables, communs et acceptés par tous pour pouvoir partager les bénéfices. Si Jean Romei est *codominus* d'au moins une des huit galées⁸⁰, en tant que *massarius* il n'est attaché à aucune des galées en particulier, mais à toutes. Ajoutons que Romei, que nous avons rencontré par ailleurs, ne nous est jamais apparu en tant qu'écrivain, mais peut-être les sources manquent-elles. Un autre texte présente un *massarius*, il s'agit d'une *causa* de 1346, se reportant à des faits un peu antérieurs. Le Marseillais Guillaume de Servières affirme avoir remis à son facteur Abraham de Berre un baril de patenostres en corail à charger sur une galée napolitaine. Redoutant à Savone une marque contre les Marseillais, il a mis son corail non à son nom, mais à celui de la société d'Etienne Simon, Florentin habitant Avignon. Servières se plaint car les gens du navire, le patron, le *massarius* et l'écrivain lui ont frauduleusement retenu son corail. Ce texte précise ainsi le rôle du *massarius*: *massarius erat et principalis receptor rerum et mercium que onerabantur supra ipsam galeam videlicet Johannes Abbati de Iscla*. L'écrivain de la galée, qui ne se confond pas avec le *massarius*, était Chico Moloso. Le texte n'éclaire pas le rapport de subordination existant entre le *massarius* et l'écrivain, si tant est que ce rapport existe, mais il le dit bien « *principalis receptor* de tout ce que l'on charge à bord. C'est donc devant le *massarius* que passent d'abord les choses montées à bord,

l'écrivain ne semble qu'un second par rapport à lui. Ces deux textes sont-ils contradictoires? Parlent-ils de choses vraiment très différentes? Dans l'un, nous avons, probablement, un coordinateur, un principal écrivain pour plusieurs bâtiments, qui a des intérêts personnels dans la conserve, mais qui n'est peut-être pas écrivain lui-même; dans l'autre, un homme qui n'exerce apparemment que sur une galée, à bord de laquelle se trouve aussi un écrivain. En dépit des différences et des incertitudes qui demeurent, il semble bien que dans les deux cas le *massarius* soit plus qu'un simple écrivain, mais que ses fonctions soient assez voisines de celles de ce dernier. Tous les navires n'avaient sans doute pas à leur bord un *massarius*, cela était sans doute réservé à des convois ou à des bateaux d'une certaine importance.

- 16 Un écrivain est un homme qui sait écrire. Mais, à bord il n'est pas le seul lettré. Si nous avons rencontré un homme se décrivant lui-même comme étant « *homo grossus et maris* »⁸¹, d'autres personnes du monde maritime ont de l'instruction. La plupart des marchands, des *domini* et même des patrons savent écrire et utiliser l'écriture dans leurs affaires. Les marchands écrivent des lettres à leurs correspondants⁸², des livres de raison qu'ils conservent et où ils savent bien, parfois des années plus tard, retrouver ce dont ils ont besoin⁸³; ils écrivent aussi, en cas de besoin, des sortes de certificats d'authenticité⁸⁴. Tous ces gens voyagent en mer, patronnent des navires. Dans le *Livre du Consulat de la Mer*, on prévoit d'ailleurs le cas où, un patron n'ayant pas à son bord d'écrivain assermenté, écrit lui-même ou fait écrire les dépenses de son navire⁸⁵. Si les lettrés étaient si rares parmi les personnes voyageant en mer, les textes normatifs ne prendraient pas toutes ces précautions pour que personne d'autre que l'écrivain n'écrive dans le cartulaire. Ce n'est pas parce qu'il sait écrire que l'écrivain est important, c'est parce qu'il est là pour écrire et qu'il a prêté serment pour cette fonction particulière. Il est vraisemblable qu'il écrit en langue vernaculaire. Dans notre *corpus*, les lettres, les livres de raison sont en provençal. Dans le livre VI des statuts civils de Venise, lorsqu'il est imposé que l'écrivain ait, par écrit, dans son registre, le texte de son serment tel que le donnait le statut maritime de 1255, il est écrit: « *...dictum capitulare sui sacramenti in scriptis, sicut in statuto continetur, vel vulgariter propter ignorantes litterarum sermonem* »⁸⁶. Ceci concerne le texte du serment et ne dit pas en quelle langue les enregistrements de marchandises devaient être pris. Mais cela prouve que, si certains écrivains pouvaient connaître le latin, d'autres pouvaient en être ignorants; donc, un registre rédigé en langue vulgaire devait être valable⁸⁷. De plus, quand les écrivains sont interrogés à titre de témoins dans des procès, on les interroge et on leur traduit tous les éléments qu'ils doivent comprendre en langue vulgaire⁸⁸.
- 17 L'écrivain n'est pas toujours seulement écrivain de navire, en tout cas pas forcément toute sa vie. Nous avons un cas, où un écrivain serait également notaire⁸⁹; un autre écrivain de navire aurait patronné un bateau⁹⁰. En dehors des obligations directement liées à sa fonction, il est intéressant de remarquer que l'écrivain peut aussi recevoir des commandes, il est alors le marchand voyageur du contrat⁹¹. En revanche, nous n'avons jamais vu d'écrivain nolisant le navire sur lequel il sert⁹². Bien entendu les écrivains sont aussi des gens ordinaires, ils contractent des dettes⁹³ ou sont créanciers⁹⁴, ont des procès⁹⁵, sont témoins d'actes⁹⁶...
- 18 Une étude sociale des représentants de cette profession vaudrait la peine d'être tentée, sur une longue période, afin de voir où ils se situent dans l'échelle sociale, quels sont leurs liens avec les grandes familles qu'ils côtoient parfois en mer. Mais, ce serait là une étude à part entière, nécessitant l'analyse de documents nombreux ne portant pas que sur le domaine maritime. La petite vingtaine d'écrivains de notre *corpus* ne nous le permet pas.

