



Quelques pages du livre, pour s'en faire une idée...

Sommaire général

Note : Chaque partie ayant été composée en des temps différents comporte une pagination spécifique.

Avant-propos.

Vers l'étude des cartes marines. Des rencontres imprévues. L'engrenage. Vers la carte d'Avignon.

1^{ère} partie 2015- 2016 Premières recherches sur les côtes continentales françaises méditerranéennes sur les cartes-portulans, de 1190 à 1490 : 300 ans de descriptions et quelques compléments.

Approche. Un parcours imprévu.

Chapitre 1 / Les textes portulans. Liber de existencia... Compasso de navegare.

Chapitre 2 / Les cartes-portulans. Les côtes françaises de la Méditerranée sur les cartes portulans.

Préambule. Introduction.

La carte de Pietro Vesconte de 1313. Durabilité du modèle. Les trois cartes problématiques : Pisane, Cortona, Lucca. Toponymie.

La fabrication des cartes.

Données géodésiques.

Détails des côtes et toponymes problématiques. Côtes de Provence. Côtes du Languedoc-Roussillon. Delta du Rhône. Canet. Caneto et Saint Gilles. Aigues Mortes. Avignon. Canet en Roussillon.

Conclusions. Postface.

Annexe *Table des toponymes.*

Chapitre 3 / Un retour aux textes portulans. De 1190 à 1490, d'autres descriptions des côtes.

De viis maris. Le livre du compas... Portolano per tutti in navichanti (Rizo)

Chapitre 4 / Discussions et recherches ultimes...

Canet en Roussillon. Palamós. Carte de Lucca et vexillologie. À propos de Cortona.

Un portulan illustré. Piri Reis.

Chapitre 5 / Un survol de cartes des côtes françaises de la Méditerranée : une longue marche vers l'exactitude cartographique. Galerie.

Table des illustrations. Bibliographie.

2^{ème} partie. 2017-2018 Recherches sur la carte d'Avignon.

Avant-propos.

Chapitre 1 / Textes de Paul Fermon, Tony Campbell et Ramon Pujades i Bataller.

Chapitre 2 / Une carte portulan récemment découverte. Peut-être une des plus anciennes conservées ?

La carte d'Avignon (première étude. Bruxelles).

Chapitre 3 / La carte d'Avignon (suite de l'étude . Lisbonne).

Table des toponymes.

Table des illustrations. Bibliographie

3^{ème} partie. 2018- 2020 La carte marine d'Avignon. Vers 1300, la première tentative de représentation de la mer du Nord et de la Baltique ?

Chapitre 1 / Un peu d'histoire. La carte d'Avignon et ses « voisines ». Les mappae mundi.

Chapitre 2 / Datation. Côtes anglaises et atlantiques.

Chapitre 3 / Vers la péninsule danoise et la mer Baltique. Analyse de R. Pujades. Et mes propositions.

Chapitre 4 / Premières conclusions : de fortes présomptions pour une représentation des régions du Nord. Une Baltique durablement inchangée.

Clin d'œil à Pythéas. Annexes.

Chapitre 5 / Des conclusions définitives. Retours sur envois. Nouvelles recherches. La révélation de Gotland et la preuve finale.

Table des illustrations. Pour les illustrations je ne saurais assez exprimer ma reconnaissance à la BnF (Bibliothèque nationale de France) pour la mise en ligne sur Gallica de son très riche fonds en cartes marines anciennes dans lequel j'ai largement puisé, et au soutien reçu de la part de Catherine Hofmann, conservatrice en chef au Département des Cartes et Plans.

Bibliographie

Puis, peu après, l'acquisition fortuite d'une carte de Cassini en coloris d'époque (fig. 3), dont la précision m'avait surpris.



3 / Carte de
Cassini 1779
Feuilles
assemblées
Aix et Marseille

Et c'est de là qu'est partie la collection, devenue ma passion, accumulant cartes et plans anciens, imprimés ou manuscrits, durant plus de cinquante ans, jusqu'à en posséder un peu plus de 3500. Véritable glotonnerie cartographique facilitée par le fait qu'à l'époque il était relativement facile de trouver chez des bouquinistes, des brocanteurs et, bien sûr, dans des librairies spécialisées, des cartes anciennes à des prix encore abordables pour la bourse d'un professeur . Et d'autant qu'il n'y avait pas, en France, à la différence d'autres pays, d'engouement particulier pour ces cartes, sinon chez quelques collectionneurs ne s'intéressant qu'à leur région, alors que mon intérêt dépassait la Provence et la France, et s'ouvrait sur le monde entier, que la carte soit sur le Kamtchaka ou la Patagonie, pourvu qu'elle fût ancienne !

Je découvrais alors le domaine des cartes anciennes et les quelques ouvrages y étant consacrés, plus affaire de spécialistes que destinés au grand public, même si des Institutions commençaient à présenter des expositions à base de cartes anciennes avec des catalogues bien documentés.

En particulier en 1980 au Centre Pompidou *Cartes et figures de la Terre* , puis en 1987 aux Archives nationales (*Espace français*) et, en 1988, à la BN (*Images de la montagne*) et au SHAT Vincennes (*Mémoire de l'Armée*). Outre l'approche des cartes anciennes et la documentation que je me constituais au fil des ans je découvrais aussi, plus en détail que je ne l'avais fait lors de mes études, les cartes marines, dites portulans, accompagnant les grandes découvertes et les voyages d'exploration.



PREMIÈRE PARTIE

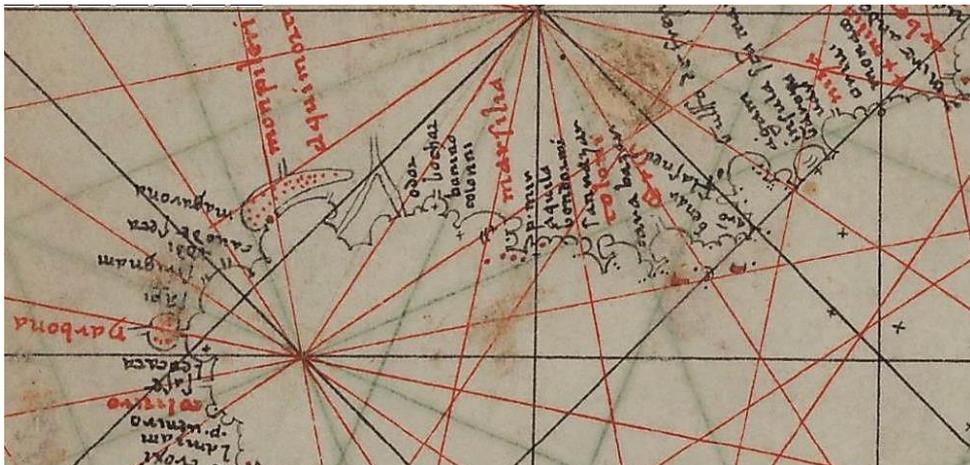
La carte nautique déploie une liste sur les rivages du monde : cela correspond à l'attente, aux besoins spécifiques des usagers, pilotes et gens de mer à qui il importe de maîtriser l'ordre de succession des escales, l'enchaînement des lieux au fil d'un périple, de pouvoir déterminer avec certitude une destination en isolant le lieu à atteindre, entre celui qui le précède et celui qui le suit.

Christian Jacob *L'empire des cartes* p. 288-28
Albin Michel 1992

2015- 2016 Premières recherches : les côtes méditerranéennes françaises sur les cartes-portulans

De 1190 à 1490 : 300 ans de descriptions des côtes françaises de la Méditerranée...

