

Introduction

par *Emmanuelle Vagnon*

CNRS

Emmanuelle.vagnon@bnf.fr

Catherine Hofmann

Bibliothèque nationale de France

Département des cartes et plans

Catherine.hofmann@bnf.fr

Croisement des perspectives, décloisonnement des recherches et prise en compte de la longue durée ont été les maîtres mots du colloque organisé à l'occasion de l'exposition « L'âge d'or des cartes marines : quand l'Europe découvrait le monde » présentée à la Bibliothèque nationale de France du 23 octobre 2012 au 27 janvier 2013.

Celle-ci marquait l'aboutissement de trois années de recherches conduites au sein de deux programmes distincts, mais partiellement convergents : l'un mené à la BnF et dédié spécifiquement aux cartes marines comprenait un triple volet : le recensement, la description et la numérisation des collections nationales ; l'autre dénommé MeDlan¹ et soutenu par l'Agence nationale de la recherche, portait sur la connaissance de l'Océan Indien au sein des sociétés méditerranéennes, de l'Antiquité au XVI^e siècle, et associait les chercheurs de quatre institutions : l'Université de Reims, la Maison de l'Orient et de la Méditerranée (Lyon), le laboratoire d'Islam médiéval de l'Université Paris I et le département des Cartes et Plans de la BnF. L'exposition a été le point d'orgue de tous ces travaux et l'occasion de présenter au grand public, sous un nouvel éclairage, des collections patrimoniales exceptionnelles.

1 Belle et utile : les apports scientifiques d'une exposition

L'exposition de la BnF² a permis de rendre compte de la cohérence d'un corpus documentaire dont la définition s'est faite pour une grande part *a posteriori*. Rappelons-le, ce sont les historiens du XIX^e siècle

- notamment le baron finlandais Adolf Erik Nordenskiöld - qui ont donné le nom de « cartes portulans », ou même tout simplement de « portulans », à ces cartes marines anciennes³. Le mot vient lui-même des portulans au sens strict, c'est-à-dire des textes d'instructions nautiques, peu ou pas illustrés, qui, dès le Moyen Âge, énuméraient les ports, les distances de l'un à l'autre et les obstacles pour la navigation. L'un des plus anciens portulans connus est ainsi le *Compasso da navigare*, daté de la fin du XIII^e siècle. Bien que la parenté entre ce type de texte et les cartes, qui apparaissent également dans la documentation à la fin du XIII^e siècle, ne fasse guère de doute, le terme de « portulan » pour les cartes entretient une certaine confusion, comme le souligne Patrick Gautier Dalché : il présuppose en effet une utilisation conjointe des cartes et des textes⁴. Mais c'est aussi une appellation commode, entérinée par plus d'un siècle d'usage, et désormais reprise par certains des auteurs de ce recueil, en différentes langues : *portolan charts* pour Tony Campbell, *cartes portolanes* pour Ramon Pujades, *portolankarten* pour Philipp Billion⁵.

Depuis la fin des années 1980, plusieurs recensements, menés parallèlement par Tony Campbell, Corradino Astengo et Richard Pfloderer, ont permis de préciser le nombre de ces cartes conservées par le monde⁶. On en compterait à ce jour plus de 1800 exemplaires, sous forme de planches isolées ou d'atlas nautiques. A l'occasion du programme de numérisation des collections publiques françaises, lancé en 2011, un panorama des cartes et atlas portulans existant en France a été établi. Près de six cents sont conservés par la Bibliothèque nationale de France et

1 <http://median.hypotheses.org/> :

2 Voir le catalogue : Hofmann, C., Richard, H. & Vagnon, E. (éds), 2012, et l'exposition virtuelle en ligne : <http://expositions.bnf.fr/marine/>

3 Nordenskiöld, 1897.

4 Gautier Dalché, 2001 ; Gautier Dalché, 1992.

5 Campbell, 1986 ; Campbell, 1987 ; Pujades i Bataller, 2007 ; Billion, 2011.

6 Astengo, 1996 ; Campbell, 1987 ; Pfloderer, 2009.

dans les bibliothèques et fonds d'archives publics. La collection du département des Cartes et Plans, riche d'environ 450 pièces (cartes ou atlas), se répartit entre le fond général (environ 135 pièces), le Service Hydrographique de la Marine (275 pièces) et la Société de Géographie (18 pièces). Une vingtaine de cartes et d'atlas, ou de manuels de navigation accompagnés de cartes, sont également conservés au Département des Manuscrits, dans les collections occidentales et orientales. En outre, une centaine de pièces ont été recensées en 2010 dans les collections françaises hors de la BnF (bibliothèques, dépôts d'archives, musées), révélant parfois des documents encore inconnus de la littérature spécialisée. Il s'agit d'un ensemble considérable, et il n'est pas exclu que d'autres découvertes se produisent à l'avenir⁷.

