

*À Jean, mon cher époux disparu trop tôt en juin 2022,
mon compagnon d'un demi-siècle de vie et de voyages,
avec qui j'ai découvert tant de nouveaux mondes.*

NAVIGATEURS

*le regard tourné
vers le grand large*

Annie Braunstein

Sommaire

Carte Pisane, 1258-1291.
Bibliothèque nationale de France



Avant-propos	7
Les grandes explorations maritimes : une aventure humaine	8
La recherche des épices	15
Les progrès de la navigation	17
Marco Polo	18
Jean de Béthencourt	26
Les grandes découvertes de la Renaissance	35
Christophe Colomb	37
Amerigo Vespucci	46
Vasco de Gama	54
Fernando de Magellan	63
Les Français dans l'Atlantique Nord	75
Jean de Verrazane	76
Jacques Cartier	82
Samuel de Champlain	90
Robert Cavelier de la Salle	98
Au XVIII ^e siècle, des voyages scientifiques	107
James Cook	109
Jean-Francois de la Pérouse	116
Les bustes de Jean-Marc de Pas	126



Le livre n'est pas à proprement parler un livre d'histoire mais un livre qui raconte des histoires d'explorateurs. Il retrace les périples de douze grands navigateurs-découvreurs et a surtout pour but de faire voyager le lecteur. C'est avant-tout une invitation au voyage et au rêve.

L'idée première vient de Maddalena Marin, directrice des Éditions des Falaises, que j'ai rencontrée à l'occasion de la réactualisation des Cent clés de Rouen. Elle souhaitait faire paraître, à l'occasion de l'Armada 2024, un livre en rapport avec la navigation ou plutôt les navigateurs, en partant des bustes réalisés par le sculpteur normand Jean-Marc de Pas. Or, en 2008, Jean, mon époux, et moi avons fait au château de Bois-Guilbert une exposition racontant le périple de chacun de ces grands explorateurs illustrée de quelques-unes de nos photos de voyage. Cette exposition a servi de point de départ à cet ouvrage pour lequel j'ai souhaité également utiliser nos propres photographies, mais aussi ajouter quelques planches ou gravures d'époque. Par ces photos j'ai tenté d'imaginer l'émerveillement et l'étonnement de ces hommes quand ils ont découvert ces mondes nouveaux - émerveillement que nous aussi avons pu ressentir lors de nos nombreux voyages.

Annie Braunstein

Les grandes explorations maritimes : une aventure humaine

Explorer des contrées inconnues, partir à la découverte de terres qu'aucun Européen (plus exactement aucun habitant du monde connu) n'a jamais foulées... Voilà un projet qui, depuis l'Antiquité et même avant, a fait rêver les hommes. Voilà bien une passion humaine qui, même dans notre monde d'aujourd'hui où – croit-on – peu de choses restent à explorer, partir, s'envoler, naviguer vers des terres isolées crée encore chez beaucoup d'entre nous un sentiment d'euphorie et une soif d'aventure extraordinaires.

La découverte de nouvelles terres a toujours été profondément liée à la manière dont les sociétés humaines ont défini leur territoire et ce qui constituait le monde extérieur. Il y a plusieurs millénaires déjà, les Mélanésiens et Polynésiens sillonnaient le Pacifique pour en peupler les îles les plus éloignées. Dès le III^e millénaire avant notre ère, l'océan Indien, les mers de Chine et bien sûr la Méditerranée étaient le théâtre d'intenses échanges. L'Antiquité nous a livré les premiers grands récits de voyages de conquérants et de savants, jetant les bases de la connaissance géographique et de la cartographie du monde.

Le commerce, les échanges d'hommes, de produits et de connaissances furent, bien avant les grandes découvertes des XV^e et XVI^e siècles, les raisons principales des grands voyages. Il n'est donc pas étonnant que l'une des premières épopées médiévales qui nous aient été rapportées soit celle du marchand vénitien Marco Polo le long de la route de la soie, dans le dernier quart du XIII^e siècle. Ses aventures, qui l'ont amené jusqu'en Chine et d'où il est revenu par la mer, sont entrées dans la postérité grâce au Livre des merveilles du monde et ont influencé durablement les voyageurs ultérieurs, en particulier Christophe Colomb. 90 ans avant que le célèbre Génois ne découvre l'Amérique – pensant atteindre les Indes en 1492 –, le Normand Jean de Béthencourt menait une expédition vers les Canaries, une aventure personnelle entre imaginaire médiéval des croisades, extension de la foi chrétienne et exploitation des nouvelles terres au profit des conquérants et de leurs souverains.