... et quelques compléments, au gré de la recherche



(9) ca 1350



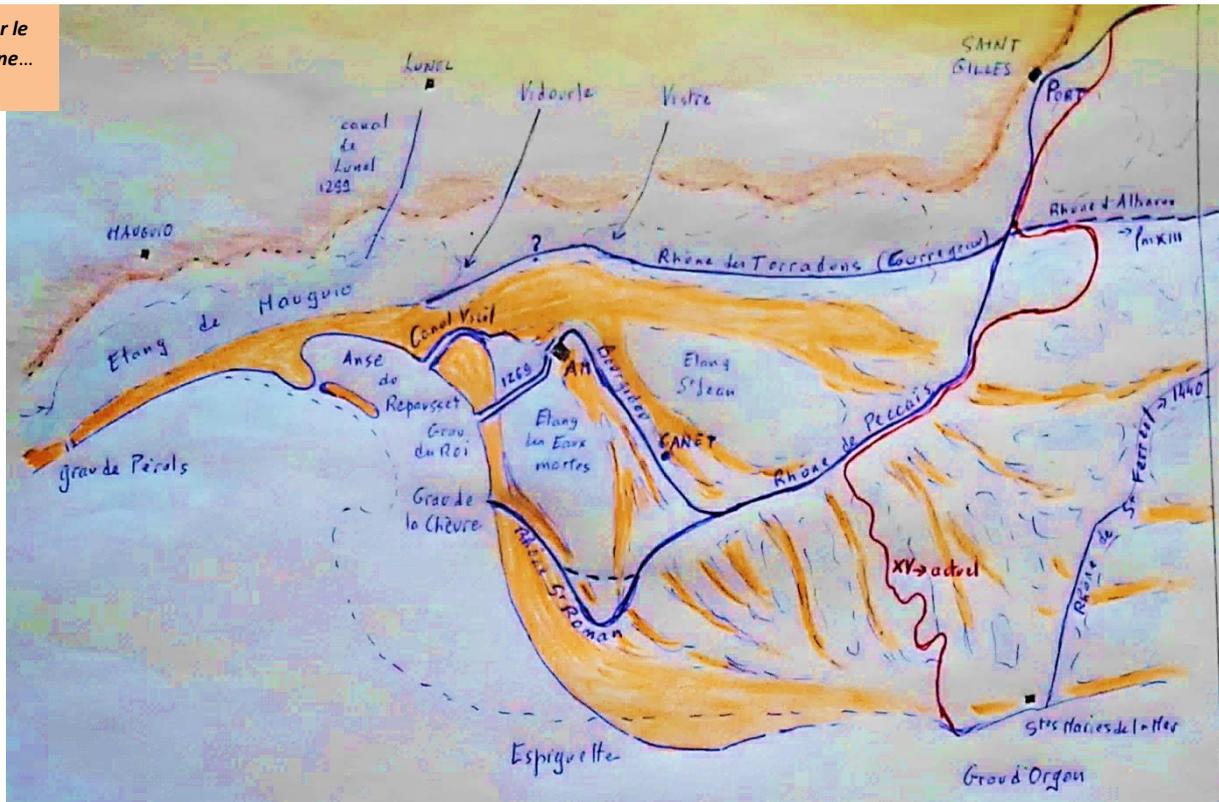
(10) 1501



(11) 1513

Fig. 31 Détail de la partie occidentale de la Camargue au Moyen Âge (Même légende que la fig.27) Aigues Mortes a été construite à l'intérieur des terres, en 1240, et était inaccessible aux grosses nefs qui devaient mouiller dans l'anse du Repausset, bien abritée et avec des fonds de 5 à 6 mètres. Un chenal de 2,5 km avait été creusé, achevé en 1269, mais se révélant vite insuffisant et envasé au 15^{ème} siècle, entraînant le déclin du port.

Recherche sur le delta du Rhône...
p.65



Croquis réalisé d'après les carte géologiques au 50 000 du BRGM : Arles, Stes Maries de la mer, Grau du Roi, Lunel. Pour l'étude du delta du Rhône j'ai aussi utilisé la thèse de Jacques Rossiaud : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval* 1994. Paris I Panthéon-Sorbonne, Non publiée. Et aimablement prêtée par Philippe Rigaud.

Caneto St Gilles

Au 12^{ème} siècle St Gilles était une cité importante et ayant des liens commerciaux anciens avec Gênes (dès 1109, et au 12^{ème} une loge pour marchands et banquiers). C'était un point de départ du pèlerinage pour St Jacques de Compostelle et un port important du Languedoc sur le bras occidental du Rhône (aujourd'hui Petit Rhône) alors qu'Aigues Mortes n'existait pas encore, créée après 1226, mais officiellement en 1240, avec privilège royal au détriment de St Gilles et de Lattes.

Ainsi Aigues Mortes n'est-elle pas notée dans le *Liber*, mais l'est dans le *Compasso*, écrit plus tardivement, dans la seconde moitié du 13^{ème} siècle.

De St Gilles la navigation était possible par plusieurs bras du Rhône (fig.31) :

- * vers l'étang de Mauguio en direction de Montpellier, via le Courregeau (Rhône des Terradous)
- * et jusqu'à la mer, au grau de la Chèvre noté dans le *Liber*, par le Rhône de Peccais-St Roman ou par le Bourgidou et le canal vieil d'Aigues Mortes.

Caneto était situé sur l'un de ces bras, précisément le Bourgidou, et était un point d'embarquement et de débarquement pour des petits bateaux à faible tirant d'eau, les autres utilisant le Rhône de Peccais jusqu'au grau de la Chèvre et la mer.

Quant au trafic concerné en ce lieu il était essentiellement lié au sel, en rapport avec les importants marais salants de la région.



TOPONYMES relevés sur les Portulans et les Cartes.

A : ma numérotation / **B** : Nom moderne / **D** : Toponymes relevés dans le le Liber... / **E** : Idem dans le Compasso.
 Colonne **A Fond jaune** : toponymes modernes revus, corrigés ou ajoutés par rapport à la liste Excel de T. Campbell.
 idem **Violet** : toponymes non listés par T. Campbell.
 Colonne **F / Bleu** : toponymes relevés sur la Carte Pisane / en **Jaune surligné**, relevés sur la carte de Lucca
 Colonne **G** : toponymes relevés sur la carte de Cortona (arrêt au cap de Sète) **Vert foncé** : seulement sur Cortona
Colonne H : **toponymes relevés sur la carte Riccardiana (R) et les cartes de Vesconte et Dulcert**
Colonne I : toponymes nouveaux post Dulcert
Gris : nouveaux toponymes apparus sur **Beccari** (1403)
Vert clair : toponymes ne provenant pas du Liber et/ou Compasso
Rose : 1 toponyme au moins sur Liber ou Compasso, mais non sur Pisane, Cortona et Lucca.
Gris : toponymes présents dans Liber et/ou Compasso, mais ne figurant pas sur les cartes étudiées.
 Lorsque le toponyme est en **rouge**, cela correspond à sa mention en rouge sur la carte concernée.

