Pryor John H. (ed.),
Logistics of Warfare in the Age of the Crusades.

Aldershot, 2006, 398 p.
ISBN : 978-0754651970

Cet ouvrage rassemble les actes d'une table ronde qui a réuni, à l'automne 2002 à Sydney, une douzaine d'historiens. Tout ou presque semble avoir été écrit sur les croisades et pourtant on ne peut que souligner la nouveauté du sujet ici traité. Par logistique militaire à l'époque des croisades, il faut entendre l'ensemble des moyens de transport, de logement et de ravitaillement dont disposèrent les armées en mouvement, en Orient comme en Occident. Le domaine couvert est très large, puisqu'il est question aussi bien des croisés, du XI^e^ au XIII^e^ siècle, que de l'empire byzantin, des Fatimides, des Ayyoubides, des Mongols et des Mamelouks.

Les participants à cette table ronde sont unanimes à reconnaître l'importance des questions de logistique dans la compréhension des événements historiques, mais deux approches se distinguent assez nettement. La première se concentre sur le chiffrage et la modélisation. « Toute étude de logistique doit commencer par les nombres. Quand un chef militaire entreprend une campagne, il doit connaître l'ordre de grandeur des forces placées sous son commandement pour de multiples raisons, notamment afin de prévoir suffisamment de matériel – la nourriture surtout – pour soutenir la campagne » écrit Bernard S. Bachrach (p. 45). John H. Pryor et John Haldon adoptent une démarche similaire fortement inspirée des travaux menés par les historiens de l'Antiquité qui disposent de sources plus loquaces sur le sujet que les médiévistes. Il s'agit donc, entre autres, d'estimer le nombre de bouches à nourrir (hommes et bêtes), de confronter les quantités de nourriture et d'eau nécessaires aux conditions climatiques et géographiques des régions traversées, d'expliquer la vitesse de progression d'une armée en fonction de critères tels que la largeur de la route, le nombre d'heures marchées par jour ou la longueur des colonnes armées. Cette approche, dont l'utilité est certaine, aide à mieux comprendre les difficultés, les lenteurs, les échecs ou les choix tactiques des troupes en marche. Mais elle comporte aussi des risques importants que les auteurs sont d'ailleurs les premiers à souligner : tomber dans le déterminisme logistique, avancer des chiffres peu fiables (les données sur lesquelles reposent ces calculs étant très variables), faire des descriptions abstraites en oubliant d'autres facteurs, politiques ou idéologiques notamment, qui en de nombreuses circonstances peuvent faire passer la logistique au second plan.

C'est la raison pour laquelle, certains historiens privilégient une approche plus prudente de ces questions. Ainsi, dans son intervention sur la logistique des combats entre Mongols et Mamelouks, Reuven Amitai discute les thèses émises par John M. Smith dans plusieurs de ses travaux selon lesquelles les Mongols compensaient leurs médiocres qualités de guerriers par le nombre de leurs chevaux (cinq par combattant) et leur tactique d'attaques successives. J. M. Smith estime que pour la bataille de 1299 près de Homs, l'armée mongole aurait combattu avec 65 000 hommes et 325 000 chevaux habitués aux vastes pâturages de la steppe. La Syrie ne pouvant fournir, au-delà de quelques mois, les pâturages nécessaires à un tel nombre de chevaux, les Mongols étaient condamnés par ces questions de logistique à perdre la guerre contre leurs adversaires mamelouks montés sur des chevaux plus robustes, moins nombreux et plus habitués à être nourris au foin que dans les pâturages. Tout en rendant hommage à l'habileté de J. M. Smith dans son exploitation de sources très diverses (historiques, vétérinaires, agricoles, géographiques ou hydrauliques), R. Amitai souligne, à juste titre, les faiblesses de cette thèse. D'une part, le déséquilibre entre une cavalerie mongole médiocre et une cavalerie mamelouke bien supérieure n'a jamais été formellement démontré. D'autre part, et surtout, l'explication logistique, aussi importante soit-elle, ne peut être déterminante et ne prend pas suffisamment en compte des facteurs tels que l'idéologie, l'importance du leadership, le moral des troupes et le contexte politique. J'ajouterai que les estimations des effectifs mongols qui envahirent la Syrie en 1299 ainsi que le nombre de chevaux qui accompagnaient chaque combattant divergent d'une source à l'autre, d'un historien moderne à l'autre (1). Il est évident, dans ces conditions, que l'estimation même des 325 000 chevaux peut comporter une large marge d'erreur.