La première moitié du XV^e siècle fut une époque décisive qui vit l'émergence d'expéditions prenant peu à peu les caractéristiques des conquêtes des temps modernes. Le Portugal et l'Espagne étaient alors les deux grandes puissances qui ouvrirent la voie et financèrent ces coûteuses aventures. Leur rivalité aboutira au traité de Tordesillas (1494), partageant le monde en deux zones au sein desquelles elles auront le monopole, chacune dans leur partie, de la découverte, du commerce et de la navigation.

C'est dans ce cadre géopolitique inédit que se déroulèrent les plus grandes expéditions du XVI^e siècle. Parmi elles, comment ne pas rêver en lisant le récit détaillé d'Antonio Pigafetta sur le voyage de Magellan, peut-être le plus extraordinaire de tous les voyages ? Fernand de Magellan, marin portugais, se mit au service de l'Espagne et du futur Charles Quint, convaincu de poursuivre l'idée de Colomb et d'atteindre le Pacifique par l'ouest. De ce voyage qui lui fit découvrir le détroit situé à l'extrémité sud de l'Amérique (et qui porte désormais son nom), Magellan n'est jamais revenu, mais il avait prouvé que la Terre était bien ronde et réalisé le premier tour du monde attesté de l'histoire.

Il ne fallut qu'une trentaine d'années au Portugal pour devenir le premier empire colonial moderne. En 1498, Vasco de Gama atteignait les Indes, Pedro Álvares Cabral prenait possession du Brésil (1500) et après de nombreuses péripéties, revenait à Lisbonne riche d'une cargaison d'épices, de porcelaine, d'encens et de pierres précieuses. Vers 1515, les Portugais contrôlaient de nombreux territoires de l'océan Indien, du détroit d'Ormuz jusqu'à la Chine, leur assurant un accès pérenne à ces épices si convoitées.

Bien entendu, l'Espagne et le Portugal ne tardèrent pas à être contestés dans leur suprématie. François I^{er} s'offusqua de ce monopole ibérique sur des terres encore inconnues et aurait demandé « à voir la clause du testament d'Adam qui m'exclut du partage du monde »... C'est dans ce contexte que le roi de France finança, dans les années 1520, des expéditions commandées par Jean de Verrazane devant trouver un passage vers l'Asie qui ne soit pas aux mains des puissances espagnole ou portugaise. L'histoire s'accélérait à grands pas et à partir du milieu du XVII^e siècle, les deux rivaux durent admettre le droit des étrangers à naviguer sur ce qu'ils considéraient jusqu'alors comme leur partie du monde.

Ces « grandes découvertes » des XV^e et XVI^e siècles eurent donc des motivations d'ordres économique, religieux et bien sûr politique, des motivations justifiant le risque pris par les marins, bien conscients que leurs voyages avaient de grandes chances d'être sans retour. Parmi les raisons économiques, on trouve tout d'abord la recherche de l'or. Au XIV^e siècle, les gisements d'or étaient déjà épuisés en Europe et leur présence avérée en Afrique a concentré les efforts déployés pour trouver des passages et ouvrir de grandes routes commerciales. Vient ensuite l'attrait tout particulier pour les épices. Les Moluques, les « îles aux épices » où poussent le clou de girofle et la précieuse muscade, n'étaient-elles pas un fantasme justifiant presque à lui seul le voyage de Magellan ? Cette quête de l'épice et de la richesse qu'elle apportait à celui qui en contrôlait les routes fut sans conteste l'un des moteurs des grandes aventures maritimes ; à plus forte raison après la prise de Constantinople par les Ottomans (Turcs) en 1453, qui refermait de fait la route de la soie et l'approvisionnement par voie terrestre depuis l'Extrême-Orient. Cela explique en grande partie les efforts conséquents entrepris pour gagner l'Inde et la Chine par la mer, soit en contournant l'Afrique – ce qu'ont fait les Portugais –, soit en traversant l'Atlantique – ce que firent les Espagnols, puis les Français. Néanmoins, avant que ces navigations se généralisent, que les cartes se précisent et que les routes maritimes ouvertes se consolident, on ne peut sous-estimer le poids de l'esprit d'aventure des pionniers, dont l'agilité à convaincre les souverains aura été déterminante – et ce, avant que la rivalité entre puissances européennes ne devienne le catalyseur politique des conquêtes. Le tableau ne serait pas complet sans mentionner le désir ardent d'évangélisation et la prise de possession des terres découvertes au nom de la foi chrétienne.