A	B	D LIBER <i>Routiers Croisades</i> (XII => sans Aigues Mortes <i>En italiques</i>	E COMPASSO	F PISANE Lucca via Campbell + ajout perso	G CORTONA	H R = Riccardiana VESCONTE 1313 / 1321 Lyon 1325 Londres 1327 Perrino Vesconte DULCERT (Dalorto) 1330 / 1339	I Depuis C 10 Pujades (Washington) ca 1325-40) jusqu'à Fin XV C 75 Atelier Benincasa Uniquement les nouveaux toponymes ou « réapparitions »
	Côtes et mer de Gaule	« Inde...incipit Gallie riveria et eius mare »					
1	Menton						Menton 1403 Beccari 1435
2	Cap Martin		San Martino, capo de				1490 Rizo
3	<i>La Tête de chien</i>		Arcire montagne				
4	Mont Agel		Agel montagna				
5	Monaco	Manaco	Monaco	Monaco M...aco Lucca	Monacho	R Monaco/ Moneco / Monaco Manaco/ Monego	
6	Pointe St Hospice		S.Ospigi				S Spixo 1435 Beccari 1449 San sospir (C50)
7	Cap Ferrat		Ferrato, capo de				
8	???		Figareto				
9	Villefranche / Olivole	Olivole <i>Oliva</i>	Olivole, capo de Olivole, porto	Olivoly Cavo de olivoli Lucca	Olivoli	R Olivole/ Oriuri / Oriuri Oriuoli / Oriori	Villafranca 1455 Pareto Puis fin XV Benincasa puis XVI Russus, Agnese... mais tjrs Oriory en 1456 (Rippoll), 1465 (Rossell) et fin XV (ms italien)
10 11	<i>Mont Boron ? Mercantour</i>		Montagna de Niça <i>montagne alte cargate de neve</i>				
12	Nice	Nisia <i>Nices</i>	Niça	Niza Lucca	Nissa	R Niza / Niza / Niza Niça / Niça	
13	Var					R Var Var / Var	
14	Antibes	Antibulis <i>Antibure</i>	Antiboli	Antiuri Lucca	Antiuli		Antiury 1375 Catalan

5 / Un Portulan illustré (1501 -1514)

Fin 2016, alors que je pensais, avec le portulan de Rizo, en avoir terminé avec mes recherches sur les côtes françaises de la Méditerranée dans le cadre imparti, c'est-à-dire jusqu'à la fin du 15^{ème} siècle, j'ai trouvé sur Gallica, et un peu par hasard, là encore, un manuscrit anonyme de la BnF (ms fr 2794) *Description des côtes, des îles et des ports de l'Océan atlantique et de la mer Méditerranée* (1501-14), certes légèrement hors du cadre temporel retenu, mais m'ayant paru pouvoir heureusement compléter la description de ces côtes, en l'agrémentant d'illustrations tout à fait adéquates au sujet.

En effet ce manuscrit est un portulan présentant la particularité de comporter de petites cartes, coloriées et enluminées (lettrines), que je reproduis ci-après (fig. 38, 39a => 39f), chacune correspondant aux diverses sections de côtes et aux îles décrites dans le texte¹.

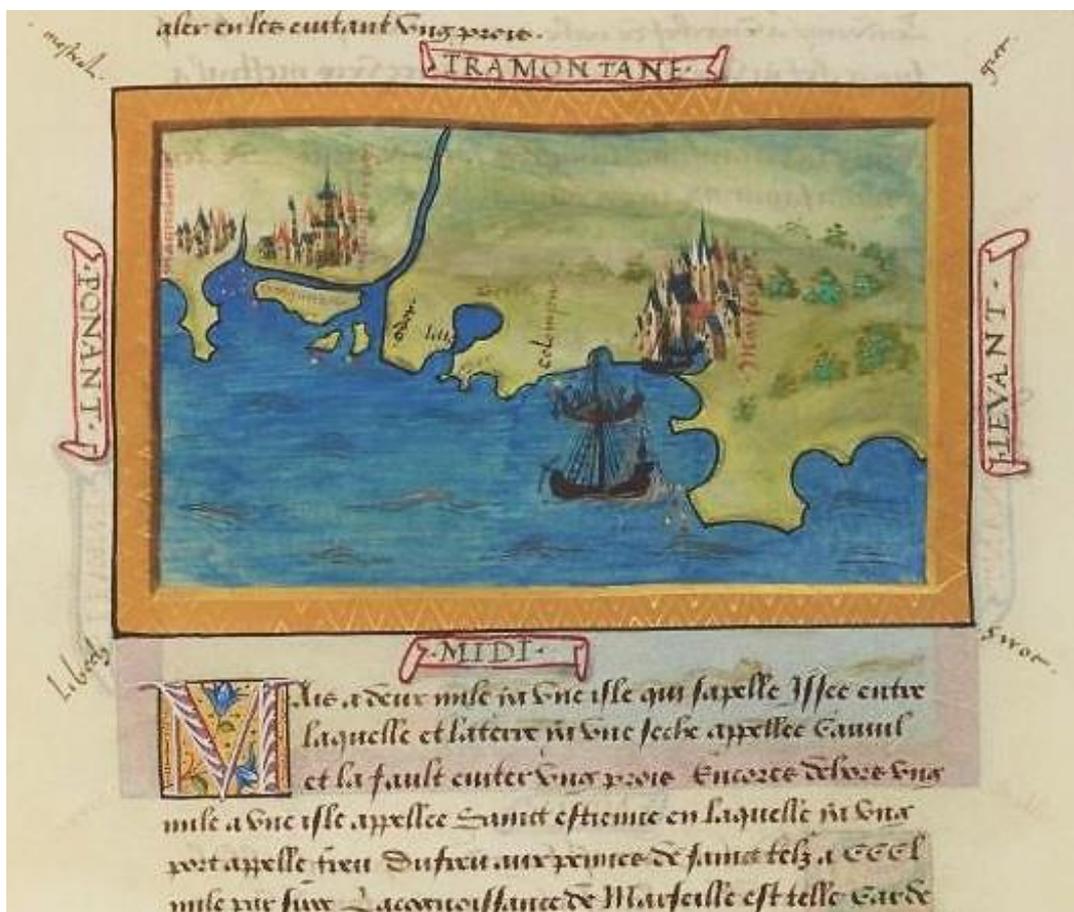


Fig.38 Ms fr 2794 Exemple d'écriture du texte, avec lettrine enluminée et « figure » de la côte entre Aigues Mortes et Marseille.

¹ J'ignorais alors que ce portulan faisait l'objet d'une étude en cours par Emmanuelle VAGNON. Étude ayant conduit à la publication d'un article : *Un portulan illustré de cartes à la Renaissance, le manuscrit français 2794 de la BnF*, publié en Septembre 2017 par Brépols, dans : *Orbis disciplinae. Hommages en l'honneur de Patrick Gautier Dalché*. Étude complète et remarquablement documentée de ce texte portulan, replacé dans son contexte et à laquelle je renvoie (p. 731 – 753)..

DEUXIÈME PARTIE

2017- 2018 Recherches sur la carte d'Avignon.

L'histoire de la cartographie, des origines à nos jours, nous apprend qu'il n'y a pas de carte définitive et ultime. Chaque carte n'est qu'une étape dans la découverte et l'appropriation du monde.