Le corpus est défini ainsi : des cartes dessinées à la main sur du parchemin, reproduisant les contours des littoraux, avec une toponymie écrite perpendiculairement aux rivages, et munies de lignes de directions, et le plus souvent, de roses des vents et d'échelles graphiques graduées pour indiquer des distances ou des latitudes. La production de ce type spécifique de cartes s'étend ainsi sur cinq siècles, de la fin du XIII^e s. (ou début XIV^e s.) jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, dans un certain nombre de centres de productions, d'abord méditerranéens (Italie et Catalogne surtout), puis tournés vers l'océan Atlantique (Espagne, Portugal, Normandie, Hollande, Angleterre), sans oublier une dissémination de la production outre-mer, liée aux besoins des empires coloniaux et des grandes compagnies commerciales, à Goa et à Batavia, en encore au Japon ouvert aux navigateurs portugais⁸. Les études portant sur les cartes marines anciennes ont été par le passé le plus souvent fractionnées, limitées soit à une période, soit à certains centres de production, avec des points de vue souvent marqués par le passé colonial et national des anciennes puissances maritimes. Les travaux scientifiques récents ont eu le mérite, au contraire, d'élever le débat à un niveau véritablement international, et d'unifier les connaissances restées fragmentaires et partiales. Ils rendent évidents, désormais, la continuité d'un genre et d'une pratique cartographique, et permettent de redessiner les contours d'une production de cartes marines sur vélin, autrefois volontiers limitée dans le temps et l'espace. Aussi l'usage des cartes portulans se déploie-t-il depuis l'essor des navigations méditerranéennes à l'époque des croisades jusqu'à la mise au point de l'horloge marine permettant les mesures de longitude

en plein océan, à la fin du XVIII^e siècle. Entre ces deux bornes, le style des cartes a certainement connu des évolutions majeures ; il a conservé néanmoins ses conventions d'une manière particulièrement stable : échelles de distances graduées, lignes de vents en étoiles, noires, rouges et vertes, toponymie ourlant les côtes des terres longées par les navires. Instrument de navigation ou plus sûrement instrument de mémoire enregistrant par l'écrit les relevés des marins, ces cartes ont été, dans tous les cas, le support d'un savoir nautique élaboré en Méditerranée, et des témoins privilégiés des explorations maritimes de l'époque moderne.

Dans le cadre du programme de recherche consacré à l'Océan Indien, l'autre axe de réflexion de l'exposition était celui de la représentation des espaces maritimes, dont les cartes portulans médiévales et modernes sont des témoignages remarquables. Certes, le sous-titre de l'exposition -« quand l'Europe découvrait le monde » - assumait le caractère fortement européen-centré d'une production cartographique essentiellement faite par et pour l'Europe occidentale, à une époque d'expansion maritime majeure, entre le XIV^e et le XVIII^e siècle. Les quelques exemples de cartes portulans arabes ou ottomanes, ne remettent pas en question l'hégémonie de cette production occidentale. De plus, les cartes marines qui accompagnent l'aventure maritime européenne sont réalisées pour illustrer et mettre en scène, tout ce que les Européens savaient ou imaginaient du monde ; par leurs choix de cadrage, leur décoration, les pavillons qui les ornent, elles affirment aussi, à toute époque, les ambitions territoriales, les rivalités entre les grandes puissances maritimes et les enjeux politiques, territoriaux et idéologiques de leur expansion.

Néanmoins, et l'exposition ne négligeait pas non plus cet aspect, les cartes marines nécessitent par leur nature même une analyse qui ne saurait être limitée au seul point de vue européen. L'étude des cartes marines doit s'inscrire également dans une perspective d'histoire globale, sur le long terme, une histoire qui envisage les bassins maritimes, les mers, les océans, comme des espaces privilégiés de relations entre les terres, les empires et les cultures de leurs différents rivages, sous la forme d'échanges commerciaux, de migrations de peuples, d'échanges culturels et politiques, ou encore de réseaux. Cette étude globale des mers a donné lieu ces dernières années à une floraison de programmes de recherche

7 L'ensemble des cartes conservées à la BnF sont d'ores et déjà accessibles en ligne dans la bibliothèque virtuelle Gallica (<http://gallica.bnf.fr/>), ainsi que celles de plusieurs institutions partenaires du programme : bibliothèques municipales de Lyon et Dijon, Service historique de la Défense, etc.