La jalousie de François I^{er} envers les succès espagnols poussa les Français à se lancer dans la course (un peu tard). Après Verrazane qui déboucha en 1524 sur le fleuve Hudson et dans la baie de New York, s'ensuivit toute l'aventure française au Canada. C'est encore et toujours la recherche d'un passage vers l'Asie et la soif d'or qui amena Jacques Cartier, parti de nos côtes en 1534, à remonter le fleuve Saint-Laurent. Finalement, point de nouvelle route vers les épices mais une

« Nouvelle France » qui marqua le début de l'histoire française en Amérique du Nord et la fondation du Québec en 1608 par Samuel de Champlain. Le Canada n'apporta jamais l'enrichissement rapide recherché, à l'instar des Espagnols en Amérique du Sud, la monarchie le négligea donc rapidement au profit de colons et de compagnies privées. Mais cette longue aventure n'en est pas moins passionnante et elle a largement nourri l'imaginaire des pionniers et des grands espaces, fondateur de l'esprit américain jusqu'à nos jours.

Bien que l'air du temps eût déjà changé au XVII^e siècle, il restait encore beaucoup de territoires inconnus. Avec les voyages de James Cook entre 1768 et 1778, l'un des plus vieux mythes de la géographie, celui qui imaginait un immense continent austral, prit fin. Cook découvrit les îles de la Société (Polynésie française actuelle) et explora la Nouvelle-Zélande lors de son premier voyage. À cette époque, l'Amérique et le Pacifique étaient presque totalement connus. Les seuls « blancs » restants dans la carte du monde étaient l'Afrique intérieure. Il fallut attendre les explorations du XIX^e siècle pour les combler, et les premières années du XX^e siècle pour se lancer dans l'exploration périlleuse des pôles – notamment par le Commandant Charcot.

A travers les chapitres qui suivent, vous voyagerez sur les traces des plus grands navigateurs. Bien entendu, l'histoire de l'exploration du monde est immense et ce livre en pose uniquement les grands jalons. Les historiens travaillent encore à connaître les détails de tous ces voyages et à les mettre en perspective au sein de la grande histoire des découvertes. Mais d'une certaine manière, comme il n'aura fallu que deux ou trois siècles pour connaître la plus grande partie de notre monde, cette histoire est globalement connue. Par contre, pour le voyageur et le rêveur, elle sera encore longtemps une formidable source d'aventures, d'impressions à collecter, de photos à graver sur la pellicule, comme Annie et Jean Braunstein l'ont fait, voyage après voyage, depuis les années 1970. À l'heure des désenchantements, ces récits de routes mythiques, de paysages exotiques et de terres éloignées continuent de nourrir notre imaginaire !

Mathieu Dranguet
Historien et voyageur passionné



Atlas catalan de 1375 attribué à Abraham Cresques.
Bibliothèque nationale de France.