Christian Jacob *L'empire des cartes* p. 463 Albin Michel 1992



Sommaire

Avant-propos

Études sur la carte d'Avignon

Chapitre 1

1 / P. Fermon (extrait Thèse 2016)

2 / T. Campbell (première analyse Mai 2017)

Chapitre 2

1 / J. Mille **Une carte portulan récemment découverte. Peut-être une des plus anciennes conservées ?**

(Septembre 2017) **The Avignon Chart Lisbonne** (Juin 2018) (Synthèse)

1 / Histoire d'une découverte

2 / Description

3 / Une découverte exceptionnelle

4 / Questions

Une carte anonyme

Une datation possible

Côtes du Languedoc et du golfe de Gabès

Côtes de la Méditerranée occidentale, atlantiques, de la Mer du Nord et de l'Adriatique

Approche de datation

Carte d'Avignon dans le Top 10

5 / Étude détaillée

Construction

Cercle à 16 vents

Échelle

Grilles

Cinq originalités

Construction géométrique

Reconstitution possible

Latitudes et longitudes

6 / Côtes, îles et estuaires

7 / Toponymie

Paléographie et Alphabet

8 / Églises

9 / Tracé des côtes de Méditerranée occidentale

Tracé des côtes atlantiques

Tracé des côtes anglaises

Tracé des côtes nord-européennes

10 / Pourquoi cette carte à Avignon ?

Conclusions

Chapitre 3

Texte R. Pujades (extrait d'un ouvrage en cours de publication)

Annexes

Liste des toponymes de la carte d'Avignon

Tableau des illustrations

Bibliographie

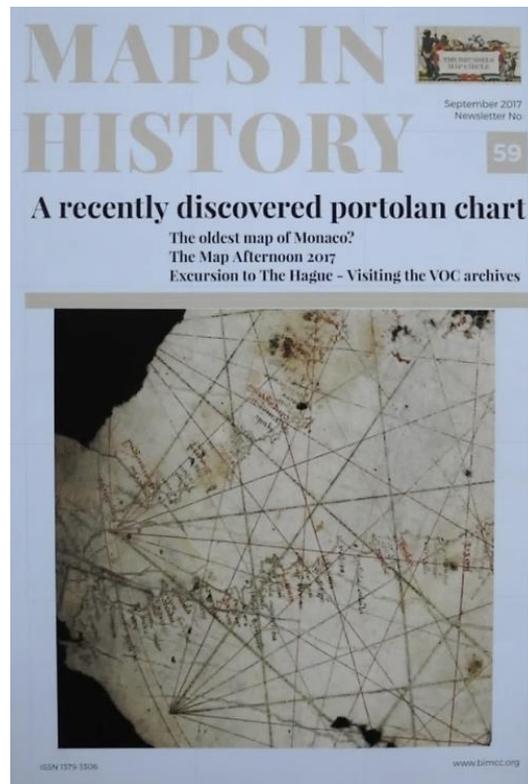
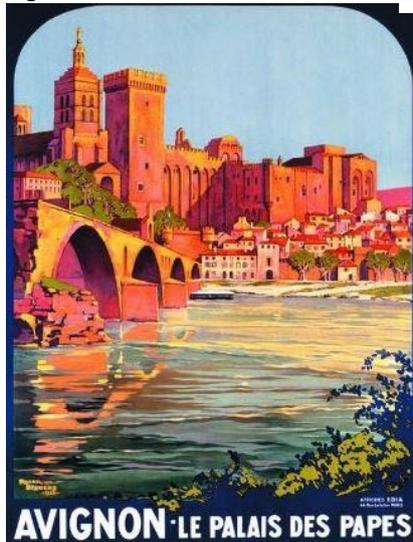


Fig. 1

Fig. 2



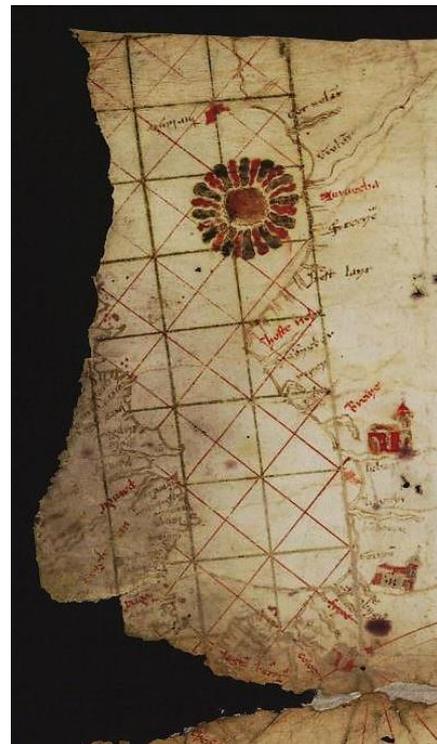
The Avignon chart

*Something NEW
in the little family
of the first
Portolan charts*

**Second International
Workshop on the
Origin and Evolution
of Portolan Charts**

**Instituto Hidrográfico
Lisbon 2018
June 7-8**

**Project MEDEA-CHART
Faculdade de Ciências
Universidade de Lisboa**



4 – 2 /5 Côtes de la grille Mer du Nord

Au-delà, dans la grande grille qui occupe tout le côté gauche et haut du parchemin, **les côtes dessinées et les toponymes inscrits sont totalement nouveaux** et ne se retrouvent pas, à de rares exceptions près, sur les cartes de Vesconte (Londres, *Ingliterra*) et de Dulcert (Lübeck) (fig. 7).

Pour l'Angleterre le dessin est assez correct, comme on l'a déjà noté, et les toponymes au nombre d'une vingtaine.

Cela alors que la carte Pisane ne dessine qu'une Angleterre très schématisée, réduite à un rectangle, et la carte de Lucca seulement

sa côte méridionale. Et dans les deux cas avec peu de toponymes. Quant aux cartes de Vesconte, elles sont assez limitées en ce secteur.

Pour les côtes orientales et septentrionales bordant la mer du Nord le dessin est assez déroutant par sa verticalité, avec de nombreux estuaires se prolongeant parfois plus ou moins loin vers l'intérieur, en particulier pour le fleuve à l'extrême limite haute de la carte, coulant tout au long de la coupure du parchemin.

Sur cette longue section de côte on relève 25 toponymes dont certains restent à déchiffrer et à leur trouver une correspondance actuelle.



On note que l'on a ici un **dessin totalement nouveau**, cette longue section de côte pouvant comporter la presqu'île danoise qui n'apparaîtra cartographiée, et très différemment, qu'à partir de 1327-30 (Carignano et Dulcert)².

4-2 /6 Adriatique.

Le dessin de la côte, entre Venise et Ancône, dans la partie laissée visible et lisible de la grille, apparaît correct, avec une vingtaine de toponymes.

Et on doit faire à son propos le rapprochement entre cette carte et la carte Pisane qui présente, pour le même secteur, une grille identique, mais accolée au cercle alors qu'elle en est ici légèrement détachée.



² On reprendra dans la 3^{ème} partie de ce livre l'étude des côtes extra-méditerranéennes de manière plus détaillée et plus approfondie.

Toutes ces représentations montrent l'évidence d'un **progrès linéaire** accompli **dans un même atelier** et la création de ce qui deviendra le modèle pour toutes les cartes qui vont suivre.

Les mêmes remarques peuvent s'appliquer au cas des Baléares (fig. 24 a, b, c), à la réserve d'un dessin déjà quasiment acquis dans son exactitude sur la carte Pisane, au point qu'il sera peu modifié par Vesconte, à la différence de ce que l'on observe par exemple entre le dessin de la Pisane et celui de Vesconte pour le littoral provençal ou languedocien, ou la Corse.

Faut-il y voir alors la copie d'une carte locale plus ancienne, réalisée à Majorque même par des cartographes, peut-être d'origine juive nord-africaine déjà installés sur place au cours du 13^{ème} siècle, et dont les descendants s'illustreront dans la seconde moitié du 14^{ème}, dans l'atelier des Cresques ?

