

Alexandre Baralis

Sur la route de la capitale. Voyageurs occidentaux en Thrace (XI^e-XIX^e s.)

1. La période médiévale

Les premiers témoignages occidentaux dont nous disposons sur la Thrace égéenne, remontent à la fin du XI^e s. Ce silence des sources occidentales durant le Haut Moyen-Age n'est pas tant la conséquence d'une relative marginalisation de notre région, ou d'une crise politique et économique locale persistante, que le reflet de la situation qui prévaut durant l'ensemble de cette période, le Haut Moyen-Age, en Europe Occidentale. Certes, les relations entre Occident et Orient byzantin se rétablissent vite, au sortir de la phase de transition qui voit, sur les vestiges de l'administration romaine, l'émergence de différentes centres de pouvoir et une réorganisation politique de l'Europe de l'Ouest. Dès lors, nonces apostoliques représentant l'autorité romaine ou envoyés diplomatiques, se succèdent à Constantinople, mais, peu nombreux, ils ne sont pas à l'origine d'une littérature de voyage qui conserve par écrits leurs observations accomplies sur la route de la capitale byzantine.¹

¹ Seule Constantinople ou certains de ses monuments font l'objet d'une description qui sert de cadre à l'observation du fonctionnement de la cour byzantine et du protocole complexe qui la régit. Parmi ces premiers voyageurs, l'évêque de Crémone Liudprand (dont le nom est parfois retranscrit sous une seconde graphie: Luitprand), envoyé une première fois en 949 par Béranger II à la cour byzantine, qui relate dans sa *Relatio de legatione Constantinopolitana ad Nicephorum Phocam* sa seconde ambassade à Constantinople réalisée en 968 pour le compte d'Otton Ier, au cours de laquelle il nous livre une précieuse description du palais impérial, cf. Liudprand, *Relatio de legatione Constantinopolitana*, "Monumenta Germaniae historica", Societas aperiendis fontibus

Seule la tradition des itinéraires de voyage, liée à la pratique des pèlerinages à Rome ou sur les Lieux Saints, se maintient durant l'ensemble de la période médiévale, au côté de l'établissement de guides compilant l'histoire et la description des édifices sacrés.²

Il nous faut dès lors attendre la formidable croissance démographique et économique qui anime à partir du milieu du X^e s. l'ensemble du continent européen, en particulier ses régions occidentales, liée à un renouveau de la spiritualité chrétienne engagée par la rénovation contemporaine de l'Eglise franque, afin que l'ouest de l'Europe acquière la vivacité nécessaire pour envoyer sur la route de l'Orient, voyageurs, chevaliers et commerçants. Notre premier témoignage nous est ainsi donné par les chroniques relatives à la première croisade. Partie officiellement le 15 août 1096 de Clermont-Ferrand, elle se subdivisa en quatre corps dont un, sous la direction de Godefroy de Bouillon, quitta en réalité Vézelay, suivit le Danube pour atteindre Belgrade, Sofia et enfin Constantinople par Andrinople. Les trois autres groupes, engagés sur des routes différentes, se réunirent à Dyrrachion (Durrës), puis traversèrent les montagnes d'Albanie pour atteindre Ochrid et Thessalonique, d'où, encadrés par l'armée byzantine, ils s'engagèrent sur l'axe de l'antique Via Egnatia, le long du rivage égéen de la

rerum Germanicarum medii aevi scriptorum, Tome III, éd. Georgius Henricus Pertz, Leipzig 1925, p. 347-363.

Pour une liste complète de voyageurs qui se sont rendus à Constantinople avant sa prise par les Ottomans et qui nous ont laissé une description, même sommaire, de la capitale, cf. J. Ebersolt, *Constantinople byzantine et les voyageurs du Levant*, Paris 1919, p. 28-60.

² Les premiers guides médiévaux destinés aux pèlerins remontent à l'époque mérovingienne comme en témoigne le *De locis sanctis* dédié aux Lieux Saints de Palestine, rédigé au VII^e s. et revu par Bède le Vénérable. Ce type de littérature se développe à partir du VIII^e s. grâce au récit du pèlerin Willibald qui accomplit son voyage de 724 à 729, ainsi que du moine Bernard parti de 866 à 870 également par voie maritime. De cette même époque date l'*itinéraire* de l'Abbaye d'Einsiedeln qui décrit au VIII^e s. onze routes pour se rendre à Rome, complétant deux guides conservés sur cette même ville, la *Noticia ecclesiarum urbis Romae* et le *De Locis sanctis martyrum quae sunt foris civitatis Romae*, établis ou recopiés à l'époque carolingienne. Cf. P. Riche, *L'empire carolingien*, Paris 1973, rééd. 1994, p. 332-338 et bibliographie correspondante.

Thrace, pour atteindre à leur tour Constantinople. Les quelques témoignages écrits dont nous disposons sur cet événement ne nous livrent malheureusement pas plus de détails sur leur traversée de notre région, événement qu'ils traitent tous brièvement, en quelques lignes et selon le même schéma, préférant souvent débiter l'essentiel de leur narration à leur départ de Constantinople. De plus, les emprunts réciproques sont manifestes et les événements traités constituent autant d'étapes obligatoires et attendues dans un récit dont la trame semble très formalisée.³

Les deuxième et troisième croisades, empruntant la route du Danube jusqu'à Constantinople, seule la quatrième croisade, près d'un siècle plus tard, éclaire à nouveau, et de façon plus détaillée, la Thrace égéenne. Sous la direction du marquis Boniface de Montferrat, les Croisés embarquent à Venise, et au terme d'une navigation marquée par l'épisode militaire de Zara (Zadar), parviennent à Constantinople. Ils n'empruntent donc pas les artères terrestres de l'Empire byzantin. Cependant, leur alliance avec Alexis IV contre Alexis III Doukas, usurpateur du trône, les lie aux intrigues de la cour byzantine et aux ambitions de ce dernier, situation qui oblige les Croisés, à sa mort, à se retourner contre Constantinople dont ils

³ Willermi Tyrensi Archiepiscopi, *Historiae*, livre II, § XV p. 93, § XVII p. 96-99 et § XX, publiées dans *Recueil des Historiens des Croisades*, Historiens occidentaux, Tome I, Académie royale des inscriptions et Belles-Lettres, Paris 1844; Balderici Episcopi Dolensis, *Historia Jerosolimitana*, Livre I, § XIX, p. 24, même édition; *Chronique anonyme de la première croisade*, éditée par A. Matignon, éd. Arléa, Paris 1998, p. 43-48; Foucher de Chartres, *Histoire de la Croisade*, éd. Cosmopole, Paris 2001, p. 25-32; Guibert de Nogent, *Geste de Dieu par les Francs*, éd. Brepols, Paris 1998, Livre III, p. 105-109.

L'œuvre de Foucher de Chartres a cependant connu plusieurs corrections, dont la dernière version, publiée par H. Hagenmeyer, détaille les principales villes rencontrées par le cortège de Robert Courteheuse et le comte Etienne de Blois: "deinde Macedoniam transeuntes, per vallem Philippensium (plaine de Philippe et de Drama) et per Crisopolim (Chrysopolis) atque Christopolim (Christopolis/Kavala), Praetorium (Péritheorion ?), Messinopolim (Mosynopolis), Macram (Makri), Trajanopolim, Neapolim et Panadox, Rodoste (Rhadestos) et Eracleam, Salumbriam (Sélymbria) et Naturam (Athyra), Constantinopolim pervenimus", cf. H. Hagenmeyer, *Fulcheri Carnotensis Historia Hierosolimitana (1095-1127)*, Heidelberg 1913, p. 173-5.

s'emparent le 13 avril 1204, et à se détourner ainsi durablement de leur marche sur Jérusalem. Les Croisés s'investissent dès lors dans la région et sillonnent au cours des différents épisodes militaires qui s'ensuivent les routes reliant Constantinople à Andrinople et Thessalonique. Ces trois villes délimitent également le terrain où s'opposent Croisés, forces bulgares et opposants byzantins dans les premières années qui suivent l'instauration d'un pouvoir latin. Ainsi, alors qu'Alexis III se réfugie à Messinople (Mosynopolis) au sud de l'actuelle Komotini,⁴ Baudouin emprunte quelque temps plus tard le même itinéraire et marche sur Thessalonique qu'il atteint après différentes étapes à Mosynopolis, Xantheia (Xanthi), Christople/Chrystopolis (Kavala).⁵ Boniface de Montferrat reçoit bientôt Thessalonique en fief, et accomplit la même route pour rejoindre Baudouin de l'autre côté de l'Hébrois à Kypsela (Ypsala). Plusieurs sources de qualités inégales relatent ces mêmes événements, enregistrant à cette occasion des données importantes tant sur le réseau de route et le temps de parcours, que sur la géographie humaine de la Thrace égéenne au début du XII^e s.⁶

Ces événements politiques et militaires, aussi spectaculaires et déterminants soient-ils pour la région, ne sont cependant qu'un des aspects des relations plus intenses qui se tissent alors entre l'Occident médiéval et les différentes régions byzantines. Les acteurs de ces échanges sont tour à tour des mercenaires, dont l'engagement ne manque souvent pas d'ambiguïté, commerçants voire religieux, lesquels produisent des témoignages de valeur et de nature relativement différentes. Ainsi, les mercenaires catalans engagés au côté du Basileus en 1303, mais qui ne tardent pas dès l'année suivante à se retourner contre l'autorité byzantine, sont à l'origine d'un récit

⁴ Villehardouin, *La Conquête de Constantinople*, éd. E. Farral, Belles Lettres, 1961, § 266.

⁵ *Op.cit.*, § 275-280.

⁶ Cf. note 3; R. Clari, *La Conquête de Constantinople*, éd. Les Classiques français du Moyen-Age, Paris 1924; *L'Estoire de Eracles Empereur et la conqueste de la terre d'Outremer (continuation de l'Estoire de Guillaume archevesque de Sur)*, livre XXIX, § II p. 277 et § III p. 279, dans *Recueil des Historiens des Croisades*, Historiens occidentaux, Académie royale des inscriptions et Belles-Lettres, Paris 1844.

relatant leurs actions, sous la plume d'un de leurs principaux chefs, Ramon Muntaner. Malheureusement, leur narration nous éclaire davantage sur leurs actions en Asie Mineure ou dans le sud de la Grèce que sur leurs aventures en Thrace, accomplies durant les années 1305 et 1306.⁷ Les commerçants, pour leur part, essentiellement italiens, écrivent peu, mais manifestent leur connaissance du rivage du nord de la Mer Egée sous la forme de cartes de navigation accompagnées de livres détaillant les principaux ports ou points de repères utiles pour la navigation, enrichis de renseignements sur les distances respectives, le régime des vents ainsi que les hauts-fonds. Ces documents, connus sous le nom de portulans,⁸

⁷ Ramon Muntaner, *L'expedicio dels Catalans a Orient*, Barcelone 1926.