8 La Roncière, 1984, cartes japonaises n° 72 et 77, p. 249-250.

et de colloques, qui soulignent le caractère historiquement construit d'espaces maritimes que l'on pourrait croire définis uniquement par la géographie. Cette « nouvelle thalassologie » est décidément dans l'air du temps et l'étude des cartes marines ne saurait ignorer ce courant historiographique. Il s'agissait là encore de se situer par rapport à ces questions, et de définir le plus précisément possible quelle relation les cartes marines européennes entretiennent avec cette définition supranationale des espaces maritimes, et quel type de représentation de ces espaces maritimes avait été construit, au fil des siècles, pour aboutir à ces cartes. C'est aussi grâce au partenariat entre le programme de recherche de la Bibliothèque nationale de France sur les cartes portulans et le programme Median que le colloque *L'âge d'or des cartes marines* a pu aboutir véritablement à des perspectives croisées sur les spécificités des cartes marines et a pu rappeler la diversité des sources, pluriculturelles, des cartes portulans et du savoir géographique qu'elles mettent en scène, ainsi que les modalités de la circulation de ce savoir.

2 Regards croisés et approfondissements : les résultats du colloque

Le colloque ne pouvait aborder tous les sujets : il est d'autant plus important d'évoquer ici, en préambule, la manière dont l'histoire de la cartographie s'est constituée en discipline ces dernières années, et la grande diversité des champs historiques et des métiers complémentaires qui permettent d'analyser la cartographie des siècles passés : histoire des représentations, histoire des espaces maritimes et des empires, histoire de la littérature, de l'art, des sciences, mais aussi archivistique, paléographie, conservation des collections, sans oublier l'apport des collectionneurs et du marché de l'art où certaines pièces peuvent encore apparaître. En dernier lieu, mais non moins importantes sont les techniques de datation, par critique interne ou externe des documents, et la restauration des cartes anciennes, si délicate quand il s'agit de préserver non seulement des formes et des couleurs, mais aussi des directions, altérées par la déformation du parchemin, des distances mesurées par des échelles graduées de quelques millimètres, des noms de lieux, transmis parfois oralement, d'une langue à une autre, et transcrits phonétiquement par un cartographe dans une autre langue encore⁹. La question, essentielle pour tout historien face à son document, de la fiabilité de la source et de son authenticité, prend un relief particulier quand il

s'agit de ces cartes, nécessairement issues de compilations anciennes, de traditions, de copies et d'emprunts, mais parfois et en même temps témoin fragile et unique d'un événement, d'un naufrage, d'une traversée, de l'essor et de la disparition d'un port mentionné une seule fois, par accident, puis oublié dans les cartes suivantes. Autant dire que les thèmes, pourtant si populaires, de la « justesse » des cartes, d'éventuelles « fausses informations » divulguées pour tromper l'ennemi, ou encore du « secret » jalousement conservé sur les terres nouvelles, n'ont pas trouvé grand écho parmi les savants réunis ici. Les thèmes traités ont été au contraire ceux de la circulation des sources, de la culture des cartographes et des usagers des cartes, du travail intellectuel et matériel permettant de synthétiser toutes sortes d'informations sous une forme graphique reconnue et comprise par tous, labour ouvert aux innovations et rectifié en permanence, tout en rendant hommage aux plus lointaines traditions.

La première journée du colloque - dont le présent recueil d'articles est issu - était intitulée « D'une technique à une culture : cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle ». Placées sous l'égide d'un article fondateur de Patrick Gautier Dalché, s'interrogeant notamment sur l'idée préconçue d'un usage courant des cartes marines comme outil de navigation en Méditerranée au Moyen Âge, il s'agissait d'étudier, à travers les siècles, les différents problèmes de la conception, de la fabrication et de l'usage des cartes, soit dans un contexte maritime, soit comme objet de culture lié à d'autres productions géographiques, en Europe occidentale ou dans d'autres sphères culturelles. Était-ce un instrument de navigation à part entière ? Qui les composait ? Quelles étaient leurs sources ? N'y-a-t-il pas différents types de cartes et de styles sous cette appellation commune ? Voilà un certain nombre de questions pour lesquelles nous souhaitons des éclairages nouveaux, issus des recherches les plus récentes.