Peut-être une de ces « cartes-mères » dont on admet l'existence et que l'auteur de la carte d'Avignon aurait connue et utilisée comme source, à l'identique de l'auteur de la Pisane et de Vesconte ?



Fig. 24 a Carte Pisane

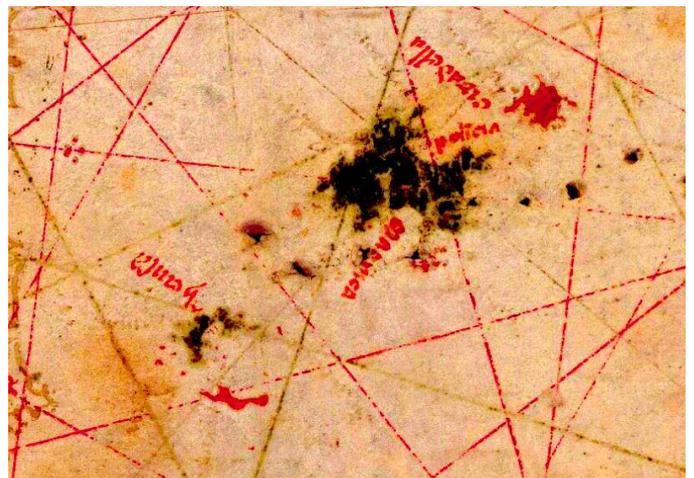


Fig. 24 b Carte d'Avignon

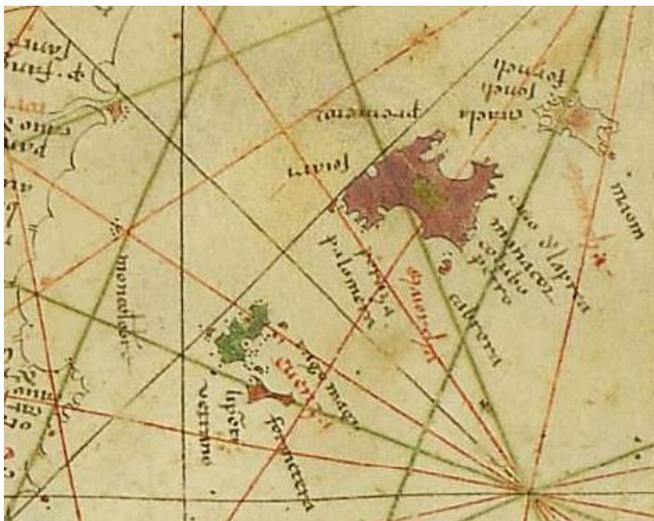


Fig. 24 c Vesconte 1313

On notera l'étonnante exactitude de la représentation des Baléares sur la carte Pisane et la richesse des noms portés, alors que la carte d'Avignon n'en retient que quelques uns, avec mise en valeur, en rouge, des plus importants.

Quant à la carte de P. Vesconte c'est une image proche de la perfection qu'elle donne de l'archipel, avec un tracé au dessin sobre et sûr, et un coloris en faisant une véritable œuvre d'art.



La carte de 1339 de Dulcert reprend le tracé la Baltique qu'il avait dessinée dès 1330, peu après Carignano, vers 1327. On la voit aussi déjà très schématiquement dessinée sur la première *mappa mundi* de Vesconte/Sanudo (1321), avec mention d' *Estonia*.

Mais on a toutefois déjà quelques évidences pour renforcer cette hypothèse et l'interprétation, ainsi que la reconstruction envisagée, comme on peut le constater avec les données figurant dans le tableau ci-après.

On reviendra sur cette interprétation dans la troisième et dernière partie de ce livre, en particulier par rapport aux remarques très critiques faites par R.Pujades à son propos, car c'est sans doute là que se trouve la principale clef de lecture de cette partie de la carte d'Avignon.

Une explication possible. Les relations de Gênes, puis de Venise, avec les régions du Nord, de la fin du 13 ^{ème} au début du 14 ^{ème} siècle.		
1277	La galère du génois N. Spinola arrive à Bruges	1262 Ouverture du détroit de Gibraltar aux navires méditerranéens => amélioration de la connaissance des côtes atlantiques françaises...
1278	Galères génoises à Bruges et Londres	... et, au-delà, des côtes de la Manche et des Flandres.
1284	La Meloria. Déclin de Pise.	
1292/94	Clos des Galées (Seine, Rouen) / Benedetto Zaccaria, Amiral de la flotte capétienne	Carte Pisane (ca 1280-90) 1 ^{er} dessin, très schématique, de l'Angleterre et des côtes flamandes.
1298	Convois génois réguliers vers Bruges et Londres.	Contacts en Angleterre et Flandres entre marins et commerçants de la Ligue hanséatique (qui fréquentaient ces côtes depuis longtemps, mais naviguaient sans carte, du moins aucune n'étant connue).
1300-10		Amélioration de la connaissance des côtes anglaises et informations concomitantes sur les ports et les côtes de l'Allemagne du Nord, du Danemark et de la mer Baltique => carte d'Avignon (1300-1310 ?) Carte 1313 de P. Vesconte à Gênes.
1313	Vesconte à Gênes	
1314	Le Doge Dandolo (Venise) envoie une galère vers le Nord	
1318	Convois réguliers de la « Sérénissime » vers Bruges et Londres	Carte de Vesconte à Venise (1318), avec progrès de la cartographie des côtes anglaises et croissance de la connaissance des ports et des côtes des Flandres et de la Baltique
1323	Loge commerciale de la Hanse à Bruges et interdiction aux navires méditerranéens de naviguer dans le domaine hanséatique => fermeture de la Mer du Nord et de la Baltique. Mais la navigation avec l'Angleterre se maintient .	Carte de Carignano, ca 1325-27 Carte de Dulcert (1330) à Majorque Ces deux cartes font la somme des progrès dans la connaissance de la Mer du Nord et de la Baltique.
⇒ La cartographie de la Grande Bretagne et de l'Irlande se poursuit quand celle de la Baltique se « fige » pour de nombreuses décades.		



TROISIÈME PARTIE

La carte raconte l'aventure de la découverte : la rencontre possible d'une île au fil des trajectoires...

Au-delà de sa finalité pratique la carte nautique invite au voyage en esprit, au jeu logique.

Christian Jacob

L'empire des cartes p. 171 Albin Michel 1992

La carte marine d'Avignon

Vers 1300, la première tentative de représentation de la mer du Nord et de la Baltique ?

Recherches 2018 -2020



Sommaire

Chapitre 1

La carte marine d'Avignon : première tentative de représentation de la mer du Nord et de la Baltique ?

1 / Un peu d'histoire

2 / La carte d'Avignon et ses « voisins »

2-1 La carte Pisane

2-2 La carte de Cortona

2-3 La carte de Pietro Vesconte 1313

2-4 Les autres cartes de Pietro et Perrino Vesconte (1318-1327)

2-5 La carte de Carignano

2-6 Les cartes de Dulcert 1330 et 1339

3 / Les mappae mundi

3/ 1 Généralités ([carte anglo-saxonne](#) et [Al-Idrisi](#))

3/ 2 Les cartes sanudiennes « vaticanes » et les autres

3-2a Vat. Lat. 2972

3-2b D'autres mappae mundi...

3-2c et deux autres encore

Chapitre 2

La carte d'Avignon

1 / Datation

2 / Les côtes anglaises

3 / Les côtes atlantiques

Chapitre 3

1 / Point d'étape. Vers la péninsule danoise et la mer Baltique

2 / Analyse des côtes par R. Pujades

3 / Mon analyse et ma lecture des côtes

Chapitre 4

Premières conclusions

1 / De fortes présomptions pour que la carte d'Avignon représente bien la péninsule danoise et les côtes méridionales de la Baltique...

