



HAL
open science

Entre mythe et réalité, l'iconographie des villes du Proche-Orient durant la période moderne

Jean-Luc Arnaud

► **To cite this version:**

Jean-Luc Arnaud. Entre mythe et réalité, l'iconographie des villes du Proche-Orient durant la période moderne. Jean-Luc Boniol; Maryline Crivello. Façonner le passé. Représentations et cultures de l'histoire XVIe-XXe siècle, Presses de l'université de Provence, pp.219-240, 2004. halshs-01790495

HAL Id: halshs-01790495

<https://shs.hal.science/halshs-01790495v1>

Submitted on 12 May 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Entre mythe et réalité, l'iconographie des villes du Proche-Orient durant la période moderne

D'après Jean-Luc Arnaud, « Entre mythe et réalité, l'iconographie des villes du Proche-Orient durant la période moderne », dans J.-L. Boniol et M. Crivello (dir.), *Façonner le passé. Représentations et cultures de l'histoire XVIe-XXe siècle*, Aix-en-Provence, PUP, 2004, p. 219-240.

Résumé

L'iconographie des villes du Proche-Orient durant la période moderne est beaucoup moins abondante que celle traitant des villes d'Europe. Les auteurs, le plus souvent des voyageurs occidentaux, rencontrent de multiples difficultés pour réaliser cette iconographie. Au-delà des contraintes documentaires et matérielles, ils sont aussi soumis à la prégnance des textes antiques et à celle des mythes et des légendes qu'ils transmettent. Ainsi, chaque représentation résulte-t-elle le plus souvent d'une hybridation entre la réalité des lieux (mal documentée) et la volonté de l'auteur de ne pas produire un document incohérent avec les textes et l'imaginaire alors en vigueur.

Abstract

Iconography of Near Eastern cities is much less prolific than that of European cities during the modern period. The authors, for the most part Western travelers, faced considerable difficulties in order to collect these images. In addition to documentary and material constraints, they were also subjected to the prevalence of Ancient texts and of the myths and legends they transmit. Thus each representation is most often a hybrid image reflecting on the one hand, the reality of sites (poorly documented) and the author's desire to produce a document that match with the texts or the images they inspired at the time.



Ce texte et ces dessins sont sous licence creative common : [Attribution – ShareAlike 4.0.](#)
(CC-BY-SA)

This text and theses drawings are under creative common license: [Attribution – ShareAlike](#)
4.0 (CC-BY-SA)

[Plus d'informations sur Jean-Luc Arnaud – More information about Jean-Luc Arnaud](#)

Entre mythe et réalité, l'iconographie des villes du Proche-Orient durant la période moderne

Pendant la période moderne, les représentations des villes du Proche-Orient sont bien plus rares que celles des villes d'Europe. A part pour Istanbul, Jérusalem, Alexandrie et Le Caire, jusqu'au milieu du XVIIe siècle, l'iconographie des autres cités de la région est le plus souvent très sommaire lorsqu'elle n'est pas purement fantaisiste. Ensuite, il faut attendre encore longtemps pour disposer de documents cartographiques fiables¹. A la fin du XVIIe siècle, dans le cadre de la naissance de l'orientalisme, en France en particulier², d'une recrudescence des relations de voyage³ et de la concurrence entre les auteurs et les éditeurs qui s'en suit, la production occidentale s'améliore. L'iconographie est alors l'objet de nouveaux enjeux. Certains lecteurs deviennent plus pointilleux et refusent les documents fantaisistes. Ils demandent plus de précisions aux auteurs et aux graveurs qui répondent à ces exigences non sans quelques difficultés. Les contraintes auxquelles ils sont soumis sont multiples ; ils doivent préparer leur iconographie dans un contexte général de pénurie documentaire et ils sont soumis au poids de l'histoire et des vestiges archéologiques des lieux qu'ils représentent. Ces deux obstacles, qui, on l'examinera, ont la capacité de s'annuler mutuellement, les obligent à tricher avec la réalité et à recourir à des artifices de représentation.

Problèmes documentaires

A la fin du XVIIe siècle, l'ensemble des régions du Proche-Orient est sous la tutelle de l'Empire ottoman. Le sultan est aussi khalife, c'est-à-dire commandeur des croyants du monde musulman. De manière générale, l'Islam interdit la représentation iconographique des êtres vivants. Cependant, le rite hanéfite, suivi par l'autorité ottomane et la population turque, est plus tolérant que les autres à cet égard. On dispose ainsi d'une production ottomane qui représente de nombreuses villes de l'Empire : des ports surtout mais aussi des villes de l'intérieur. Ces documents sont regroupés dans deux sortes de recueil. Dans des traités hydrographiques tout d'abord qui sont destinés à la reconnaissance des ports, des villes maritimes et des côtes pour faciliter la navigation⁴. Le plus célèbre est sans aucun doute celui dressé sous la direction de Piri Reis, commandant de la flotte ottomane sous

¹ J.-L. Arnaud, 2001, « Corpus cartographique pour l'histoire de Damas, Syrie, à la fin de la période ottomane (1760-1924) », *Imago Mundi, The International Journal for the History of Cartography*, 53, p. 46-70.

² Voir H. Laurens, 1978, *Aux sources de l'orientalisme. La bibliothèque orientale de Barthélémy d'Herbelot*, Paris. et, dans une moindre mesure, E. W. Saïd, 1978, *Orientalism*, London and Henley, Routledge & Kegan Paul, p. 65.

³ Les premiers signes d'augmentation du nombre des textes de voyageurs sont antérieurs d'au moins un siècle à cette période mais ils n'ont pas alors beaucoup d'effets sur la qualité de la production iconographique ; S. Yérasimos, 1991, *Les voyageurs dans l'empire ottoman (XIVe - XVIe siècles), bibliographie, itinéraires et inventaire des lieux habités*, Ankara, Société turque d'histoire.

⁴ R. Günzel a dressé un inventaire de ces recueils et elle s'est particulièrement intéressée à la représentation des villes ; R. Günzel, 1992, « Representation of Towns in Ottoman Sea Charts of the Sixteenth Century and Their Relation to Mediterranean Cartography », dans G. Veinstein (éd.), *Soliman le Magnifique et son temps*, Paris, La documentation française, p. 279-297.



Figure 1. Marseille par Piri Reis vers 1520 (extrait). D'après K. Özdemir, 1994.

