

# PRÉFACE

par Patrick Gautier Dalché

EPHE, Section des sciences historiques et philologiques  
CNRS, Institut de recherche et d'histoire des textes, Paris  
p.gautierdalche@free.fr

---

Plus peut-être que tout autre objet soumis à la critique historique, les cartes marines, produites et utilisées depuis le Moyen Âge jusque bien avant dans l'époque moderne, résistent à l'interprétation. De nombreuses tentatives d'explication plus ou moins baroques de leur origine, de leur nature et de leur fonction ont été proposées – qui forment aujourd'hui un vaste cimetière d'hypothèses. Cette situation dommageable pour l'*hubris* historienne tient au fait que ce sont des documents bruts qui, par eux-mêmes, ne disent rien ou presque. Habituellement, les textes ou les programmes iconographiques présents dans les manuscrits ou sur les murs des monuments sont liés à un contexte qui permet de déterminer avec un degré raisonnable de probabilité les conditions générales de leur réalisation. Rien de tel pour les cartes marines: les documents textuels qui en traitent sont rares, ambigus et impropres aux généralisations. C'est donc à partir de ces seuls objets énigmatiques que s'exerce souvent la sagacité de l'historien, avec les risques évidents que cela comporte de surinterprétation et de fantaisies érudites.

Après près de deux siècles de recherches, les savants montrent heureusement plus de sobriété dans leur imagination et de prudence dans leurs conclusions, comme en témoigne ce colloque organisé à l'occasion d'une belle et utile exposition de la Bibliothèque nationale. Néanmoins, en ouverture des travaux qui en sont le résultat, il n'est sans doute pas inutile de prévenir contre des illusions qui risquent de perdurer. Heureusement, personne – ou presque – ne se risque plus à construire des explications imaginatives sur l'origine de ces cartes et sur leur fabrication : comme on sait, en histoire, la question des origines est toujours un piège. Mais sur les dates et les rapports des cartes entre elles, l'incertitude subsiste, comme en témoignent les conclusions radicalement différentes de deux valeureuses contributions que l'on lira ci-après, fondées l'une sur la toponymie, l'autre sur l'iconographie. Attribuer une date à une carte non datée à partir du fait qu'elle comporte des noms de lieu attestés pour la première fois sur une carte datée, pour

rigoureuse que soit la méthode, est en principe illusoire : par suite de pertes dont l'ampleur est difficile à mesurer nous ne disposons pas de *toutes* les cartes qui permettraient la certitude sur ce point. Et le recours à l'analyse de l'iconographie pour assigner telle carte à telle école non seulement comporte toujours une part de subjectivité, mais encore risque de simplifier la diversité et la complexité des influences. Les cartes marines ne bénéficieront jamais du principe des erreurs séparatives et conjonctives qui ont permis à la philologie constituée en science rigoureuse d'établir pour les différents états d'un texte un arbre généalogique et de reconstituer son histoire.

D'autres problèmes touchent à la fonction des cartes. Personne de sensé n'a jamais nié qu'elles fussent utilisées à bord de certains navires. Mais l'historien doit se déprendre d'une autre illusion, celle de la généralisation à partir d'une étude limitée aux seules cartes et non informée par la pratique réelle de la navigation. Une essence telle que « *le marin* » médiéval ou moderne n'a pas plus existé que « l'homme médiéval » : de telles facilités de pensée occultent l'infinie diversité des situations, mais aussi le fait que le rapport concret à la technique, au Moyen Âge et encore à l'époque moderne, est totalement différent de ce que connaît notre monde qui subit la dictature souvent impensée de l'idéologie technologique. Avant d'examiner l'emploi de quelque technique que ce soit, l'historien doit déconstruire ce qui, dans son propre monde intellectuel, apparaît comme une évidence. Certes, c'est une tâche difficile. En cette matière, sans même recourir à l'ethnographie, un moyen utile pour parvenir à des résultats sérieux et dégagés *d'a priori* anachroniques est de considérer la pratique de la navigation au XIX<sup>e</sup> siècle et dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle : en dehors des grandes flottes marchandes et militaires, en Méditerranée, on n'y utilise guère la carte.

Une autre illusion relève encore de notre rapport à la technologie : elle est relative à la numérisation des documents. Nul ne songe à nier ses avantages

scientifiques. Elle met commodément à la disposition du chercheur des documents en nombre, permettant d'établir des séries et des comparaisons ; on y perçoit souvent mieux que sur l'original les différentes écritures, les corrections, etc. Il ne faut toutefois pas dissimuler que le manque de contact direct avec les documents fait perdre le « je ne sais quoi » qui différencie un artefact technologique d'un objet créé par l'homme. C'est pourtant des études de la matérialité même des cartes que l'on devrait raisonnablement attendre des progrès significatifs dans leur compréhension, tout comme l'archéologie du livre (ou codicologie) apporte des enseignements indispensables sur l'histoire des textes et leur réception, donc sur l'histoire de la culture.

La réflexion portant sur les cartes marines en elles-mêmes risque d'aboutir à des apories ou à des théories infalsifiables – donc non scientifiques. Un moyen de contourner cet obstacle épistémologique (mais non pas d'y échapper, car il est constitutif) est d'ouvrir l'horizon, en considérant non pas l'objet seul mais ses utilisations, dans la perspective plus large de l'histoire culturelle. Longtemps les cartes marines ont été considérées comme le signe de la prise en compte de la « réalité » par des praticiens rationnels et efficaces, en opposition au caractère « symbolique » des mappemondes dites « monastiques » ; et certains se plaisent encore à reproduire ce truisme. Les travaux rassemblés dans la deuxième partie de ce colloque en font litière. À partir d'exemples parfois mal connus, ils montrent que les cartes marines ont

circulé dans les milieux et les cultures les plus divers, pour des usages on ne peut plus variés. On apprend ainsi que les productions du monde latin ont été copiées, remaniées et utilisées dans le monde musulman, non seulement dans la pratique mais encore à des fins scientifiques. Enfin ces cartes, loin d'être seulement déployées dans le tabernacle des navires des grandes flottes ou conservées dans les bibliothèques princières, servirent aux savants du monde chrétien, au Moyen Âge comme à l'époque moderne, dans leurs tentatives constantes d'améliorer l'image du monde. À ce sujet, on observe avec satisfaction combien les mythes élaborés par l'historiographie positiviste – dont nous ne sommes nullement exempts par principe – sont simplistes. Quelle que soit sa nature, quelle que soit sa date, médiévale, moderne ou contemporaine, toute carte est un Janus : à la fois représentation voulue « exacte » de la « réalité », et outil de persuasion et de propagande idéologique d'autant plus puissant qu'il repose sur l'illusion même de l'exactitude. Les savants médiévaux et modernes qui tentaient héroïquement des synthèses avec d'autres types de cartographie, les cartographes qui faisaient de la carte un instrument au service des ambitions de leur souverain étaient moins naïfs que nous : ils étaient conscients de l'aspect conventionnel et problématique de leurs constructions intellectuelles.

Ainsi étudiée, la carte marine introduit celui qui la contemple dans le monde fascinant de la construction des représentations et des idées.