La recherche des épices

On utilise les épices depuis la plus haute Antiquité tant pour leurs vertus curatives que pour rehausser la saveur des plats. Par exemple, on a trouvé des grains de poivre sur la momie de Ramsès II. Depuis des siècles les marchands arabes dominaient ce commerce, effectuant des voyages maritimes périlleux pour aller jusqu'en Inde et au-delà, chercher ces produits rares et très coûteux, ayant une valeur élevée, et qui ont fait la richesse d'une cité comme Venise. Ils empruntaient aussi une route terrestre, formant de longues caravanes qui traversaient l'Asie centrale et allaient jusqu'en Chine : c'est la légendaire Route de la soie. De Chine, ils rapportaient certaines épices comme le gingembre mais aussi des soieries et des bijoux. Ces marchandises étaient acheminées jusqu'à Alexandrie où les Vénitiens les achetaient pour les revendre ensuite à prix d'or dans toutes les « épicerie » d'Europe. Seuls les gens aisés comme les princes, les grands seigneurs, les évêques ou les riches bourgeois pouvaient s'en offrir. Elles constituaient un véritable produit de luxe et procuraient un prestige important à ceux qui les utilisaient. À partir de la fin du XIII^e siècle, les récits de Marco Polo dans le *Livre des Merveilles* intensifie la passion pour les épices qui sont parmi les premiers produits échangés entre les trois continents, une première forme de mondialisation. En 1453, les Turcs qui ont déjà conquis l'Empire arabe et presque tout l'Empire byzantin prennent Constantinople et coupent la route des épices, en particulier la Route de la soie. De plus ils pratiquent la piraterie en Méditerranée ce qui va provoquer la fin de la suprématie commerciale de Venise. Il faut donc trouver une autre route. Les royaumes possédant une flotte importante se lancent dans d'aventureux périples pour parvenir jusqu'aux terres où poussent ces précieuses épices. Les premiers à s'engager sont les Portugais qui ont pris

de l'avance en matière de navigation grâce à l'école créée par l'infant Henri le Navigateur et à la mise au point d'un nouveau type de navire, la caravelle. Ils ont déjà commencé à explorer les côtes africaines et seront les premiers à parvenir sur la côte de Malabar, en Inde, en contournant l'Afrique grâce à Vasco de Gama qui, dès son premier voyage en 1497, remplira les cales de ses navires de poivre, de cannelle, de cardamome et de curcuma. En 1500, les Portugais atteignent la Malaisie mais ils sont encore loin des « îles aux épices », les Moluques (situées à l'est de l'actuelle Indonésie), où poussent la muscade et surtout le clou de girofle, l'épice la plus recherchée avec le poivre. Cependant la route contournant le cap de Bonne-Espérance est trop longue et très dangereuse, d'où l'idée de Christophe Colomb, soutenu par les souverains espagnols, de tenter d'atteindre les fameuses îles en partant vers l'ouest, ignorant bien sûr qu'il y a un continent et un océan immense à traverser avant d'y parvenir. Il échoue dans son entreprise mais rapporte de son quatrième voyage le piment et la vanille. Les Portugais atteignent les Moluques quelques années plus tard, ce qui leur donne le monopole du commerce des épices. Cette suprématie s'achève au milieu du XVII^e siècle où ils sont détrônés par les Hollandais qui s'installent en Malaisie et en Indonésie où ils fondent Batavia, écartant les tentatives d'autres puissances comme la France ou l'Angleterre. Au XVIII^e siècle, on commence à acclimater les épices ailleurs que dans leur région d'origine. C'est le cas du Français François Poivre qui parvient à dérober des plans de giroffier et de muscadier aux Moluques à la barbe des Hollandais et réussit à les acclimater sur l'île de France (Maurice) et sur l'île Bourbon (La Réunion). De là les épices gagneront les autres possessions tropicales françaises.

Guillaume Le Testu, « Le commerce des épices dans les îles Moluques », 1555, *Cosmographie Universelle*
Ministère de la Défense - Service Historique de l'Armée de Terre
© Bridgeman Images



Les progrès de la navigation

La boussole a été inventée en Chine au II^e siècle et indiquait le Sud. Elle était utilisée en feng shui. Son utilisation pour la navigation est beaucoup plus tardive, peut-être au XI^e siècle. Elle parvient en Occident au XIII^e siècle par l'intermédiaire de marchands arabes. Elle indique alors le Nord et permet de s'orienter même par temps couvert.

L'astrolabe, en revanche, est mise au point par les navigateurs portugais au XV^e siècle. Elle permet de déterminer la latitude, en mesurant la hauteur d'un astre en particulier la hauteur méridienne du soleil, et de naviguer en haute mer.