Soliman le Magnifique. Son manuscrit est remis au sultan en 1524⁵ ; le volume regroupe des vues de plusieurs centaines de port et d'îles de Méditerranée. Il ne s'agit d'ailleurs pas toujours de lieux placés sous l'autorité ottomane puisque ce recueil comporte des vues de Gêne, de Nice, de Marseille (fig. 1) et de nombreuses îles de la mer Adriatique qui dépendent alors de Venise. Ces documents ne résultent pas tous de relevés originaux ; à côté de ceux dressés par Piri Reis ou par les membres de sa flotte, on trouve des documents copiés dans des recueils occidentaux, vénitiens en particulier. Istanbul constitue alors un centre de diffusion ; à proximité de l'Arsenal, plusieurs boutiques tenues par des marchands qui connaissent les langues occidentales et le latin, proposent leurs services aux capitaines des navires. Ceux-ci peuvent y acheter, vendre, faire traduire ou reproduire des documents de toutes factures et d'origines très diverses⁶. Ces sont donc des manuscrits (alors que les recueils occidentaux sont imprimés) dont la diffusion est nécessairement restreinte.

Le second type de recueil est de nature plus officielle, il s'agit de comptes rendus des campagnes militaires des sultans. Ils sont contemporains des vues hydrographiques et la plupart d'entre eux datent du second quart du XVII^e siècle. Le plus célèbre est celui de Matrakçi Nashu, dont l'auteur, miniaturiste, accompagne l'armée ottomane, alors placée sous la direction de Soliman, durant la campagne de Perse au cours des années 1533-1536⁷. Matrakçi a dressé une description minutieuse de l'itinéraire suivi par l'armée durant cette campagne et de nombreuses représentations des lieux qu'elle a parcourus, étape après étape. Ces documents résultent souvent de simplifications extrêmes de la réalité mais, pour Bagdad et pour Alep en particulier, on note une forte cohérence entre les dessins de Matrakçi et ce que l'on sait de ces villes à ce moment-là (fig. 2). Les documents de cette qualité sont cependant peu abondants, il s'agit aussi de manuscrits.

⁵ . K. Özdemir, 1994, *Piri Reis*, Istanbul, Baskent ofset cultural publications, p. VII.

⁶ . R. Günsel, 1992, *op. cit.*, p. 294.

⁷ . Nasûhü's-Silahi, 1976. *Beyân-i menâzil-i sefer-i 'irâkeyn-i sultân Süleymân hân*, H. G. Yurdaydin (éd.), Ankara, Türk Tarih kurumu basimevi.



Figure 2. Bagdad par Matrakçi vers 1535 (extrait). D'après Nasûhü's-Silahi, 1976.

Qu'ils soient destinés à la navigation ou bien à illustrer les campagnes sultaniennes, les documents produits par les ressortissants de l'Empire sont rarement fantaisistes. Cependant leurs auteurs méconnaissent les règles des méthodes géométriques de projection et ils ignorent les techniques de la perspective, mises au point en Europe au même moment⁸. Par leur formation, ils sont plutôt miniaturistes que cartographes ou hydrographes. Suivant le savoir-faire inhérent à cette spécialité, les vues sont composées par addition d'éléments qui suivent chacun un mode de projection particulier : celui qui satisfait le plus l'auteur pour en exprimer les caractéristiques. Dans ces vues, l'importance relative de chaque élément est plus souvent déterminée par sa valeur symbolique que par sa taille effective ou les règles de la perspective. Alors que ces règles sont définies de manière géométrique par des procédés de tracé codifiés et donc réversibles, la valeur symbolique attribuée à tel ou tel élément d'architecture ressortit à l'appréciation de l'auteur. Ainsi, l'interprétation de ces vues peut toujours être sujette à ambiguïté et donc à des résultats différents. Leur production est très localisée dans le temps ; elle est forte au cours du règne de Soliman, elle diminue ensuite assez rapidement. Cette baisse de l'activité des miniaturistes n'est pas provoquée par l'émergence de nouveaux savoir-faire qui seraient plus conformes à ceux pratiqués en occident ; la régression de la production locale trouve plutôt son origine dans l'incapacité des dessinateurs ottomans à adopter les modes de projection géométriques. Les traités occidentaux, imprimés, dont la qualité ne cesse de s'améliorer avec le temps, remplacent peu à peu les manuscrits locaux qui sont rapidement dépassés et déclassés. En outre, R. Günsel note que c'est au début du règne de Soliman, au moment où la flotte ottomane est la plus puissante, que la production locale est la plus abondante⁹. Ensuite, à l'issue de la bataille de Lépante qui ruine la marine sultanienne, les hydrographes ottomans ne disposent plus de moyens suffisants pour entretenir une production cartographique

⁸. D. Strofollino, 1999, *La città misurata. Tecniche et strumenti di rilevamento nei trattati a stampa del Cinquecento*, Rome, Salerno.

⁹. R. Günsel, 1992, *op. cit.*, p. 280.

indépendante¹⁰. En ce qui concerne les villes de l'intérieur, à part quelques comptes rendus de campagne militaires, toujours durant la période de Soliman, l'administration ottomane s'intéresse peu à la cartographie. Les provinces sont administrées suivant un mode d'intervention minimal ; la Porte ne se soucie pas d'en connaître les détails (topographiques, démographiques ou encore économiques) avant la période des grandes réformes administratives inaugurées par la mise en place d'une armée de métier au cours des années 1820. Il est à cet égard remarquable que le premier plan de ville commandité par l'administration, un plan d'Istanbul, soit contemporain de cette réforme¹¹. Il faut ensuite attendre la fin du XIXe siècle pour que quelques relevés cartographiques de villes soient dressés sur l'initiative de l'autorité publique. Ainsi, les représentations des villes du Proche-Orient produites par les ottomans sont peu abondantes et peu diffusées. Les auteurs des documents disponibles sont donc, le plus souvent, des étrangers. A Damas par exemple, chef-lieu stratégique de l'Empire, tous les plans de la ville dressés avant la mise en place de l'autorité mandataire au début des années 1920 l'ont été par des occidentaux (Suédois, Allemands, Anglais et Français)¹². La production iconographique d'origine étrangère est plus abondante que celle du pouvoir local, son volume est cependant sans commune mesure avec celle qui se développe au même moment dans les villes d'Europe. Les occidentaux ne leur portent pas moins d'intérêt, leur production est surtout limitée par les difficultés qu'ils rencontrent. Elles sont de trois sortes.

Tout d'abord, les voyageurs européens sont confrontés aux réticences de la population et des autorités pour tout ce qui concerne les travaux iconographiques ou cartographiques. Jusqu'au milieu du XIXe siècle, ils rencontrent les plus grandes difficultés ; les témoignages sont nombreux : à la fin du XVIIe siècle, Cornelius Le Brun prétend avoir risqué sa vie pour dresser un panorama de Jérusalem¹³ ; en 1778, l'abbé Dominique Sestini qui tente de relever des inscriptions sur l'enceinte d'Istanbul se fait chasser par des jardiniers¹⁴ ; quelques années plus tard, les savants de l'expédition d'Egypte ne peuvent pas déployer leurs instruments sans être protégés par une escorte militaire¹⁵. C'est à Istanbul au cours de la première moitié du XIXe siècle qu'apparaissent les premiers signes de détente à l'égard des dessinateurs occidentaux. Antoine Ignace Melling en constitue le premier témoin, en bon connaisseur de la ville et de sa population, il note à propos d'un dessin dressé en 1810, d'après nature sur une place très passagère, qu'il lui aurait été impossible de faire la même chose une vingtaine d'année plus tôt à cause de l'opposition de la population à ce type d'activité¹⁶. A Damas, les étrangers sont sujets à de violentes brimades ; ils doivent absolument revêtir un costume local pour éviter les avanies

¹⁰. Cette bataille, perdue par la Porte devant la flotte de Don Juan d'Autriche en 1571, marque le point de départ du déclin de l'Empire.

