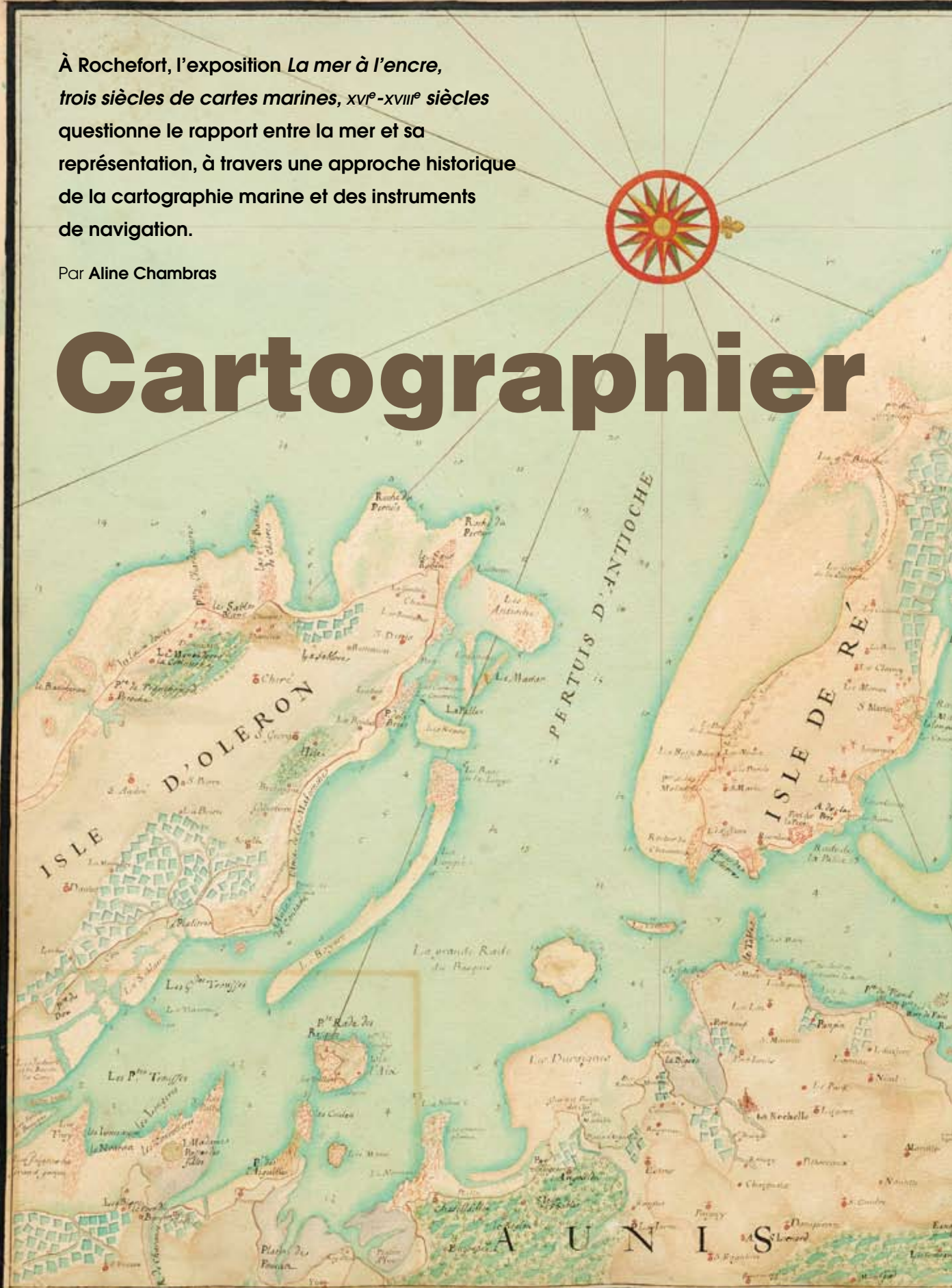


À Rochefort, l'exposition *La mer à l'encre, trois siècles de cartes marines, XVI^e-XVIII^e siècles* questionne le rapport entre la mer et sa représentation, à travers une approche historique de la cartographie marine et des instruments de navigation.

Par Aline Chambras

Cartographeur



la mer



XXVII

COSTES
DE POITOU
ET D'AUNIS

Depuis Talmont jusqu'à la Rivière de Seudre,
Dressée sur les Mémoires du S^r de la Favoilère.

Lieu marin à 20 pas de p^s.

Lieu de France à 25 pas de p^s.

Lieu de 2000 Toises.

Double page précédente, Recueils des minutes du *Neptune François*, SHD Vincennes, SH 79. Ce manuscrit regroupe l'ensemble des cartes qui ont été produites pour répondre à la volonté exprimée par Colbert dans les années 1660 d'améliorer la cartographie des côtes du royaume de France. Les meilleures cartes sont celles de Denis de la Voye pour les côtes bretonnes et de La Favolière pour l'Aunis et la Saintonge.