De l'italien *portolano* (livre d'instructions nautiques), les portulans sont des cartes marines utilisées du XIII^e au XVIII^e siècle. Ils servent surtout à repérer les ports et à connaître les dangers qui les entourent, courants, hauts-fonds... Par rapport aux cartes classiques, les portulans possèdent deux caractéristiques : les aires de vent ou rhumbs qui les quadrillent et l'alignement perpendiculaire au trait de côte des noms des ports et des havres. Des roses des vents permettent de déterminer le cap à suivre et de se repérer. Ils font penser à des toiles d'araignée, aux fils rouges et verts savamment tracés et nous apparaissent incompréhensibles.

Les plus anciens portulans connus sont la *Carta pisana* dessinée en 1290 probablement à Gênes et l'*Atlas catalan* réalisé à Palma de Majorque vers 1375 par les cartographes majorquins Cresques père et fils. L'*Atlas catalan* est composé de six parchemins et situe désormais le Nord en haut de la carte. Ces portulans facilitent la navigation par cabotage et placent désormais le Nord en haut des cartes. Ils ont aussi la particularité d'être ornés de dessins symbolisant les régions représentées.

Au Moyen Âge, les voyages maritimes s'effectuent à bord de nef, grand navire à la coque arrondie avec deux châteaux élevés, un à l'avant et un à l'arrière. Les nefs appelées aussi caraques permettent de transporter de lourdes charges et peuvent être armées de canons, mais elles naviguent lentement et peuvent sombrer assez facilement. Elles seront cependant utilisées jusqu'au XVII^e siècle.

Au début du XV^e siècle, sous l'impulsion de l'infant du Portugal Henri le Navigateur qui souhaite l'exploration des côtes de l'Afrique, les Portugais mettent au point la caravelle, qui s'inspire d'un navire de charge utilisé en Algarve. Il s'agit d'un long bateau de 20 à 30 mètres, fin et robuste, de moindre tonnage que la nef, de faible tirant d'eau, à la coque haute, aux bords élevés permettant d'affronter les vagues de l'Atlantique. Son fond plat lui permet de naviguer en haute mer mais convient aussi au cabotage. La caravelle est dotée de plusieurs mâts. Le mât de misaine et le grand mât sont dotés de voiles carrées et le mât d'artimon, à l'arrière, d'une voile latine, triangulaire. Ces voiles peuvent tourner autour des mâts grâce aux longues vergues désolidarisées, ce qui permet de naviguer contre le vent. Toutes ces caractéristiques font des caravelles des navires plus rapides et plus manœuvrables que les nefs. Elles seront utilisées essentiellement par les Portugais et les Espagnols.

Avant que ne commencent les grands voyages de découverte du XV^e siècle, il faut évoquer ceux de deux « précurseurs ». Tout d'abord celui du marchand vénitien Marco Polo jusqu'en Chine ; il n'était pas à proprement parler un navigateur bien qu'il ait fait le retour par mer durant dix-huit mois, mais il a été le premier à décrire ce qu'il a vu. Le deuxième précurseur est le Normand Jean de Béthencourt qui a fondé dans l'archipel des Canaries la première colonie européenne, quoique très modeste.

Une vue des îles nouvellement découvertes dans le Nouveau Monde. Gravure tirée de la *Cosmographiae Universalis* de Sebastian Munster imprimée à Bâle, 1550.

© Granger / Bridgeman Images

Marco Polo

1254-1324

Marchand vénitien, conseiller du Grand Khan





Mosaïque de Salviati en 1869.

Une famille de marchands

Marco Polo est né le 15 septembre 1254 à Venise, dans une famille de marchands. Il est élevé par son grand-père car son père, Niccolò, spécialisé dans le commerce avec l'Orient, vit la plupart du temps loin de Venise, à Constantinople, point de départ de la « route de la soie », ou à Soldaia, petit comptoir commercial situé dans l'actuelle Crimée au bord de la mer Noire.

Marco Polo a quinze ans quand son père revient à Venise d'un long voyage jusqu'à Pékin où il a rencontré l'empereur Kubilai Khan (petit-fils de Gengis Khan, le fondateur de l'Empire mongol) ouvrant la route de la Chine aux Européens. Le souverain a proposé aux Vénitiens le monopole de toutes les transactions commerciales entre la Chine et l'Europe.

