

LE VOYAGE:

TOUTE UNE HISTOIRE

CONSACRÉ CETTE ANNÉE AU VOYAGE, LE FESTIVAL HISTOIRE ET CITÉ EST REVENU SUR L'ÉVOLUTION D'**UNE PRATIQUE QUI SUSCITE DEPUIS TOUJOURS LA CONTROVERSE** ET DONT LE RÉCIT EST LOIN DE SE LIMITER AUX EXPLOITS DE QUELQUES AVENTURIERS OCCIDENTAUX.

Dossier réalisé par Anton Vos & Vincent Monnet





Dans l'après-midi du 11 mars 2020, «*profondément préoccupée*» par l'évolution de la situation sanitaire à l'échelle de la planète, l'Organisation mondiale de la santé classe officiellement le Covid-19 au rang de pandémie. Dans les semaines et les mois qui suivent, près de 4 milliards d'humains se retrouvent confinés chez eux. Les avions sont cloués au sol, les trains restent en gare et les voitures ne sortent plus de leur garage, entraînant l'effondrement de l'industrie du tourisme international de 98 % pour le seul mois de mai. Sur le moment, certains experts montent au créneau pour déclarer que la fracture est irréversible, qu'il n'y a pas de retour en arrière possible et que dans le «*monde d'après*» on ne voyagera plus jamais comme dans celui «*d'avant*».

Professeur à l'Université Grenoble-Alpes et grand spécialiste de l'histoire des circulations, Sylvain Venayre partage alors cet avis. «*Bien sûr, nul ne renoncera à voyager, lorsque la crise sera finie, avance-t-il dans les pages d'un grand quotidien parisien. Mais, héritiers informés de l'histoire longue des voyages en chambre, dont nous aurons écrit tous ensemble un chapitre d'autant plus dense qu'il est mondial, nous serons peut-être plus mesurés dans notre manière d'arpenter la planète.*»

Après un an de réclusion entre les quatre murs de son salon, il ne voit cependant plus les choses tout à fait de la même façon. Revenant sur les vices et les vertus associés au fait de voyager depuis le début de l'ère moderne, il s'en est expliqué dans le cadre d'une conférence donnée – depuis le même salon – dans le cadre du dernier Festival Histoire et Cité. Une manifestation qui s'est tenue du 23 au 28 mars, sous l'égide de la Maison de l'histoire de l'UNIGE.

«*Ce qui a été très frappant au moment de l'apparition de cette pandémie, explique l'historien, c'est qu'une des premières mesures prises par la presque totalité des États de la planète a été d'interdire le voyage et que cette interdiction reposait sur une injonction médicale. Du jour au lendemain, voyager est devenu mauvais pour la santé. En additionnant cela à d'autres signes, comme le mouvement flygskam («*honte de l'avion*») apparu en Suède en 2018 et qui dénonce les dégâts environnementaux dus au tourisme de masse, on pouvait penser qu'on se trouvait à un tournant et que l'humanité allait prendre conscience du fait qu'il serait bon d'interrompre notre frénésie de voyages d'agrément.*

Or, un an après, c'est le contraire qui semble se produire. Tout le monde est dans les starting-blocks, semblant prêt à reprendre les choses exactement à l'endroit où on les avait laissées.»

Ce tiraillement, à vrai dire, n'a rien de neuf. Depuis que les êtres humains se sont trouvés des raisons de partir de chez

eux autres que la seule nécessité, cette activité suscite en effet un mélange d'enthousiasme et de répulsion.

Enthousiasme d'abord La première vertu du voyage, c'est d'être bon pour la tête. Comme l'écrit au XVI^e siècle Montaigne dans ses célèbres *Essais*, «*voyager me semble un exercice profitable, l'âme y a une continuelle exercitation à remarquer les choses inconnues et nouvelles et je ne sache point*

**« VOYAGER ME
SEMBLE UN EXERCICE
PROFITABLE, L'ÂME
Y A UNE CONTINUELLE
EXERCITATION À
REMARQUER LES
CHOSSES INCONNUES
ET NOUVELLES. »**

meilleure école, comme j'ai dit souvent, à façonner la vie, que de lui proposer incessamment la diversité et tant d'autres vies, fantaisies et usances.» Ce qui fait écho au non moins connu sonnet de Joachim du Bellay :

*Heureux qui, comme Ulysse, a fait un beau voyage,
Ou comme celui-là qui conquiert la toison,
Et puis est retourné, plein d'usage et raison,
Vivre entre ses parents le reste de son âge!*

L'entreprise n'est cependant pas à prendre à la légère. Avant de se mettre en route, il s'agit en effet pour les jeunes gens de la bonne société de l'époque de se préparer soigneusement. Car un périple profitable ne s'improvise pas. Dans les volumes dédiés à l'art de voyager qui se multiplient à



Sylvain Venayre

Professeur d'histoire contemporaine à l'Université Grenoble-Alpes.

Formation: Agrégation d'histoire et doctorat en histoire de l'Université Paris-1 Panthéon-Sorbonne (2000). Maître de conférences à l'Université Paris-1 Panthéon-Sorbonne (2002-2013).

Parcours: Spécialiste du XIX^e siècle, de l'histoire des représentations, et de l'histoire culturelle des voyages, il est l'auteur de très nombreux ouvrages sur le sujet. Essayiste et scénariste de bande dessinée, il a reçu le prix Augustin-Thierry 2016 des Rendez-vous de l'histoire et le prix Pierre-Lafue 2018.

partir du XVI^e siècle, les consignes sont claires : après de longues lectures documentaires, il faut prévoir un plan et s'y tenir, ne pas partir à l'aventure, être toujours accompagné et apprendre la langue des pays visités. Il est également recommandé de prendre de nombreuses notes, d'abord au crayon, sur le vif, puis à l'encre une fois arrivé à l'étape du soir. Pour éviter toute perte, mieux vaut également en faire un double et, dans la mesure du possible, agrémenter le tout de dessins permettant de rendre les types, les scènes et les paysages observés.

À ceux qui se piquent de faire de la science, on conseille par ailleurs d'emporter des instruments de mesure et surtout de prélever des échantillons en vue de faire progresser les connaissances.

« C'est une idée à laquelle on croit alors beaucoup et qui est très largement partagée, appuie Sylvain Venayre. Dans certains cas, la démarche apparaît rétrospectivement comme scandaleuse au vu de la nature de ce qui est collecté (des restes humains, voire des humains en chair et en os). Mais cela a aussi débouché sur de réelles avancées comme la collecte de pinsons et de tortues effectuée dans les années 1830 par le naturaliste britannique Charles Darwin aux Galapagos et qui va lui permettre de concevoir sa théorie de l'évolution reposant sur le principe de la sélection naturelle. »

Le Grand tour Cette manière de voyager pour apprendre et parfaire sa culture devient quasiment un rite de passage obligé pour les jeunes gens de bonne famille à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle. C'est ce qu'on appelle le « Grand tour » : une escapade qui peut durer deux ans, voire plus, et qui consiste à visiter les grandes villes d'Europe de l'Ouest en direction de l'Italie, pour aller sur place vérifier des connaissances qu'on avait déjà acquises par la lecture avant de rentrer chez soi pour en faire profiter son entourage. *« Ce qui légitime cette démarche, précise Sylvain Venayre, c'est l'idée que ce doux commerce avec l'inconnu constitue un des principaux moyens de perfectionner l'humanité. Qu'en multipliant les échanges et les rencontres, on prépare la paix pour les années à venir. Lorsque les nouveaux moyens de transport (trains, bateaux à vapeur) se développent au XIX^e siècle, de nombreux auteurs défendront d'ailleurs l'idée qu'il s'agit d'un moyen inédit d'unir l'humanité et de l'amalgamer. »*

L'autre grand argument en faveur du voyage, c'est qu'il est profitable à la santé. Même si on n'est jamais à l'abri du brigandage, d'un accident de coche ou de l'explosion d'une chaudière à vapeur, cela ne pèse guère en regard des bénéfices attendus. Se nourrir des spectacles du monde permet en premier lieu d'affermir le corps. Dans les traités médicaux de la fin du XVIII^e siècle, revient ainsi souvent l'exemple d'une femme qui, alors qu'elle se languissait à Paris, avait retrouvé toute sa santé après une excursion en province en vue de toucher un héritage. Pour le corps médical, l'explication ne faisait aucun doute : les cahots et les ornières de la route, les secousses et les vibrations

du véhicule avaient suffi à affermir les chairs mollissantes de la malheureuse.

Quitter le confort du logis est aussi considéré depuis le XVII^e siècle comme le meilleur remède contre ce mal des élites qu'est la mélancolie. Une idée qui perdurera un certain temps, puisqu'au XIX^e siècle, on continue à prescrire le voyage comme remède à ces pathologies modernes que sont l'ennui et la neurasthénie.