Certes des noms de familles nous sont connus, mais, nous manquons de liens familiaux clairement établis, nous ne pouvons affirmer, par une identité de patronyme, que deux personnes sont de la même famille. Une *causa*, au cours de laquelle un ancien écrivain et son beau-fils s'affrontent, évoque ce que pouvait gagner l'écrivain au cours de sa période active⁹⁷. Mais, les témoignages sont peu précis: les anciens camarades de bord de l'écrivain disent, qu'en exercice, il gagnait bien sa vie. Qu'entendent-ils par là? Sur sa situation actuelle, alors qu'il est âgé, malade, inactif et avec des personnes à charge, les témoignages sont contradictoires selon qu'ils émanent de témoins produits par l'un ou l'autre camp. Les témoins du beau-fils jurent que l'ancien écrivain a assez de biens pour en vivre; les autres jurent que les quelques biens – des vignes essentiellement – qu'il peut avoir dans le terroir de Marseille, lui coûtent plus qu'ils ne lui rapportent et ne lui permettent pas de vivre correctement avec sa maisonnée⁹⁸. D'autres appréciations sont plus subjectives encore, ainsi un témoin pense que Montsalvis « a de quoi en raison de la qualité de ses voisins. Les moyens nous manquent pour observer les revenus des écrivains. Dans les textes de lois du monde maritime, on constate que l'écrivain n'est pas rétribué comme le sont les simples matelots de proue; sur le plan du salaire on le rapproche plutôt du contre-maître, voire du patron. Mais, à sa rétribution, s'ajoute, peut-être, autre chose. Un litige, opposant un écrivain et son sous-écrivain, ce dernier reproche à l'autre de n'avoir pas équitablement partagé avec lui les revenus de la *scrivanaria* du bateau sur lequel ils exerçaient⁹⁹. Nous n'avons pas rencontré ailleurs, ni dans les lexiques, ce mot de *scrivanaria*. Quant aux « revenus de la *scrivanaria*, lesquels seraient partagés entre les différents écrivains officiant à bord, nous n'avons pas d'éléments pour déterminer ce sur quoi ils reposaient. Dans des textes législatifs, on interdisait à l'écrivain de facturer certaines écritures¹⁰⁰. Mais ces textes, s'ils disent ce qui est obligatoire et ce qui est interdit, ne disent pas tout ce qui est permis et possible. Nous ne savons donc pas quelles prestations pouvaient être payées aux écrivains durant le voyage.