Un voyage de près de quatre ans pour atteindre la Chine

En 1271, Marco Polo, âgé seulement de dix-sept ans, accompagne son père et son oncle jusqu'en Chine. Ils partent en tant que commerçants mais aussi à titre d'ambassadeurs de la république de Venise. Commence alors un long voyage qui durera presque quatre ans, empruntant une des routes de la soie.

Ils partent du comptoir vénitien de Lajazzo sur la côte sud de l'Asie Mineure, font escale à Acre, traversent l'Asie Mineure byzantine. On ne connaît pas précisément la suite de l'itinéraire des trois hommes car Marco Polo reste vague dans son récit. Il semble qu'ils soient allés à Trébizonde au bord de la mer Noire, puis redescendus peut-être vers Bagdad. Ils retrouvent ensuite une des routes de la soie en Arménie, en Géorgie, traversent la Perse, l'Asie centrale. Dans chaque ville ils pratiquent leur métier de commerçant, vendant ce



Caravane des Polo à travers l'Asie centrale, *Livre des Merveilles*.





Le Grand Bouddha de Leshan est une statue monumentale de Bouddha taillée dans la falaise du mont Lingyun au Sichuan.

qu'ils ont acheté lors des étapes précédentes et achetant de quoi vendre dans les villes suivantes. Puis ils remontent le fleuve Oxus (Amou Daria), traversent les monts du Pamir qui culminent à 7 300 mètres, dans la chaîne de l'Himalaya, longent les monts Tian Chan, traversent le Turkestan chinois (aujourd'hui le Sin Kiang) et le désert de Gobi.

Ils s'arrêtent plusieurs mois dans la première ville chinoise qu'ils rencontrent pour y faire du commerce. Le jeune Marco découvre alors la civilisation extrême-orientale et une religion totalement inconnue, le bouddhisme. Ils arrivent enfin, en 1275, à la cour de l'empereur Kubilai Khan, installée à Khanbalik (la ville du Khan) que Marco Polo traduit en Cambaluc, l'actuelle Pékin, la nouvelle capitale fondée par les empereurs mongols à la place de Hangzhou.

D'autres Européens ont déjà traversé l'Asie jusqu'en Mongolie mais les Polo sont les premiers à visiter les régions qu'ils traversent en particulier le Pamir et le désert de Gobi.

Marco Polo en Chine, 1275-1292

Les trois Vénitiens sont très bien accueillis par l'empereur Kubilai Khan qui est impressionné par l'intelligence du jeune Vénitien et le prend sous sa protection. Marco Polo se familiarise très rapidement aux coutumes locales et apprend la langue. L'empereur le fait entrer dans son service diplomatique et lui confie de nombreuses missions dans différentes provinces de l'empire ce qui lui permet de découvrir la géographie de ces régions ainsi que les coutumes des diverses populations. Il le nomme même gouverneur de Hangzhou, l'ancienne capitale et la plus grande ville du pays. Ce qui l'impressionne le plus, outre la magnificence de Pékin, c'est l'organisation de l'administration mais aussi les routes, les ponts, les canaux, l'existence du papier-monnaie, la qualité de l'artisanat, en particulier le travail de la soie. Le père et l'oncle de Marco deviennent conseillers militaires de Kubilai.

La Chine de Kubilai Khan dans le « Livre des merveilles du monde »