¹¹. H. von Moltke, 1842, *Karte von Constantinopel den vorstaedten der umgegend und dem Bosphorus*, 1:25 000, Berlin, Verlag von Simon Schropp und Comp. L'auteur, un jeune officier allemand, est conseiller militaire auprès de la Porte lorsque ce plan lui est commandé.

¹². J.-L. Arnaud, 2001, *op. cit.*

¹³. C. Le Brun, 1714, *Voyage au Levant c'est à dire dans les principaux endroits de l'Asie mineure dans les isles de Chio, de Rhodes, de Chypre &c. (...)*, Paris, Guillaume Cavelier, p. 286.

¹⁴. Cité par J. Ebersolt, 1919, *Constantinople byzantine et les voyageurs du Levant*, Paris, Ernest Leroux, p. 185.

¹⁵. P. Jacotin, 1822, « Mémoire sur la construction de la carte de l'Egypte », dans *Description de l'Egypte*, Etat moderne, tome 2, 2e partie, p. 11.

¹⁶. A.-I. Melling, J.-D. Barbié du Bocage, 1819, *Voyage pittoresque de Constantinople et des rives du Bosphore d'après les dessins de M. Melling*, Paris, Treuttel et Würtz, notice de la pl. 22.

et il leur est interdit d'entrer en ville à cheval¹⁷. A la suite de l'occupation égyptienne de la région et du soutien apporté par Ibrahim Pacha aux étrangers, ces vexations tendent à disparaître¹⁸. Ce n'est effectivement pas avant le milieu du XIXe siècle que sont dressés les premiers plans de Damas¹⁹.

Ensuite, seconde difficulté, la réalisation d'une vue de ville est une affaire de professionnel. S'il n'est pas très difficile de dresser une vue partielle, une *vedute*, il n'est pas aussi aisé de construire, car il s'agit bien d'une construction, une vue d'ensemble, qu'il s'agisse d'un panorama, d'une vue à vol d'oiseau ou, *a fortiori*, d'un plan. Des traités de vulgarisation des méthodes de relevé sont disponibles à partir du milieu du XVIe siècle ; celui de G. Frisius, l'inventeur de la planchette, paru en 1537, ou encore sa traduction en langue française et en italien du traité de Pierre Apian, une quinzaine d'années plus tard, ne nécessitent pas de connaissances approfondies en mathématique pour être compris²⁰. Cependant, les voyageurs au Proche-Orient ne semblent pas en avoir connaissance. Ce genre de littérature ne correspond en rien à leurs activités et à leurs centres d'intérêts. Ils sont le plus souvent commerçants itinérants et leurs principaux soucis concernent alors les monnaies, les modes d'échange ou encore les prix d'achat et de vente des marchandises. Les autres sont antiquaires ou érudits, ils disposent d'une bonne connaissance des textes anciens et ils consacrent la plus grande part de leur temps à la recherche et à la visite des sites antiques où ils relèvent des inscriptions mais dessinent rarement. Lorsqu'ils le font, ils se cantonnent à la représentation de monuments isolés dont ils dressent plus souvent des descriptions que des croquis. Par exemple, André Thevet, qui publie en 1554 une cosmographie du Levant à l'issue d'un long voyage et d'un séjour en Egypte, donne une image du sphinx de Gizeh²¹. Elle représente le buste d'un jeune homme aux cheveux bouclés qui ressemble plus à un éphèbe grec qu'à un pharaon (fig. 3). De toute évidence, cette image ne résulte pas d'un dessin effectué sur place mais de l'interprétation d'une description sommaire par un dessinateur ignorant tout de la sculpture égyptienne. Ultime témoignage de la faible diffusion des techniques de relevé cartographique : même lorsque le but du voyage nécessite de bonnes connaissances en la matière, elles ne sont pas toujours acquises. Par exemple, Gravier d'Ortières, un espion envoyé dans l'Empire ottoman par Louis XIV pour en relever les places fortes et définir les moyens nécessaires pour « s'en rendre maître », livre un manuscrit dont la plupart des dessins sont sommaires et témoignent d'une maîtrise très approximative des techniques de représentation²².

¹⁷ . Michaud et Poujoulat, 1841, *Correspondance d'Orient (1830-1831)*, Bruxelles, N. J. Gregoir, V. Wouters et Ce, p. 7.

¹⁸ . Ainsi, par exemple, E. Gentil, qui visite Damas en 1855, rend compte de cette détente et signale qu'il est possible de parcourir la ville en habit européen mais il relève aussi les multiples insultes qui lui sont adressées à l'occasion de ses visites. E. Gentil, 1855, *Souvenirs d'orient*, Metz, Paris, Jules Verronnais, J. Lecoffre, p. 113 et 126.

¹⁹ . On dispose de trois plans dressés entre 1854 et 1860. J.-L. Arnaud, 2001, *op. cit.*, p. 50 sq.

²⁰ . Voir H.-C. Pouls, 1980, « Mieux vaut voir que courir 2 », dans *Cartes et figures de la terre*, Paris, Centre Georges Pompidou, p. 248-251 et P. Apian, 1553, *La cosmographie de Pierre Apian, docteur et mathématicien très excellent, traictant de toutes les régions, pais, villes...*, Paris, Vivant Gaultherot.

²¹ . A. Thevet, 1604, *Cosmographie du Levant par F. André Thevet d'Angoulesme*, Lyon, Ian de Tournes et Guil Gazeau, p. 151.

²² . Gravier D'Ortières, *Estat des Places que les Princes Mahometants possèdent sur les Côtes de la Mer Méditerranée et dont les Plans ont esté lever par ordre du Roy à la faveur de la Visite des Eschelles de Levant, que sa Ma té a fait faire les années 1685 1686 et 1687 avec les projets pour y faire descente, et s'en rendre Maistres*, manuscrit, BN Paris, Mss-fr 7176.



Figure 3. Le sphinx de Gizeh par Thevet vers 1600. A. Thevet, 1604, p. 151.