- 19 On le voit, beaucoup de questions se posent encore concernant l'écrivain de navire. L'histoire maritime n'a pas forcément accordé à ce personnage la place qu'il mérite. Nous avons seulement tenté ici de rassembler tout ce que notre travail de dépouillement de manuscrits et de documentation bibliographique nous avait permis de récolter concernant ce métier qui a, dès le début de nos recherches, attiré notre attention.

ANNEXES

Nous publions les Notes du texte en Annexe. *Ndlr.*

1. Nous n'avons rien trouvé en bibliographie concernant particulièrement ce personnage, du moins pour la période étudiée. Il apparaît quelquefois, très succinctement, dans divers ouvrages traitant du monde maritime, souvent à peine cité comme étant la profession de tel ou tel. Il fait, parfois, l'objet d'erreurs ou de confusions, comme dans le tome I de l'*Histoire du commerce de Marseille* p. 257-58, où l'on confond l'écrivain de navire, qui fait le

voyage à bord, et le notaire public, qui prend et conserve les contrats qui peuvent être liés au voyage, comme les commandes ou nolis.

2. Nous utiliserons surtout les glossaires suivants: A. JAL, *Glossaire nautique, Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, 1848; A. JAL, *Glossaire nautique. Complément et nouvelle édition*, Paris-La Haye, Lettres A à L, 1970-1998; D. du CANGE, *Glossarium mediae et infimae latinitatis*, 7 vol., Paris, 1840-1850; N. FOURQUIN et Ph. RIGAUD, *De la nave au pointu. Glossaire nautique de la langue d'Oc (Provence - Languedoc), des origines à nos jours*, St-Tropez-Toulon, 1993.

3. Cet article est issu de recherches que nous avons menées pour réaliser notre thèse: *Navires et navigations à Marseille au XIVe s.*, Aix-en-Provence, 2001. Nous y avons analysé les documents notariés, judiciaires et comptables marseillais pour la période 1300-1370.

4. Archives Départementales des Bouches-du-Rhône 381 E 69 f° 25 (1332). Sauf mention contraire nous nous référons à des textes conservés aux Archives Départementales des Bouches-du-Rhône.

5. 381 E 61 f° 49 v° en 1341. Jal, dans le *Glossaire nautique*, n'a pas relevé cette forme « scriptor » (en contre-partie il en a relevé beaucoup d'autres).

6. 391 E 11 f° 163 (1337). Notons que cette forme nécessite parfois l'emploi d'une voyelle d'appui, caractéristique très provençale: *escrivanus*. Chez Jal, nous ne trouvons d'approchant que la forme *scrivano* illustrée par un exemple de 1571 seulement (*Glossaire nautique*, p. 1333).

7. Voir dans 3 B 46 f° 34 v°, f° 71 (1345) et f° 136 (1346).

8. Nous avons ainsi rencontré la forme *scrivananus*, coexistant avec une forme plus classique dans une *causa* (3 B 46 f° 34 v° en 1345).

9. Ainsi, dans le texte 381 E 61 f° 49 v°, le terme employé est *scriptor*, mais, au folio suivant, concernant la même personne, donc le même métier, on emploie le terme *scriba*. Dans le texte 3 B 46 f° 34, nous trouvons aussi plusieurs termes différents: *scrivanano* (forme inhabituelle, que nous n'avons rencontrée que dans ce texte), *scribano*, *scrivano*.

10. On trouve, donc, des expressions comme « écrivain *ligni, galee, de galeis, de lignis*, etc.

11. Lorsque le terme est vague et général, on emploie uniquement les termes de galée ou de linh.

12. On a par exemple: « écrivain *dicti ligni, dicte galee, dicte navis, dicti panfili*...

13. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, 6 tomes, Paris, 1828-1845.

14. Tous les deux issus de l'ouvrage de A. MERLIN-CHAZELAS, *Documents relatifs au clos des galées de Rouen*, 2 t., Paris, 1978, et l'on y rencontre les formes *escrivain, escripvain* et *sous-escripvain* (*Nouveau Glossaire Nautique...*, p. 513, art. écrivain).