Après son retour, Marco Polo participe à la guerre entre Venise et Gênes, il est fait prisonnier par les Gênois. Il dicte alors à son compagnon de cellule, un troubadour nommé Rustichello de Pise, les souvenirs de ses voyages, ce qui deviendra le *Devisement du monde* ou *Livre des merveilles* qui décrit une Asie fabuleuse, par exemple les îles Andaman peuplée d'hommes à tête de chien... Il est écrit sur le ton d'un spectateur émerveillé par les paysages, la faune, la flore les us et coutumes des population rencontrées, en particulier par les religions et leur pratique. Mais il donne aussi des informations sur les pays d'Orient qui ne sont plus fondées sur les théories des Anciens, mais sur des observations réelles. Ce livre est bien plus qu'un récit de voyage, il fait aussi un tableau de la Chine à l'apogée de la dynastie mongole. Marco Polo s'extasie sur l'Empire chinois, ses villes immenses, ses campagnes où il n'y a pas un pouce de terre qui ne soit cultivé, ses ateliers de soieries, ses ports accueillant des navires venant des Indes et de toute l'Asie. Il note l'existence d'une monnaie de papier et d'une pierre noire qui brûle mieux que le charbon de bois, c'est-à-dire le charbon. Il est émerveillé par Suzhou, la Venise chinoise, parcourue de « centaines de canaux franchis par des milliers de ponts ».

Bien sûr on peut imaginer que beaucoup de descriptions sont enjolivées. Le texte fut écrit par un troubadour habitué aux récits épiques ! Cependant de nombreux détails ont pu être vérifiés, en particulier sur le plan géographique. Mais on peut constater, des oublis, par exemple la Grande Muraille n'est pas évoquée.

Même si la véracité du récit est souvent sujette à caution, il restera longtemps la seule source d'information concernant les pays d'Extrême-Orient, Chine, Cochinchine, Siam, mais aussi Inde et Ceylan. Le *Devisement du monde* est aussi un manuel à destination des marchands. Son influence sera considérable sur les futurs voyageurs et restera durant des décennies la seule source à laquelle se référer. Marco Polo évoque même la possibilité d'une route maritime reliant l'Europe et l'Asie en contournant l'Afrique, plus rapide que la voie terrestre.

Le manuscrit original du *Livre des merveilles* a été perdu, mais il en existe 143 versions dans le monde écrites dans différentes langues. Vers 1410 un manuscrit orné de 265 miniatures enluminées est réalisé pour le duc de Bourgogne Jean sans Peur qui l'a offert à son oncle le duc de Berry.



Réception par le grand Khan, Livre des Merveilles.

La récolte du poivre à Coilun
Marco Polo, *Le Devisement du monde* ou
Livre des Merveilles
Récit de 1299, copié à Paris vers 1410-1412.
Bibliothèque nationale de France



Le retour par la voie maritime

Après onze années passées en Chine le grand Khan autorise les Vénitiens, en 1292, à rentrer chez eux et leur confie une dernière mission diplomatique officielle, celle d'accompagner jusqu'en Perse une princesse qui doit épouser un khan de ce pays. Ils prennent la voie maritime, longent les côtes chinoises, font escale au Champa (Indochine) et à Sumatra. Ils passent par le détroit de Malacca, puis au large des îles Andaman et Nicobar. Ils contournent Ceylan et l'Inde, et après dix-huit mois de navigation, atteignent enfin Ormuz, grand port de Perse sur le golfe Persique. C'est la première fois que des voyageurs européens accomplissent ce périple maritime. Ensuite ils traversent la Perse, s'acquittant de leur mission diplomatique en remettant la princesse chinoise au Khan Argun. Ils rejoignent une caravane qui les mène, au bout de plusieurs mois à Trébizonde au bord de la mer Noire, qu'ils traversent pour parvenir à Constantinople. De là ils gagnent Venise où ils arrivent fin de 1295, après presque quatre années de voyage depuis la Chine et presque vingt-quatre ans après leur départ, rapportant des richesses considérables qui émerveillent les Vénitiens, soieries, pierres précieuses, épices...



Départ de Marco Polo de Venise.

Marco Polo n'est pas un navigateur bien qu'il ait effectué ce long et périlleux périple de retour par voie maritime qui était celui de négociants. Mais il est le premier à avoir eu l'idée de décrire et d'étudier ce qu'il voyait, ce qui se rapproche de l'esprit des découvreurs. D'ailleurs son voyage a donné l'idée à des générations d'hommes épris d'aventure de se lancer à la découverte de contrées inconnues. Christophe Colomb a lu et annoté le *Livre des merveilles* de Marco Polo avant de se lancer dans la traversée de l'océan Atlantique.

Jean de Béthencourt

vers 1361-1425

Explorateur normand, conquérant des Canaries