Le fait que les villes soient peu représentées par les voyageurs antiques trouve aussi son origine dans la faiblesse de l'attention qu'ils leur portent. Elles sont souvent décrites comme des lieux de peu d'intérêt ; résultat d'une décadence et de la corruption provoquée par l'occupant arabe ou turc, elles ne présentent pas de grandes compositions monumentales comme les villes antiques. Dans ce contexte, indépendamment des compétences des auteurs, leur représentation n'est pas toujours recherchée. Ce caractère très partial des voyageurs change avec l'esprit des Lumières et la naissance des expéditions scientifiques en Orient, au cours du XVIII^e siècle. Non seulement ces expéditions ont des objectifs de connaissance bien plus complets que celles des décennies précédentes, mais encore, elles se dotent du personnel compétent pour les conduire suivant les règles de l'art. De manière systématique, des dessinateurs et des cartographes sont associés aux voyages. Le premier exemple est sans doute celui de Piton de Tournefort ; au tout début du XVIII^e siècle, il est envoyé au Levant par le Roi de France avec la mission d'en rapporter une description²³. L'auteur, qui s'intéresse principalement à l'histoire naturelle et aux mœurs des populations, se consacre assez peu aux zones urbanisées. Les deux volumes de son livre sont cependant illustrés par une trentaine de vues de villes. Pour la plupart, ces documents sont composés comme des paysages où les zones urbanisées occupent une faible part du champ disponible. Lorsqu'elles ne sont pas réduites à des silhouettes, leurs représentations sont souvent assez sommaires. L'homme de l'art qui accompagnait l'auteur – Aubier – n'était pas cartographe, il était peintre de formation. Ses vues sont conformes à son savoir-faire, c'est un artiste dont la vision des villes n'a pas grand-chose à voir avec la cartographie. Au contraire, Aubier prend toujours soin de choisir des points de vue qui semblent réels. Ses panoramas et ses vues à vol d'oiseau sont, sans aucun doute, le fruit de reconstructions en atelier mais l'auteur évite les vues trop plongeantes et donne toujours des images qui semblent résulter d'une observation directe. Il est donc loin des méthodes

²³. Piton de Tournefort, 1718, *Relation d'un voyage du Levant fait par ordre du Roy contenant l'histoire ancienne et moderne de plusieurs isles de l'archipel (...)*, Amsterdam aux dépens de la Compagnie.

de la cartographie, de ses codes et de l'abstraction qu'elles supposent, et comme en témoigne son plan de Smyrne sur lequel les façades des maisons sont rabattues verticalement, il ignorait les méthodes les plus élémentaires de la représentation géométrique²⁴.

Il faut attendre encore plusieurs décennies pour que de véritables cartographes soient associés aux voyages. L'exemple le plus frappant est celui de l'expédition danoise envoyée en Arabie heureuse (Yémen) au cours des années 1760. Carsten Niebuhr, un paysan de la Frise à l'origine, en sera le cartographe. Durant plusieurs mois avant son départ, il suit une solide formation aux techniques les plus récentes de calcul des coordonnées astronomiques et de l'arpentage²⁵. Malgré ces compétences, le plan d'Istanbul dressé par C. Niebuhr est loin d'être parfait ; il ne le cache pas et explique que « dans le plan de Constantinople la plupart des rues ne sont marquées qu'arbitrairement, & pour remplir le vide »²⁶. Les difficultés rencontrées dans ce cas par Niebuhr ont été multiples. La population ne lui a pas laissé le loisir d'utiliser ses instruments de mesure céleste, mais quand bien même il aurait été libre de ses déplacements et de ses activités, la tâche dépassait les forces d'un seul homme : Istanbul s'étendait alors sur plus de huit cents hectares et ne devait pas compter moins de deux cent cinquante kilomètres de voies de circulation.

Ainsi, obtenir les autorisations de lever des documents et disposer des connaissances pour le faire sont deux conditions nécessaires à la réussite des entreprises iconographiques mais elles ne sont pas suffisantes. Dresser une vue ou un plan de ville est un travail de longue haleine, il s'agit d'une opération coûteuse. Le plan détaillé d'une grande ville ne peut pas être le fruit d'un travail individuel, il nécessite une équipe et d'importants moyens matériels et humains. Les voyageurs sont le plus souvent seuls, ils sont parfois accompagnés d'un dessinateur, comme c'est le cas de Chardin lors de son voyage en Perse à la fin du XVIIIe siècle par exemple²⁷, mais jamais d'une équipe. La tentative de relevé d'un nouveau plan d'Istanbul par le consul de France quelques années après le passage de l'expédition danoise est éloquent. Le diplomate, Choiseul-Gouffier, bénéficie des autorisations nécessaires, il jouit aussi de la protection consulaire et, à ce titre, ses employés sont protégés d'éventuelles menaces de la population par des hommes en armes, enfin, il dispose des services d'un cartographe – Le Chevallier - chargé de réaliser son projet. Celui-ci effectue des relevés durant une dizaine d'année à partir de 1776. Même s'il ne consacre pas tout son temps à la confection de ce plan, c'est, semble-t-il, son activité principale durant cette période. Malgré les moyens mis en œuvre, le résultat est plutôt décevant ; seuls, le contour de la ville, les tracés des rues principales et la position des monuments sont indiqués de manière satisfaisante, les autres voies de circulation présentent d'importantes erreurs lorsqu'elles ne résultent pas d'un remplissage aléatoire du vide²⁸. Le premier plan d'une ville du Proche-Orient dressé suivant des méthodes et avec des moyens

²⁴. *Ibid.*, vol. 2 ; face p. 195.

²⁵. T. Hansen, 1988, *La mort en Arabie. Une expédition danoise 1761-1767*, Arles, Actes Sud.

²⁶. C. Niebuhr, 1776 et 1780, *Voyage en Arabie & en d'autres pays circonvoisins par C. Niebuhr, traduit de l'allemand*, vol. 1 : Amsterdam chez S. J. Baalde, Utrecht chez J. Van Schoonhoven & comp., vol. 2 : Amsterdam chez S. J. Baalde, Utrecht chez Barthelemy Wild, vol. 1, 1776, p. 19.

²⁷. J. Chardin, 1686, *Journal du voyage du chevalier Chardin en Perse & aux indes orientales Par la Mer Noire & par la Colchide*, Londres, Moyse Pitt.