« IL N'EST PAS DE MALADIE QU'UN CHANGEMENT D'AIR NE GUÉRISSE OU NE SOULAGE. »

Miasmes morbides Le voyage, estime-t-on par ailleurs à partir du XVIII^e siècle, possède également des vertus thérapeutiques contre les miasmes. À l'époque, on estime en effet que la plupart des maladies sont causées par des facteurs environnementaux, et en particulier par l'air et l'eau dont l'absence de mouvement entraîne, par un processus de corruption, la formation des miasmes morbides. Pour s'en prémunir, de nombreux traités médicaux recommandent de changer d'environnement. Pour le dire comme le célèbre docteur Laennec, considéré comme un des pères de la médecine moderne : *« Il n'est pas de maladie qu'un changement d'air ne guérisse ou ne soulage. »*

En montrant que les microbes ont tendance à disparaître avec l'accroissement de l'altitude, Louis Pasteur donnera davantage encore de crédit à ce mantra. Aux stations thermales et balnéaires qui, depuis longtemps, justifiaient un déplacement à des fins de guérison, on verra ainsi s'ajouter les stations d'altitude dont l'essor s'amorce à la Belle Époque. D'aucuns pousseront même la métaphore sanitaire jusqu'à voir dans le développement des voies de communication un bienfait pour la planète dans son ensemble.

VOYAGE, VOYAGE!

Sans relâche, l'humain a exploré la planète, créé de nouvelles routes de communication et développé des moyens de transport pour assouvir sa soif inextinguible de voyages et de découvertes.

Pax Mongolica : À la fin du Moyen Âge, les Mongols, à force de conquêtes qui les mènent aux portes de l'Europe, unifient une bonne partie de l'Eurasie et établissent une paix qui garantit l'existence de routes de commerce sûres entre le Moyen-Orient et la Chine. Plusieurs voyageurs et ambassadeurs occidentaux les empruntent, dont Jean de Plan Carpin de 1245 à 1247, Guillaume de Rubrouck en 1253-1254 ou encore Marco Polo de 1271 à 1295.

Zheng He : Entre 1405 et 1433, encouragé par l'empereur chinois Yongle, l'amiral Zheng He se lance dans une série de voyages dans l'océan Indien avec un objectif essentiellement diplomatique.



À la tête d'une large flotte de jonques, dont certaines de plus de 60 mètres de long, et de milliers de marins, il accomplit au total sept expéditions. Il visite ce qui est aujourd'hui la Thaïlande, la Malaisie, l'Inde, l'Afrique orientale et la Péninsule arabique. La mort de l'empereur en 1433 entraîne l'arrêt de ces expéditions très coûteuses.

L'exploration du globe : Dès le début du XV^e siècle, les Portugais se lancent dans le contournement de l'Afrique par le Sud. En 1488, Bartolomeu Dias franchit le cap de Bonne-Espérance. Christophe Colomb traverse l'océan Atlantique en 1492 pour le compte du royaume d'Espagne et Vasco de Gama atteint le sud de l'Inde en 1498. Le premier tour du monde complet est réalisé par l'équipage de Fernand de Magellan (lui-même meurt en cours de route) en 1522. Les compagnies britannique (1600), française (1601) et néerlandaise (1602) des Indes (ou mers) orientales sont fondées pour s'attaquer au monopole portugais. Abel Tasman contourne l'Australie et atteint la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande puis les îles Fidji en 1643.

« *Cet immense réseau de viabilité, qui déjà figure sur les cartes comme le système artériel et veineux de la planète, rendant au globe le même service de circulation vitale que le sang dans le corps humain* », peut-on ainsi lire dans un numéro du *Moniteur du commerce* qui paraît en 1860.

Outre le corps, le voyage permet enfin de soigner les âmes. Depuis des temps très anciens, de nombreux pèlerins effectuent ainsi de pieux voyages pour obtenir une guérison ou pour rendre grâce au Ciel d'en avoir obtenu une. Ceux-ci évoluent cependant avec leur temps, si bien qu'aux alentours de 1860, l'Église reconnaît le droit légitime de profiter du pèlerinage pour des activités de loisir. On voit dès lors se multiplier des guides où se mêlent l'impératif d'un séjour à Lourdes et la joie toute profane qu'on peut trouver à une excursion au cirque de Gavarnie tout proche. « *Plus on s'approche du XX^e siècle, plus on va accepter l'idée qu'un voyage peut être entrepris uniquement dans un but de jouissance et de plaisir*, complète Sylvain Venayre. *Cela va de pair avec le développement de l'industrie du tourisme, qui se concrétise par l'arrivée de collections de guides chez de nombreux éditeurs, ainsi que par la création des agences de voyages pour lesquelles l'impératif de confort devient tout à fait central, comme en témoigne par exemple le lancement de la ligne ferroviaire de l'Orient-Express par la Compagnie internationale des wagons-lits en 1883.* »

Quant aux moins fortunés, ils peuvent toujours se rabattre sur ce qu'on appelle alors les « trains de plaisir ». Ces lignes nationales, qui connaissent rapidement un énorme succès, permettent, bien avant l'époque des congés payés, au bourgeois comme à l'ouvrier de gagner la mer en quelques heures seulement, le ticket comprenant également en règle générale une nuitée à l'hôtel.

Rejet maintenant Car, dès avant son irrésistible démocratisation, le voyage a suscité de vives réticences. La première tient au fait que de nombreux auteurs estiment que, parmi cette multitude d'individus en mouvement, rares sont ceux qui sont réellement capables d'en tirer un quelconque profit. Pour la majorité des autres, c'est une pente glissante, conduisant inmanquablement à la dispersion de l'esprit et à la frivolité. « *Il y a beaucoup de gens que les voyages instruisent encore moins que les livres, parce qu'ils ignorent l'art de penser, que, dans la lecture, leur esprit est au moins guidé par l'auteur, et que, dans leurs voyages, ils ne savent rien voir d'eux-mêmes* », constate Jean-Jacques Rousseau dans son *Émile* (1762).

La seconde renvoie à l'incapacité dans laquelle se trouveraient certaines personnes d'aller à la rencontre de l'autre une fois sorties de leur pré carré. Ce que résume ainsi George Sand dans ses *Lettres d'un voyageur* (1837) : « *Les insulaires d'Albion apportent avec eux un fluide particulier que j'appellerai le fluide britannique, et au milieu duquel ils voyagent, aussi peu accessibles à l'atmosphère des régions qu'ils traversent que la souris au centre de la machine pneumatique.* » « *Depuis le début du XIX^e siècle, cette idée fonde la stratégie de distinction entre ceux qui se pensent comme de véritables voyageurs – parce qu'ils sont capables de réussir la rencontre avec l'altérité – et ceux qui sont considérés comme de simples touristes*, ponctue Sylvain Venayre. *Mais l'argument a pris un poids nouveau avec le développement du tourisme de masse et ces séjours dans des « resorts » que de nombreux clients ne quittent pas tout au long de leur séjour à l'étranger.* »

La troisième critique faite au voyage est sans doute la plus proche de nos préoccupations actuelles dans la mesure où elle postule que les voyageurs, du moment qu'ils sont en masse, détruisent le monde qu'ils prétendent chérir et

« NOUS AVONS ÉTÉ PARQUÉS NOUS-MÊMES EXACTEMENT COMME NOUS PARQUONS LA NATURE DEPUIS UN SIÈCLE. »

altèrent les charmes de Mère Nature. À propos de « *l'inutile et insupportable profession de touriste* », George Sand écrit encore : « *Il me semble déjà voir arriver, malgré la neige qui couvre les Alpes, ces insipides et monotones figures que chaque été ramène et fait pénétrer jusque dans les solitudes les plus saintes ; véritable plaie de notre génération, qui a juré de dénaturer par sa présence la physionomie de toutes les contrées du globe, et d'empoisonner les jouissances des promeneurs contemplatifs, par leur oisive inquiétude et leurs sottises questions.* »

Portant en elle un solide préjugé de classe – ce sont ici surtout les gens modestes et peu cultivés qui sont visés –, cette accusation de vandalisme concerne d'abord les monuments avant de s'étendre à l'environnement naturel. Pour s'en prémunir, les élites, inquiètes de voir tant de quidams libres de s'esbaudir à leur guise dans le vaste monde, multiplient dès la fin du XIX^e siècle les associations à caractère écologique. La France voit ainsi naître la Société des amis des arbres en 1891, puis, dix ans plus tard, celle pour la protection du paysage. C'est aussi dans cette perspective que sont créés des parcs naturels dont le premier du continent européen voit le jour en Suède en 1909.

Spectacle du monde C'est également au tournant du siècle que le premier camping club est fondé du côté de Londres. Plus aristocratique que populaire, il rassemble une élite désireuse de marquer sa différence en proposant une manière inédite de jouir du spectacle du monde qui mêle souci de distinction sociale et désir de profiter de paysages préservés des nuisances de la foule.