⁸ Les premiers portulans occidentaux dérivent de modèles byzantins initiaux, auxquels ils apportent quelques améliorations sensibles. Il ne nous reste cependant qu'un seul document témoignant de cette première période, très fragmentaire, du X^e s. conservé dans un manuscrit de Madrid (n^o 121, Σταδιασμός η περιπλους της Μεγάλης Θαλάσσης). Le développement et la multiplication des portulans occidentaux, essentiellement italiens, suit le développement maritime des cités de Gênes, Venise et Pise, résultant des privilèges commerciaux accordés par les autorités byzantines. Il est contemporain de l'introduction de nouveaux instruments de mesure, tel le réceptacle de la boussole et le *compasso da navigare*, qui permettent d'affiner et de compléter les observations plus anciennes. Ces dernières se pratiquaient soit sur la base de la durée en heures du voyage entre deux points dans un secteur où le régime et la vitesse du vent étaient familiers, soit sur l'enregistrement plus ou moins précis de la position géographique de différents points le long des côtes, souvent mis à jour comme en témoigne la multiplication des tables au XII^e s. (Tables de Tolède et de Marseille) et XIII^e s. (Tables d'Alphonse le Sage).

Les portulans étaient composés de deux éléments indissociables dans leur élaboration: les livres-portulans, ancêtres des pilotes de navigation et dont la filiation avec les périples maritimes antiques et du haut moyen-âge byzantin est encore objet à discussion; les cartes élaborées sur la base de ces premiers. Seules bien souvent les cartes nous sont parvenues, indépendamment des livres portulans auxquels elles étaient associées.

Ces cartes empiriques, construites sur un canevas de lignes assez serré, organisé autour de seize points de références répartis sur un cercle, éloignés chacun de 22° 30' et représentant les vents dominants, ne donnent essentiellement que la ligne de côte et le nom des ports. Bien souvent monochrome, le code de couleurs qui peut parfois être appliqué reste uniforme: noir pour les côtes, rouge pour le nom des ports, rouge, bleu ou or pour les îles. Le plus ancien

ne s'intéressent pas toujours à l'intérieur immédiat du pays, mais cette pratique, qui se maintient au-delà de la prise de Constantinople par les Ottomans, nous apporte un témoignage précieux, inscrit dans la durée, sur le littoral thrace égéen et son importance relative dans les courants commerciaux contemporains.

2. *Diplomates et humanistes face à l'avancée ottomane*

La Renaissance occidentale, qui se développe en Italie dès le XIV^e s., coïncide en Orient avec l'avancée des forces ottomanes qui enserrent dès la fin de ce siècle la capitale byzantine d'un étau dont l'issue apparaît très vite inexorable. Cependant, pas plus la prise de Constantinople en 1453 que le développement de nouveaux courants de pensées en Europe de l'Ouest n'affectent un réseau d'échanges et de commerce établi au cours de la période médiévale. Pèlerins, commerçants et diplomates parcourent chaque année davantage des routes désormais familières, et n'hésitent pas pour se rendre à Constantinople à traverser les territoires nouvellement acquis par les forces ottomanes.⁹ À l'inverse, les voyageurs que nous décrivons sous le terme "d'humanistes", porteurs d'une curiosité et d'un regard novateurs, ne bouleversent en rien le profil général des personnes qui accomplissent le voyage en Orient, *avec*

exemplaire de carte-portulan occidentale, conservé à la bibliothèque Nationale de France et connu sous le nom de Carte de Pise, illustre les îles de la mer Egée. Il date de la fin XIII^e s. et semble par le style trahir une origine génoise. Cf. V. Sphyroeras-A. Avramea-N. Asdrahas, *Maps and map-makers of the Aegean*, Athènes 1984, p. 24-26; A. Delatte, *Les Portulans grecs*, Liège 1947; M. de la Roncière-M. Mollat du Jourdin, *Les portulans, cartes maritimes du XIII^e s. au XVII^e s.*, Fribourg 1984, bien que ces auteurs ignorent l'existence du portulan byzantin de Madrid et, au-delà, celle d'une tradition de cartographie maritime durant le haut Moyen-Age, les conduisant au cours d'un raisonnement erroné à attribuer la création du portulan au XIII^e s. italien.

⁹ Ghillerbert de Lanoy rend visite en 1421 à l'Empereur au nom du Duc de Bourgogne, cf. G. de Lannoy, *Oeuvres de Ghillebert de Lannoy: voyageur, diplomate et moraliste*, publiées par Ch. Potvin, Paris 1878, p. 11. Il est suivi onze ans plus tard par Bertrandon de la Broquière, voir note 10. Enfin, quelques années avant la chute de la ville aux mains des Ottomans, Gilles le Bouvier, premier roi d'armes de Charles VII, visite la ville, cf. Ebersolt, *op.cit.*, p. 60.

lesquelles bien souvent ils partagent leur qualité, ainsi que leurs activités. Ils sont en effet eux-mêmes, tout au long des XV^e et XVI^e s., espions ou diplomates, ou servent et accompagnent des ambassadeurs dans leurs déplacements dont ils intègrent la suite. C'est le cas de Bertrandon de la Brocquière, qui traverse notre région en 1433 au cours d'un voyage d'espionnage réalisé pour le compte de Philippe le Bon, Duc de Bourgogne, pérégrinations qui le mènent de l'Égypte jusqu'à Belgrade.¹⁰ De même, le chevalier d'Aramon, artisan d'un rapprochement stratégique entre Süleyman et François Ier, en proie alors à l'hégémonie de l'Empire des Habsbourg, emmène dans son ambassade auprès du sultan ottoman quelques-uns de plus beaux esprits du moment, auteur chacun d'une relation sur leur voyage respectif, tels Nicolas de Nicolay, géographe du Roi,¹¹ A. Thévet ou J. Chesneau.¹² Parmi eux figure un autre témoin sur la Thrace égéenne au XV^e s., Pierre Belon, qui traverse notre région en 1547.¹³

¹⁰ Bertrandon de la Brocquière, *Le voyage d'outremer de Bertrandon de la Brocquière, premier écuyer tranchant et conseiller de Philippe le Bon, duc de Bourgogne*, éd. Ch. Schefer, Paris 1882; Στ. Κυριακίδου, «Ένα ταξίδι στη Θράκη στα 1433», *Θρακικά* 1 (1928), 116-123; St. Yérasimos, *Les voyageurs dans l'Empire Ottoman (XIVe-XVIe siècles)*, Conseil suprême d'Atatürk pour la culture, langue et histoire, Publication de la société turque d'Histoire, Série VII, N° 117, Ankara 1991, p. 106-107. Parti de Jaffa en 1432, il traverse la Syrie et l'Asie Mineure par Adana, Tarse, Konya et Bursa avant de rejoindre Constantinople encore byzantine. La deuxième partie de ce voyage le mène depuis cette ville à visiter la Thrace égéenne avant de revenir sur Andrinople et rentrer en France par Sofia, Belgrade et Vienne.

¹¹ M.C. Gomez-Geraud-St. Yérasimos, *Nicolas de Nicolay, dans l'Empire de Soliman le Magnifique*, Presse du CNRS, 1989.

¹² J. Chesneau, *Le voyage de monsieur d'Aramon, ambassadeur pour le Roy au Levant*, publié et annoté par Ch. Schefer, Paris 1887, réimp. par Slatkine reprints, Genève 1970; Isabelle Jaine, *Quatre voyageurs français dans l'Empire ottoman au milieu du XVI^e s.*, mémoire de maîtrise sous la direction de Mme A. Morin et M. Balivet, Aix-Marseille I 1997; J.P. Farganel, *La représentation scientifique du monde ottoman d'après les relations de voyages (1549-1715)*, thèse de troisième cycle sous la direction de M. Vovelle, Aix-Marseille I 1979, p. 40.

¹³ P. Belon, *Les Observations de plusieurs singularitez et choses mémorables trouvées en Grèce, Asie, Judée, Égypte, Arabie et autres pays estranges rédigées*

La véritable évolution, sensible dès le début du XV^e s., réside plutôt dans la multiplication des témoignages qui nous sont transmis par les voyageurs, indépendamment de leurs activités. Il semble que progressivement le rapport à l'écrit change, abandonnant la tradition des chroniques historiques, établie partiellement sur la base d'un témoignage personnel et d'une aventure vécue. Non seulement le récit s'individualise, pour se concentrer sur sa seule expérience, permettant la rédaction de souvenirs de voyage réalisés dans des cadres fort différents –ambassades, épisodes militaires, captivités–, mais progressivement s'affirme une tendance à établir des rapports d'activités destinés à une autorité de tutelle, étatique dès le XVI^e s., puis ecclésiastique à partir du XVII^e s. Dès lors, les rapports officiels relatant, même brièvement, le déplacement de tel représentant se multiplient, et nous devons à ce type de témoignage l'essentiel des références consacrées à la Thrace égéenne au XVI^e s., liées à des ambassades vénitiennes auprès de la Porte, qui recherchent une voie terrestre de substitution à un voyage maritime rendu de plus en plus aléatoire par le recul des possessions de la Sérénissime en mer Egée.¹⁴ Cette évolution est d'autant plus significative que les relations diplomatiques s'intensifient, à partir de ce siècle, entre l'Empire ottoman et les différents Etats européens, motivées par les nombreux épisodes militaires qui opposent ce premier dans son expansion territoriale tant aux puissances présentes en Méditerranée orientale, et en tout premier lieu Venise, qu'à l'Autriche en Europe centrale. Cette même situation pousse de son côté la France à rechercher dans l'Empire Ottoman un précieux contrepoids à ses ennemis européens en nouant avec la Porte une alliance maritime durable.

Le commerce n'apparaît toutefois pas étranger à l'ensemble de ces efforts, comme en témoigne l'établissement à partir de 1535 de capitulations régissant le commerce entre les puissances européen-

en trois livres par Pierre Belon du Mans, Paris, éd. de 1555; Yérasimos, *op.cit.*, p. 205-207.

¹⁴ Ambassades d'Agostino Bernardo (1511), Antonio Barbarigo (1556), Daniele Barbarigo (1561), Jacopo Soranzo (1566, 1582), Marino Cavalli (1567), Lorenzo Bernardo (1591). Yérasimos, *op.cit.*, p. 35, note 105.

nes et les autorités ottomanes. Les républiques commerçantes italiennes désormais ne sont plus seules à s'intéresser à l'Orient méditerranéen et de nouveaux acteurs, déjà présents dans le commerce atlantique, apparaissent, précédés systématiquement par l'établissement de relations diplomatiques et l'envoi d'une ambassade à Constantinople qui négocie, dans la foulée, l'ouverture d'une représentation diplomatique permanente dans la capitale. Les diplomates qui s'y installent ont désormais non seulement en charge les relations officielles entre leur Etat et les autorités ottomanes, mais doivent assurer également la protection des commerçants présents dans les ports de l'Empire et veiller au respect des droits qui leur sont reconnus par les Capitulations. S. Yérasimos souligne à ce titre que chaque mission diplomatique officielle est suivie de près par une multiplication des voyages de personnes issues du pays concerné: Allemands dès 1527, Français dans les années trente, Anglais à partir de 1582.¹⁵ La diplomatie en somme, créant un cadre légal et juridique pour la présence de ressortissants étrangers dans les territoires ottomans et leurs activités, agit comme un moteur dans le développement des échanges et le déplacement des acteurs concernés.