Yaacov Lev, en parlant de l'infanterie des armées musulmanes durant les croisades, constate, de son côté, le manque de sources sur la logistique des armées fatimides et ayyoubides. Il se demande aussi s'il ne faut pas davantage tenir compte des changements

(1) Cf. en particulier D. O. Morgan, « The Mongol Armies in Persia », *Der Islam*, 56, 1979, p. 81-96 et « The Mongols in Syria, 1260-1300 », *Crusade and Settlement : Papers Read at the First Conference of the Society for the Study of the Crusades and the Latin East and Presented to R.C. Smail*, éd. P. W. Edbury, Cardiff, 1985, p. 231-235 ; J. M. Smith, jr, « 'Ayn Jālūt : Mamlūk Success or Mongol Failure », HJAS, 44, 1984, p. 307-345 ; R. Amitai, « Whither the Ilkhanid Army ? Ghazan's First Campaign into Syria (1299-1300) », *Warfare in Inner Asian History (500-1800)*, éd. N. di Cosmo, Leyde, 2002, p. 221-264.

BCAI 24 (2008) Pryor John H. (ed.): Logistics of Warfare in the Age of the Crusades., recensé par Anne-Marie Eddé
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

environnementaux qui n'ont pas manqué de se produire entre le Moyen Âge et nos jours. Ainsi les conditions d'approvisionnement en eau étaient peut-être moins problématiques qu'elles ne le sont aujourd'hui en raison de l'accroissement démographique et de la détérioration de l'environnement. John France souligne, par ailleurs, le manque d'organisation de la logistique de la deuxième croisade et met lui aussi en garde contre la tentation de chercher, *a posteriori*, une organisation au sein des armées qui n'existait sans doute pas.

Plusieurs aspects logistiques ayant eu une forte incidence sur la progression des armées à l'époque des croisades se dégagent des différentes contributions. Le premier concerne l'approvisionnement en eau et nourriture des hommes et des bêtes. Existait-il un système organisé ou bien chacun devait-il se débrouiller avec ses propres moyens ? Est-il possible de faire la part entre les provisions emportées au départ, l'approvisionnement fourni par les autorités des territoires traversés, le pillage et l'achat de nourriture ? Aucune réponse globale ne peut être apportée à ces questions, mais plusieurs articles tentent de les éclaircir à partir de cas précis. C'est ainsi que, sans véritable surprise, Bernard S. Bachrach conclut son article sur la logistique des premiers croisés en Anatolie, entre Nicée et Dorylée (19 juin-3 juillet 1097), en soulignant leur dépendance vis-à-vis des Byzantins qui seuls étaient en mesure de les ravitailler. Thomas F. Madden insiste, quant à lui, sur le rôle essentiel que jouèrent les problèmes d'approvisionnement dans la déviation de la quatrième croisade. Les provisions ayant été épuisées avant même le départ des navires, en raison d'une très longue attente à Venise, la dépendance des croisés à l'égard de la cité du doge s'en trouva renforcée. Il devenait, en outre, difficile d'envisager d'atteindre l'Égypte ou la Palestine avec si peu de provisions alors que d'un autre côté une ambassade offrait aux croisés, au nom d'Alexis Ange, prétendant au trône byzantin, de fortes sommes d'argent et une aide militaire s'ils l'aidaient à reconquérir Constantinople. Cela fait dire à Thomas F. Madden que l'armée de la quatrième croisade non seulement « marcha sur son estomac » – une expression attribuée à Napoléon – mais fut aussi « conduite par son estomac ». En étudiant le voyage de la croisade populaire, de Cologne à Constantinople, Charles Glasheen montre, lui, que Pierre l'Ermite n'avait jamais eu l'intention de planifier l'approvisionnement de milliers de personnes, comptant sans doute sur l'argent qu'il emportait et surtout sur la sympathie qu'il pensait susciter en route. De même, pour la deuxième croisade, John France souligne que l'approvisionnement était avant tout une affaire privée. Chacun transporta son argent et s'il arriva que le roi ou quelques nobles fournissent des provisions aux plus pauvres, cela releva plus de la charité que d'un contrôle organisé. L'indiscipline et le pillage jouèrent aussi un rôle non négligeable.

Alan V. Murray s'interroge, lui, sur les sommes d'argent que les croisés de la première croisade durent emporter et sur la façon dont ils le dépensèrent en route. La comparaison avec les montants connus pour certaines expéditions allemandes vers Rome, dans la seconde moitié du XII^e siècle, lui fait dire que pour une expédition de deux ans (durée minimale pour une croisade), un chevalier devait emporter environ sept fois son revenu annuel, une estimation supérieure à celle avancée par Jonathan Riley-Smith qui suggère que le croisé partait avec environ quatre fois son revenu annuel (2). À ce sujet, Alan V. Murray pense que si les troupes de la première croisade connurent des difficultés d'approvisionnement, elles ne semblent pas avoir manqué d'argent grâce à l'appui de l'empereur byzantin, aux tributs et aux pillages ainsi qu'à la récupération des biens de croisés morts en route.