« *Ce qui est tragiquement ironique dans ce qui nous arrive depuis mars, note Sylvain Venayre, c'est qu'avec cette pandémie, nous avons été parqués nous-mêmes exactement comme*

nous parquons la nature depuis un siècle pour préserver certains espaces privilégiés d'un trop-plein de voyageurs. »

Quant à savoir de quoi l'avenir sera fait, l'historien met en garde contre tout jugement trop hâtif, rappelant qu'au lendemain de la Révolution française et des guerres d'empires, de nombreux auteurs estimaient, eux aussi, qu'après de telles commotions politiques, il ne serait plus possible de voyager comme c'était le cas autrefois. « *Et pourtant, assène Sylvain Venayre, rien n'a changé. Ces gens se sont trompés et ceux qui imaginent que la crise du covid aura des conséquences spectaculaires sur notre manière de parcourir le monde se trompent sans doute de la même façon. Ce qui me semble plus probable, c'est que cette pandémie s'insère dans une évolution à plus long terme, à laquelle participe notamment le flygskam, et qui nous invitera à inventer une autre façon de pratiquer le voyage d'agrément. Sans forcément partir loin, en étant utile, en s'efforçant de faire le moins de dégâts possible à la planète. Je doute toutefois que ce discours ait un impact considérable en dehors de l'Europe. Sur les autres continents, et notamment en Asie, le tourisme se développe en effet de façon exponentielle depuis une trentaine d'années. Ce qui, dans un avenir relativement proche, pourrait bien faire exploser les flux mondiaux.* »

Sur les flots : Les premiers grands paquebots sont apparus au début du XIX^e siècle avec l'essor des migrations internationales et des colonies. La taille et la vitesse de croisière de ces bateaux ont fait l'objet d'une concurrence féroce entre les nations industrialisées. Ils représentent le principal moyen de transport intercontinental avant d'être supplantés par les avions après la Deuxième Guerre mondiale.



les trains à haute vitesse concurrencent certaines lignes aériennes.

Le rail pour tous : Le développement du réseau de chemins de fer à partir de la première moitié du XIX^e siècle favorise la mobilité et participe à l'émergence du tourisme de masse qui, dans un premier temps, touche surtout les destinations locales comme le bord de mer ou la campagne. Aujourd'hui,

En voiture Simone : Le début du XX^e siècle voit l'industrialisation et la popularisation massives de l'automobile, qui offre un sentiment de liberté et d'autonomie unique. La production mondiale atteint un maximum de 97 millions d'unités en 2017 et retombe à 77 millions en 2020. L'automobile privée est aujourd'hui de loin le premier

moyen de transport à la fois en termes de distance parcourue et de nombre de personnes véhiculées. Pour l'accueillir, le monde compte plus de 65 millions de kilomètres de routes carrossables.

Les maîtres des airs : La période d'après-guerre, de 1945 à 1975, est dominée par l'émergence de l'aviation civile. On estime que l'« ère du jet » commence avec le Boeing 707. Ce modèle domine le transport aérien de passagers dans les années 1960 et reste courant tout au long des années 1970 sur les vols intérieurs, transcontinentaux et transatlantiques. En 2019, les avions ont transporté près de 4,4 milliards de passagers. Ce chiffre est retombé à 1,8 milliard en 2020 à cause de la pandémie de Covid-19.

Tourisme spatial : Pour un montant de 20 millions de dollars, le milliardaire américain Dennis Tito devient en 2001 le premier « touriste de l'espace » à bord d'une mission Soyouz de sept jours comportant un arrimage à la Station spatiale internationale. Plusieurs sociétés privées développent actuellement des programmes de tourisme spatial.



Un soldat espagnol revenant du premier voyage de Christophe Colomb est isolé dans une étuve chauffée pour traiter la syphilis, une maladie alors inconnue. Gravure du XVII^e siècle.

MÉDECINE TROPICALE

L'« ÉCHANGE COLOMBIEN » OU LES MICROBES EN VOYAGE

L'OUVERTURE DE NOUVELLES VOIES COMMERCIALES, LES GRANDES DÉCOUVERTES, LES EXPÉDITIONS OU ENCORE LES VOYAGES DE MASSE D'AUJOURD'HUI ONT TOUS FAVORISÉ **LA CIRCULATION DES INDIVIDUS, DES IDÉES MAIS AUSSI, INÉVITABLEMENT, DES AGENTS PATHOGÈNES.**



Guillaume Linte

Chercheur à l'Institut Éthique Histoire Humanités (IEH2), Faculté de médecine.

Formation : Thèse soutenue en 2019 à l'Université Paris-Est consacrée à la médecine et aux voyages transocéaniques à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècle).

Parcours : Ses recherches actuelles portent sur les questions de santé et la syphilis en contexte colonial.

On ne voyage jamais seul. L'histoire est connue: en faisant voile vers l'ouest en 1492, Christophe Colomb et son équipage transportent avec eux, sans le savoir, des germes de la variole ou de la rougeole. Ces marins et leurs successeurs les transmettront aux populations amérindiennes dépourvues de défenses contre ces nouveaux pathogènes qui provoqueront en moins d'un siècle une véritable hécatombe dans leurs rangs. Un peu moins connue est la monnaie de la pièce rendue aux Occidentaux. Selon une hypothèse encore débattue mais soutenue par certaines études récentes, ces mêmes explorateurs seraient repartis vers l'Europe en emportant avec eux une autre maladie, la syphilis, qu'ils auraient contractée sous les tropiques avant de la délivrer sur le Vieux-Continent (*lire encadré*). Comme le rappelle Guillaume Linte, chercheur à l'Institut Éthique Histoire Humanités (IEH2) et l'un des intervenants d'une table ronde consacrée aux voyages des microbes dans le cadre du dernier Festival Histoire et Cité, cette tractation occulte fait partie d'un phénomène plus large que les historiens appellent l'« échange colombien ». Celui-ci désigne toutes les espèces biologiques qui ont traversé l'océan Atlantique dans les deux sens depuis que les trois caravelles espagnoles ont jeté l'ancre aux Bahamas.

« Ces échanges de microbes n'ont pas commencé avec Christophe Colomb, précise le chercheur. Ils sont aussi vieux que les routes commerciales. Pour ne prendre qu'un exemple, c'est en empruntant de telles voies que la grande peste du XIV^e siècle,

qui trouve son origine en Asie, se répand au Moyen-Orient avant de ravager l'Europe où elle causera en quelques années la mort du quart ou de la moitié de la population, selon les estimations. » L'histoire a gardé la trace d'épidémies plus anciennes encore qui ont elles aussi suivi de telles routes, comme la peste de Justinien, qui a sévi en Europe de 541 à 767 et qu'une étude publiée en 2013 dans *PLoS Pathogens* a pu attribuer au bacille de la peste.

L'ère des grandes découvertes, et en particulier les voyages transocéaniques, marque néanmoins une nette accélération dans la globalisation des épidémies. L'Europe se connecte progressivement à toutes les régions du monde en même temps que toutes les régions du monde se connectent entre elles. Les rencontres humaines impliquant des échanges non seulement intellectuels mais aussi corporels, tactiles et sexuels, les virus, bactéries et autres parasites microscopiques s'engouffrent dans ces nouvelles voies de communication. Les épidémies se font plus fréquentes, se propagent plus rapidement et plus profondément. En plus de la peste et de la variole, le paludisme, le typhus, le choléra et la tuberculose prennent de l'importance. Au cours des siècles, la coqueluche, la diphtérie, les oreillons, la grippe, la rougeole ou la scarlatine ont aussi enjambé les frontières et colonisé le monde.

Pluies putrides Au XVI^e siècle, la peur des voyages est énorme (pas assez toutefois pour surpasser l'appât du gain). Et la région du monde située entre les tropiques du Cancer et du Capricorne représente, entre toutes, la

« CES ÉCHANGES DE MICROBES N'ONT PAS COMMENCÉ AVEC CHRISTOPHE COLOMB. ILS SONT AUSSI VIEUX QUE LES ROUTES COMMERCIALES. »



MAL DE NAPLES OU « MORBO GALLICO »

La première épidémie de syphilis est enregistrée à Naples en 1495. Alors que la ville italienne tombe devant l'armée d'invasion de Charles VIII, une « peste » se déclare parmi les troupes françaises. Ces dernières, composées en grande partie de mercenaires, rentrent peu après la campagne chez elles et disséminent la maladie à travers l'Europe.

Les Français la désignent rapidement comme le « mal de Naples ». Les Napolitains, eux, blâment bien sûr les forces étrangères et parlent du *morbo gallico*. Depuis cette date, une controverse entoure les origines de la bactérie *Treponema pallidum pallidum*, responsable de la syphilis, et des autres

tréponématoses apparentées comme le pian, la syphilis endémique et la pinta. De toutes ces affections, seule la première se transmet sexuellement. Certains chercheurs soutiennent que *Treponema pallidum pallidum*, ou son ancêtre, aurait été apportée du Nouveau Monde en Europe par Christophe Colomb et ses hommes. Certains témoignages font en effet part de symptômes de la syphilis chez certains membres de l'équipage. D'autres estiment que le diagnostic est faussé à cause d'une confusion avec des signes d'autres maladies telles que la lèpre. Les tréponématoses, y compris la syphilis, auraient, selon eux, une histoire beaucoup plus ancienne sur le continent européen.