2 / ... et que ce soit ainsi la première ayant tenté de cartographier ces régions du Nord.

3 / Une Baltique à la représentation inchangée durant près de deux siècles.

4 / Et un clin d'œil ... à Pythéas

5 / Annexes

Chapitre 5

1 / Retours sur envois et nouvelles recherches

2 / La révélation de Gotland et la preuve finale

3 / Dernières remarques

4 / Quand un virus favorise la poursuite de la réflexion !

4-1 De la carte mentale à la carte réelle

4-1-1 La carte mentale

4-1-2 De la carte mentale à la carte marine

4-1-3 La carte mentale d'Avignon et le passage à sa réalisation

4-2 Quelques réflexions sur l'origine des cartes marines

4-3 Une technique innovante : la réduction d'échelle

4-4 Et pour finir vraiment : le retour du hasard.

Propos final

Illustrations

Bibliographie



Toutefois, pour notre propos, c'est-à-dire les régions du Nord et la Baltique, cette carte n'apporte aucune donnée géographique nouvelle par rapport à la carte de 1330, sinon un dessin un peu différent de la Norvège. Le dessin des côtes de la Baltique et de ses îles est identique et les toponymes sont les mêmes en très grande majorité. On notera simplement la disparition de Reval (oubli ?) et quelques ajouts : Grieswald et les noms des îles d'*Oland* et d'*Oxilia* (Saaremaa). Et, entre *Torun* et *Riga* la mention *Kareland*, identifiant clairement la Courlande.

Pour l'essentiel la carte de 1339 est ici fidèle à son modèle, et si elle n'en est pas contemporaine (cf. supra note 19), preuve qu'au cours des neuf ans écoulés, Dulcert n'a obtenu aucune information topographique nouvelle lui permettant de le compléter ou d'en corriger les erreurs.

Ce qui ne saurait surprendre lorsqu'on sait l'interdiction faite par la Hanse, depuis 1323, aux navires méditerranéens d'aller vers l'Est au-delà de Bruges.

Cette carte pourrait ainsi n'être d'aucun intérêt pour notre recherche si elle ne comportait **deux données pouvant entrer dans notre analyse de la carte d'Avignon**.

La première est la **confirmation explicite** sur cette carte du **courant commercial reliant Bruges à l'Europe de l'Est par la voie maritime de la Baltique**.

Confirmation qui se lit sur un texte de trois lignes aux côtés de la *civita de Leo* (Lviv) (fig. 14).

Si la mention *Regio septem castra* figurait déjà sur la carte de 1330, la vignette et la bannière de Lviv ne s'y trouvaient pas, non plus que texte en dessous nous disant clairement que des marchands (*mercatores*) des Flandres, et spécialement de **Bruges**, venus par la *mare Gothilandio* échangeaient ici (*ad civitate istam*) leurs marchandises (*species y postea*).

Cette mention ne peut avoir été portée par Dulcert qu'à la faveur d'une information reçue de marins ou marchands italiens fréquentant Bruges et sachant, par leurs homologues hanséates s'y trouvant aussi (et peut-être directement pour les marchands), les échanges entre la cité flamande et Lviv, plaque tournante, comme Novgorod et Smolensk, pour les routes commerciales reliant par voies fluviales (Oder, Vistule, Dniestr, Dniepr, Don) et terrestres, la Baltique à la Mer Noire.

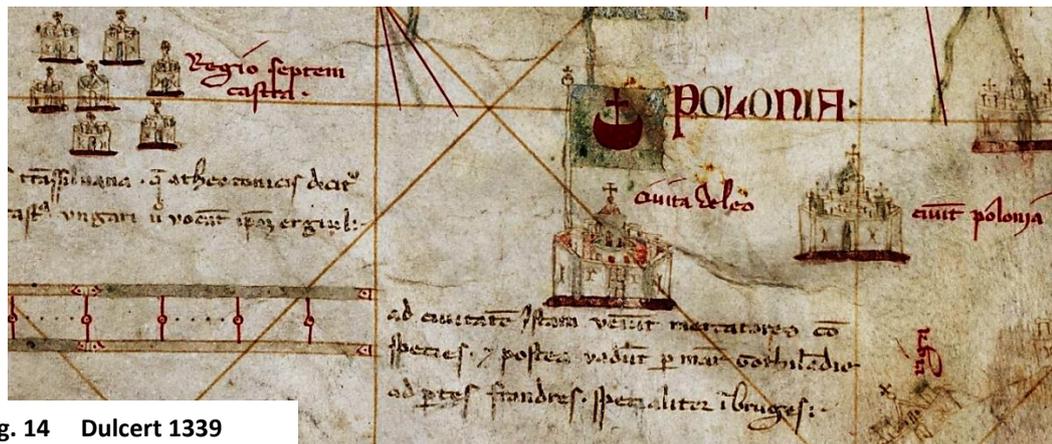


Fig. 14 Dulcert 1339
Glose sur *civita de Leo* (Lviv)

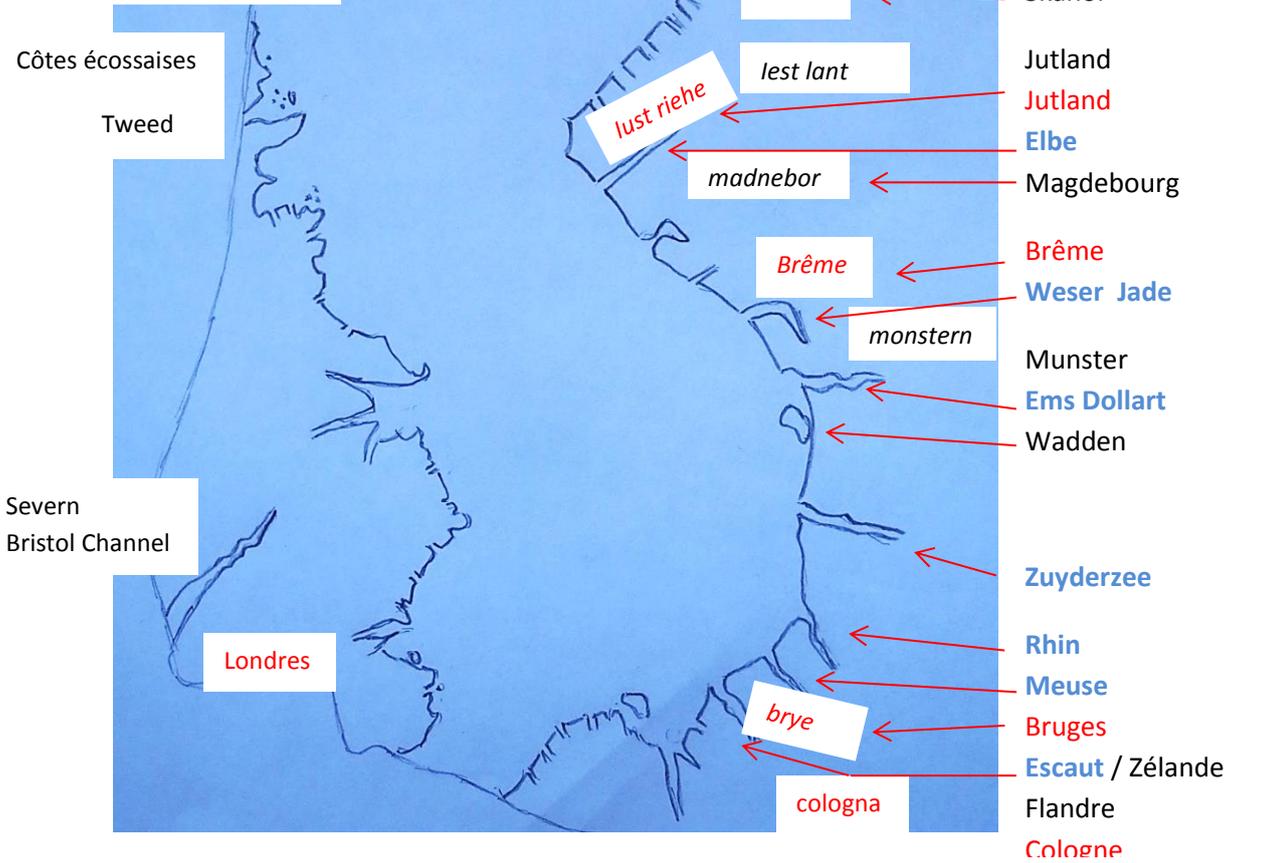
On sait par ailleurs que Lviv, créée en 1256³, attirait, au début du 14^{ème} siècle des marchands venus d'Arménie et d'Orient, et constituait un important marché, cependant soumis aux