²⁸. Ce plan est publié pour la première fois par Le Chevallier. Il expose alors avec précision la méthode de relevé mise en œuvre et donne la liste des points de son réseau primaire de triangulation ; Le Chevallier, 1800, *Voyage de la Propontide et du Pont Euxin*, Paris, Dentu. Pour sa part, Choiseul-Gouffier, dans une lettre à Barbié du Bocage, indique qu'« il n'y a de certain que les contours et la place des monuments dont il reste des vestiges... ». Cité par L. Pingaud, 1887, *Choiseul Gouffier, La France en Orient sous L. XVI*, Paris, p. 269.

comparables à ceux consacrés aux villes occidentales est celui du Caire qui a été relevé au cours de l'expédition française en Egypte à l'extrême fin du XVIII^e siècle. La qualité et la précision de ce plan n'étaient pas requises par les besoins de l'armée et la nécessité de contrôler la population urbaine ; elles doivent d'abord leur origine à une opportunité : le désœuvrement des ingénieurs-topographes de l'expédition, assignés à résidence au Caire par la crue du Nil en septembre 1798. Quatre d'entre eux ont travaillé durant une année pour dresser ce plan. Selon P. Jacotin, qui a dirigé l'opération et en rend compte dans ses moindres détails, le résultat de ses travaux « peut supporter le parallèle avec les meilleurs plans des villes modernes »²⁹. Effectivement, les trois représentations détaillées du Caire publiées dans la *Description de l'Egypte* quelques années plus tard témoignent de l'importance des moyens mis en œuvre et de la compétence de leurs auteurs. Leur confrontation à des plans plus récents n'a pas permis de déceler la moindre erreur explicite, cela à toutes les échelles de représentation : depuis la triangulation générale de l'ensemble de l'agglomération jusqu'au relevé des ruelles les plus étroites et des réseaux d'impasses les plus profonds³⁰.

Poids de l'histoire et de l'archéologie

Les auteurs et les graveurs occidentaux sont aussi confrontés à des contraintes qui dépassent les contingences matérielles. Le poids de l'histoire et celui des témoignages qui en tiennent lieu jouent un rôle important dans la production iconographique des occidentaux. La plus grande part des villes et/ou des lieux représentés par les voyageurs au Proche-Orient sont des sites antiques, ou, pour le moins, des lieux d'évènements marquants de la période antique. A ce titre, ils sont mentionnés, et parfois décrits, dans les textes classiques. Durant la période moderne, les villes ne sont pas classées en fonction de leur importance démographique ; par contre, l'ancienneté d'un établissement humain constitue alors un critère de notabilité et de considération. La plupart des auteurs, parfois même les commerçants, et pas seulement ceux qui font le voyage de Terre-Sainte avec la bible en mains, ont dans leurs bagages l'Iliade en Troade, la géographie de Strabon à Alexandrie ou encore des textes plus récents. Pour eux, la référence primordiale de leurs comptes rendus est d'abord constituée par les textes. Sur place, ils se livrent surtout à la recherche de concordances entre les descriptions anciennes et les lieux qu'ils parcourent. Ils effectuent en quelque sorte des vérifications, leurs visites ont d'abord pour objectif d'aider à la lecture et la compréhension des textes. Dans ce contexte, l'iconographie ne constitue pas tant une représentation au sens propre des lieux qu'un moyen de visualiser, voire de figurer, les textes. Jacob Spon et Georges Wheler qui voyagent entre l'Italie et Athènes en 1675-1676 correspondent bien à ce type de voyageur³¹. Ils ne sont cependant pas tous aussi obsédés par les antiquités. Par exemple, Boullaye le Gouz qui visite l'Empire ottoman et une partie de la Perse une vingtaine d'années plus tôt se laisse parfois porter par ses réflexions³². A propos d'Istanbul, après avoir rappelé en quelques mots qu'il s'agit de Byzance, il consacre

²⁹ . P. Jacotin, 1822, *op. cit.*, p. 4-5, 59-63.

³⁰ . P. Jacotin (dir.), 1809, « Environs du Kaire - Plan particulier du île de Roudah, du Vieux Kaire et de Gizeh », « Environs du Kaire - Plan particulier de Boulâq », « Le Kaire - Plan particulier de la ville », dans *Description de l'Egypte*, Paris, Imprimerie impériale, 1809, Etat moderne, vol. 1, pl. 16, 25 et 26.

³¹ . J. Spon, G. Wheler, 1678, *Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grèce, et du Levant, fait és années 1675 & 1676 par J. Spon ... et G. Wheler...*, Lyon, A. Cellier le fils, 3 vol.

³² . Boullaye Le Gouz, 1653, *Les voyages et observations du sieur de la Boullaye le Gouz où sont décrites les religions, gouvernements (...)*, Paris, François Clouzier.



Figure 4. Le quartier de Galata, découpé en trois parties à la fin du XVIIe siècle. Extrait d'un manuscrit anonyme, bibliothèque nationale de France, département des cartes et plans, fonds hydrographique de la marine, port. 98 bis, div. 8, art. 3.

plusieurs dizaines de pages à rendre compte de ses observations des pratiques sociales et culturelles (religion, mariage, circoncision...) ³³. Par contre, dans le même ouvrage, il ne consacre pas une ligne à la ville contemporaine d'Alexandrie alors que la ville antique et les vestiges de ses monuments sont longuement décrits ³⁴.

De nombreuses images du XVIIe siècle représentent le quartier de Galata à Istanbul — ancien quartier génois situé sur la rive gauche de la Corne d'Or — suivant un découpage en trois parties rayonnantes, comme autant de parts de gâteau, à partir d'une tour située au sommet de cette partie de la ville (fig. 4). Or, suivant les travaux des historiens et des archéologues de la fondation génoise, on compte bien quatre portions d'enceinte qui convergent vers la tour mais elles ne délimitent pas trois parties. C'est plus compliqué, il s'agit d'extensions successives de la première concession génoise qui occupait seulement le rivage. On peut donner plusieurs explications à l'incohérence entre la réalité archéologique des multiples extensions du quartier et ses représentations anciennes. La plus convaincante, c'est sans doute qu'encore aujourd'hui, depuis le sommet de la tour de Galata, on distingue bien le départ de quatre murs d'enceinte rayonnants ³⁵. Par contre, le repérage des murs intermédiaires qui correspondent aux fondations successives est bien plus difficile. Au-delà de cette explication, il se trouve que la représentation de Galata en trois parties concorde bien avec le mythe de fondation qui est d'actualité au cours du XVIIe siècle. Gravier d'Ortières (l'espion cité plus haut) livre l'explication en rapportant ce mythe. Suivant cet auteur : « la petite ville de Galata (...) appartenait anciennement à la famille de Jutiniany de Gênes (...) cette ville est divisée en trois parties par des murailles

³³ . *Ibid.*, p. 38 sq.

³⁴ . *Ibid.*, p. 370-375.

³⁵ . C'était aussi vrai au début des années 1980, avant les démolitions qui ont eu pour objet la « mise en valeur » de ces éléments de fortification.

avec des tours ; elle fut partagée de cette manière entre trois frères de la famille »³⁶. Cette histoire n'a pas été vérifiée par les historiens qui retiennent tous une explication diachronique à la multiplicité des murs de fortification de ce quartier³⁷. Dans ce contexte, on peut se demander si le partage de la ville tel qu'il est représenté par les dessinateurs du XVIIe siècle trouve son origine dans le mythe ou bien dans les vestiges visibles des enceintes. En tout état de cause, les deux concordent parfaitement. Il est aussi remarquable que les auteurs des dessins qui partagent le quartier en trois parties, à partir de la première moitié du XVIIe siècle avec Deshayes de Courmenin³⁸, le font en contradiction avec les dispositions représentées par une vue plus ancienne, dressée à la fin du XVe siècle par le vénitien Vavassore³⁹. Cette vue, dont des copies et de nombreuses variantes sont très largement diffusées durant plus d'un siècle, représente les multiples murs d'enceinte de Galata de manière plus cohérente avec les données archéologiques que le dessin de Deshayes de Courmenin.