Ci-contre, Guillaume Le Testu, *Cosmographie universelle*, 1556, SHD Vincennes. Le pilote havrais illustre la frange de l'école normande composée de marins aguerris. Il se concentre sur l'Amérique du Nord que les Français ont investie deux décennies plus tôt à l'initiative de Jacques Cartier. C'est pourquoi le fleuve Saint-Laurent occupe une place aussi centrale sur cette carte.

Au rez-de-chaussée de la Corderie royale, l'exposition *La mer à l'encre, trois siècles de cartes marines, XVI^e-XVIII^e siècles* est un véritable voyage iconographique (et chronologique) qui rappelle que l'histoire de la cartographie marine est intimement liée au développement des sciences et des empires. En effet, les premières cartes présentées, fabuleux planisphères à la forme du cuir de l'animal sur lequel elles sont manuscrites, offrent une image presque poétique du bassin méditerranéen, lieu privilégié du commerce de l'époque, et semblent entretenir avec la réalité des rapports ténus. Peu précises, «notamment parce que les cartographes avaient de grandes difficultés pour faire des relevés précis», comme le souligne Arnaud Dautricourt, commissaire de l'exposition, ces cartes sont à l'inverse richement décorées et certaines présentent même un véritable travail de fantasmagorie : des dessins de créatures et monstres marins y figurent l'inquiétude que pouvait susciter la mer à une époque où elle restait encore largement méconnue. Cette pratique très illustrative, très esthétique, montre que ces premières cartes n'étaient pas destinées en

priorité aux marins, mais plutôt aux rois et aux riches armateurs ou négociants. «*Au fond, les cartes marines au XVI^e siècle sont surtout des instruments politiques, elles servent à asseoir une autorité et sont des symboles de pouvoir pour les grandes puissances de l'époque : elles permettaient d'ailleurs de suivre les progrès de la conquête du monde, en matérialisant par de petits drapeaux l'appartenance des terres*», explique Arnaud Dautricourt. Ainsi, comme le montre la carte de Cantino de 1502, envoyée de Lisbonne au duc de Ferrare, qui incarne le partage du monde de l'époque entre Espagnols et Portugais, l'Amérique appartient à l'empire espagnol, à l'exception de Terre-Neuve et d'une partie du Brésil, et l'Afrique au Portugal ainsi que plusieurs comptoirs sur la côte occidentale de l'Inde.

DES CARTES DÉLAISSÉES PAR LES MARINS

Au final, les premières cartes nautiques, communément appelées portulans et en général dessinées à partir de relevés faits à la boussole et à partir d'un mode de navigation par cabotage, servaient essentiellement à repérer les ports et à connaître les dangers qui pouvaient les entourer, comme les courants ou les hauts-fonds. «*Ces cartes étaient loin d'être exactes et de nombreux naufrages ont eu lieu à cause de leur imprécision*», développe Arnaud Dautricourt, *elles n'étaient donc guère prisées par les marins, d'autant que ces derniers n'avaient pas toujours les connaissances pour les lire et les interpréter. C'est pourquoi les marins préféraient, à cette époque, se fier à leur savoir-faire et à leur propre expérience ; et utilisaient d'autres documents, appelés "routier" où étaient compilés des instructions nautiques, les précautions à prendre, l'ensemble des informations relatives aux*



Le Grant Routier de Ferrande

Le grant routier et pyllotage et encrage de la mer, plus connu sous le nom de *Grant Routier*, est ainsi exposé à la Corderie royale. Réalisé et publié par Pierre Garcie, alias Ferrande, dans les années 1480,



levés, aux profils de côte et où étaient dessinés tous les éléments remarquables comme une église ou un fort. Avec un routier et une boussole, les marins au cabotage se sentaient davantage en confiance qu'avec une carte marine.»

VERS UNE CARTOGRAPHIE FRANÇAISE SOUS LE RÈGNE DE LOUIS XIV

Bien que peu considérée par les navigateurs, la cartographie maritime prospère néanmoins au rythme du développement du commerce par voie maritime et de l'essor économique des pays. Aussi, petit à petit, le savoir-faire en la matière passe-t-il des écoles italiennes, espagnoles et portugaises aux écoles flamandes, anglaises et françaises. Les Hollandais notamment, qui augmentent considérablement leurs échanges commerciaux au XVI^e siècle, se lancent dans la cartographie avec succès. Ainsi, Lucas Janszoon Waghenaer, un marin et cartographe hollandais, publie à Leyden, en