Parallèlement à ces efforts, la pratique des pèlerinages, héritée de la période médiévale, se poursuit durant l'époque moderne sans être particulièrement affectée par les bouleversements politiques contemporains. La prise de Constantinople ne se traduit que par une interruption relativement courte des voyages en Terre Sainte et la conquête de la Syrie et de l'Égypte en 1516/7 ne perturbe en rien leur déroulement. Seules leurs routes évoluent durant cette période au gré des circonstances, confrontées au recul progressif de l'emprise maritime de Venise au Proche-Orient, en particulier après la prise de Chypre en 1570, et la nécessité de se procurer à Constantinople le précieux passeport permettant de circuler dans les territoires ottomans.

Les voyages "scientifiques", ou du moins non liés exclusivement à une fonction diplomatique, religieuse ou commerciale précise, sans exclure cependant toute relation avec cette dernière,

¹⁵ Yérasimos, *op.cit.*, p. 10.

s'avèrent encore relativement limités dans leur nombre et ne constituent que 25 récits sur les 463 recensés par S. Yérasimos pour cette période, soit à peu près 5.40 % du total. Selon les observations de ce dernier chercheur, la diffusion et la publication des écrits relatifs aux voyages en Orient diffèrent toutefois grandement selon les catégories auxquelles ils se rattachent. Toujours sur la base de ces mêmes 463 récits, seuls 30 % sont publiés pour la première fois dans les années suivant le retour et 98 restent à ce jour manuscrits. Les impressions réalisées au XVII^e s. sont liées à l'actualité militaire et aux besoins de connaissance du territoire ottoman, pour lequel on ne néglige pas les témoignages plus anciens; celles du XIX^e s. sont dues à la question d'Orient, autant qu'à une volonté d'érudition. Cette proportion évolue cependant fortement selon la nature des récits: 40 % des souvenirs de voyage de pèlerinage sont publiés dans les années qui suivent leur réalisation, contre seulement 18 % pour les missions officielles dont plus du quart sont encore de nos jours inédites, élément important à prendre en considération dans l'établissement de tout corpus exhaustif de voyageurs pour une région donnée. Cette situation s'explique autant par l'attente du public que par la nature de ces récits. En effet, les relations de missions diplomatiques constituaient des documents internes, souvent sensibles, et qui n'étaient pas destinés à être révélés au public. Ils intégraient tout naturellement les archives officielles des différents Etats, situation toutefois qui ne suffit pas pour expliquer leur publication incomplète dans les siècles suivants. Les récits de pèlerinage constituent pour leur part autant un élément de reconnaissance sociale de l'acteur, complément indispensable du voyage lui-même, qu'un guide de voyage utilisé par les autres pèlerins, ce qui explique non seulement leur grande diffusion, mais aussi l'apparition d'un schéma de rédaction très formalisé autour d'étapes obligatoires et attendues –Constantinople, St Sépulcre, Mt Tabor... Toutefois les analyses de la société turque, de son organisation politique et administrative, des origines supposées de sa puissance, sont les œuvres les plus appréciées et diffusées. En témoignent l'œuvre la plus rééditée durant cette période,

celle de Bartholomeus Georgewitz,¹⁶ prisonnier hongrois ou croate, esclave pendant trente ans dans l'empire ottoman, qui décrit au travers de son expérience personnelle et dans des termes simples, la réalité ottomane. En revanche, les récits de voyages, en particulier en leur qualité "d'itinéraire de voyage", intéressent peu encore le public européen, qui n'est pas susceptible de se rendre lui-même dans ces régions et qui demeure davantage tourné vers des analyses lui permettant de mieux appréhender la force et les origines du "danger turc", dont la menace militaire inquiète jusqu'au XVII^e s.

3. La Période moderne et le développement du commerce

A. Itinéraires et routes menant à Constantinople

Comme le résume en 1621 Deshayes de Cournemin, ambassadeur français auprès de la Porte, repris dans ses termes un demi-siècle plus tard par Fermanel, "pour aller de France à Constantinople, il y a quatre chemins differens, par mer, par la Hongrie, par la Grèce, et par l'Esclavonie".¹⁷

La route "par la Hongrie" est la voie danubienne qui, longeant le fleuve jusqu'à Belgrade (antique Singidunum), permet d'atteindre par la haute vallée du Vardar/Axios la ville de Niš (ant. Naïssus), carrefour routier important, avant de s'engager dans le défilé de la Nisava pour rejoindre Sofia (ant. Serdica), et de redescendre plus à l'Est dans la plaine de Thrace en direction de Philippopolis (Plovdiv), Andrinople (Edirne) et Constantinople. Ce chemin, qui correspond à la grande route continentale entre Rome et Constantinople durant le Bas-Empire, la *via Militaris*, est celui suivi par le cortège de Godefroy de Bouillon durant la première croisade et repris par les Croisés au cours de la seconde et troisième croisade pour atteindre Constantinople. Il est également au cœur des combats qui

¹⁶ Bartholomeus Georgewitz, *De origine imperii Turcorum, eorumque administratione et disciplina, brevia quaedam capita notationis loca collecta*, 1544.

¹⁷ Deshayes de Cournemin, *Voyage de Levant fait par le commandement du Roy en l'année 1621*, Paris 1624, p. 89-95; *Le voyage d'Italie et du Levant de messieurs Fermanel, Fauvel, Baudouin de Launay*, Rouen 1664, p. 26-39.

opposent le second royaume bulgare au pouvoir latin dans les années qui suivent l'installation des Croisés dans la capitale byzantine. La permanence extraordinaire de cet axe de communication, bien attestée par les sources, mais paradoxale à première vue, car cette route continentale traverse des régions relativement instables durant l'ensemble des périodes byzantine et ottomane, s'explique par le commentaire de Deshayes de Cournemin à son sujet: "il est sans difficulté le plus beau et le plus commode; car on y peut aller en carrosse, et se peut-on servir du Danube près de quatre cens lieues durant".¹⁸ Une absence donc d'obstacles géographiques majeurs, appréciable dans le contexte balkanique, qui facilite les communications et pousse les voyageurs à l'emprunter en dépit des nombreux conflits militaires. Cependant, toujours selon le même témoin, "un particulier ne sauroit faire ce chemin qu'avec un Ambassadeur, ou avec quelqu'un qui soit envoyé de la part d'un Prince, parce qu'il n'y a nulle sorte de commerce entre les sujets de l'Empereur (d'Autriche-Hongrie) et ceux du Grand Seigneur (le Sultan ottoman) qui puisse faciliter le passage; au contraire, ils font tous les jours des courses les uns sur les autres, et commettent mille actes d'hostilité: de sorte que malaisément un particulier y peut passer sans estre fait esclave".¹⁹ Et de fait, cette axe de circulation demeure jusqu'à la fin du XVIII^e s. une route empruntée essentiellement par des missions diplomatiques qui parfois, avant de se rendre auprès de la Sublime Porte, désirent s'entretenir avec l'Empereur d'Autriche.

La route par l'Esclavonie recoupe partiellement la précédente. Partant de Raguse (Dubrovnik) ou de Spalento (Split), son itinéraire nous est minutieusement détaillé par plusieurs témoins. Comme le précise Fermanel, cet itinéraire est "de peu de dépens, d'autant que les voitures et les vivres sont à si bon marché, qu'on auroit de la peine à dépenser vingt escus durant tout le voyage: c'est pourquoy ceux qui désirent aller par terre, prennent ordinairement cette voye".²⁰ Quittant la côte, la route de Raguse parvient à Foča, à

¹⁸ Deshayes de Cournemin, *op.cit.*, p. 93.

¹⁹ Idem.

²⁰ Fermanel, *op.cit.*, p. 28.

l'Est de Sarajevo puis oblique en direction Yeni Pazar (Novi Pazar) actuellement en Serbie, au nord du Kosovo, et enfin Niš, où il rejoint la route de Vienne et Belgrade en direction de Sofia et Constantinople. Comme le précise Deshayes de Cournemin, "on prend ordinairement [ce chemin], parce ce chacun le peut faire sans estre en la compagnie d'un Ambassadeur, et sans prendre aucun Ianissaire, à cause des Caravanes qui partent fort souvent".²¹ Cette route, directement concurrente de la première, et qui permet éventuellement de redescendre depuis Niš sur Thessalonique, reste cependant assez longue et éprouvante, car elle ne peut se réaliser seul, indépendamment des caravanes, lesquelles cheminent au pas lent des chameaux qui les composent. Certains défilés, qui rythment cet axe tout au long du relief mouvementé de l'est de la Bosnie et du sud de la Serbie, sont réputés pour les brigands qui attendent les voyageurs cheminant en petite compagnie et mal avisés, tandis que les caravanes, nombreuses en hommes et bien armées, sont relativement bien équipées par parer à ce genre d'imprévu. Cette route est cependant toujours utilisée durant la période moderne, concurrentement à la voie maritime, pour laquelle elle représente un itinéraire de substitution efficace. Le recul de l'emprise de Venise sur ses comptoirs adriatiques n'affecte en rien sa fréquentation.

Le troisième itinéraire, maritime, est de loin le plus apprécié. En effet, il "est de moindre despence: car de quelque lieu que l'on se puisse embarquer, moyennant douze escus par teste, l'on est porté et défrayé jusques à Constantinople".²² La durée de la traversée est variable, selon le port depuis lequel on s'embarque et la route qui est suivie.²³ Cette voie, qui est aussi bien celle du commerce que

²¹ Deshayes de Cournemin, p. 94.

²² *Op.cit.*, p. 89-90.