De nombreuses études ont tenté d'en savoir plus en soumettant des souches géographiquement disparates à des analyses phylogénétiques (c'est-à-dire la reconstruction de l'arbre généalogique des souches bactériennes). Les plus récentes semblent plutôt soutenir la théorie colombienne. L'une d'elles, parue en 2008 dans la revue *PLoS Neglected Tropical Diseases*, montre notamment que les souches de la syphilis vénérienne ont l'origine la plus récente et sont le plus étroitement liées à celles du pian présentes en Amérique du Sud qu'aux autres. Une autre étude parue dans la même revue en 2010, basée sur une analyse phylogénétique et enrichie de toutes les données paléo-pathologiques (issues de

l'étude des maladies observées chez les populations du passé) disponibles, parvient à exclure que la syphilis soit une maladie qui ait accompagné l'évolution de l'être humain depuis *Homo erectus*. Elle montre qu'il est également improbable que la maladie soit devenue subitement pathologique il y a 500 ans, au moment de l'expédition de Christophe Colomb, à partir de souches jusque-là moins virulentes. Elle n'arrive toutefois pas à exclure le scénario selon lequel la syphilis aurait émergé en Amérique entre sa première colonisation il y a environ 16 500 ans et 5000 avant notre ère, date de la plus ancienne trace probable de syphilis vénérienne au monde, avant de se propager au reste du monde.



ALAMY / ROBERT THOM



Alexandre Wenger

Professeur à l'Institut Éthique Histoire Humanités (IEH2), Faculté de médecine.

Formation : Thèse en 2005 à l'UNIGE sur les effets pathogènes attribués à la lecture par les médecins du XVIII^e siècle.

Parcours : Professeur à l'Université de Fribourg de 2011 à 2017 puis à l'UNIGE.

Depuis 2020, chercheur responsable du projet Sinergia « An interdisciplinary model to explain neverending infectious diseases. The case of syphilis, from 1859 to the present. »

destination la plus terrifiante. *« À cette époque, on considère les tropiques comme les régions les plus dangereuses du globe, confirme Guillaume Linte. Au début, cette crainte n'a rien à voir avec les maladies à proprement parler. Selon une vision héritée de l'Antiquité, la « zone torride » est invivable car brûlée par la proximité du Soleil. Ces régions représentent une forme d'altérité totale. Avec l'avènement des voyages commerciaux lointains, on se rend compte que des humains y vivent malgré tout. Le sentiment de danger ne disparaît pas pour autant. En fait, il change de cause et prend un sens plus pathologique. »*

Les tropiques deviennent en effet le lieu d'où émergent les maladies en raison de leur climat et de leur environnement. D'ailleurs, selon les textes de l'époque, le moment le plus terrifiant du voyage vers l'hémisphère Sud est le passage de l'équateur, l'instant précis où une chaleur accablante et une pluie « putride » s'abattent sur les membres de l'équipage et les rendent malades et même contagieux. Même si l'existence des microorganismes est encore inconnue, on craint déjà d'apporter des maladies jusqu'en Europe.

Vieux réflexes On comprend d'ailleurs très vite que, pour éviter la propagation des maladies, il faut mettre en place des mesures visant à entraver la mobilité des individus et des biens, potentiels vecteurs de ces affections. Les quarantaines et la fermeture des frontières que l'on observe aujourd'hui face au Covid-19 sont en réalité de très vieux réflexes. *« Il est saisissant de voir à quel point, sur cette question précise, peu de choses ont changé depuis très longtemps, détaille Alexandre Wenger, professeur à l'IEH2 (Faculté*

de médecine). À Genève en 1720, par exemple, lors de la dernière grande vague de peste qui frappe l'Occident, des mesures similaires sont déjà décidées de manière préventive (la maladie n'arrivera finalement jamais jusque-là). »

La disposition la plus spectaculaire est la construction de deux lazarets, des bâtiments dont la fonction se situe entre celle de l'hôpital et de la prison. L'un est installé à Sécheron pour accueillir les personnes et l'autre à Châtelaine pour les marchandises, qui y seront parfumées dans l'espoir de les « désinfecter ». On installe aussi un système de cabanons sur la plaine de Plainpalais pour y mettre à l'isolement les malades identifiés à l'intérieur de la ville tout en séparant les pauvres des riches.

Face à ces nouvelles menaces sanitaires sévissant dans les comptoirs et les colonies et parfois ramenées en métropole, une « médecine des pays chauds » s'intéresse à l'effet de l'environnement sur la santé commence à s'élaborer entre le XVII^e et le XVIII^e siècle. Celle-ci se développe parallèlement à l'émergence de la médecine navale, nouveau champ d'étude lui aussi intimement lié aux voyages lointains. Un des textes centraux de cette nouvelle discipline est le célèbre Traité du scorbut publié en 1753 par le médecin écossais James Lind (1716-1794). Il rapporte notamment les résultats – obtenus lors d'un voyage en bateau – sur ce que l'on considère aujourd'hui comme le premier essai clinique de l'histoire de la médecine. Alors qu'il est embarqué en tant que chirurgien en chef à bord du *HMS Salisbury*, James Lind divise 12 marins scorbutiques en six groupes de deux. En plus de l'alimentation habituelle identique pour tous,

Ruines de l'hôpital Caroline, construit au XIX^e siècle sur l'île de Ratonneau (archipel du Frioul) pour accueillir les voyageurs arrivant à Marseille et mis en quarantaine.

LE MOMENT LE PLUS TERRIFIANT DU VOYAGE EST LE PASSAGE DE L'ÉQUATEUR, LORSQU'UNE CHALEUR ACCABLANTE ET UNE PLUIE « PUTRIDE » S'ABATTRONT SUR L'ÉQUIPAGE

il leur administre respectivement du cidre, de l'acide sulfurique, du vinaigre, une concoction d'herbes et d'épices, de l'eau de mer et des agrumes (oranges et citrons). Seul le dernier groupe guérit rapidement du scorbut. Le médecin écossais publie plus tard, en 1768, un autre traité tout aussi retentissant, *Essai sur les maladies des Européens dans les pays chauds*, qui contribuera grandement à améliorer la santé des voyageurs au cours de leur trajet et durant leur séjour sous les tropiques.

Médecins voyageurs «*La médecine des pays chauds ne devient véritablement «tropicale» qu'à la fin du XIX^e siècle, grâce à la découverte des microbes par Louis Pasteur (1822-1895) et aux travaux de Robert Koch (1843-1910), souligne Guillaume Linte. À la suite d'un voyage qu'il effectue en Inde en 1882, Robert Koch parvient à identifier le bacille responsable du choléra. Cette découverte déplaît d'ailleurs grandement aux Britanniques. Ils craignent que le fait que leur colonie soit désignée comme l'origine d'une maladie mortelle et infectieuse ne soit nuisible à leurs affaires. Leur première réponse consiste donc à nier les résultats de Robert Koch. Curieusement, les Français feront de même. Mais par jalousie, puisque leur équipe, sous le patronage de Louis Pasteur, s'est fait doubler par les Allemands.*»

Les médecins pionniers de la médecine tropicale sont généralement eux-mêmes de grands voyageurs. C'est le cas d'Alexandre Yersin, médecin né à Aubonne, disciple de Pasteur et élève de Koch, qui a sillonné l'Indochine où il a réussi à identifier en 1894 le bacille de la peste (*Yersinia pestis*) et à développer le premier sérum anti-pesteux. C'est le cas aussi de Patrick Manson (1844-1922), médecin à Hong Kong et dans d'autres villes de la côte chinoise, qui publie en 1898 le premier ouvrage de médecine tropicale moderne, centré sur les maladies et les agents infectieux susceptibles d'émerger dans les pays tropicaux et de traverser les océans.

La longue marche du sida L'un de ces agents pathogènes, qui a marqué la fin du XX^e et ce début du XXI^e siècle, est le virus de l'immunodéficience humaine (VIH), responsable du sida. Son histoire est, elle aussi, intimement liée à la colonisation et aux voyages.

«*On a longtemps pensé que le patient zéro était un steward d'Air Canada, aujourd'hui décédé, explique Alexandre Wenger. Comme il était homosexuel et passait son temps à voyager, il présentait toutes les caractéristiques du bouc émissaire parfait, à une époque où l'on parlait encore de «cancer gay» ou de Gay related infectious disease. En réalité, le patient zéro, ce n'est pas lui. C'est un individu inconnu qui a*

probablement été infecté par des singes dans les années 1910, quelque part dans le sud du Cameroun, là où les chimpanzés présentent les souches de virus les plus similaires au VIH. Cela s'est passé plus de 70 ans avant que le premier cas ne soit officiellement recensé aux États-Unis.»