Alors que les images des villes du Proche Orient connaissent une amélioration sensible à partir de la fin du XVIIe siècle, il semble à travers cet exemple que c'est le contraire en ce qui concerne Galata. Du point de vue de la correspondance entre dessin et terrain, on assisterait à une régression de la représentation. Cependant, suivant un point de vue qui privilégierait le texte au détriment des vestiges archéologiques, le dessin de Deshayes de Courmenin, offre l'avantage d'une bonne correspondance entre la représentation et le mythe de fondation.

Poids des vestiges antiques

Les voyageurs portent un intérêt inégalé aux vestiges antiques. Même ceux qui font d'abord du commerce consacrent de longues pages aux descriptions de ces vestiges. Durant leurs voyages, ils effectuent les relevés des pièces qui leur semblent les plus remarquables. Les inscriptions sont les plus prisées mais ils ne dédaignent pas les colonnes ou encore les obélisques. En milieu urbain, cet intérêt quasi-exclusif pour les monuments donne lieu à un matériel très disparate : 1°. Des données assez générales sur la forme de la ville et les positions relatives de quelques édifices remarquables, 2°. Des données détaillées pour quelques objets. Le caractère hétéroclite d'une telle documentation introduit un biais dans les représentations des villes. Les monuments et les vestiges archéologiques sont l'objet d'une sur-représentation au détriment du tissu banal des zones urbanisées et de leurs environs.

Guillaume-Joseph Grelot, qui publie en 1680 une vue à vol d'oiseau d'Istanbul offre un bon exemple en la matière (fig. 5). L'auteur est dessinateur et il prétend dans l'introduction de son livre avoir, au contraire de ses prédécesseurs, été très scrupuleux pour dresser les différentes vues qu'il publie⁴⁰. Pour représenter les zones urbanisées de

³⁶ . G. D'Ortières, 1687, mss cit., fol. 31. Cette partition imaginaire de Galata perdure jusqu'à la seconde moitié du milieu de XVIIIe siècle. C. Niebuhr, qui voyage au cours des années 1760, ne représente pas ce découpage sur son plan mais il écrit que l'on voit à Galata « les restes de deux murs anciens et très forts, qui partageoient autrefois cette ville en trois quartiers, ou en autant de forteresses particulières ». C. Niebuhr, 1776, *op. cit.*, p. 20.

³⁷ . B. Palazzo, 1946, *L'arap Djami ou l'église Saint-Paul à Galata*, Istanbul, Hachette.

³⁸ . Deshayes, 1621, *Constantinople qui est appelée par les Turcs Stambol*, carte gravée en noir.

³⁹ . Vavassore, vers 1520, *Byzantium si-ve Costantineopolis*. Document publié par E. Oberhummer, 1902, *Konstantinopel unter Sultan Suleiman dem Grossem aufgenommen im Jahre 1559 durch Melchior Lorichs aus Flensburg*, Munich, Druck und Verlag von R. Oldenburg.

⁴⁰ . G.-J. Grelot, 1681, *Relation nouvelle d'un voyage de Constantinople. Enrichie de plans levez par l'auteur sur les lieux, et des figures de tout ce qu'il y a de plus remarquable dans cette ville*, Paris, « Avis au lecteur », hors pagination.

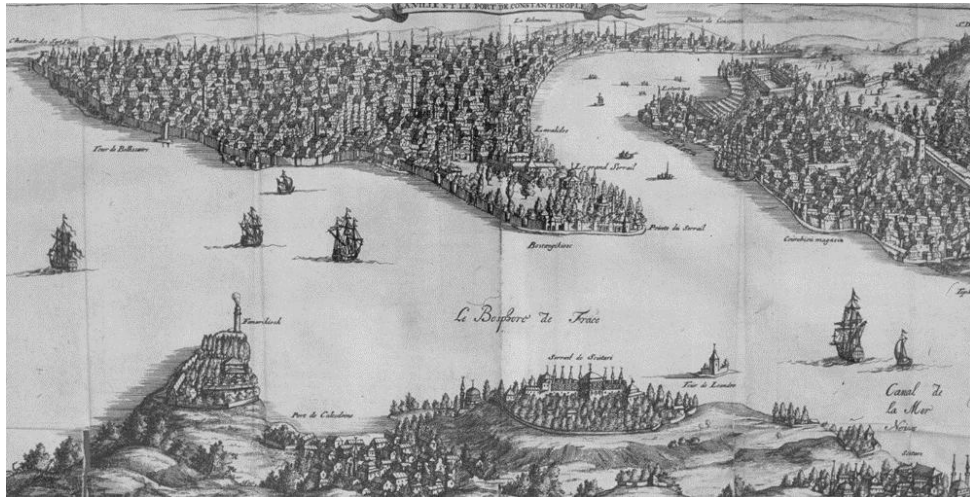


Figure 5. Istanbul, vue à vol d'oiseau de G.-J. Grelot vers 1670. G.-J. Grelot, 1681, pl. 75.

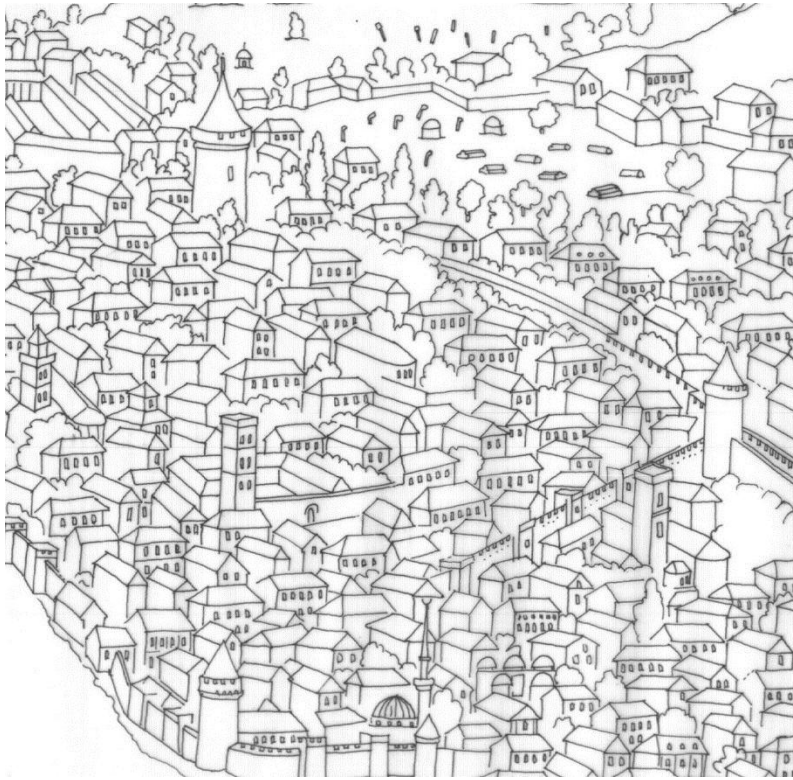


Figure 6. Le tissu urbain banal est représenté par un remplissage systématique de maisons vues de trois quarts. Dessin de l'auteur d'après la vue de Grelot, quartier de Galata.