fluctuations politiques de la région. D'où peut-être la disparition de cette mention sur une carte suivante de Dulcert, non datée mais postérieure à 1340 (BL).

³ Dès sa création Daniel 1^{er} avait attiré à Lviv des artisans et des commerçants d'horizons divers (allemands, polonais, russes, arméniens, juifs, arabes) et fait de la cité un important lieu d'échanges (Wikipedia)

Fig. 32 Carte d'Avignon
Côtes de la Mer du Nord et au-delà. Essai de reconstitution.

Côtes anglo-écossaises non contestées => la reconstitution concerne les côtes flamandes, hollandaises, frisonnes, la péninsule danoise et les rives méridionales de la mer Baltique jusqu'à la Courlande.



Proposition
de lecture
des côtes

p. 57

En effet si *Luruercha* est bien lu comme Lübeck (et sinon quoi d'autre ?), son placement AVANT (Ouest) le long fleuve anonyme, pris pour l'Elbe, serait impossible ou erroné, la cité se trouvant, dans sa réalité géographique, AU-DELÀ (Est) de l'Elbe.

Et je posais alors la possibilité qu'il s'agisse de la Vistule constituant le lien commercial, par les plaines et fleuves ukrainiens et russes, avec la Mer Noire.

Je ne cachais cependant pas que cette reconstruction n'était qu'une hypothèse fondée sur l'idée que l'auteur de la carte d'Avignon aurait cherché à caser dans sa grille la totalité des côtes dont il avait appris l'existence vers le Nord et l'Est, mais en les schématisant et en ne respectant pas leur orientation réelle.

En somme une « carte mentale » ne visant d'autre objectif que de cartographier, comme sur un axe, l'essentiel de ce qu'il savait, sans souci de la réalité géographique.



3 / Mon analyse et ma lecture de ces côtes (proposition)

L'ancrage du raisonnement est établi sur (fig. 32) :

* les **toponymes considérés comme assurés** dans leur transcription moderne : Bruges, Munster, Brême, Magdebourg, ou en étant très proche : Jutland, Lübeck ;

* le **dessin de la côte**, avec ses deux concavités de part et d'autre d'une **pointe triangulaire**

et les **nombreux débouchés fluviaux** qui s'y succèdent, dans **deux styles différents**, estuaires pénétrant en terre dans la première partie du dessin, et simples et courtes embouchures à double trait dans la seconde, avec reprise du style initial vers l'extrémité du dessin, dont le **long fleuve sans nom se prolongeant très à l'intérieur des terres et interrompu par la coupure de la carte.**

Plusieurs secteurs peuvent ainsi être définis :

* du Pas de Calais/Bruges à Brême (avec une douzaine de toponymes, dont six à peu près assurés) ;

* de Brême à Magdebourg (Elbe) avec quatre toponymes dont un peu lisible, et un autre totalement illisible ;

* de là, avec la pointe triangulaire, jusqu'au long fleuve non nommé (quatre toponymes, tous très lisibles, mais à interpréter)

* et la section terminale avec deux toponymes (ou trois si on inclut l'île *hirlanter*), très lisibles.

Sur la carte-croquis jointe (cf. supra fig. 33) on peut suivre le dessin de cette longue côte et ses indentations, telle que dessinée par l'auteur sur le parchemin, en se reportant à ce que l'on sait de la réalité géographique de ce littoral, à l'époque médiévale et aujourd'hui.

Dès le Pas de Calais on constate que le tracé de la côte présente de nombreux débouchés fluviaux et mentionne en rouge la *gran bertagna*, évidemment mal localisée.

On devine aussi les noms de Boulogne et Calais, puis à deux reprises Cologne (dont une mention en rouge avec église voisine). C'est ici, d'évidence, la direction qui est donnée et non la localisation de la cité rhénane.

On voit ensuite plusieurs estuaires (dont

trois nets) jusqu'à Bruges, orthographiée en rouge *bryie*, c'est-à-dire selon la graphie scandinave d'origine (*brya*)⁴.

Si le toponyme paraît mal placé, il est clair que l'auteur a représenté là le secteur des bouches de l'Escaut, confirmé par le toponyme *fladrie* (Flandre) et une île en rouge, probablement Catsand, (notée sur la carte de Vesconte) la plus proche de Bruges des îles de Zélande, et aujourd'hui incluse en terre.

Les deux estuaires suivants correspondent aux débouchés de la Meuse et du Rhin, avec le toponyme bien lisible de *scalingue* (Scheveningen) et un autre de lisibilité incomplète et sans référence moderne claire.

Tous ces estuaires sont assez proches et constituent le complexe estuarien mouvant (Escaut, Meuse, Rhin -Waal et Lek) de la Zélande-Hollande.

Au-delà un long estuaire bordé de deux toponymes mal lisibles (*hondoreu ? le... veret ?*) représenterait le Zuyderzee.

La côte se poursuit, bordée d'une île en rouge (ou deux ?) jusqu'à ce qui peut être l'estuaire de l'Ems et le Dollart, avec un toponyme, là encore, peu clair (*le h...*).

On a confirmation de l'Ems par la mention vers l'intérieur de Munster (*monustern*), et l'île schématise probablement l'archipel frison (comme c'est le cas sur les cartes des Vesconte).

L'estuaire suivant, assez contourné et fermé, serait alors le golfe de Jade, avec l'estuaire proche de la Weser et *Brême*. Entre la Weser et l'estuaire de l'Elbe, signalée par le toponyme clair de *magdebor* (Magdebourg), en réalité très à l'intérieur mais place commerciale importante (et à moins qu'il ne s'agisse de Hambourg ? ce qui nous situe toujours sur l'Elbe), on voit un petit estuaire coudé avec deux toponymes, l'un complètement illisible, l'autre laissant penser à *ripey*, c'est-à-dire Ribe ?, qui serait alors mal placé.

Il s'agit ici d'un golfe comblé depuis (*marschen* du Geestland).

Mais ce nom, que R. Pujades évoque, ne peut être retenu comme il le fait pour

⁴ Témoignage possible d'une source hanséate scandinave ? (cf. Murray).