Cette transmission initiale résulte vraisemblablement de la chasse aux primates et la consommation de ce qu'on appelle la «viande de brousse», qui peut donner lieu à un échange sanguin. «*Ce n'est pas une tradition locale que de manger du singe, note Alexandre Wenger. Durant la Première Guerre mondiale, les armées européennes qui s'affrontaient sur le sol africain – le Cameroun était alors en partie une colonie allemande – utilisaient des tirailleurs indigènes. Ces soldats, corvéables à merci et ne recevant que des rations alimentaires minimales, devaient parfois s'aventurer très avant dans la forêt vierge sans possibilités de ravitaillement. Se rabattre sur de la viande de brousse était alors pour eux une question de survie.*»

Selon un article paru dans la revue *Science* du 3 octobre 2014 qui fait le point sur la question, le virus est probablement sorti du Cameroun par ferry le long du système fluvial de la Sangha pour gagner Kinshasa. Pendant la période de colonisation allemande du Cameroun qui a duré de 1884 à 1916, les connexions fluviales entre le sud du Cameroun et l'ouest du Congo étaient en effet fréquentes en raison de l'exploitation du caoutchouc et de l'ivoire.

«*À Kinshasa, on construisait alors les premières lignes de chemin de fer et on avait besoin de la main-d'œuvre composée d'ouvriers étrangers, poursuit Alexandra Calmy, professeure associée au Département de médecine (Faculté de médecine). Parmi ces immigrants, il y avait de nombreux Haïtiens dont certains ont probablement été infectés. De retour chez eux, de l'autre côté de l'Atlantique, certains ont fait commerce de leur sang, lequel était acheté aux États-Unis. Voilà une des routes que le sida a empruntées. L'histoire du VIH est l'histoire des moyens de transport, de la pirogue pour sortir de la jungle à l'avion pour changer de continent. Et c'est aussi l'histoire des êtres humains du XX^e siècle et des extrémités auxquelles ils étaient parfois contraints pour survivre.*»



Alexandra Calmy

Professeure associée au Département de médecine, Faculté de médecine.

Formation :

Spécialisation en médecine interne et maladies infectieuses.

Thèse en recherche clinique sur le VIH/sida à Sydney en 2009.

Parcours : Responsable de la consultation VIH au Service des maladies infectieuses des Hôpitaux universitaires de Genève et vice-doyenne chargée de la médecine internationale et humanitaire.

Gravure représentant l'explorateur écossais Mungo Park en train de se reposer dans une hutte lors de son séjour à Ségou, dans le royaume Bambara.

GLOBE-TROTTER

PETITE HISTOIRE DES « GRANDES DÉCOUVERTES »

L'EXPLORATION DES AUTRES CONTINENTS PAR LES VOYAGEURS EUROPÉENS A LONGTEMPS ÉTÉ PERÇUE COMME UNE SUITE D'ACTES HÉROÏQUES RÉALISÉS PAR DES INDIVIDUS EXCEPTIONNELS, CONFIRMANT PAR LÀ MÊME LA SUPÉRIORITÉ DE L'OCCIDENT. UNE LECTURE AUJOURD'HUI CONTESTÉE PAR DE NOMBREUX SPÉCIALISTES QUI DÉFENDENT L'IDÉE D'UN RÉCIT « À PARTS ÉGALES ».



Frédéric Tinguely

Professeur ordinaire au Département de langue et de littérature françaises modernes (Faculté des lettres).

Formation : Ph. D. en littérature française à la Johns Hopkins University (1995), doctorat ès lettres à l'Université de Genève (1999).

Parcours : Assistant, maître-assistant puis professeur adjoint à la Faculté des lettres. Ses travaux portent principalement sur la littérature de voyage, les relations interculturelles, ainsi que la culture humaniste et le courant libertain.

Is sont entrés dans l'histoire pour avoir agrandi le monde. Mais, à l'heure où les statues de Winston Churchill, de Victor Schœlcher ou Léopold II de Belgique vacillent sous la colère des foules, celles de Marco Polo, Christophe Colomb, Vasco de Gama, Amerigo Vespucci, Magellan et consorts méritent-elles de rester sur le piédestal que l'Europe leur dresse depuis près de deux siècles ? La question était au centre d'une table ronde organisée dans le cadre du Festival Histoire et Cité et réunissant, sous la houlette de la journaliste Valérie Hannin (*L'Histoire*), Isabelle Surun, professeure d'histoire contemporaine à l'Université de Lille, Romain Bertrand, directeur de recherche au Centre d'études et de recherches internationales et Frédéric Tinguely, professeur de littérature française à la Faculté des lettres. Morceaux choisis. Depuis que le naturaliste allemand Alexander von Humboldt a consacré l'expression de « grandes découvertes » dans les premières années du XIX^e siècle, le récit de l'exploration du monde par les Européens se résume à une longue suite d'exploits personnels ouverte par le contournement progressif de l'Afrique par Bartolomeu Dias et s'achevant par l'exploration de l'intérieur du continent noir par Livingstone, Stanley ou Mungo Park. Un peu comme si le quadrillage du monde avait obéi à un plan concerté consacrant à la fois la supériorité de l'homme occidental sur ses voisins exotiques et son entrée précoce dans la modernité.

Cette lecture de l'histoire est cependant de plus en plus fortement mise en doute. Elle repose en effet sur un certain nombre d'angles morts et de dénis, en particulier à propos des savoirs et des connaissances accumulés par ces sociétés lointaines.

En ne retenant que les succès, elle occulte notamment le fait que cette quête de l'ailleurs a été émaillée de nombreux échecs et ratages. Car si, entre le XIV^e et le XVI^e siècle, une infinité d'expéditions petites ou grandes se sont lancées à l'assaut du monde pour des raisons commerciales et parfois politiques, la plupart ont tourné au fiasco et sont passés aux

oubliettes d'une historiographie préférant ne se souvenir que de ce qui a fonctionné.

Elle pousse également à penser que cette ambition était essentiellement européenne alors que, même s'ils sont longtemps restés cantonnés dans les marges de l'histoire, nombre de diplomates arabes, d'amiraux chinois, de voyageurs indiens ou d'ethnographes malais ont accompli de vastes périples à la même époque (lire en page 32).

En statufiant une poignée de grandes figures au travers des manuels scolaires, d'ouvrages spécialisés, d'expositions muséales mais aussi de fictions littéraires ou cinématographiques, la geste héroïque des navigateurs européens a, en outre, donné une dimension très individualiste à une aventure qui était éminemment collective. Outre les équipages des navires – marins anonymes parmi lesquels on ne trouvait pas que des Occidentaux mais également des esclaves africains ainsi que des interprètes indigènes –, aucune expédition n'était envisageable sans l'apport de nombreux intermédiaires, qu'ils fussent guides, porteurs ou chefs locaux.

Lettré malais Parmi ces personnages secondaires, oubliés par la glorieuse légende européenne, figure par exemple Abdullah bin Abdul Kadir (1796-1854), aussi connu sous le nom de Munshi Abdullah. Quasiment inconnu du public occidental, alors qu'il dispose d'une avenue portant son nom à Singapour, ce lettré malais croise la route du fondateur de Singapour, Sir Stamford Raffles dans les premières décennies du XIX^e siècle. Devenu secrétaire particulier et professeur de langue de plusieurs notables britanniques en séjour aux Indes, il a le plus souvent été présenté comme un simple scribe au service des Anglais. Or, son autobiographie, rédigée en langue malaise, laisse entrevoir un érudit d'une tout autre épaisseur dont le propos est riche d'enseignement non seulement sur l'histoire et les coutumes locales, mais aussi sur les agissements des Britanniques sur lesquels son regard apporte une forme de contrepoint fort instructive.



TONY KARUMBA / AFP



Isabelle Surun

Professeure d'histoire contemporaine à l'Université de Lille.

Formation : École normale supérieure, agrégation d'histoire, doctorat au Centre Alexandre Koyré (CNRS/ EHESS/Muséum d'histoire naturelle).

Parcours : Enseigne l'histoire de l'Afrique dans les universités de Paris 1, de Lille 3 et à l'Institut d'études politiques de Paris. Rédactrice en chef d'« Outre-Mers. Revue d'histoire ».

On retrouve également des échos de cette image, qui contredit le mythe d'une Europe civilisatrice face à un ailleurs caractérisé par la sauvagerie et la barbarie, sur le continent africain. Prenant à contre-pied la figure traditionnelle de l'explorateur solitaire bravant les dangers d'une nature indomptée et faisant face à des populations hostiles, Isabelle Surun insiste ainsi sur l'importance cruciale des sociétés qui accueillent ces voyageurs, les logent, les nourrissent, leur ouvrent ou leur ferment certains itinéraires.

« Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, sur le continent noir, les Européens ne sont pas toujours en situation de domination et ils n'ont pas toujours le beau rôle, explique l'historienne. L'Afrique est alors en effet sous souveraineté africaine et les étrangers qui y posent le pied ne sont présents que sur les côtes de façon discontinue, essentiellement dans les comptoirs qui ont servi à la traite atlantique. Leur entrée dans l'intérieur du continent est conditionnée au bon vouloir des chefs locaux envers lesquels ils se trouvent dans une situation de forte dépendance, tant logistique que politique. Il leur faut se présenter, expliquer le but de leur périple et leur statut, ce qui n'est pas toujours facile pour eux. »

LA GESTE HÉROÏQUE DES NAVIGATEURS EUROPÉENS A DONNÉ UNE DIMENSION TRÈS INDIVIDUALISTE À UNE AVENTURE QUI ÉTAIT ÉMINEMMENT COLLECTIVE

Un Écossais à Bambara En 1796, l'Écossais Mungo Park, qui sera un des premiers Occidentaux à explorer le fleuve Niger, débarque pour la première fois à proximité de Ségou, sur les rives du grand cours d'eau, au cœur du royaume Bambara. Un émissaire vient alors lui intimer l'ordre de demeurer aux portes de la cité en attendant les directives de son souverain. Après trois jours d'attente, l'homme est de retour avec de nouvelles instructions.