²³ Le voyage de Marseille à Constantinople nécessiterait au début du XVI^e s. près de 78 jours de navigation selon certaines sources, ce qui paraît un chiffre légèrement exagéré, cf. Gomez-Geraud-Yérasimos, *op.cit.* 80 jours est en fait la durée nécessaire pour rejoindre Constantinople depuis Venise par la voie terrestre de l'Esclavonie, cf. Jaine, *op.cit.*, p. 13; Deshayes de Cournemin en 1621 estime qu'il y a faut 15 ou 20 jours pour effectuer ce trajet "ordinairement", cf. Deshayes de Cournemin, *op.cit.*, p. 92; et Paul Lucas, en 1714 atteint Smyrne en 12 jours, et de là rallie Constantinople en 6 jours, cf. Jacqueline Colonne-

des pèlerins et des voyageurs pour l'Orient, illustre, par son développement et ses bouleversements, l'évolution des relations entre les deux bords de la Méditerranée. Jusqu'à la deuxième moitié du XVI^e s., les cités italiennes, et en tout premier lieu Venise, exercent un quasi-monopole sur cet axe. Diplomates et pèlerins embarquent depuis Venise dans un des nombreux convois qui, par une navigation côtière de cabotage, relativement lente en raison des escales répétées dans les comptoirs que Venise maintient en Adriatique et en Mer Egée, atteignent le détroit des Dardanelles ou les côtes levantines sans avoir fait relâche dans un seul port ottoman.²⁴ La route principale part depuis Venise, fait escale à Parenzo (Piran en Istrie), Rovigno (Rovinj) et Pola (Pula). Elle atteint ensuite Spalento (Split), qu'elle évitera avec l'avancée des Turcs en Bosnie, pour tracer directement sur les îles de Brac, Lesina (Hvar) et Korcula. Les convois atteignent alors Raguse, république indépendante à partir de 1358 et versant tribut à la Porte dès 1458, puis Buvda, dernière place vénitienne sur le continent. Les côtes albanaises sont progressivement ignorées au profit des îles de la Mer Ionienne, Corfou, Céphalonie, conquise seulement 22 ans par les Turcs (entre 1479 et 1501) puis Zante (Zakynthos). Les navires suivent alors la côte sud du Péloponnèse où Venise possède les places de Modon (Méthoni) et de Malvasia (Monemvasia), jusqu'en 1500. Deux routes sont alors possibles, une vers le Levant qui est celle en particulier des pèlerins via la Crète et Chypre, possessions vénitiennes respectivement jusqu'en 1570 et 1669, ou en direction de Constantinople par l'archipel égéen. Les conquêtes ottomanes successives

Pierre J. Farganel, *Les expéditions scientifiques et les voyages d'Étude dans l'Empire ottoman sous le règne de Louis XIV*, mémoire de maîtrise sous la direction de R. Mantran, Aix-Marseille I 1971-1972, p. 54.

²⁴ Yérasimos, *op.cit.*, p. 23; "il y a quelques années que tout le trafic de Turquie estoit entre les mains des Vénitiens, et qu'il partoit de Venise en tout temps un grand nombre de vaisseaux pour aller en toutes les parties du Levant: c'est pourquoy ceux qui vouloient faire le voyage de Hierusalem, d'Égypte, ou de Constantinople s'y alloient embarquer (...). Les navires Vénitiens sont si grands, si pesants, et si mal faits, qu'il ne sauroient naviguer avec un petit vent, ny resister à une fortune: de sorte que pendant leurs voyages ils sont beaucoup plus dans les ports qu'à la mer", Deshayes de Cournemin, *op.cit.*, p. 91.

mettent à mal ce schéma dans la seconde moitié du XVI^e s. et les capitulations signées entre la Porte et la France permettent l'apparition de ports rivaux, notamment Marseille ou Livourne, qui concurrencent efficacement Venise et lui ôtent progressivement sa suprématie.²⁵ Cependant, les nombreux épisodes militaires qui résultent de cette évolution, et qui mettent aux prises la flotte vénitienne aux unités ottomanes, favorisent le développement d'un climat d'insécurité en Méditerranée, renforcée par le recours systématique par l'ensemble des acteurs maritimes à la piraterie pour fragiliser les routes commerciales de ses rivaux. La France, l'Espagne (grâce aux Canaries) et l'Empire ottoman (Barbarie) s'avèrent alors particulièrement actifs dans ce type d'activités et ouvrent la voie à d'autres Etats mineurs ou régions, telle Malte, dont les pirates écument régulièrement les côtes égéennes, ainsi que différentes îles grecques de l'archipel égéen. Cette situation, récurrente dans l'ensemble des récits de voyageurs à partir du début du XVII^e s., conditionne en grande partie les échanges commerciaux jusqu'à la fin du premier tiers du XVIII^e s., et affecte le développement de nombreux villages côtiers en Mer Egée, progressivement abandonnés au profit d'un emplacement plus en retrait dans les terres.²⁶ Nous retrouvons une parfaite illustration de cet état de

²⁵ "Mais depuis que les sujets du Roy leur ont osté le trafic, il est toujours party de Marseille plus grand nombre de vaisseaux pour aller en *Turquie*, que de *Venise*", *ibidem*.

²⁶ Les références explicites sur la piraterie se multiplient dès le début du XVII^e s. pour devenir dans la littérature du voyage en Orient un leitmotiv attendu dans le récit et dont bien souvent la narration est empruntée à d'autres auteurs, comme en témoigne l'œuvre d'A. Thévet qui utilise des passages de l'ouvrage de la Broderie pour illustrer un combat au canon entre son convoi et un groupe de navires pirates. Cependant, au-delà du simple effet de style, ces témoignages rapportent une situation bien réelle, encouragée dès le milieu du XVI^e s. par les différentes puissances régionales, notamment l'Empire ottoman avec la flotte du fameux Barberousse, spécialisée dans des actions de harcèlements contre les bâtiments et les places de l'Empire des Habsbourg en Méditerranée, cf. le récit de Maurand qui embarque en compagnie de cette armada jusqu'à Constantinople, témoignant directement de ses activités: L. Dorez, *Itinéraire de Jérôme Maurand d'Antibes à Constantinople*, 1544, éd. Ernest Leroux, 1901.

Cependant, seule la situation politique troublée du siècle suivant, due à une recomposition des forces militaires et commerçantes en Méditerranée, permet à cette politique de se développer pleinement. Dès lors, certains voyageurs au XVII^e s. choisissent la nationalité du navire sur lequel ils embarquent en fonction des événements politiques et militaires contemporains, tel A. Morison qui embarque en 1696 de Marseille sur une chaloupe génoise en raison du siège de Barcelone mené par Louis XIV qui perturbe la navigation au départ de Marseille sous la menace de représailles de corsaires. Cette précaution n'empêche notre chanoine d'être approché sur le trajet qui le mène jusqu'à Gênes par des brigantins turcs, et des pirates de diverses nationalités (Anglais, Napolitains, Majorquins...): A. Morison, *Relation historique d'un voyage nouvellement fait au Mt Sinai et à Jérusalem*, Paris 1705, p. 7-8. Egalement, dans les mêmes conditions, J. Coppin subit en 1640, à son retour d'Égypte, entre Livourne et Marseille, un assaut désastreux de pirates majorquins qui ne respectèrent pas le pavillon de Livourne du navire marchand et tuèrent l'ensemble de l'équipage pour faire disparaître d'éventuels témoins, sauf notre voyageur qui put s'abriter derrière certaines pièces de la cargaison: J. Coppin, *le Bouclier de l'Europe*, Lyon 1686, p. 369-374. Cette menace est encore signalée en 1712 par l'écuyer périégète J.B. Tavernier qui conseille d'embarquer depuis Ancône, car "on ne court point de resique des Corsaires de Tunis, ou d'Alger ou d'autres lieux, comme quand on s'embarque à Marseille ou à Ligourne (Livourne)", cf. J.B. Tavernier, *Les six voyages de J.B. Tavernier, écuyer Baron d'Aubonne, en Turquie, en Perse et aux Indes*, Utrecht 1712, p. 3.

La crainte d'acte de piraterie ne concernait pas seulement les rives sud de la Méditerranée ou sa partie orientale, mais devenait bien souvent tangible à quelques encablures des ports du sud de la France, rendant périlleux au XVII^e s. le voyage depuis Marseille jusqu'à Gênes ou Livourne. Certains voyageurs en route pour l'Orient ou de retour du Levant ont pu faire eux-mêmes l'expérience de telles mésaventures, par exemple Sr. Pouillet qui échappe par miracle au bout d'une nuit de fuite à une poursuite engagée par des corsaires postés au large de Marseille, de nuit, voiles à sec, pour surprendre les bateaux marchands: Sr Pouillet, *Nouvelles relations du Levant*, Paris 1668; Egalement, M. Vaillant, antiquaire du Roi, pris au large de Marseille par des corsaires d'Alger, cf. Jacob Spon, *Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grèce et du Levant, fait aux années 1675 et 1676*, Lyon 1678, Tome I, p. 15.

Les alertes promulguées par les autorités suite au repérage au large d'un groupe de pirates pouvaient même bloquer pendant plusieurs jours les navires marchands dans les ports. Les conséquences de cette situation n'influencent pas seulement le trafic maritime, mais conditionnent l'habitat insulaire, obligé d'abandonner le littoral pour se réfugier plus à l'intérieur des terres, certains îles comme Tinos ne possédant plus véritablement de ports mais se servant d'une plage pour tirer hors d'eau de petites embarcations, ce qui limitait parallèlement le risque de razzias, cf. Colonne-Farganel, *op.cit.*, p. 63-64.

fait en Thrace égéenne au travers de l'évolution des agglomérations de Périthéoreion et de Maronée.²⁷

Les déplacements maritimes s'accomplissent durant l'ensemble du XVII^e s. par convois, escortés systématiquement de navires de guerre, ou dans de petits bateaux rapides, capables par leur dextérité d'échapper aux courses des pirates. Les routes maritimes en provenance de l'ouest de la Méditerranée sont par conséquent peu nombreuses à traverser la Mer Egée²⁸ où les commerçants ne trai-

²⁷ Robert de Dreux, lors de son voyage en Thrace égéenne en 1669, visite la ville de Peritory/Périthéoreion, nom byzantin d'Anastasiopolis, au nord du lac Bistonis, souvent confondue par les éditeurs, ainsi que S. Yérasimos, avec Maronée ou Buru (Laghos). R. de Dreux s'afflige de la pauvreté des habitants et l'état de délabrement des églises, dus selon lui pas seulement aux Turcs, mais également aux Pirates qui souvent opèrent des razzias dans cette région. La ville est abandonnée par la suite: Στ. Κυριακίδου, «Ο Καπουκίνος Robert de Dreux στη Θράκη στα 1666», *Θρακικά* 1 (1928), p. 115; R.P. de Dreux, *Voyage en Grèce et en Turquie*, publié par H. Pernot, Paris 1925, p. 89. Durant la période moderne, les habitants de Maronée s'installent quelques kilomètres plus à l'intérieur des terres pour échapper à ce fléau: D. Lazaridis, *Μαρόνεια και Ορθαγόρεια, Αρχαίες ελληνικές πόλεις, Αθηναϊκό κέντρο οικιστής του Αθηναϊκού τεχνολογικού ομίλου*, no. 16, Athènes 1971, p. 2-3. E.M. Cousinéry signale qu'à la fin du XVIII^e s., la piraterie est toujours active sur la côte à proximité de l'embouchure du Strymon: "Dans ce canton on n'est jamais sans alarmes, à cause des pirates qui se montrent parfois sur la côte", E.M. Cousinéry, *Voyage dans la Macédoine, contenant des recherches sur l'histoire, la géographie et les antiquités de ce pays*, Tome I, Paris 1831, p. 117-8; E.M. Cousinéry rencontre lui-même un témoin oculaire d'une razzia opérée par des corsaires de Skyros dans un village de Chalcidique dont il rapporte les propos, cf. Cousinéry, *op.cit.*, Tome II, p. 157-8.