l'agglomération, il utilise deux modes graphiques qui sont assimilables à un code. Le champ d'extension du tissu urbain banal est indiqué par un semis de petites maisons vues de trois-quarts, il s'agit explicitement d'un remplissage (fig. 6). Des édifices remarquables sont distribués dans ce champ. Pour un petit nombre d'entre eux, les particularités du dessin permettent de les identifier sans ambiguïté ; par exemple le château des Sept tours compte effectivement sept tours et la mosquée Bleue est dotée des six minarets qui en constituent la spécificité... La représentation de la plus grande part des autres édifices suit un mode qui ressortit plus à des évocations, voire à des figurés symboliques, qu'à des dessins proprement dits. On reconnaît tout d'abord des minarets, ils sont nombreux et tous du même modèle : très élancés au-dessus des autres constructions et pointus. On compte ensuite une

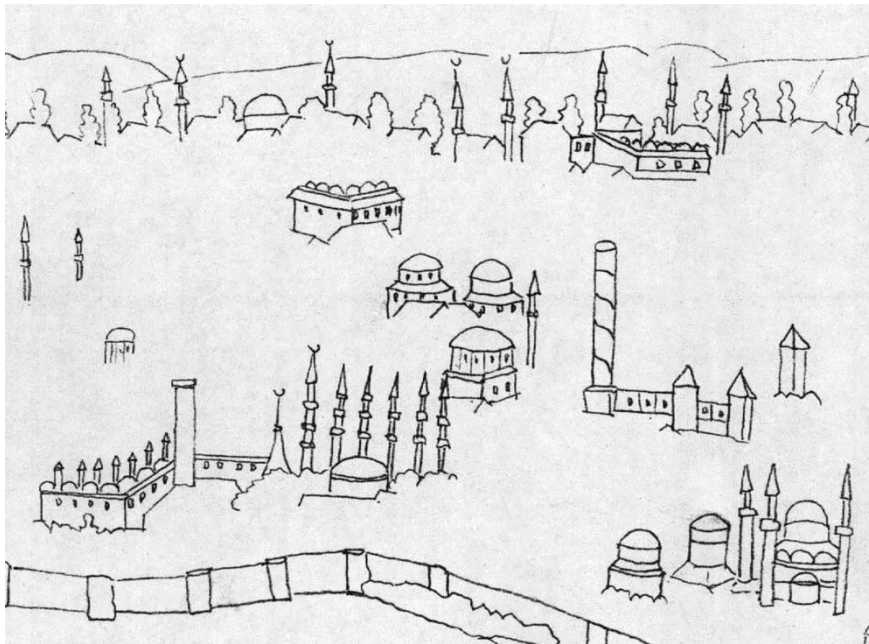


Figure 7. Des colonnes très surdimensionnées qui sont bien plus larges et hautes que les minarets. Au premier plan : l'enceinte maritime, en bas au centre : la mosquée Bleue avec ses six minarets, derrière : deux colonnes colossales, au fond : la silhouette des minarets. Dessin de l'auteur d'après la vue de Grelot, quartier de l'hippodrome.

quinzaine d'édifices couverts d'une coupole centrale ; ils peuvent correspondre soit à des églises byzantines (Sainte-Sophie en tête) soit à des grandes mosquées (Solimanié, Selimié...). On trouve aussi des édifices composés de deux ailes recouverte par de petites coupoles et formant un angle. Cette représentation peut concorder avec trois types de construction : les cours des mosquées, les *medrese* (écoles coraniques) et les caravansérails, on en compte neuf. Enfin, on trouve aussi cinq colonnes ou obélisques. Plusieurs édifices majeurs, byzantins ou ottomans, manquent à cet inventaire⁴¹ tandis que des constructions beaucoup moins volumineuses sont indiquées : sur les quatre colonnes monumentales antiques de la ville, trois sont représentées et il est possible de les identifier. Deux d'entre elles sont symbolisées par un enroulement, une autre présente un fût lisse. Effectivement, la colonne Serpentine, qui marque l'axe de l'hippodrome antique et la colonne d'Arcadius située au nord-ouest de Yenikapi ont des fûts décorés de frises hélicoïdales, leurs positions respectives sur la vue de Grelot coïncident bien avec ces emplacements. Celle dont le fût est lisse semble correspondre à la colonne de Constantin, située à proximité de la limite méridionale du Grand Bazar, elle est représentée à côté d'une *medrese* ou d'un caravansérail. En regard des autres édifices, ces colonnes sont immenses ; même si celle d'Arcadius ne mesurait pas moins de quatre mètres de diamètre, elles sont toutes très surdimensionnées, en largeur et en hauteur (fig. 7). Comme tout auteur de représentation, Grelot sélectionne les informations qu'il livre à ses lecteurs ; il choisit de montrer des colonnes plutôt que des mosquées. Or, ces monuments datent de la période byzantine de la ville. On peut se demander si ce choix ne correspond pas à une volonté d'équilibrer les périodes représentées dans la vue : les colonnes constitueraient en quelque sorte le contrepoint des minarets. Les premières seraient à la période antique ce que les seconds sont à la période alors contemporaine.

⁴¹ . L'aqueduc de Valens, la mosquée de Sélimié et de nombreuses autres.



Figure 8. Istanbul vers 1420 par Buondelmonti. On compte cinq colonnes et pas beaucoup plus d'édifices. Bibliothèque nationale de France, département des cartes et plans, Ge FF 9351.