Le voyageur étranger n'est pas autorisé à pénétrer en ville et devra donc choisir une autre route. En revanche, le monarque lui fournit un plein sac de cauris, ces petits coquillages venus des côtes de l'océan Pacifique qui servent de monnaie d'échange, afin d'assurer sa subsistance dans la suite de son périple.

Une petite dizaine d'années plus tard, un autre Britannique, Henry Nicholls, est envoyé par l'African Association sur la côte de Calabar (Nigeria actuel) à des fins d'exploration. Dans ce haut lieu de la traite négrière, il tombe sur un marchand plutôt méfiant qui l'interroge sur les motifs de sa présence, l'avertissant au passage que s'il compte parmi les abolitionnistes, il lui réglerait son compte sur-le-champ.

Troublé, Nicholls prétend tout d'abord être à la recherche d'essences de bois dont il souhaite faire le commerce, avant d'avouer devant la moue dubitative de son interlocuteur qu'il est en mission afin de décrire la faune et la flore du pays à laquelle il souhaite consacrer un grand ouvrage. À la plus grande stupéfaction du sujet de Sa Majesté, le marchand lui annonce alors qu'il est d'accord de lui venir en aide et de le guider à l'intérieur des terres parce que sa démarche est la même que celle du célèbre navigateur britannique

James Cook, dont il possède quelques livres dans sa bibliothèque. «*L'étonnement de Nicholls, précise Isabelle Surun, est dû au fait que celui-ci est incapable de s'imaginer que son interlocuteur puisse non seulement lire mais surtout posséder ce genre d'ouvrages. C'est un épisode qui est tout à fait révélateur des représentations de l'Afrique que l'on a à l'époque en Angleterre et qui montre surtout que, sur ce continent encore largement inconnu, le savoir circule en dehors des Européens et des explorateurs envoyés dans ces contrées.*»

Cette forme de mépris, qui reflète bien le sentiment de supériorité des Occidentaux à l'égard de ces nouveaux territoires, n'est pas propre au XIX^e siècle ni aux Anglais. On en retrouve en effet trace très tôt et dans des contextes très divers.

Le récit rédigé par le pilote d'un des vaisseaux de l'expédition des frères Raoul et Jean Parmentier, qui sont les premiers navigateurs français à accoster en Asie du Sud-Est en 1529, relate ainsi la rencontre avec l'ouléma du sultanat de Tikou, sur l'île de Sumatra. S'ensuit un dialogue d'une technicité théologique tout à fait étonnante au cours duquel il est question tout à la fois de la virginité de Marie, de la légende du péché originel ou encore du statut de prophète de Jésus.

«*Alors que l'idée de départ du narrateur est probablement de chercher à affirmer une présence ou une supériorité européenne, la réalité pratique de ces rencontres lors desquelles les*

«CES EUROPÉENS QUI SONT PARTIS AU LOIN EN CHERCHANT À PROJETER UNE IMAGE TRÈS ASSURÉE D'EUX-MÊMES EN SONT REVENUS AVEC UN REGARD PROFONDÉMENT FISSURÉ.»

autorités locales tenaient la dragée haute à leurs visiteurs vient contester de manière assez radicale cette vision des choses, atteste Romain Bertrand. Ces Européens qui sont partis au loin en cherchant à projeter une image très assurée d'eux-mêmes en sont revenus avec un regard profondément fissuré.»

Socrate tropical Cet ébranlement est également perceptible dans la relation que le Genevois d'adoption Jean de Léry fait de son séjour au Brésil au milieu du XVI^e siècle. Alors qu'il séjourne sur les bords de la baie de Guanabara (à l'emplacement

actuel de Rio de Janeiro), l'écrivain entame une discussion avec un vieil Indien aux faux airs de Socrate tropical qui s'étonne des risques encourus par les Européens dans le seul but de récolter du bois pour s'enrichir, tout en interrogeant son interlocuteur sur les motivations qui poussent ses semblables à thésauriser sans retenue, quitte pour cela à agresser la forêt tropicale, alors que la nature est à même de fournir à chacun les ressources dont il a besoin.

Médecin et philosophe épicurien français, François Bernier visite, quant à lui, l'Inde moghole entre 1656 et 1669. Dans les conversations dont il rend compte avec les populations hindoues, il est frappant de constater que le libertin est plus souvent qu'à son tour déstabilisé par la position philosophique de ses interlocuteurs qui opposent systématiquement aux certitudes chrétiennes du voyageur l'idée qu'il est fort possible que chacun ait sa vérité et que le point de vue de l'un soit tout aussi légitime que le point de vue de l'autre. Une position que l'on qualifierait aujourd'hui de relativisme culturel et qui heurte de plein fouet les conceptions universalistes défendues alors par les Occidentaux.

Contre le récit Devant ces quelques exemples, on peut légitimement s'interroger sur les raisons qui ont permis au mythe si contestable des «grandes découvertes» de perdurer aussi longtemps. Selon Frédéric Tinguely, une partie de la réponse tient à la puissance d'évocation de la multitude de récits qui composent la grande bibliothèque du



Romain Bertrand

Directeur de recherche au Centre d'études et de recherches internationales (CERI, Sciences Po).

Formation: Diplôme de l'Institut d'études politiques de Bordeaux, doctorat ès sciences politiques à Sciences Po Paris.

Parcours: Après des séjours de recherche à l'Universiti Kebangsaan Malaysia et à Oxford, il a été professeur invité à l'Université Fudan de Shanghai et à la New School for Social Science Research de New York. Il est l'auteur de «L'Histoire à parts égales», qui lui a valu plusieurs distinctions.



Statue de Christophe Colomb à Barcelone, érigée en 1888.

voyage. Un corpus qui n'a pas d'équivalent en dehors de l'Europe et qui répond dans son immense majorité à un objectif bien défini.

« Ce récit a été construit pour piéger le lecteur notamment par sa puissance d'évocation, précise le chercheur. Pour le contrer, il y a deux façons de procéder. On peut d'abord pousser le récit plus loin, en le confrontant aux faits et en le laissant se dégonfler de lui-même dans une sorte de prise d'aïkido historiographique. On peut également regarder de plus près la manière dont les textes de l'époque sont construits en étant attentifs à leurs ressorts et aux contradictions qu'ils contiennent afin d'en repérer les mécanismes d'héroïsation. »

Les éléments constitutifs du mythe sont en effet mis en place de manière très précoce. Fervent défenseur de la cause indigène, Bartholomé de La Casas lui-même n'y échappe pas. Dans son *Histoire des Indes*, le prêtre dominicain opère ainsi une distinction factice entre la figure du découvreur et celle du conquistador. Alors que ces derniers sont à ses yeux des forces destructrices, Christophe

Colomb apparaît de son côté comme un instrument de la providence qui ne peut être mis en relation avec les exactions qui ont suivi.

« Les voyageurs de l'époque restent généralement très peu de temps sur place, appuie Romain Bertrand. Ils n'ont souvent pas le temps de saisir les enjeux locaux ni la complexité des réalités sociales qu'ils découvrent. Et même s'ils s'efforcent parfois de rester objectifs, ils échappent difficilement à la tentation de donner à leurs lecteurs ce qu'ils attendent. On le voit notamment de façon assez évidente dans le récit que fait Antonio Pigafetta au retour de son expédition aux côtés de Magellan. Les 90% de ce que le jeune noble italien raconte s'appuient sur ce qu'il a effectivement vu et semblent tout à fait vraisemblables. Puis, dans les dernières pages de son récit, il évoque soudain des îles peuplées de créatures dont les oreilles sont si longues qu'ils s'enroulent dedans pour dormir. Et il le fait sans nul doute uniquement parce qu'à l'époque on s'attend à ce que ces contrées lointaines soient peuplées d'êtres étranges et merveilleux. »



Détail d'une fresque ornant le palais du Quirinale à Rome et représentant les ambassadeurs perses de Shah Abbas I^{er} reçus par le pape Paul V.

LETTRES PERSANES

URUCH BEG: VOYAGE AU PAYS DES MERVEILLES

ENVOYÉ EN EUROPE DANS LES DERNIÈRES ANNÉES DU XVI^e SIÈCLE AFIN DE CONCLURE DES ALLIANCES CONTRE LES OTTOMANS, CE NOBLE PERSAN A PARCOURU DES MILLIERS DE KILOMÈTRES, CONNAISSANT DE MULTIPLES PÉRIPÉTIES AVANT DE SE CONVERTIR À LA FOI CHRÉTIENNE ET DE FINIR SA VIE À LA COUR D'ESPAGNE SOUS LE NOM DE **DON JUAN DE PERSIA**. RÉCIT.