²⁸ Trois routes principales traversent alors l'Archipel: une première, depuis Cythère vers Smyrne via Milos, Syphnos, Paros, Naxos, parfois Mykonos en dépit de sa conquête par les Ottomans en 1537, puis Chios: il s'agit de la ligne suivie par la plupart des bâtiments de commerce occidentaux, et par conséquent les voyageurs ou les pèlerins; une seconde suivant les côtes orientales du Péloponnèse par Monemvasia, Néapolis de Romanie (Nauplie), Egine ou Porto Leone (Le Pirée), puis Carystos en Eubée, Andros et enfin Chios: ce trajet est davantage suivi par les bâtiments ottomans à partir de 1500 qui évitent les comptoirs vénitiens; enfin une route qui part depuis Gallipoli et les Dardanelles et redescend par Ténédos, Lesbos et diverses escales sur la côtes micrasiatiques jusqu'à Chios et Smyrne Samos, Kos et Rhodes: cette dernière route est celle tant de la capitale que du Levant; elle semble progressivement remplacer le trajet

tent pas directement avec les “producteurs” locaux, mais se dirigent vers quelques échelles régionales, en particulier Chios et Smyrne, où se concentrent l’ensemble de la production des provinces ottomanes destinée à l’exportation, ainsi que les marchandises provenant de l’Orient asiatique. Le rôle des intermédiaires locaux, Grecs, Arméniens ou Levantins, est incontournable, car ils assurent l’ensemble du commerce intérieur et donc la redistribution au niveau des marchés locaux des produits occidentaux.²⁹

Cette situation trouve un écho particulier pour notre région, la Thrace égéenne, comme en témoignent les cartes de navigation du XVII^e s., qui non seulement ne mentionnent plus que quelques noms de ports, en nombre relativement limité, directement hérités des portulans médiévaux (Longistro, Asperosa, Fanal, Eno), mais présentent une nomenclature toponymique inspirée essentiellement des historiens et géographes antiques, Hérodote et Strabon, trahissant ainsi une profonde méconnaissance de cette région auprès des commerçants et navigateurs occidentaux qui, manifestement, ne fréquentent plus ses rivages. La Thrace égéenne semble alors totalement déconnectée des routes de commerce internationales et réduite à une région périphérique, desservie uniquement par une navigation de cabotage interne, à destination de Thessalonique, Constantinople ou des îles voisines.³⁰

La situation évolue toutefois progressivement au cours du règne de Louis XV. La conquête de l’ensemble des possessions vénitiennes réalisée dans la deuxième moitié du XVII^e s. par le vizir Ahmed Pacha Köprülü et l’unification du bassin égéen sous l’autorité ottomane permettent une lutte plus efficace contre la piraterie, qui progressivement recule au siècle suivant sans véritablement disparaître. Cette nouvelle donne autorise les compagnies

par la Crète et Chypre désorganisé par l’abandon des places vénitiennes en Crète en 1669.

²⁹ Farganel, *op.cit.*, p. 82-83.

³⁰ En particulier la carte de O. Dapper, *Insularum archipelagi septentrionalis scu Maris Aegei*, 1688 (gravure sur cuivre, 36.5X30 cm) ou celle de Pieter Vander, *Archipel septentrional ou Mer Egée, avec toutes ses îles suivant les observations des plus habiles pilotes, mis en lumière par Pierre Vander, marchand libraire à Leide*, 1729 (gravure sur cuivre, 28.5X36).

maritimes européennes nouvellement constituées à diversifier leurs correspondants et à traiter directement avec les producteurs locaux. Chios ou Smyrne perdent alors leur importance et cessent de représenter des portes incontournables pour accéder au marché ottoman. Également, l'inversion des termes de l'échange, amorcée dès le XVII^e s., conséquence du développement industriel européen, en particulier dans d'anciens secteurs ottomans traditionnels comme le textile, et l'ouverture de routes directes en direction de l'Asie du sud et du sud-est par le contournement sud de l'Afrique, transforment les régions ottomanes en marchés locaux, captifs, réduits au rôle de producteurs de matières premières, agricoles ou minières. Progressivement, les occidentaux développent leur présence dans les différents ports de l'Empire, multipliant le nombre des échelles et des représentations diplomatiques, à la recherche de "marchés-niches" encore inexploités. Ainsi, des commerçants marseillais s'installent à Kavala en 1761,³¹ drainant jusqu'à ce port les productions agricoles et céréalières des bassins de Serrès, Drama, Yenidje-Karasu (Ghenisséa, au sud de Xanthi) et de Gumourdjina (Komotini), tandis que se développent les échelles d'Orphano, de Mumbaïa et Karaghatch dans la baie de Porto Laghos, desservant respectivement Yenidje-Karasu (Ghenisséa) et de Gumourdjina (Komotini), et enfin d'Ainos, débouché maritime d'Andrinople.³² Les différents voyages de E.M. Cousinéry, consul de France à Thessalonique, tant en Macédoine orientale qu'à Yenidje-Karasu (Ghenisséa), au sud de Xanthi, à la fin du XVIII^e s., sont liés aux règlements de différents conflits opposant les commerçants français aux autorités locales et aux Bey de Serrès en particulier.

Dernier axe enfin pour rallier la capitale ottomane, celui évoqué par les voyageurs modernes sous le terme de "route de la Grèce", qui emprunte partiellement le tracé de l'antique Via Egnatia. Cette voie romaine partait à l'origine de la ville de Dyrrachion (Durrës) sur la côte adriatique et passait par Ochrid (antique Lychnidos) et Thessalonique avant de traverser la Thrace égéenne pour rejoindre

³¹ Cousinéry, *op.cit.*, Tome II, p. 62.

³² A. Viquesnel, *Voyage dans la Turquie d'Europe ou description physique et géologique de la Thrace*, Paris 1868, Tome II, p. 338.

Andrinople et Constantinople. Selon Deshayes de Cournemin, ce chemin est, après celui de la Hongrie, “le plus facile et le plus commode, parce qu’il n’y a que quatre-vingts dix milles de mer à passer, et que l’on marche bien moins dans la Turquie que par les autres endroits”.³³ A l’époque moderne, il faut tout d’abord se rendre à Otrante ou Bari et embarquer dans un navire en partance pour Basti, sur la côte épirote, en face de Corfou. Dès lors, huit jours suffisent pour atteindre Thessalonique et douze autres pour parvenir à Constantinople, ce qui est assez proche des témoignages médiévaux qui rapportent quinze journées de voyage entre la capitale byzantine et Thessalonique.³⁴ Seule la compagnie d’un janissaire ou d’un spahi est nécessaire pour écarter tout danger durant le voyage, une dépense toutefois qui n’apparaît pas démesurée à notre auteur. On est dès lors étonné de constater la faible fréquentation de cet axe durant l’ensemble de la période moderne par rapport aux autres routes. I. Vingopoulou-Papazotou, dans son étude consacrée aux infrastructures et installations d’accueil ottomanes sur les routes Sofia-Constantinople et Thessalonique-Constantinople au XVI^e s., dénombre ainsi 24 voyageurs qui font étape durant ce siècle à Sofia et 22 à Andrinople (Edirne), mais n’en compte que 6 sur l’axe Thessalonique-Constantinople, parmi lesquels deux ne poursuivent pas leur trajet au-delà de Kavala, soit qu’ils reviennent sur leur pas ou embarquent dans ce dernier port pour poursuivre leur route par voie maritime.³⁵ Bien que cette liste de voyageurs n’ait pas pour objectif d’être exhaustive, et oublie de fait certains d’entre eux qui ont traversé la Thrace égéenne à la même époque,

³³ Deshayes de Cournemin, *op.cit.*, p. 93.

³⁴ Cf. R. de Clari, *La conquête de Constantinople*, éd. par Ph. Lauer, coll. “Les classiques du moyen-âge français”, Paris 1924, § XCIX, p. 97, l. 12-15; *L’Etoire de Eracles Empereur et la conquête de la terre d’Outremer (continuation de l’Etoire de Guillaume archevesque de Sur)*, livre XXIX, § II p. 277 et § III p. 279, dans *Recueil des Historiens des Croisades*, Historiens occidentaux, Académie royale des inscriptions et Belles-Lettres, Paris 1844.

³⁵ I. Vingopoulou-Papazotou, “De Sofia et de Thessaloniki à Constantinople. Routes et logements des voyageurs du XVI^e s.”, in *Relations et influences réciproques entre Grecs et Bulgares, XVIIIe-XXe s.*, Thessaloniki-Jannina 27-31 mars 1988, Institute for Balkan Studies, Thessalonique 1991, p. 519-524.

en particulier plusieurs ambassadeurs vénitiens,³⁶ elle donne cependant une idée assez exacte de la différence de fréquentation de ces deux axes par les voyageurs occidentaux, et souligne la prédominance de la route qui, par Sofia, rassemble à la fois les personnes venant de Hongrie par Belgrade et celles qui débarquent à Raguse pour continuer leur route par voie terrestre. Cette différence serait sans doute encore plus manifeste si on pouvait rapprocher ces deux premiers chiffres, qui concernent les itinéraires terrestres traversant les Balkans, de celui du nombre de voyageurs qui ont emprunté la route maritime depuis Venise ou Marseille pour rejoindre directement la capitale ottomane, donnée dont nous ne disposons malheureusement pas.

S. Yérasimos cependant, dans son étude, dénombre pour le XVI^e s. un total de 235 récits de voyage qui aboutissent ou passent par Constantinople, ce qui, rapporté au nombre de voyageurs ayant fréquenté les axes terrestres de la *via Egnatia* ou de la *via Militaris*, soit un peu plus d'une trentaine en tout, permet de comprendre que l'essentiel des voyageurs au XVI^e s. emprunte pour leur déplacement en Orient la seule voie maritime, et évite de fréquenter les axes terrestres qui conduisent à Constantinople. Cette situation semble d'autant plus exacte que, parmi les six ambassadeurs vénitiens qui ont fréquenté l'axe de la *Via Egnatia* au XVI^e s., seul un, Lorenzo Bernardo en 1591, le suit dans son intégralité, c'est-à-dire depuis la côte albanaise jusqu'à Constantinople, tandis que ses cinq autres confrères accomplissent une grande partie de leur voyage à bord de vaisseaux et débarquent à Porto Laghos, à l'est de Kavala, pour poursuivre leur route jusqu'à Andrinople et Constantinople. Face à cette prédominance absolue des voyages maritimes, en particulier parmi les pèlerins et les périégètes, les voies terrestres apparaissent comme des voies secondaires, de substitution, qui n'intéressent essentiellement que les diplomates, lesquels empruntent dans leur déplacement plutôt l'axe nord, *via Sofia*, au dé-

³⁶ A savoir les ambassadeurs Antonio Barbarigo, Daniele Barbarigo, Jacopo Soranzo lors de son premier voyage en 1566, Marino Cavalli et Leonardo Donato à la toute fin du siècle.

triment de la via Egnatia, réduite à une voie de circulation interne à l'Empire ottoman.³⁷