15. A. MERLIN-CHAZELAS, *Documents relatifs au Clos des galées de Rouen*, t. I, p. 89, où l'on constate que beaucoup de personnes qui participent activement à la vie du Clos des galées sont des Méditerranéens, ou bien ont travaillé en Méditerranée. Voir E. RIETH, « Le Clos des galées de Rouen, lieu de construction navale, à clin et à carvel (1293-1419) », dans *Medieval ships and the birth of technological societies*, 2 vol., Malte, 1991, t. I: Northern Europe, p. 71-77. L'auteur y évoque le transfert de techniques méditerranéennes vers le

Clos des galées, par la voie des ouvriers méditerranéens choisis pour différents travaux et appréciés. Après tout, cette influence a pu ne pas être seulement techniques, et, les Méditerranéens apportant leurs techniques de construction navale, ont pu aussi, par d'autres voies, influencer sur l'organisation de l'équipage.

16. Chez Jal, dans son *Glossaire Nautique*, tous les termes correspondants à l'écrivain de navire, pour la période médiévale, sont méditerranéens. Deux seulement pourraient ne pas correspondre au monde méditerranéen. Le premier, illustrant le mot *scribannarius*, ne donne pas de mention géographique et se borne à signaler: « contrat de nolis pour cinq galères 3 avril 1335 (*Glossaire nautique*, p. 326). Le second, illustrant le terme *escripvain*, est extrait d'un texte en vieux français et concerne la mise en place d'une flotte de 40 galées en 1337 (*Glossaire nautique* p. 652). Mais, ces exemples, cités dans le *Glossaire*, sont tirés d'un autre ouvrage de Jal : l'*Archéologie Navale*, 2 t., Paris, 1840. Dans cet ouvrage, on s'aperçoit que le premier exemple est une convention passée au nom de Philippe de Valois, entre Paul Giraud de Viens et des armateurs de Marseille et de Nice (*Archéologie Navale*, t. II, p. 326-333), quant au second il s'agit d'un accord conclu avec des Génois (*Archéologie Navale*, t. II, p. 333-338). Cette origine méditerranéenne se retrouve dans l'ouvrage de J. Bernard, qui pour des sources atlantiques et tardives, souligne que « l'écrivain, le "scriptor", était pourtant, depuis longtemps, un personnage classique de la navigation en Méditerranée. Il tenait le protocole, le "cartolari", dont l'usage ne paraît pas s'être imposé dans les mers du Ponant ailleurs que sur des navires venus de celles du Levant. (J. BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (1400- vers 1550)*, 3 vol., Paris, 1968, t. II, p. 630). L'auteur ajoute pourtant que ces mers atlantiques connaissaient un *boursier*, qui n'était qu'une variante de l'écrivain, mais il ne donne pas d'exemple daté permettant de le situer par rapport à l'écrivain (*Op. cit.*, t. II, p. 631).

17. Dans le *Glossaire nautique*, Jal, à l'entrée *scriba*, cite des exemples pour l'Antiquité romaine, comme une citation de Plaute: « *Non ego te novi navalis scriba, columbar impudens* .

18. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome V.

19. Autre texte du XIIIe siècle que l'on ne peut dater plus précisément.

20. Tous ces textes se trouvent dans les tomes IV et V des collections de lois maritimes de Pardessus.

21. Voir p. 158, 159, 160 de l'édition que Régine Pernoud a donnée de ce texte (R. PERNOUD, *Statuts municipaux de Marseille*, Paris, 1949). Chez Pardessus, ce texte est dans le tome IV.

22. Dans l'édition de Régine PERNOUD, p. 159. Dans le VIe livre des *Statuts de Marseille*, rédigé pour compléter et préciser la législation, on demande que l'écrivain n'ait aucune part dans le navire, afin qu'il demeure impartial en cas de litige entre les marins et le patron (R. PERNOUD, *Statuts municipaux de Marseille*, p.229).

23. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome V, p 23, 36-37. Rappelons que, quelques vingt ans plus tôt, en 1232, le Statut Criminel de Venise ne soufflait mot de l'écrivain de navire.

24. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome V, p. 339 et p. 340. Rappelons là encore que, pour la même région, huit ans auparavant, les *Coutumes de Valence* ne faisaient pas allusion à ce poste.

25. *Ibid.*, tome IV, p. 586, 587, 590, 591.