La vitesse de progression des armées est elle aussi une question qu'on retrouve au cœur de plusieurs communications. Les informations tirées des sources par John Haldon sur l'état des routes byzantines et sur les distances quotidiennes parcourues par les armées sont, de ce point de vue, très instructives. Ses calculs sur la longueur des colonnes armées, à partir de l'estimation des effectifs et de la largeur des routes, (p. 142 sq.) sont en revanche un peu moins convaincants. S'ils peuvent, en effet, être acceptables pour des passages étroits ou montagneux où les troupes étaient obligées de rester sur la route, rien ne prouve qu'en terrain plat les armées ne progressaient pas aussi de part et d'autre de la voie et parfois même à travers champs. Un autre exemple de variables importantes dans ces tentatives de modélisation nous est fourni à propos de la pâture des chevaux. Pour John Haldon, les chevaux et les mulets devaient avoir au moins un jour de repos et de pâture tous les six jours ou bien quatre à cinq heures de pâturage toutes les vingt-quatre heures (p. 144-145) alors que John H. Pryor estime, lui, qu'il faut entre quarante-cinq et soixante-cinq minutes à un cheval pour paître un kilogramme d'herbe verte (p. 21). Celui-ci ayant besoin d'environ 12,5 kg par vingt-quatre heures, il lui faudrait donc près de douze heures pour se nourrir,

(2) Cf. J. Riley-Smith, « Early Crusaders to the East and the Costs of Crusading, 1095-1130 », *Cross Cultural Convergences in the Crusader Period : Essays Presented to Aryeh Brabois on his Sixty-Fifth Birthday*, éd. M. Goodlich *et al.*, New York, 1995, p. 237-257 ; *idem*, *The First Crusaders, 1095-1131*, Cambridge, 1997, p. 112.

BCAI 24 (2008) Pryor John H. (ed.): Logistics of Warfare in the Age of the Crusades., recensé par Anne-Marie Eddé
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

des estimations proches de celles de John M. Smith qui pense que les chevaux mongols avaient besoin d'une dizaine d'heures de repos et de pâturage toutes les vingt-quatre heures. Cela expliquerait, d'après ce dernier, la lenteur de la progression mongole, une lenteur toute relative, devrait-on ajouter, quand on sait que les Mongols s'emparèrent en un peu plus d'un demi-siècle de tous les territoires compris entre le nord de la Chine et l'est de l'Europe.

La vitesse de progression des armées pose inévitablement la question des moyens d'orientation. Dans sa réflexion sur les cartes médiévales, Benjamin Z. Kedar montre que celles-ci avaient pour objectif de représenter une cartographie du temps autant que de l'espace, en donnant des informations sur les principaux événements de l'histoire sacrée. Reflet d'une cosmologie chrétienne, elles donnaient néanmoins une idée du monde physique et étaient souvent utilisées par les pèlerins.

Enfin, John E. Dotson, Ruthy Gertwagen et Richard W. Unger abordent la question de la navigation maritime en étudiant respectivement les flottes vénitiennes et génoises, au début du XIII^{e} siècle, les installations portuaires le long des routes maritimes en Méditerranée orientale et les flottes des croisés venus du Nord de l'Europe. Ces contributions éclairent très bien le rôle joué d'une part par les nefs à voiles carrées, larges et puissantes, et d'autre part par les galères munies de voiles et de rames. Ces dernières étaient plus petites mais aussi moins chères à fabriquer, plus faciles à manœuvrer et à abriter dans de petits ports (elles pouvaient même en certains cas être halées sur la plage). Les équipages, notamment des galères, pouvaient atteindre quatre-vingts hommes et poser d'importants problèmes de ravitaillement. D'où la nécessité de nombreuses escales pour assurer l'approvisionnement (en eau notamment), mais aussi pour reprendre des forces après une traversée éprouvante.

Après 1175, la circulation de navires de plus grande capacité, pouvant transporter un plus grand nombre de chevaux, augmenta en Méditerranée, ce qui permit d'espacer les escales. Richard W. Unger évoque néanmoins les difficultés de navigation d'ouest en est rencontrées par les navigateurs nordiques dans le détroit de Gibraltar, en raison des vents et courants contraires. Sa conclusion est qu'il n'y eut pas de supériorité navale du nord sur le sud.

Nul doute que cet ouvrage, qui réunit d'excellents spécialistes de l'histoire des croisades et du Proche-Orient médiéval, apporte un éclairage nouveau sur une problématique longtemps délaissée qui a pourtant pesé lourd dans les choix stratégiques de cette époque. Il n'empêche qu'il faut veiller, comme le rappellent plusieurs contributeurs, à ne pas surestimer le poids de la logistique et à utiliser la modélisation, qui repose sur des estimations difficiles à vérifier, avec une certaine prudence.

Anne-Marie Eddé
CNRS - Paris

BCAI 24 (2008) Pryor John H. (ed.): Logistics of Warfare in the Age of the Crusades., recensé par Anne-Marie Eddé
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net