La première partie du volume réunit quatre contributions portant sur l'évolution de la cartographie du XIII^e au XVI^e siècle. La datation des documents jugés les plus anciens est remise en question avec de nouveaux arguments par Ramon Pujades i Bataller, qui récusé, avec prudence et minutie, l'antiquité supposée de la fameuse carte Pisane, ainsi que de deux autres cartes anonymes, la carte de Cortone et la carte de Lucques, jusqu'ici datées approximativement de la fin du XIII^e siècle. Il fonde en particulier sa démonstration sur l'analyse comparée de la toponymie, mise en relation avec l'histoire de certaines localités portuaires dont l'apparition ou le déclin

9 Une explication sur la restauration des cartes portulans est présentée sur le site de l'exposition virtuelle <http://expositions.bnf.fr/marine/arret/12.htm>

pourraient expliquer leur mention ou leur omission sur les cartes marines. Philipp Billion part d'un constat similaire : en l'absence de sources externes, seule la critique interne des cartes marines médiévales nous apportera des renseignements nouveaux sur leur mode de fabrication ; néanmoins, c'est à partir non des toponymes mais des signes visuels, analysés et décodés à la manière d'un langage, que Philipp Billion déploie son analyse, afin de démontrer l'existence d'ateliers spécialisés dans la fabrication des cartes, perpétuant des traditions en recopiant des modèles plus anciens, ou bien en utilisant des carnets de motifs iconographiques qui faisaient eux-mêmes l'objet de circulations. Il parvient à des conclusions parfois très différentes de celles de Ramon Pujades concernant la datation et l'attribution de certains documents, apportant ainsi un utile contrepoint sur des questions difficiles. Cette démarche comparative est adoptée également par Tony Campbell, qui poursuit avec ténacité, depuis les années 1980, le recensement et l'analyse toponymique des cartes marines conservées dans le monde¹⁰. Il s'interroge ici sur la signification des formes et couleurs conventionnelles, répétitives, données aux îles de la mer Égée par la plupart des cartographes médiévaux, et suggère un usage nautique de ces conventions, permettant aux marins de reconnaître certaines îles d'un seul coup d'œil dans le fouillis de l'archipel grec. Le quatrième article de cet ensemble, par Joaquim Alves Gaspar, propose une ouverture sur l'époque moderne et les navigations atlantiques, et ce faisant aborde la question de l'évolution d'un genre cartographique et de ses conventions, en fonction des objectifs des marins et des conditions de navigation, à une époque où les connaissances sur l'étendue du monde étaient en train de changer radicalement.

La deuxième partie de l'ouvrage concerne un tout autre aspect des cartes marines, considérées non seulement du point de vue des techniques de navigation, mais comme objet culturel à la croisée des savoirs géographiques. La pluralité des sources présidant à la réalisation des cartes est envisagée sous deux angles complémentaires. Il s'agit d'une part, dans les articles de Frank Lestringant et de Marica Milanese, de la confrontation entre les savoirs antiques, les spéculations mathématiques et les observations fournies par les marins. D'autre part, les articles de Jean-Charles Ducène, Dejanirah Couto et de Svatopluk Soucek analysent la circulation des cartes marines entre Orient et Occident et leur réception dans les différentes aires culturelles de la Méditerranée.

Au XVI^e siècle, l'une des questions majeures est de confronter des données issues de différentes formes de savoirs et d'évaluer leurs apports. Frank Lestringant, qui présente la *Cosmographie* du cartographe normand Guillaume Le Testu, souligne combien les nouvelles découvertes ont été inscrites dans un appareil scientifique et une scénographie de la Renaissance, baignés de références à l'Antiquité, alors même qu'il s'agissait de promouvoir dans ces cartes hautement politiques un intérêt français pour l'exploration de l'hypothétique continent austral. Marica Milanese s'interroge quant à elle sur la notion de « vérité » des cartes, expression que l'on retrouve dans de nombreux traités géographiques et cosmographiques du XVI^e siècle, dans un contexte de réflexion religieuse. Le degré de fiabilité des cartes marines est comparé aux savoirs issus de l'Antiquité. Certes, les relevés issus de l'expérience des navigateurs sont-ils de première main, mais ils sont réalisés dans des conditions précaires, sur des mers lointaines, près de rivages incertains, à l'aide d'instruments en cours de perfectionnement. La géographie ancienne n'est pas jugée moins fiable, et seule la rigueur de l'astronomie et des mathématiques permet d'évaluer, finalement, le degré de « vérité » des informations accumulées par l'humanité au fil des siècles, sous le regard d'un Dieu peu enclin à une révélation complète des mystères du monde. Il apparaît ainsi que les cartes marines de la Renaissance sont une source essentielle, mais non exclusive, pour connaître et se représenter les mers et les océans. Envahies d'une iconographie luxuriante, faisant souvent une plus large place à l'imagination qu'au Moyen Âge, les cartes du XVI^e siècle, destinées à un public lettré, juxtaposent volontairement les merveilles mythologiques et la science la plus moderne de l'époque.