26. *Ibid.*, tome IV, p 439.
27. *Ibid.*, tome IV, p. 442, 443 et 444.
28. *Ibid.*, tome IV, p. 452.
29. La date de ce texte n'est pas assurée: 1328? 1340?
30. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome V, p. 60, 63 et 64.
31. *Ibid.*, tome V.
32. *Ibid.*, tome V, p. 128, 129...
33. À parler entre autres choses de l'écrivain, car jamais un texte ne lui est spécifiquement consacré, pas plus d'ailleurs qu'à aucun autre personnage du bord.
34. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome V, p. 352, 353, 365 et 366.
35. *Ibid.*, tome V, p. 370.
36. *Ibid.*, tome V, p. 398, 400, 402, 403, 422 et 425.
37. *Ibid.*, tome V, p. 448 et p. 464.
38. *Ibid.*, tome II. Chapitres spécialement consacrés à l'écrivain: p. 66, 67, 68, 106.
Apparitions de l'écrivain dans d'autres chapitres: p. 105, 107, 112, 113, 116, 117, 118, 147, 148, 149, 150, 151, 156, 202, 205, 224, 242, 243, 262, 282, 330, 332, 333, 335, 352 et 353 (nous nous sommes efforcés de répertorier toutes les occurrences, mais certaines mentions succinctes, dans des énumérations par exemple, ont pu nous échapper tant elles sont nombreuses).
39. *Ibid.*, tome V.
40. Pour Marseille, la chose est certaine, de même que pour Gênes qui avait des lois avant celles du XIVe siècle, mais les lois anciennes ont été remaniées et intégrées dans les nouvelles.
41. Le Livre VI des Statuts civils de Venise, au XIVe siècle, révèle que cette disposition était mal observée et y insiste de nouveau.
42. 3 B 73 f° 85 (1363).
43. Dans notre *corpus*, un exemple montre que la non validité des conventions passées en cours de route était justifiée: il s'agit de marins génois portant plainte contre leur patron qui, alors qu'au retour d'un voyage ils se trouvaient à terre, en Galice, a menacé de ne pas les réembarquer s'ils n'acceptaient pas de lui faire une remise sur leurs salaires; les marins ont accepté, mais s'empressent d'aller en justice quand le bateau fait escale à Marseille. Ce texte montre aussi que des Statuts génois, antérieurs à ceux que nous avons cités, existaient et stipulaient que, une fois que les marins et leur patron s'étaient entendus à Gênes, pour un voyage et les conditions dans lesquelles il devait avoir lieu, aucune autre convention à ce propos, passée à l'extérieur de Gênes, ne pouvait être valable (3 B 13 f°38).
44. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome II, p. 257.
45. *Sic* (transcription donnée par Pardessus dans son recueil de lois maritimes).
46. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome V, p. 129.

47. 3 B 50 f° 12 (1352).

48. 3 B 46 f° 12 v° (1345).

49. 381 E 374 f° 13 (1317), 3 B 13 f° 38 (1321).

50. 3 B 46 f° 34 v° (1345).

51. Assez lourde amende de 100 livres si l'écrivain manque à son serment. Toutefois, pour la même faute, le capitaine encourt lui une amende de 1000 livres.

52. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome II, p. 66 et p. 332-333. Cette disposition montre le caractère spécial et l'extrême importance de l'écrivain. En effet, dans le châtement de fautes ou de crimes, on remarque une bien plus grande cruauté dans le domaine militaire que dans le domaine civil. Ici, la peine encourue par l'écrivain est inhabituellement grave pour un civil et se rapproche beaucoup de celle énoncée, également en Catalogne, dans un texte pour les armements en course: l'écrivain fautif est destitué de son emploi, perd tous ses effets et parts, ainsi que la main. Il n'est pas marqué au fer, c'est bien un des rares cas, où la punition risquée à bord d'un navire marchand, est supérieure à celle risquée à bord d'un navire de guerre ou de course.

53. *Ibid.*, tome II, p. 68.

54. Il s'agit semble-t-il à chaque fois de l'écrivain principal.

55. 3 B 95 f° 195. Cité dans P. POURTAL, *Marseille, port de course (1378-1400)*, mémoire de maîtrise dirigé par Ch. de La Roncière et soutenu à Aix-en-Provence en 1970, p. 61.

56. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome IV, p. 443.

57. *Ibid.*, tome II, p. 204-205. L'engagement à discrétion consiste à ne pas prévoir un salaire pour la personne engagée, au moment de son engagement, mais à le lui donner à la fin, selon ce qu'elle aura accompli et selon l'estimation que l'on aura faite de son travail et de ce qu'il vaut (*Ibid.*, *ibidem*, tome II, p. 205 n. 2).

58. *Ibid.*, tome II, p. 282. Les autres personnes consultées sont les marchands et le contre-maître.

59. *Ibid.*, tome II, p. 335. Ces gratifications sont déterminées par l'écrivain, le contre-maître, les marchands, un des officiers de poupe et deux matelots de proue.

60. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome II, p. 332. Cela sous-entend par conséquent que le patron peut ne pas emmener avec lui d'écrivain.

61. *Ibid.*, tome II, p. 333.

62. *Ibid.*, tome II, p. 333.

63. Par exemple: *omnes scriptores navium, averis honeratis in navibus, quod scriptores navium, si cum peregrinis equos navis portaverit, dominus sive domini navis teneantur per sacramentum habere [...]* ydoneum scriptorem ad portam navis... (J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome IV, p. 278 et 279).

64. *Ibid.*, tome IV, p. 280.

65. *Ibid.*, tome V, p. 36.

66. *Ibid.*

67. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome V, p. 37. On se retrouve en fait avec un registre en double exemplaire, où chacun a noté les marchandises qu'il a lui-même enregistrées, et, en principe, celles que son collègue a enregistrées de son côté.

68. Nombreux exemples: 381 E 376 f° 90 (1321), 381 E 23 f° 49 (1302), 381 E 374 f° 1 '' (1317), 381 E 72 f° 44 (1340), 381 E 25 f° 52 (1310) et 381 E 30 f° 61 (1319), 1 II 34 f° 77 v° (1315) document conservé aux Archives communales de Marseille, 3 B 25 f° 165, 3 B 46 f° 39, 3 B 46 f° 126, 3 B 68 f° 182.

69. Nombreux exemples: 381 E 67 f° 27 (1328), 391 E 11 f° 138 et 163 (1337), 381 E 61 f° 49 v° et 50 (1341), 381 E 69 f° 25 et 26 v° (1332) et 381 E 58 f° 11 v° (1335) ; 351 E 28 f° 325 (1317) ; 3 B 2 f° 20; B 1371 f° 116.

70. 3 B 46 f° 106.

71. 3 B 63 f° 149 (1361).

72. 3 B 46 f° 71.

73. 381 E 372 f° 33 (1305).

74. 3 B 25 f° 165.

75. 351 E 28 f° 325 (1366) et 3 B 46 f° 39.

76. Voir 391 E 11 f° 130.

77. Le texte dit: « d'ici (le 27 octobre 1337) à la prochaine fête de la Résurrection du Seigneur.

78. Le texte dit: « *fecerunt societatem et conservagium de predictis galeis.*

79. Il s'agit de Jacques Vincent, de Rostaing Eguesier et de Lombard de Passano, chacun étant *codominus* d'une galée différente.

80. De 1325 à 1341, Jean Romei est *codominus* d'au moins cinq bateaux et fréquemment associé aux personnages cité dans ce texte.

81. 3 B 62 f° 65 (1359).

82. 3 B 27 f° 143 (1331), 3 B 41 f° 84 (1340).

83. 3 B 27 f° 143 (1331).

84. 3 B 2 f° 13 (1311).

85. J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes...*, tome II, p. 333.

86. *Ibid.*, tome IV, p. 63.

87. Autre indice: les équipages devaient prêter serment et le texte de ce serment était rédigé par l'écrivain. Il nous en reste des exemples, légèrement postérieurs à la période que nous étudions. Philippe Rigaud en a analysé, publié et traduit un: il est écrit en langue vernaculaire; cela d'ailleurs parce qu'il devait être lu et approuvé par un équipage ignorant tout du latin, donc le texte devait être dans la langue comprise par tous (voir Ph. RIGAUD, « Un serment d'équipage de galère à Marseille au XVe siècle, dans *Capian*, n° 2, 1990, p. 34-37 et le registre source de ce serment et d'autres 101 E 23).