J'ai ensuite pris les données suivantes pour paramétrer les calculs :

- navigation côtière en été, pour des journées de 10 heures de navigation diurne (sachant qu'à ces latitudes, la durée du jour est en moyenne de 16 heures) ;
- direction des vents, dominants d'Ouest et portants pour des bateaux à voiles ;

- vitesse moyenne à 4,5 nœuds/heure (nœud à 1852 mètres), soit pour 10 heures de navigation, 81 km /jour ;
- données recueillies oralement de marins hanséates .

J'ai ainsi établi le tableau suivant :

Trajet	Milles nautiques	Km	Durée du trajet sur la base de 4,5 n/h et 10 h.de navigation /jour	Mesures en cm , prises sur la carte Fig. 31, p....
Bruges Golfe de Jade	280	468	5,8 jours	5
Golfe de Jade Embouchure Elbe	90	162	2 jours	2,2
Embouchure Elbe Skanør	250	450	5,6 jours	4,5
Skanør Lübeck	110	198	2,5 jours	1,2
Lübeck Gotland	350	630	7,8 jours	6
Total	1060	1908	23,7 jours	

Ces données sont évidemment discutables car :

- ne tenant pas compte de la réalité des trajets avec escales, remontée éventuelle des fleuves, aléas de mer ;
- et étant bien conscient qu'un un paramétrage différent (durée de navigation journalière et vitesse moyenne) peut donner de tout autres résultats, rallongeant ou réduisant la durée du parcours selon les valeurs choisies, par exemple avec une vitesse moyenne inférieure (3 nœuds) et /ou une durée de navigation journalière supérieure (au-delà de 10 h).

J'ai cependant essayé d'être au plus près d'une réalité possible et pris des valeurs plutôt basses, sachant pertinemment les limites et les critiques possibles d'une telle méthode, et considérant aussi que l'auteur de la carte, dans cette hypothèse, aurait établi une durée de parcours moyenne et théorique, abstraction faite des réserves données ci-dessus (escales, aléas...).

Il n'empêche que le résultat obtenu (23,7 jours), qui reste une approximation plausible, est toutefois assez troublant par sa coïncidence avec les 24 pétales de la fleur et peut, sinon valider l'hypothèse, du moins la rendre envisageable ou crédible⁵.

On aurait ainsi une « horloge journalière » rendant compte de l'existence de ce dessin, a priori inexplicable.

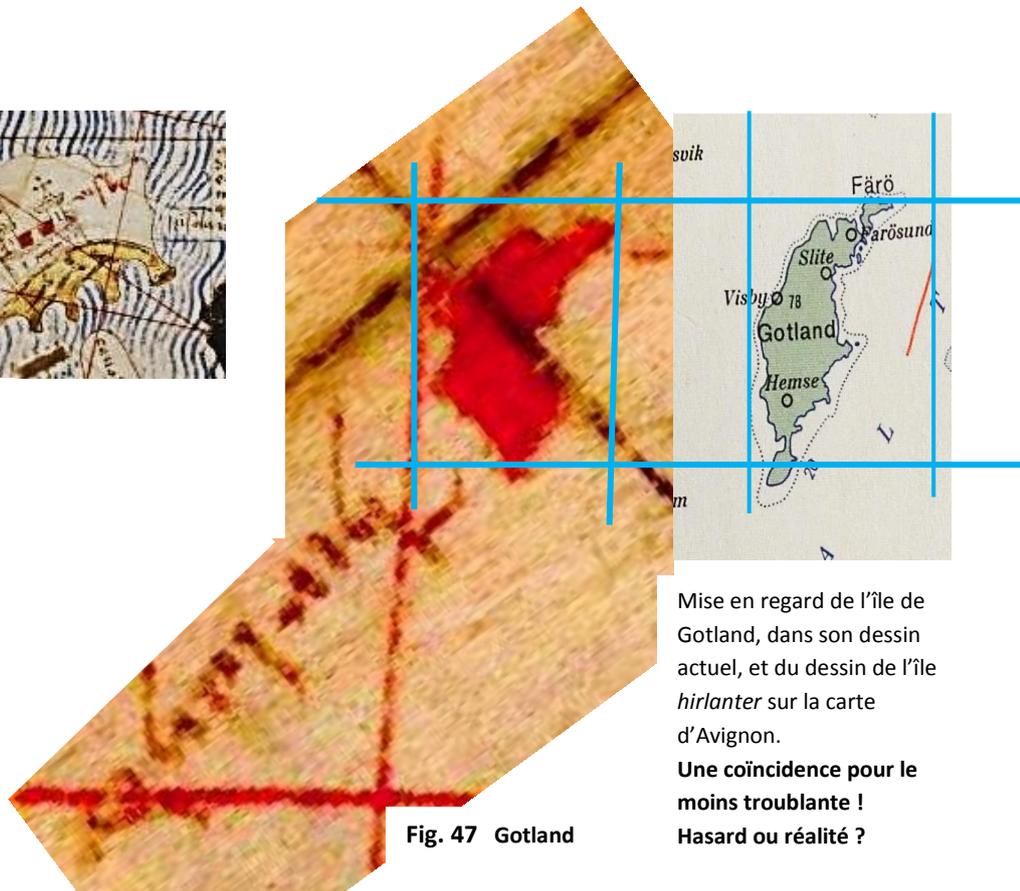
Mais simple suggestion et non affirmation.

⁵ Toutefois la « fleur » se trouvant face à Lübeck, ce pourrait être la durée du trajet Bruges/Londres – Lübeck qui serait ainsi envisageable, sur des bases paramétrées différemment.





1413
Mecia
Viladestes



Mise en regard de l'île de Gotland, dans son dessin actuel, et du dessin de l'île *hirlanter* sur la carte d'Avignon.

**Une coïncidence pour le moins troublante !
Hasard ou réalité ?**

J'admets naturellement que l'on puisse penser et objecter qu'il ne s'agit là que d'une coïncidence, et d'un dessin aléatoire ou schématique d'une île quelconque^{56bis}, mais **ce dessin**, d'une grande précision dans sa simplicité et replacé de surcroît dans le contexte que j'ai défini, **se révèle tellement proche de celui de la réalité même de Gotland, qui saute aux yeux, que nul ne puisse alors, de bonne foi, le contester.**

D'évidence il est désormais clair que **l'auteur de la carte d'Avignon a bien voulu représenter et nommer Gotland**, en la magnifiant d'ailleurs quelque peu dans sa schématisation, car il savait l'importance économique de cette île et sa place dans les échanges commerciaux, dans la Baltique, entre les comptoirs occidentaux (Bruges, Londres...) fréquentés par les marins et

marchands méditerranéens et ceux de la Mer Noire (Caffa, Tana...) tenus par les Génois, via les voies terrestres et fluviales de l'Europe de l'Est.

J'ai largement exposé (cf. 1^{er} chapitre) cette réalité économique, déjà très marquée à la fin du 13^{ème} siècle, et renforcée au début du 14^{ème}, comme en témoignent les cartes de Carignano et Dulcert, la première dessinant et nommant Gotland, et surtout la seconde donnant de l'île, en 1330, un dessin assez précis, mais très exagéré, signe de son importance, avec la mention de Visby.

À partir de là, toutes les cartes qui vont se succéder suivront ce modèle, exagérant l'île à souhait, tout en modifiant plus ou moins ses contours.

^{56bis} Par exemple, comme P.Fermon, R. Pujades et W. Köberer l'envisagent, une représentation schématisée des îles frisonnes de la mer des Wadden.