B. La Thrace égéenne à l'écart des premiers antiquaires

Plusieurs facteurs permettent de comprendre cependant une telle désaffection pour un axe qui n'avait pas été dédaigné par les premières croisades. Tout d'abord, la traversée du Pinde, entre les côtes albanaises ou épirotes et Thessalonique, au sujet de laquelle Deshayes de Cournemin nous dit que "les cinq premières [journées] sont assez montueuses".³⁸ Cette difficulté, que semble relativiser Deshayes de Cournemin et Fermanel, a pu paraître à d'autres voyageurs plus importante et suffisamment rebutante pour ne pas s'y aventurer. S. Yérasimos rappelle à ce titre que le trajet suivi par les ambassades italiennes, qui fréquentent la Via Egnatia, contrairement à leurs homologues russes ou autrichiennes, ne cesse de se modifier et que les diplomates italiens se plaignent souvent de l'inconfort de leur route. Seuls deux en effet osent au XVI^e s. traverser le Pinde.³⁹ De plus, les témoignages concernant l'état réel la

³⁷ Au sein de l'Empire ottoman, l'artère de la Via Egnatia semble conserver toute son importance stratégique et militaire. Reliant les trois principales villes de l'Empire (Thessalonique, Andrinople et Constantinople) et parcourant divers bassins agricoles parmi les plus fertiles, cette voie terrestre abrite également la principale ligne de la poste ottomane desservant depuis Constantinople Selanik (Thessalonique), la Grèce, ainsi que les Balkans occidentaux et de là Venise et l'Italie. De même, elle représente un des principaux axes pour les forces ottomanes qui, dans leur déplacement vers l'Ouest, aussi bien vers la Grèce que l'Adriatique, l'utilisent concurremment à la route de Sofia. Deux sources occidentales nous rapportent en détail leur parcours: un «journal de la septième campagne de Souleïman contre Avlona en l'année de l'Hégire 943 (1537)» publié dans J. de Hammer-Purgstall, *Histoire de l'Empire ottoman des origines à nos jours*, Tome V, Paris 1836, p. 523-6, et Benjamin Brue, diplomate attaché à l'ambassade de France auprès de la Porte, en 1715 lors de la reconquête de la Morée (Péloponnèse) sur les Vénitiens par le grand vizir Ali Pacha: B. Brue, *Journal de la campagne que le grand vesir Ali Pacha a faite en 1715 par Benjamin Brue, interprète du Roi près la Porte Ottomane*, Paris 1870, réédit. Athènes 1976.

³⁸ Deshayes de Cournemin, *op.cit.*, p. 94.

³⁹ Lorenzo Bernardo et Jacopo Sorenzo au retour d'une de ses ambassades, ce dernier ayant débarqué à Thessalonique pour continuer sa route par voie ter-

via Egnatia à l'époque ottomane divergent, mais se concentrent tous pour l'essentiel sur la portion existante entre Thessalonique et Constantinople, indiquant une disparition partielle de cette dernière entre la côte adriatique et Thessalonique. Enfin, si les voyageurs croient reconnaître systématiquement dans cette route pavée qu'ils empruntent en Thrace égéenne un vestige intact de la période romaine, et ne rapportent pour cette dernière aucune réfection byzantine ou ottomane, leur récit semble attester tout au long de la période moderne une progressive dégradation des conditions de voyage que cette antique voie offre à ceux qui l'empruntent.⁴⁰ Autant de difficultés qui expliquent que durant l'ensemble de la période moderne, les personnes susceptibles d'emprunter les axes de circulation terrestres pour se rendre dans la capitale ottomane, essentiellement des diplomates ou des personnes présentes dans la capitale ottomane pour des raisons professionnelles, ne fréquentent pas l'itinéraire sud de la Via Egnatia au profit de la voie nord par Sofia, le long de l'ancienne Via Militaris.

Cette situation toutefois ne permet pas de comprendre la raison pour laquelle le littoral égéen de la Thrace demeure durant l'époque moderne à l'écart de la curiosité des voyageurs érudits qui entreprennent progressivement à partir du XVII^e s. le voyage en Orient. Car, si Cyriaque d'Ancône ouvre par son premier voyage en Grèce en 1421 une période durant laquelle la plupart de ses confrères, qui suivent dans leur sillons les missions diplomatiques en Méditerranée orientale, sont avant tout des humanistes, dont la démarche intellectuelle éclectique est un trait fondamental, sciemment recherché et cultivé, à l'image d'un Pierre Belon,⁴¹ le XVII^e s. consti-

restre, cf. Yérasimos, *op.cit.*, p. 32-33. A noter que deux ambassadeurs vénitiens décèdent lors de leur voyage entre Venise et la capitale ottomane: un premier à Sarajevo en 1539 et le second, Vincenzo Gradenigo, en 1600, à Constantinople suite à une fièvre contractée en route.

⁴⁰ Parler du secteur visible près de Philippes, manifestement pas si antique que cela.

⁴¹ Pierre Belon du Mans, *Les observations de plusieurs singularitez et choses mémorables, trouvées en Grèce, Asie, Judée, Egypte, Arabie et autres pays étrangers, rédigées en trois livres par Pierre Belon du Mans*, Paris 1553, réédition de 1555; J.Y. Marc, "L'archéologie française en Thrace", in *Αρχαία*

tue pour sa part le début d'une nouvelle époque de maturation durant laquelle la curiosité des voyageurs et du public évolue profondément. Cette dernière est portée avant tout par le développement de la pratique de la collection de "curiosités" dans des cabinets privés au sein desquels le statut de l'objet antique évolue et acquiert progressivement une valeur de témoin historique pouvant compléter ou illustrer la lecture des auteurs anciens. Les vestiges antiques sont dès lors convoités et recherchés, en particulier les pièces de monnaies, que l'on désigne communément sous le terme de "médaillons". Cette démarche se double d'une évolution similaire dans le domaine des manuscrits et des œuvres littéraires. Comme le souligne J.P. Farganel, après avoir établi un premier corpus des ouvrages antiques conservées en Europe occidentale durant la période de la Renaissance, l'attente des érudits occidentaux se tourne vers les anciennes terres byzantines en espérant pouvoir y trouver de nouveaux manuscrits susceptibles de conserver des œuvres antiques ou des traités de théologies méconnus ou conservés jusqu'ici en de trop rares exemplaires. Cette recherche, inspirée par la fondation des premières bibliothèques "d'Etat" à Rome ou Venise dès le XV^e s., mais dont le noyau fondateur est byzantin, porté par des lettrés fuyant l'avance ottomane, trouve un écho supplémentaire par le développement de telles institutions en France et dans d'autres capitales européennes sous la houlette des autorités royales ainsi que de hauts personnages demandeurs de telles pièces pour leur bibliothèque personnelle également. L'activité de Jacques Auguste de Thou, conservateur de la bibliothèque du Roi, mais aussi celle de Richelieu par son propre compte, illustre en France cette nouvelle tendance.

Parallèlement, les voyages en Orient deviennent plus accessibles, en dépit des dangers certains qu'ils présentent encore, et permettent l'émergence d'un nouveau style littéraire, la littérature de voyage, porté par une tendance grandissante à rédiger et publier ses mémoires à l'issue de ses pérégrinations. Dès lors, le récit de

Θράκη II, τόμος Β΄, Komotini 1997, p. 476-7; Στ. Σαμπανόπουλος, «Πώς είδαν οι Ευρωπαίοι περιηγητές την αρχαιότητα στη Δ. Θράκη», in *Αρχαία Θράκη II, τόμος Α΄*, Komotini 1997, p. 151.

voyage voit apparaître de nouveaux portraits, appartenant à des classes sociales différentes et dont le motif initial diffère profondément de celui des érudits du siècle dernier, à l'image du jeune marseillais Leblanc qui embarque comme matelot à 14 ans à la recherche d'aventure.⁴² Les acteurs ne sont plus forcément les rédacteurs de tels récits, qui souvent s'inspirent des notes ou de la correspondance de ces premiers, élément qui favorise la formalisation du style et de la structure de ces œuvres suivant le modèle des récits de pèlerinage du siècle dernier. Parmi ces voyageurs émergent quelques figures, qui se distinguent de leurs contemporains par leur éducation et leur démarche personnelle. Ces personnes, dont Jacob Spon et le chevalier Robert de Dreux, qui visite la Thrace égéenne en 1669, ont suivi contrairement à leurs prédécesseurs des études au cours desquelles ils ont pu acquérir une véritable culture classique.⁴³ Leur déplacement en Orient est motivé par la volonté d'observer directement les vestiges encore préservés et la possibilité de pouvoir confronter les sources historiques antiques avec les paysages contemporains de la Grèce, voire ses villes, ce que Ph. Jockey nomme le voyage "autopsique".⁴⁴ Dès lors, ces mêmes personnes n'hésitent pas pour financer leur propre pérégrination, ainsi que la publication de leurs récits de voyage, à se mettre au service d'un dignitaire et se procurer au cours de leurs différentes escales médailles et manuscrits, qu'ils rapportent avec la description et parfois le dessin de certains monuments antiques, ainsi que la transcription précieuse de nombreuses inscriptions.⁴⁵

⁴² V. Leblanc-P. Bergeron, *Voyages fameux du sieur Vincent Leblanc, marseillois, qu'il a faits depuis l'âge de douze ans jusqu'à soixante, aux quatre parties du monde; à savoir aux Indes orientales et occidentales, en Perse et Pégu, aux royaumes de Fez, de Maroc et de Guinée, et dans toute l'Afrique intérieure depuis le cap de Bonne-Espérance jusques en Alexandrie par les terres de Monomotapa, du Preste-Jean et de l'Égypte, aux isles de la Méditerranée et aux principales provinces de l'Europe*, Troyes 1658.

⁴³ Robert de Dreux était aumônier de l'Ambassade de France à Constantinople, appartenant à l'ordre des Capucins, Jacob Spon docteur en médecine, agrégé de la faculté de Lyon.

⁴⁴ Ph. Jockey, *L'Archéologie*, Paris 1999, p. 61.

⁴⁵ J. Spon ramène ainsi avec la transcription de 2000 inscriptions, près de 150 manuscrits et 600 médailles. Cf. Colonne-Farganel, *op.cit.*, p. 20.

Les congrégations religieuses, qui s'installent et se développent à Constantinople à partir du XVII^e s., agissent aussi comme des intermédiaires particulièrement zélés des grandes bibliothèques royales, en exploitant les relations qu'ils entretiennent avec certains dignitaires du patriarcat ou différents évêques en poste dans les régions européennes de l'Empire, en usant parfois de méthodes assez peu recommandables.⁴⁶

Au XVIII^e s., l'éducation reçue par ces voyageurs lettrés franchit une nouvelle étape et constitue le reflet de la maturation scientifique que l'Europe de l'ouest a connu dans la deuxième moitié du XVII^e s. grâce à la fondation des différentes académies des sciences et des collèges royaux que certains ont désormais fréquenté et dans lesquels ils ont souvent reçu une formation scientifique plus poussée. Les ouvrages qu'ils publient ne sont plus de simples récits de voyage mais témoignent d'une démarche intellectuelle plus structurée et rationnelle, comme l'illustre Pitton de Tournefort, botaniste, issu d'une famille fraîchement anoblie, dont le voyage accompli en 1700 jusqu'en Arménie constitue la première véritable mission scientifique réalisée en Orient. Désormais, la localisation et la description des vestiges antiques ne constituent plus une des composantes du voyage, mais bien souvent la motivation première.