Don Juan de Persia. Derrière ce pseudonyme aux accents insolites se cache une épopée qui n'a rien à envier aux exploits accomplis par les voyageurs occidentaux entre le XVI^e et le XIX^e siècle. Un périple rocambolesque menant d'Ispahan à Valladolid que Frédéric Tinguely, professeur à la Faculté des lettres et grand spécialiste de la littérature de voyage, a restitué avec brio à l'occasion de la dernière édition du Festival Histoire et Cité. Au-delà de son intérêt propre, ce témoignage rare a l'intérêt de montrer que l'Europe n'était pas un foyer unique de départ mais qu'il a existé très longtemps auparavant, dans l'histoire de la mobilité globale, une forme de circulation multidirectionnelle et polycentrique.

Publié en langue castillane en 1604 et rédigé avec l'aide d'un lettré espagnol, le récit que fait Uruch Beg de son histoire commence cinq ans plus tôt, au moment où le Shah Abbas I^{er}, qui règne alors sur la Perse depuis une dizaine d'années, décide d'envoyer une ambassade auprès de différentes cours européennes afin de nouer des relations commerciales et de conclure de nouvelles alliances qui pourraient lui permettre de vaincre le grand rival ottoman.

Pour accomplir cette mission délicate, le souverain safavide se repose sur un groupe conduit par un certain Anthony Shirley, cinq interprètes et deux religieux portugais. Ils seront accompagnés par un seigneur persan (Husseïn Ali Beg) issu d'une faction longtemps rivale à celle du Shah (les Qizilbash), assistés de quatre autres nobles (dont Uruch Beg) et d'une quinzaine de serviteurs.

Avec ses compagnons, Uruch Beg, qui laisse derrière lui une femme et des enfants qu'il ne reverra jamais, prend la route du Nord. Pas question en effet de traverser les territoires de l'ennemi turc ni d'embarquer à bord de navires portugais pour traverser la Méditerranée compte tenu de la présence de citoyens britanniques au sein de l'expédition.

Le «Grand Tour» Après avoir traversé la mer Caspienne, la délégation se dirige donc vers Moscou où elle est reçue en grande pompe par le tsar Boris Godounov. Elle y fait

halte cinq mois, le temps de laisser passer l'hiver, avant de reprendre la route vers le port d'Arkhangelsk, sur les côtes glaciales de la mer Blanche. C'est le moment que choisit Anthony Shirley pour suggérer à l'ambassadeur persan d'embarquer à bord d'un autre navire les quelque 32 coffres contenant des présents adressés par le Shah au pape et aux monarques européens. Le Persan se laisse convaincre et s'en mordra bientôt les doigts.

Après avoir contourné la Scandinavie, l'expédition plonge sur la Hollande, puis l'Allemagne

du Nord avant d'arriver à Prague au mois d'octobre 1600. Présenté à l'empereur Rodolphe II de Habsbourg, Uruch Beg trouve le temps de visiter la ville, s'émerveillant devant les lions de la ménagerie impériale ou la beauté du célèbre pont Charles. « *Ce pays est si froid, note-t-il au passage, que la rivière, malgré sa taille, était gelée comme de la pierre. Et il n'y a maison, si pauvre soit-elle, qui ne possède un poêle.* »

Le voyage se poursuit alors par Augsbourg, Munich et l'Italie. Toujours accompagnés des Anglais, les émissaires persans sont reçus à Mantoue et à Florence, mais ils ne sont pas les bienvenus à Venise, où séjourne un envoyé

«CE PAYS EST SI FROID QUE LA RIVIÈRE, MALGRÉ SA TAILLE, ÉTAIT GELÉE COMME DE LA PIERRE. ET IL N'Y A MAISON, SI PAUVRE SOIT-ELLE, QUI NE POSSÈDE UN POÊLE.»

ottoman. Tous arrivent à Rome au printemps 1601, afin de présenter au pape leur projet d'alliance. Mais les choses ne se passent pas exactement comme prévu.

La tension monte Entre Shirley et Ali Beg, la tension monte d'un cran lorsque le second réalise qu'il ne reverra pas de sitôt les présents destinés au pape. Peu avant leur entrée à Rome, les deux hommes en viennent même aux mains. Une fois sur place, ils se disputent ouvertement la conduite des négociations, ce qui amène la délégation à perdre toute crédibilité auprès du prélat. Pour ne rien arranger, le secrétaire particulier, le cuisinier et le barbier d'Ali Beg décident, probablement sous l'influence des jésuites, d'embrasser la religion catholique et de demeurer dans la Ville éternelle. Cette décision, qui ouvre une nouvelle brèche dans un groupe déjà fragilisé par son échec diplomatique et les tensions internes, témoigne selon Frédéric Tinguely d'un manque de respect à l'égard du Shah.

«La prudence politique aurait voulu que l'on s'abstienne d'un tel prosélytisme, note le professeur. Cet épisode montre l'incapacité de la papauté à reconnaître un allié potentiel, à négocier avec lui sans entreprendre de le changer en profondeur. Une limite qui ne se retrouve pas, par exemple, dans l'alliance franco-ottomane.»

Accablés, Uruch Beg et ses compères reprennent la route, amputés d'une partie de leurs compatriotes mais aussi des Anglais qui profitent de l'occasion pour s'éclipser discrètement. On retrouvera trace de Shirley à la cour du Saint-Empire romain germanique, puis en Espagne, où il obtient le titre d'amiral avant d'être privé de commandement après avoir été défait à Mytilène, sur l'île de Lesbos. Il mourra finalement à Madrid en 1635.

Après deux mois de voyage et des étapes successives à Gênes, Avignon, Barcelone et Saragosse, l'ambassade persane arrive, quant à elle, à proximité de Valladolid où se trouve la cour de Philippe III.

Implosion définitive Uruch Beg est alors dépêché en avant-garde, sans doute pour régler les questions protocolaires. En chemin, son allure pittoresque attire la curiosité de nombreux badauds qui se mettent à le suivre. Il arrive malgré tout à bon port et est reçu avec les honneurs. Mais la situation ne s'améliore pas pour autant. Une nouvelle série de conversions, dont celle du propre neveu d'Ali Beg, conduit à l'implosion définitive de l'ambassade. Plus grave, alors que les émissaires du Shah Abbas I^{er} font route vers Lisbonne afin d'entamer le voyage de retour, un des leurs est assassiné à coups de couteau alors qu'il tentait de disperser les curieux rassemblés devant le logement occupé par les Persans. *«Cet épisode tragique atteste d'une grande disparité dans la qualité de l'accueil offerte par les parties en présence, qu'il*

s'agisse de sécurité ou de respect de la différence religieuse, note Frédéric Tinguely. L'État safavide n'aurait jamais permis ce genre d'agissements à l'encontre d'un chrétien hôte du Shah.» Uruch Beg fait alors machine arrière afin d'aller demander justice auprès du roi d'Espagne. Il n'en reviendra pas. Touché à son tour par la grâce – et sans doute pas très enthousiasmé à l'idée de retourner dans son pays après l'échec cuisant de la mission –, il est baptisé le 14 janvier 1602 dans la chapelle du palais royal de Valladolid en compagnie de son camarade d'infortune Ali Quli Beg. Se faisant désormais appeler Don Juan de Persia, il a pour parrain et marraine le couple royal en personne et se voit allouer un titre nobiliaire ainsi qu'une pension mensuelle de 100 ducats. Il a toutefois l'obligation de ne pas s'éloigner de la cour et doit être constamment accompagné d'un clerc veillant à sa bonne conduite religieuse. Grâce à l'appui du monarque espagnol, il obtiendra par la suite l'autorisation

« CE QUI EST FRAPPANT DANS LE PARCOURS D'URUCH BEG, C'EST LA CONSTANTE DISPONIBILITÉ À LA DIFFÉRENCE QU'IL MONTRE TOUT AU LONG DE SON PÉRIPLÉ. »

du pape de fonder une nouvelle famille avant de s'éteindre à une date située entre 1616 et 1621.

«Ce qui est particulièrement frappant dans le parcours d'Uruch Beg, c'est la constante disponibilité à la différence qu'il montre tout au long de son périple, conclut Frédéric Tinguely. Cet homme possède un goût des autres tout à fait exceptionnel. Qu'il observe les Moscovites, les populations des rives de la mer Blanche, les Allemands, les Italiens ou les Espagnols, il ne cesse de s'émerveiller. Relevant uniquement leurs traits positifs, il ne se montre jamais indigné ou incommodé par une manière de faire différente de la sienne. Il se laisse au contraire porter par le voyage, accueillant la diversité des expériences auxquelles il est confronté sans jamais se raidir en fonction de critères culturels ou religieux.»

PÉRIPILES POÉTIQUES

AVENTURES INTÉRIEURES DANS LE JAPON DE JADIS

À L'ÉPOQUE CLASSIQUE ET MÉDIÉVALE, **VOYAGER DANS ET HORS DU JAPON** SUPPOSE NON SEULEMENT D'AFFRONTER NOMBRE DE PÉRILS NATURELS OU SURNATURELS, MAIS AUSSI DE SE CONFRONTER AU MANQUE, À L'ARRACHEMENT ET À LA VACUITÉ DE L'EXISTENCE.