Qu'en est-il du monde musulman, arabe et turc, où la géographie fait partie d'une très longue tradition, à la fois scientifique et littéraire ? Jean-Charles Ducène, spécialiste de la cartographie médiévale arabe, montre tout d'abord que les cartes portulans sont considérées par les témoins de langue arabe du XIV^e siècle comme un artefact occidental dont ils empruntent même le nom latin, le « compas ». Ce type de cartes décrivant les côtes avec minutie selon les distances et les directions des vents est par ailleurs utilisé et perfectionné par Pîrî Reîs, fameux amiral turc et premier cartographe ottoman, pour fournir à son maître un tableau complet et parfaitement documenté de tous les rivages de la Méditerranée. Non sans une certaine empathie pour le sort malheureux de Pîrî Reîs, décapité sur ordre du sultan à qui il avait offert son recueil de cartes,

10 Campbell, 2011.

Svatopluk Soucek insiste sur l'incompréhension et l'indifférence que, selon lui, le chef d'œuvre du grand cartographe ottoman a suscitées dans son propre pays. La reconstitution de Dejanirah Couto à propos d'une carte portugaise retrouvée à Istanbul, décrit en revanche la capitale ottomane comme un bouillonnant creuset culturel, lieu de convergence de tous les renégats, exilés et aventuriers malheureux apportant des nouvelles du monde entier et des récentes explorations. Même si l'œuvre de Pîrî Reîs n'a pas immédiatement été reconnue à sa juste valeur, l'ampleur des trésors conservés dans les bibliothèques d'Istanbul témoigne de l'intérêt de la Sublime Porte pour les sources géographiques étrangères, dont les cartes marines portugaises comptaient parmi les exemplaires les plus précieux et les plus convoités.

C'est ainsi que ce volume, offrant un parcours contrasté à travers différentes époques de fabrication et d'usage des cartes marines, propose des points de vue variés et approfondit bien des aspects de ces documents polysémiques : datation, toponymie, iconographie, sémiologie, construction et mesures, usages en mer, sources scientifiques et littéraires, circulation des savoirs et réception de ce type de cartographie dans et hors l'Europe occidentale. Nous espérons qu'il reflète fidèlement l'esprit du colloque organisé par la Bibliothèque nationale de France, où la qualité du débat scientifique, dans un contexte convivial, avait permis des échanges particulièrement fructueux entre des spécialistes internationaux, contribuant à faire progresser la connaissance de ces fascinantes cartes marines.

Bibliographie

Astengo C., 2000, *La cartografia nautica mediterranea dei secoli XVIe XVII*, Genova : Erga ed.

Billion P., 2011, *Graphische Zeichen auf mittelalterlichen Portolankarten. Ursprünge, Produktion und Rezeption bis 1440*, Marburg, Tectum Verlag.

Campbell T., 1986, « Censuses of pre- sixteenth century portolan charts », *Imago Mundi*, 38, p. 67-94.

Campbell T., 1987, « Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500 », dans *Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*, Chicago, p. 371-463.

Campbell T., 2011 (ongoing), *A critical re-examination of portolan charts with a reassessment of their replication and seaboard function* - <http://www.maphistory.info/portolan.html>

Gautier Dalché P., 2001, « Cartes marines, représentations du littoral et perception de l'espace au Moyen Age. Un état de la question », dans *Castrum 7, zones côtières dans le monde méditerranéen au Moyen Âge : défense, peuplement, mise en valeur*, Rome, École française de Rome, Madrid, Casa de Velázquez, p. 9-33.

Gautier Dalché, P., 1992, « D'une technique à une culture: carte nautique et portulan au XIIe et au XIIIe siècle », dans *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale. Da Ulisse a Cristoforo Colombo, Atti della Società Ligure di storia patria*, 32, p. 284-312.

Hofmann C., Richard, H. & Vagnon, E., (eds), 2012, *L'Âge d'or des cartes marines; quand l'Europe découvrait le monde*, Paris, Bibliothèque nationale de France & Seuil.

La Roncière M. de, Mollat Du Jourdin, M., 1984, *Les Portulans : cartes marines du XIIIe au XVIIe siècle*, Paris, Fribourg.

Nordenskiöld A. E., 1897, *Periplus : an essay on the early history of charts and sailing-directions*, translated from the Swedish original by Francis A. Bather, Stockholm : P. A. Nordstedt och söner.

Pflederer R., 2009, *Census of portolan charts and atlases*, Williamsburg, VA.

Pujades i Bataller R. J., 2007, *Les cartes portolanes: la representació medieval d'una mar solcada*, Barcelone.