⁴⁶ La correspondance de l'abbé Sévin (1682-1741) est particulièrement instructive sur ce point. Il relate notamment, entre deux considérations sur le passé antique de la Grèce et sa destinée moderne, dans une lettre datée du 02/12/1729 et adressée à Maurepas, un épisode durant lequel il est parvenu à corrompre le métropolite de Xanthi afin que ce dernier se procure des manuscrits dans les bibliothèques des monastères sous son autorité. Avec un homme de main à la solde de cet abbé, le métropolite se rend ainsi dans plusieurs d'entre eux près du village de Buru (Porto Laghos) et réunit 25 manuscrits d'historiens antiques et byzantins qui périssent quelques jours plus tard dans le naufrage du navire qui les transportait à la sortie du port de Kavala, cf. H. Omont, *Missions archéologiques françaises en Orient aux XVII^e et XVIII^e s.*, Tome I, Paris 1902, p. 503-504.

Le Père jésuite Braconnier, parti pour des missions en Orient dès 1692 et qui devient en 1706 Supérieur général des missions de Grèce de la Compagnie de Jésus, envoyait également régulièrement des antiques en France pour enrichir le cabinet du Roi, cf. Omont, *op.cit.*, p. 274.

Ce nouvel état d'esprit a pour conséquence première la diversification des itinéraires suivis. Les voyageurs n'hésitent pas à s'écarter des quatre routes initiales connues pour se rendre à Constantinople, tandis que le voyage terrestre semble se banaliser, ou perdre du moins le caractère périlleux qu'on lui attribuait jusqu'au XVII^e s. Or, si l'improvisation est désormais permise, cette évolution ne profite pas véritablement à toutes les régions de la Grèce ou de l'ouest de l'Asie Mineure. La curiosité des voyageurs semble en effet se concentrer essentiellement sur certains lieux, parmi lesquels Athènes, le Péloponnèse que l'occupation vénitienne de 1687 à 1715 rend plus accessible ou du moins familier, ainsi que l'ancienne Ionie en Asie Mineure où le site d'Ephèse prend désormais sa place dans les descriptions à côté de la Troade, escale ancienne des voyageurs en route pour Constantinople. Les monuments attiques sont ainsi régulièrement visités et font l'objet de publications précieuses à l'image du travail de J. Stuart et N. Revett qui, dans les quatre volumes de *The antiquities of Athens measured and delineated*, offrent une documentation analogue à celle existant depuis le siècle précédent pour Rome.⁴⁷

Ces voyageurs ne s'intéressent toutefois pas à la Thrace égéenne et semblent délaisser de façon générale le nord de la Mer Egée. Ces régions en effet, bien que célèbres par leur nom ainsi que la richesse de leur passé antique, n'offrent pas alors aux voyageurs du XVIII^e s. des ruines antiques mémorables ou des sites historiques connus qui illustrent les périodes classiques de l'histoire grecque, bien souvent les seules privilégiées. Excepté le Mt Athos qui attire par sa singularité, mais où bien peu de voyageurs osent s'aventurer, seul Philippe dont le nom est attaché au voyage de St Paul et dont certains monuments sont encore visibles, fait l'objet de quelques visites, qui constituent comme autant d'exceptions dans un voyage maritime entre Thessalonique et la capitale ottomane, rendues pos-

⁴⁷ J. Stuart–N. Revett, *The antiquities of Athens measured and delineated*, Londres 1762-1816; Jockey, *op.cit.*

sibles par la présence toute proche de l'échelle de Kavala dans laquelle les bateaux ont usage de faire relâche.⁴⁸

Par conséquent, la difficulté offerte aux voyageurs par l'itinéraire continental de la Via Egnatia n'est pas le seul élément expliquant sa faible fréquentation. L'absence de curiosité de la part des voyageurs pour les régions qui ne possèdent pas de vestiges antiques identifiés et spectaculaires constituent une limite que ces derniers ne sont pas à même de dépasser jusqu'au dernier quart du XVIII^e s. et le développement de la Question d'Orient.

4. La question d'Orient ou la banalisation des Balkans

A. Explorations et cartographie

La défaite ottomane face aux Russes à Kozludja et la signature d'un traité de paix défavorable pour l'Empire à Kütchük-Kaynardja le 21 juillet 1774 permettent pour la première fois aux puissances européennes d'évoquer sérieusement un futur démembrement de l'Empire Ottoman. Bien que ces dernières ne s'entendent pas sur le sens précis à donner à la suite des événements, toutes comprennent que de nouveaux épisodes militaires sont à prévoir et que leurs armées respectives, pour prendre l'ascendant sur leurs rivaux européens, doivent se préparer à une telle évolution. La connaissance précise du terrain et l'établissement de cartes, essentielles à l'envoi de forces militaires dans la région, deviennent un enjeu capital qui donne aux voyages dans l'Empire ottoman un sens nouveau et pousse désormais les voyageurs à sillonner des régions longtemps ignorées.

Le premier à illustrer en Thrace égéenne cette nouvelle situation est le comte Marie-Gabriel-Florent-Auguste de Choiseul-Gouffier, ambassadeur auprès de la Porte de 1784 à 1792. Ses premières explorations en Orient ne se démarquent pas à l'origine de l'activité déployée par les intellectuels du XVIII^e s. Il parcourt le sud de la Grèce et l'ouest de l'Asie Mineure, entouré d'ingénieurs, dans le but d'établir plans et relevés de sites historiques antiques, et locali-

⁴⁸ Paul Lucas en 1705, le Père Braconnier en 1707, E.M. Cousinéry à la fin du XVIII^e s.

ser éventuellement quelques-uns nouveaux.⁴⁹ Il publie ainsi en 1782 le premier tome des *Voyages pittoresques de la Grèce*, où dans un style plaisant, alimenté de constantes références aux auteurs anciens, le récit s'enrichit de très nombreuses planches et gravures. Mandaté dès 1802, sous le Consulat, pour poursuivre ses activités, son travail change de sens et il prend la direction d'une équipe de cartographes, embarquée sur la corvette Le Tarleton, pour établir une carte précise des côtes égéennes de l'Empire.⁵⁰ Bien qu'une partie de ces travaux aient disparu, brûlés, comme il nous en informe,⁵¹ nous devons à cette expédition la première carte précise des rivages de la Thrace égéenne dont le brouillon, riche en informations, a survécu aux différentes péripéties de ce voyage et se trouve conservé de nos jours à la Bibliothèque Nationale.

Quinze ans plus tard, Louis de Beaujour complète ce travail et parcourt l'intérieur de la Thrace égéenne, nous informant ainsi sur les principales routes et agglomérations de la région, sans s'intéresser pour autant aux vestiges antiques et médiévaux dans un ouvrage au titre évocateur, *Voyage militaire dans l'Empire Ottoman*, publié

⁴⁹ "lorsque je quittai Paris pour visiter la Grèce, je ne voulois que satisfaire la passion de ma jeunesse pour les contrées les plus célèbres de l'Antiquité; ou, si j'osois me flatter d'ajouter quelques observations à celles des voyageurs qui m'avoient précédé, d'échapper à quelques-unes de leurs méprises, de réformer quelques erreurs de géographie (...) je goutois d'avance le plaisir de parcourir cette illustre et belle région, un Homère et un Hérodote à la main", Marie-Gabriel-Florent-Auguste Comte de Choiseul, *Voyage pittoresque de la Grèce*, Tome I, Paris 1782, Introduction.

⁵⁰ "De tous les points que présente cette carte, il n'en n'est pas un dont la position fût connue; pas un seul qui n'eût été jusqu'à présent mal déterminé: c'est un exemple inquiétant des erreurs de la géographie. Plus cette science sera cultivée, et plus on sentira le besoin de n'admettre que des opérations rigoureuses, des résultats incontestables (...) et, quoique d'après mes premières observations on eût un peu relevé vers le nord la côte de Thrace dans la carte générale du jeune Anacharsis, il s'en falloit beaucoup que cette côte fut à sa vraie place; elle est à certains endroits plus septentrionale de trois, et même quatre lieues. Nos opérations ont ainsi enlevé environ deux cents lieues carrées de domination à l'Empereur Ottoman, qui probablement n'en a rien su", Choiseul, *op.cit.*, Tome II, Paris 1809, p. 96-97.

⁵¹ *Op.cit.*, p. 160.

en 1829.⁵² Cette démarche, visant à éclairer les possibles axes de pénétration militaire dans les provinces européennes de l'Empire et à établir à cet effet des listes d'itinéraires, donne naissance à un type d'ouvrage assez fréquent au XIX^e s., où les informations sur les conditions pratiques de déplacement terrestre dans les régions ottomanes sont régulièrement mises à jour sans que l'on sache désormais si leurs auteurs ont également été voyageurs, ni même sans connaître parfois leur identité.⁵³

Seul manque un véritable travail de cartographie de l'arrière-pays, en particulier des régions montagneuses comme le Rhodope qui demeurent en ce début de XIX^e s. particulièrement mystérieuses.⁵⁴ Cependant, les provinces balkaniques, directement exposées aux appétits autrichiens et russes, sont pour la première fois au centre des attentions portées à l'Orient ottoman, et des voyageurs, porteur d'une formation scientifique précise, mais dont l'activité est liée aux intérêts diplomatiques d'une puissance européenne, consacrent l'ensemble de leur voyage à la reconnaissance des seules régions situées entre Danube et Egée. C'est le cas notamment de A. Jochmus et F. Kanitz dans les monts Balkans et la Bulgarie danubienne entre 1847 et 1880, au service de la Prusse et de l'Autriche-Hongrie respectivement, ou du tchèque K. Jiriček en Roumélie orientale, c'est-à-dire dans la plaine de Thrace située entre Balkan et Rhodope.⁵⁵ Plus proche de notre région d'étude, Ami Boué, géologue de formation, cofondateur de la Société géologique de France qu'il préside à partir de 1835, et dont l'activité

⁵² L. de Beaujour, *Voyage militaire dans l'Empire Ottoman*, Paris 1829.

⁵³ A.M. Perrot, *Itinéraire de la Turquie d'Europe et des provinces danubiennes*, Paris 1855; *Notice sur la péninsule des Balkans, Thrace-Macédoine-Roumélie-Serbie méridionale*, Ministère de la guerre, Etat-major de l'armée—2^e bureau, Paris 1915.