Cette interprétation n'est sans doute pas aberrante mais elle fait peu de cas d'une « tradition » relative aux vues d'Istanbul. Grelot n'est pas le premier dessinateur à mettre en évidence les colonnes monumentales de cette ville. Les exemples antérieurs sont assez nombreux. Le premier, attribué à Christoforo Buondelmonti, est publié au début du XVe siècle, destiné à illustrer le *Livre des îles de l'Archipel*, il daterait des années 1420. L'auteur aurait procédé à partir de textes et inscrit les toponymes cités à l'intérieur d'un périmètre tracé approximativement, au prix de fortes incohérences avec la réalité. La méthode est sommaire mais elle n'est pas fantaisiste, la liste produite par Buondelmonti correspond bien aux édifices cités dans les textes. C'est au cours des copies successives — on ne compte pas moins de soixante-quatre manuscrits — que les noms des lieux auraient été remplacés par des dessins⁴². On en connaît de nombreuses versions ; suivant les copies, le champ situé à l'intérieur de l'enceinte byzantine est plus ou moins bien fourni en monuments mais les colonnes constituent une constante (fig. 8). On en compte toujours plusieurs, même dans

⁴² . H. L. Turner, 1989, « Christopher Buondelmonti : adventurer, explorer and cartographer », dans M. Pelletier (dir), *Géographie du monde au Moyen Age et à la Renaissance*, Paris, C.T.H.S, p. 210 ; voir aussi G. Gerola, 1931, « Le vedute di Constantinopoli di Cristoforo Buondelmonti », *Studi bizantini e neoellenici*, III, p. 249-279.

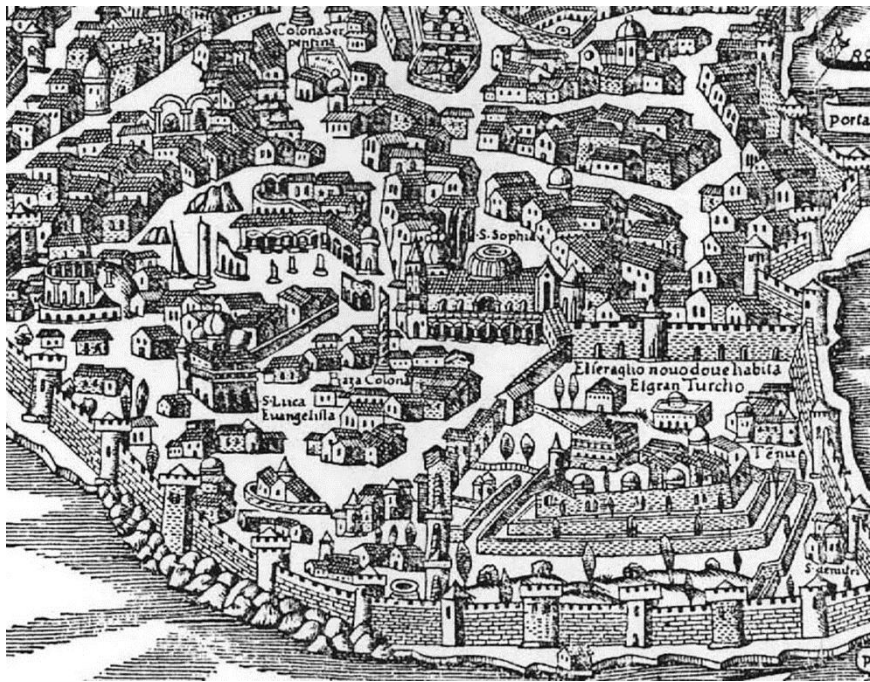


Figure 9. Istanbul vers 1520 par Vavassore (extrait). Encore des colonnes monumentales. D'après E. Oberhummer, 1902.

les variantes les plus épurées. A la fin du XV^e siècle, la vue à vol d'oiseau dessinée par Vavassore et publiée à Venise a aussi été copiée à de multiples reprises⁴³. Elle représente plusieurs édifices remarquables — plus nombreux et plus précis que ceux de Grelot — et aussi quatre colonnes monumentales dans l'enceinte de Stamboul (fig. 9). Autrement dit, on peut interpréter les colonnes dessinées par Grelot comme une permanence de l'image — et surtout de l'imaginaire — de Constantinople.

Dans sa vue, la place octroyée aux colonnes ressortit d'autant plus à l'imaginaire que Grelot dispose d'une documentation plus abondante que ses prédécesseurs. Aux XV^e et XVI^e siècles, les vues de la ville sont composées sur la base du peu d'informations alors disponibles : la disposition générale des murs d'enceinte, la position relative de quelques édifices et, parfois, leur forme suivant une description succincte. On ne connaît donc pas grand-chose, mais on connaît les colonnes et les obélisques : des monuments dont la forme est assez facile à dessiner, voire à mémoriser sur la base de quelques notes. Pour Grelot — deux siècles plus tard — la situation est assez différente. Il ne dispose pas d'une documentation exhaustive, loin s'en faut. Cependant, il a lui-même effectué des relevés de la basilique Sainte Sophie, de la mosquée Bleue, de la mosquée Solimanié, de la mosquée Vadide et de la porte du palais de Topkapi, autant de constructions dont il donne des dessins assez précis dans son livre. Lors de sa publication, il est le premier à disposer d'une telle documentation. En outre, les détails qu'il mentionne dans les dessins de l'enceinte et de l'arsenal du quartier de Galata indiquent qu'il disposait d'une documentation encore plus abondante, enregistrée au cours de ses promenades à travers la ville. Alors qu'il aurait pu mettre ces informations — alors inédites — à profit pour la composition des détails de sa vue à vol d'oiseau, tous les édifices, dont les dessins illustrent des descriptions minutieuses, ne semblent pas être l'objet de la moindre attention dans cette vue. Cet acte délibéré de l'auteur signifie qu'il a préféré privilégier la représentation des colonnes antiques aux

⁴³. Cette vue est aussi nommée « Vue aux effigies » ; voir Caedicus, *s.d. Ancien plan de Constantinople imprimé entre 1566 et 1574 avec notes explicatives*, Constantinople, Lorentz et Keil.

dépens des édifices dont il a effectué le relevé et qui constitueraient alors une véritable innovation dans une vue d'Istanbul. Ce choix n'est pas le fruit du hasard, on peut même se demander, si, compte tenu de la prégnance des colonnes dans toute l'iconographie de la ville, une vue qui n'en comporterait pas pourrait prétendre la représenter. Cette hypothèse peut expliquer la disproportion des colonnes de Grelot puisque suivant une proportion cohérente avec leur taille elles auraient été noyées dans le tissu banal et seraient restées invisibles.

Mythe ou bien réalité ? On a examiné les difficultés documentaires auxquelles les auteurs se heurtent. Elles sont bien réelles et il serait aberrant de ne pas les prendre en compte dans un processus de critique des documents. Mais on a aussi examiné la manière dont un auteur, qui présente ses dessins comme des originaux fidèles aux détails des lieux où il a longuement séjourné, effectue des choix qui trahissent son attachement à une tradition où le poids du mythe semble dominer celui de la réalité. Le paradoxe d'une représentation construite en décalage avec la documentation disponible constitue sans aucun doute la preuve de cet attachement. Au même titre que ses prédécesseurs, Guillaume-Joseph Grelot, en opposition avec son texte introductif, donne une image d'Istanbul où la part du mythe l'emporte sur la réalité.