L'or et les pierres précieuses du mythique royaume de Cipango, décrit à la fin du XIII^e siècle par Marco Polo, sont longtemps restés hors de portée des Occidentaux. Ceux-ci n'ont en effet approché ses côtes pour la première fois que trois siècles plus tard, ouvrant par là même une période d'échanges commerciaux et culturels qui allait profondément modifier tant la destinée de l'empire insulaire que celle de l'Europe. Il ne faudrait pas pour autant croire que, dans l'attente de ces visiteurs pas toujours désirables – ni désirés –, les Japonais soient restés immobiles. Comme l'a démontré Claire-Akiko Brisset, professeure au Département d'études est-asiatiques (Faculté des lettres), lors de la conférence sur les voyages dans le Japon d'autrefois qu'elle a donnée dans le cadre du Festival Histoire et Cité, marchands, notables, moines et autres colporteurs ont en effet sillonné les routes du pays en des temps immémoriaux. À l'époque d'Edo (1600-1868), soit bien avant l'avènement du tourisme de masse, des pèlerinages collectifs pouvaient même rassembler plusieurs millions de personnes par an. En direction du continent, des échanges constants avec le grand voisin chinois ou la Corée sont également attestés depuis 2000 ans. Des tentatives ont également été menées vers l'Inde, mais aucune ne semble avoir abouti à l'époque ancienne.

À visées diplomatiques ou commerciales, ces expéditions officielles vers les cours étrangères – qui permettent d'abondants transferts de technologie et de savoir – mobilisent jusqu'à 600 participants répartis sur plusieurs navires. À leur bord, outre les ambassadeurs et l'équipage, on compte des moines, des étudiants, des prieurs, des maîtres en divination, des médecins, des peintres, des

chanteurs, des scribes, ainsi que des archers et des gardes. La traversée est cependant périlleuse et tous n'arrivent pas à bon port. Quand ils ne font pas naufrage en mer de Chine, certains vaisseaux dérivent jusqu'en Malaisie et rares sont les équipages qui reviennent au complet.

« Ces missions sont essentiellement connues grâce aux témoignages de moines auxquels il est demandé de tenir un journal de voyage afin d'informer la cour impériale, explique Claire-Akiko Brisset. Seuls deux textes de ce type sont parvenus jusqu'à nous pour le IX^e siècle. Ce sont des documents très précieux dans la mesure où ils nous informent non seulement sur la situation de la Chine à l'époque telle qu'elle est perçue par les Japonais, mais aussi sur les conditions du séjour sur place ainsi que sur l'état d'esprit de ces voyageurs. »

Le récit le plus étoffé émane du moine Jōjin, dont le périple commence au cours de l'année 1072, alors que celui-ci est âgé de 62 ans. Le journal qu'il tient permet de suivre ses pérégrinations durant un an et demi. On le suit ainsi lorsqu'il visite les montagnes sacrées de la Chine, ainsi que plusieurs villes. Très attentif à la vie quotidienne, il livre des descriptions très précises des coutumes locales, des monastères dans lesquels il se rend, ainsi que de la faune et de la flore du pays.

Mais l'un des plus célèbres voyageurs partis en Chine est Abe no Nakamaro. Parti en 717, à l'âge de 16 ans, il réussit l'examen mandarin, fait exceptionnel pour un Japonais, avant de faire carrière à la cour des Tang, où il reçoit un nom chinois. Jouissant d'une grande renommée et des faveurs de l'empereur, il compte parmi ses amis les plus grands poètes de la Chine de l'époque. Personnage historique encore aujourd'hui très populaire au Japon, Abe no Nakamaro échouera toutefois à rentrer chez lui et

QUAND ILS NE FONT PAS NAUFRAGE EN MER DE CHINE, CERTAINS VAISSEaux DÉRIVENT JUSQU'EN MALAISIE ET RARES SONT LES ÉQUIPAGES QUI REVIENNENT AU COMPLET



Claire-Akiko Brisset

Professeure ordinaire au Département d'études est-asiatiques (Faculté des lettres).

Formation : Maîtrise de lettres classiques à La Sorbonne (1990), doctorat en études japonaises à l'Université Paris-Diderot (2000), habilitation à diriger des recherches (2011).

Parcours : Membre de l'Institut de France (Académie des inscriptions et belles-lettres) en 2016, elle rejoint l'UNIGE la même année. Ses recherches portent sur l'histoire culturelle du Japon, de l'époque classique à la période contemporaine.

finira par s'éteindre loin de sa terre natale après un exil de cinquante-trois ans.

«*Nakamaro est célébré pour son talent précoce, pour son destin à la fois glorieux et contrarié, mais surtout parce qu'il est l'auteur supposé d'un poème devenu emblématique du voyage*», explique Claire-Akiko Brisset.

Retenu dans la première anthologie de poèmes en langue japonaise compilés sur ordre de l'empereur, un siècle et demi après la mort de Nakamaro, ce texte très bref a été composé alors que son auteur contemplant la lune en Chine. Son insertion dans l'anthologie impériale consacre l'usage du japonais comme langue de la poésie – les écrits administratifs étant rédigés à l'époque en chinois –, et associe de façon définitive le thème du voyage à celui de la nostalgie.

Abondamment copiées, citées, parodiées et même monumentalisées, ces quelques lignes sont devenues au fil des siècles le modèle absolu de l'imaginaire poétique du voyage au Japon. Un imaginaire dans lequel le voyage est étroitement associé au sentiment de perte, à la solitude et, donc, à la nostalgie. Au point que c'est précisément cette culture poétique qui donne une forme de cohérence au territoire et que cette connaissance sensible du territoire préexiste souvent à sa connaissance matérielle.

«*Peu à peu, les lieux chantés en poésie deviennent l'objet de pèlerinages*, note Claire-Akiko Brisset. *Le but du voyage n'est alors pas l'aventure ou la découverte, mais l'improvisation poétique suscitée par la contemplation de ces sites. Ici, ce n'est pas la valeur du paysage en soi qui importe, mais bien les références qu'il évoque et le sentiment d'appartenir à la tradition poétique japonaise.*»

Pour s'en convaincre, on pourra par exemple lire *En longeant la mer de Kyôto à Kamakura*. Traduit en français pour la première fois par les membres du groupe Koten (qui réunit des spécialistes de la littérature ou de l'histoire culturelle japonaises, dont Claire-Akiko Brisset), cet ouvrage est l'un des titres les plus emblématiques du genre appelé kikô. Remontant au VIII^e siècle, ces récits de voyages aux accents contemplatifs mêlent, dès l'origine, passages en prose et séries de poèmes. Dans le cas

présent, le texte relate l'itinéraire, d'une vingtaine de jours de marche et de près de 450 kilomètres, effectué par un moine anonyme récemment converti au bouddhisme. Une entreprise solitaire dont la relation est traversée par de multiples références aux légendes et aux faits historiques liés aux divers sites parcourus.

Chemin faisant, les moines, poètes, pèlerins, gouverneurs de province ou dames de cour qui arpentent les routes du Japon se doivent toutefois de rester vigilants. Car l'entreprise n'est pas sans risques. Outre les voleurs, les brigands et les bêtes sauvages, il faut en effet se prémunir des divinités redoutables et des esprits malfaisants qui hantent le territoire.

LE VOYAGE EST ÉTROITEMENT ASSOCIÉ AU SENTIMENT DE PERTE, À LA SOLITUDE ET, DONC, À LA NOSTALGIE

Pour assurer sa propre sécurité, on emporte donc dans ses bagages des offrandes ou des bandelettes votives. Faut de quoi, on peut toujours essayer d'improviser quelques vers. Profondément ancré dans la tradition japonaise, ce recours constant à la poésie comme viatique vers l'ailleurs témoigne d'une conception particulière du voyage, vu comme un passage permettant de saisir la fragilité foncière du monde matériel – si

beau soit-il – et par là même la vacuité de l'existence.

«*Les sources les plus anciennes l'attestent, le voyage au Japon constitue pour chacun et chacune une mise à l'épreuve de sa fragilité*, confirme Claire-Akiko Brisset. *Il est ressenti comme une douloureuse expérience d'arrachement aux êtres chers, à la terre natale. Il confronte à l'isolement et au dénuement. C'est pourquoi le voyage peut ne mener à rien de tangible. Et «s'il conduit à une prise de conscience, c'est à celle de la précarité universelle, c'est-à-dire à la découverte que tout, jusqu'à la pérégrination du dévot parti quêter le salut sur les routes, peut n'être finalement qu'une divagation*», comme l'écrit si bien Jacqueline Pigeot dans *Poétique de l'itinéraire dans la littérature du Japon ancien*».

Vue du mont Fuji. Le site, qui est une étape incontournable sur la célèbre route du Tokaido, a alimenté l'inspiration de nombreux poètes japonais et il apparaît dans d'innombrables représentations picturales.