⁵⁴ Cousinéry, *op.cit.*, Tome II, p. 13; Pierre-Julien Hamard, *Par delà l'Adriatique et les Balkans (Autriche méridionale, Serbie, Bulgarie, Turquie et Grèce)*, Paris 1890, p. VI.

⁵⁵ A. Jochmus, "Notes on a journey into the Balkan, or Mount Haemus, in 1847", *Journal of the royal geographical Society*, XXIV (1854), 36-85; F. Kanitz, *La Bulgarie danubienne et le Balkan, études de voyage (1860-1880)*, Paris 1882.

demeure très liée à Vienne où il s'installe en 1841, constitue par son travail et son approche novatrice une figure importante dans l'étude de la géographie de la Péninsule balkanique. Entouré de confrères français ou de divers ressortissants de l'Empire d'Autriche-Hongrie, il entreprend une série de voyage d'études durant lesquels il réalise les premières études géologiques et géomorphologiques consacrées à l'ouest des Balkans.⁵⁶

Parmi ses collaborateurs, Auguste Viquesnel apparaît comme un des plus précieux, également membre de la société géologique de France dont il assume la direction en 1858, et parallèlement un des fondateurs de la société météorologique de France. Il accompagne Ami Boué dans ses voyages en 1836 et 1838 et traverse la Serbie, l'Albanie et la Macédoine, expérience qu'il complète dix ans plus tard en sillonnant de 1847 à 1848 les Rhodopes et la Thrace. Il réalise au cours de ce déplacement les premières cartes exactes et détaillées de la Thrace égéenne et des principales vallées des Rhodopes. Autre nouveauté, il se sert de ses travaux de reconnaissances cartographiques et d'études géologiques pour leur adjoindre de nombreuses informations consulaires sur l'économie, la production et le commerce des provinces ottomanes européennes, établissant une synthèse complète d'un genre nouveau sur les Balkans, précurseur d'une nouvelle discipline, la géographie humaine.⁵⁷ Cette démarche novatrice ouvre ainsi la voie à toute une série d'études similaires, portée par la curiosité des acteurs économiques occidentaux désireux, avant d'investir dans l'Empire ottoman, de posséder des informations statistiques fiables sur les différents marchés locaux ainsi que des renseignements sur les réseaux de communications, le cadre juridique ou les mœurs des habitants. De nouvelles publications, copiant partiellement les informations contenues dans l'œuvre d'Auguste Viquesnel, voient ainsi le jour tout au long du

⁵⁶ A. Boué, *La Turquie d'Europe*, Paris 1840; *Esquisse géologique de la Turquie d'Europe*, Paris 1840.

⁵⁷ Viquesnel, *op.cit.*

XIX^e s., et nous délivrent des données statistiques précieuses sur l'économie et le peuplement de la Thrace égéenne.⁵⁸

La deuxième moitié du XIX^e s. est profondément marquée par la question des nationalités qui occupe progressivement le devant de la scène. Divers ouvrages, mêlant analyses historiques et statistiques plus ou moins fiables censées illustrer la situation réelle du peuplement dans les différentes provinces balkaniques, statuent sur l'avenir "logique" de chacune d'entre elles conformément aux opinions et aux engagements de l'auteur. Louis de Launay ainsi, vibrant défenseur de l'hellénisme moderne, au cours de son voyage à travers les régions grecques du pourtour du bassin égéen, parcourt au départ d'Ainos le rivage de la Thrace en 1894, mais malheureusement pour ses lecteurs, et non sans ironie, ne lui trouve aucun charme ni intérêt particulier.⁵⁹

Le rattachement définitif de la Thrace égéenne à la Grèce, sous la dénomination de Thrace occidentale, prélude aux échanges de population avec la Bulgarie et la Turquie kémaliste, qui se soldent par l'installation d'une partie des réfugiés grecs de Turquie d'Europe et d'Asie Mineure dans la région, évènement qui en bouleverse profondément la structure économique et démographique, est l'occasion pour les forces occupantes françaises de procéder à un recensement particulièrement complet et fiable, le seul disponible, qui témoigne avec exactitude de la situation de cette région au sortir de l'Empire ottoman. Sous la forme d'une photographie, ce document détaille jusqu'à la composition des troupeaux de chaque village, dénombre la superficie des champs que chaque hameau exploite ainsi que la nature des cultures qu'ils abritent, et enregistre tout le mobilier contenu par les écoles des différentes communautés. Ce document exceptionnel clôt à sa façon les études et synthèses consacrées à la Thrace égéenne ottomane.

⁵⁸ Cf. M.A. Ubicini, *Lettres sur la Turquie d'Europe*, Paris 1853-1854; X. Heuschling, *L'Empire de Turquie*, Paris 1860; F. Bianconi, *Cartes commerciales, Province de la Thrace*, Paris 1885.

⁵⁹ M.L. de Launay, *Chez les Grecs de Turquie*, Paris 1897, p. 174.

B. La mode des grands voyageurs

Le développement de la Question d'Orient, qui porte sur le devant de la scène les provinces balkaniques de l'Empire ottoman, permet à ces régions d'intégrer parallèlement le circuit des voyageurs qui s'élancent sur les routes de l'Orient à la recherche d'aventure, sans servir pour autant les intérêts diplomatiques ou militaires d'une puissance européenne. Ce mouvement est initié en Thrace égéenne dès le début du XVIII^e s. par le Français A. de la Motraye qui accomplit en 1707 le trajet Andrinople-Ainos, suivi quarante ans plus tard par l'anglais R. Pockocke, qui traverse les villages situés au sud d'Andrinople au cours d'un voyage débuté en Egypte et qui s'achève en Allemagne, après un long détour en Syrie, en Mésopotamie et en Asie Mineure.⁶⁰ Il est imité au siècle suivant par plusieurs de ses compatriotes, en particulier E.D. Clarke qui, en 1802, se rend par voie terrestre de Thessalonique à Constantinople, tandis que G. Keppert et A. Slade dans les années 1820-30 effectuent la route Andrinople-Ainos.⁶¹ Ces voyageurs préfigurent ainsi la banalisation des déplacements terrestres et maritimes dans les territoires ottomans, effective durant la deuxième moitié du XIX^e s. Cette évolution est grandement favorisée par la fondation en 1869 de la Société impériale des chemins de fer de la Turquie d'Europe qui entreprend la construction de la ligne Andrinople-Dedeagatch (Alexandroupolis) complétée quelques années plus tard par la liaison Dedeagatch-Thessalonique. Parallèlement, plusieurs compagnies occidentales de navigation multiplient les lignes régulières de cabotage entre Constantinople et Thessalonique et font escale dans le nord de l'Égée à Dedeagatch, Porto Laghos, Kavala et Orphano. A la fin du siècle, sous la plume du père Hamard, le trajet Andrinople-Dedeagatch n'a visiblement plus rien d'exotique ni de mystérieux.⁶²

⁶⁰ A. de la Motraye, *Voyage du sieur A. de la Motraye en Europe, Asie et Afrique*, la Haye 1726; R. Pockocke, *Voyages*, traduit de l'anglois sur la seconde édition, Paris 1772.

⁶¹ A. Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece*, Londres 1833, p. 365-84; G. Keppel, *Narrative of a journey across the Balkan*, Londres 1831, p. 253-254.

⁶² Hamard, *op.cit.*

C. Les premiers voyages archéologiques

En dépit de cette amélioration progressive des réseaux de communication dans les provinces européennes de l'Empire ottoman, les premiers "archéologues", dont l'activité s'appuie sur une formation universitaire spécialisée dans le domaine historique et en épigraphie, tardent à apparaître sur les rivages égéens des Balkans, en particulier à l'Est du Nestos. La fondation de l'Ecole française d'Athènes en 1846, premier institut archéologique étranger présent à Athènes, marque toutefois une étape importante dans le développement de l'archéologie en Grèce, et dès 1856, G. Perrot, "athénien", se rend à Thasos, tandis que deux de ses confrères reprennent en 1867 les "fouilles" du consul de France à Andrinople, Charles Champoiseau. G. Deville, lui aussi membre de ce même institut, parcourt en 1861 la Macédoine et la Thrace une première fois, avant de revenir en 1866 en compagnie de E. Coquart.⁶³ Il sera suivi deux ans plus tard par Albert Dumont en 1868, ouvrant ainsi une longue tradition entre les membres de l'Ecole française et les différents sites du littoral égéen de la Thrace qu'ils visitent régulièrement, le plus souvent par bateau au départ de Kavala.⁶⁴

Ce travail ouvre dès lors une nouvelle page dans la connaissance de la Thrace égéenne et attire dans la région d'autres chercheurs étrangers qui proposent à leur tour une analyse de la topographie des colonies grecques, d'autant plus mystérieuse que seules les anciennes villes de Maronée et d'Ainos étaient jusqu'alors clairement identifiées par la conservation de leur toponyme. W. Regel, se rendant en 1887 sur le site de l'antique Abdère est ainsi le premier à nous donner une identification exacte de ce lieu.⁶⁵

⁶³ Marc, *op.cit.*, p. 483-5; Γ. Μπακαλάκης, *Προανασκαφικές έρευνες στη Θράκη*, Thessalonique 1958, p. 85.

⁶⁴ S. Reinach se rend en 1880 dans le golfe d'Abdère et G. Seure visite la Thrace à partir de 1898 Il devient un des spécialistes de cette région dont il fait un état régulier des nouvelles découvertes archéologiques dans le BCH. Le développement des fouilles à Thasos dès 1911 détourne cependant progressivement l'attention des archéologues français du littoral thrace et le dernier article à clore cette relation est celui de M. Fleyel qui se rend en 1937 à Abdère et Maronée.

⁶⁵ W. Regel, "Abdera", *AM* 12 (1887), 161 et suiv.

La première guerre mondiale, tout en marquant une précoce et courte coupure dans ces voyages d'études, semble annoncer le début d'une nouvelle période, celle de l'exploration archéologique en Thrace égéenne. L'occupation de la région par l'armée bulgare permet en effet à l'archéologue G. Kazarov d'étudier le matériel dégagé par le creusement des tranchées sur différents sites, avant d'entreprendre à Abdère, sur une superficie nécessairement limitée, les premières fouilles archéologiques en Thrace égéenne. Cet événement clôt ainsi l'ère des voyageurs proprement dit, sans que soit résolu encore l'ensemble des interrogations relatives à la géographie ancienne de la région.⁶⁶

⁶⁶ G. Kazarow, "Zur Archäologie Thrakiens", AA 1918. Il est également le premier à avoir proposé une identification des vestiges présents à 2 km du village de Dikella avec l'antique établissement de la pérée samothracienne Mésembria, rapprochement qui sera accepté par le fouilleur du site G. Bakalakis jusqu'à l'étude publiée en 1992 par T. Tsatsopoulou, son successeur, qui, sur la base de la composition statistique du monnayage exhumé sur ce site, l'identifie avec la cité de Zoné. Cf. Τζ. Τσατσοπούλου, «Μεσεμβρία-Ζώνη 1992», *AEMΘ* 6 (1992), 671-673.