88. Par exemple 3 B 46 f° 34.

89. Mais rappelons que ce sont deux métiers bien différents.

90. Dans la *causa* opposant l'ancien écrivain Pierre de Montsalvis au fils de son épouse décédée, l'un des témoins affirme qu'il l'a vu en tant qu'écrivain à bord de différents bâtiments, mais aussi en tant que patron d'un *ueysserium*. (3 B 25 f° 165 et suivants).

91. 381 E 67 f° 27 (1328), 391 E 11 f° 138 et 163 (1337), 381 E 61 f° 49 v° et 50 (1341), 381 E 69 f° 25 et 26 v° (1332) et 381 E 58 f° 11 v° (1335).

92. Certes, c'est au *dominus* et / ou au *patron* de faire cela, mais on aurait pu imaginer un écrivain noliser au nom du *dominus*; cela n'est peut-être pas impossible, mais nous n'avons jamais rencontré cette situation.

93. 381 E 376 f° 90.

94. 381 E 30 F° 61 (1319), un écrivain est parmi des co-créanciers.

95. 3 B 25 f° 165 et 351 E 28 f° 325 en 1366.

96. Voir parmi les témoins d'un contrat en 1315 (1 II 34 f° 77 v°, conservé aux Archives communales de Marseille).

97. 3 B 25 f° 175 v° (1330).

98. Montsalvis doit, apparemment, nourrir son fils et une servante.

99. 351 E 28 f° 325 (1366).

100. Les *Statuts de Marseille*, par exemple, interdisent formellement aux écrivains, d'exiger quoi que ce soit des voyageurs *pro cartis faciendis* (voir édition de R. PÉNOUD, op.cit. p. 160, chapitre entièrement consacré à ces interdicitions).

RÉSUMÉS

L'écrivain de navire est un acteur mal connu du monde maritime médiéval. En utilisant des sources variées (documents notariés, judiciaires, recueils de lois maritimes, glossaires) nous distinguons son importance et ses fonctions. Les aspects terminologiques ne sont pas oubliés, mais nous insistons surtout sur les traits remarquables du personnage. Il est présent dans le monde méditerranéen et, semble-t-il, pas ailleurs. Il est assez important pour que plusieurs grands textes législatifs lui consacrent des chapitres ou de larges mentions, réglementent sa fonction, ses devoirs. Ces textes et nos exemples issus des archives montrent la valeur de cet homme et du registre qu'il tient. L'écrivain prête un serment essentiel. De là, découle la valeur et la foi que l'on peut accorder à ses écrits. Il est le témoin principal de tout ce qui se passe à bord qu'il s'agisse des passagers, des marchandises, de l'équipage, du navire, des relations entre les uns et les autres, du déroulement du voyage, des dépenses, il est compétent en matière d'état-civil, peut évaluer les biens ou les personnes, a un rôle d'économiste et une capacité à agir au nom d'autres personnes, y compris au nom du patron.

The shipwriter is a scarcely acknowledged figure in the medieval maritime world. By drawing on various sources (notarial documents, registers of maritime law and glossaries) this article offers a clear idea of his importance and his role. Terminological aspects are not overlooked, but emphasis is mostly placed on the remarkable features of the figure. He is present in the Mediterranean world but not apparently beyond. He is sufficiently important to have chapters or lengthy references devoted to him in several major legislative texts defining his function and his duties. These texts and other examples taken from archives underline the value of this man and the register he kept. The writer pledged an essential oath, which explains the value of his

accounts and the faith we can have in them. He was the principal witness of all that happened on board, whether in terms of the passengers, the merchandise, the crew, the ship, relations between people, incidents during the voyage or expenditure. He could issue documents relating to civil status, could assess the worth of goods or persons, served as an accountant and could act in the name of other people, including the captain.

INDEX

Mots-clés : histoire, navigation, littérature

Index géographique : Méditerranée

Index chronologique : XIVe siècle

AUTEUR

JOSÉE VALÉRIE MURAT

Josée Valérie Murat est doctorante à l'UMR TELEMME et dirigée par Noël Coulet