ce Routier a la particularité d'être le premier ouvrage de référence en matière de navigation de toute l'histoire maritime et a conféré à son auteur le titre de premier océanographe et de père de la cartographie marine. Né en 1430 à Saint-Gilles, Pierre Garcie, originaire de la péninsule ibérique, devient marin comme son père et, comme la plupart des pilotes de l'époque, il note dans des carnets les caractéristiques des ports et des côtes qu'il fréquente lors de ses nombreux voyages en mer, carnets qui se transmettaient jusque-là de marin à marin. Mais Ferrande se démarque de ses confrères en ayant, le premier, l'idée de rassembler ses notes ainsi que nombre de celles de ses pairs en un ouvrage sérieux, précis, clair et écrit, et qu'il publie. Préféré aux portulans et aux cartes maritimes, cet ouvrage, qui réunit non seulement les informations précises nécessaires à tout pilote qui souhaitait naviguer entre l'Espagne et l'Allemagne (astronomie, météorologie, situation des ports, distances, caps, profondeurs, amers et écueils) mais aussi des données essentielles sur le droit et les coutumes maritimes, remporte

1584, une collection de cartes intitulée *Spiegel der Zeevaerdt*, en français : «le miroir de la mer». Cet ouvrage connaît un succès immédiat et est traduit dans de nombreuses langues : en français, anglais et allemand, et réédité à plusieurs reprises durant les décennies qui suivent.

Ce n'est que vers la fin du XVII^e siècle que la cartographie batave commence à perdre de son influence, au profit de l'Angleterre et de la France, pays qui acquièrent progressivement une certaine indépendance en matière de production cartographique et hydrographique. En France, la cartographie née avec l'école normande, dite école de Dieppe, dès le XVI^e siècle, devient ainsi plus «académique» sous Louis XIV. En effet, ce sont les grandes ambitions maritimes de ce Roi qui impulsent un essor de la cartographie comme un éveil de la pensée scientifique : en 1666, Colbert, son ministre, crée l'Académie des sciences que le roi missionne d'emblée pour cartographier le littoral. «En



un grand succès et connaît trente-deux éditions en français et huit en anglais. Qualifié par François I^{er} de «l'un des maîtres de navires les plus expérimentés qui sont aujourd'hui et le plus connaissant en navigage», Pierre Garcie-Ferrande mourut en 1520 à Saint-Gilles. Son Routier reste sans réelle concurrence jusqu'au XVIII^e siècle.

Garcie Ferrande, *Routier de la mer*, 1520, Niort, Médiathèque départementale, RES P 161E. Achevé sous forme manuscrite en 1484, le livre est imprimé en 1520 à Poitiers. Il connaît un énorme succès puisqu'il est réédité vingt-cinq fois jusqu'en 1643.



demandant une cartographie précise de la façade maritime française, le roi se rend compte que son royaume est en fait plus petit qu'il ne le pensait», sourit Arnaud Dautricourt. Quoi qu'il en soit, Colbert poursuit ses objectifs : développer une cartographie nationale fondée sur des levés exacts afin d'assurer au mieux la défense des côtes et la sécurité de la navigation dans la perspective d'une marine renaissante. Au final, un recueil de cartes marines baptisé *le Neptune François ou recueil des cartes marines levées et gravées par ordre du roi* est publié en 1693, bien que l'Académie des sciences n'ait pas achevé ses travaux astronomiques et géodésiques.

LE DIFFICILE CALCUL DE LA LONGITUDE

À sa sortie, le *«Neptune François»*, premier atlas maritime français fait date dans le monde de la cartographie et est aussitôt copié par les contrefacteurs hollandais. Cependant son utilisation pratique dans le milieu maritime ne décolle pas, les marins préférant encore recourir aux anciennes cartes plates qu'ils jugent meilleures. D'autant que certaines cartes présentées dans l'ouvrage

ne sont pas conformes aux règles édictées par l'Académie des sciences, notamment en matière de calcul de la longitude. «D'ailleurs, partout dans le monde, les cartes souffrent des difficultés rencontrées pour le calcul de la longitude en mer», souligne Arnaud Dautricourt. Au cours du XVIII^e siècle, les cartographes n'auront de fait cessé d'améliorer les cartes marines mais il reste une incertitude : la longitude.

En France, c'est en 1752, avec la création de l'Académie de Marine, dont l'objectif est d'«éclairer la pratique de la navigation en la soumettant à l'épreuve d'une théorie rigoureuse», puis en 1795, avec la création du Bureau des Longitudes, que sont développées des méthodes de détermination de la longitude et que progressent les connaissances sur le magnétisme terrestre et l'horlogerie. Ainsi, à partir du milieu du XVIII^e siècle, les cartes et atlas commencent à être régulièrement embarqués et utilisés par les marins, de plus en plus formés dans les écoles d'hydrographie. Mais ce n'est qu'au XIX^e siècle, siècle de la précision en matière de carte marine, que la carte prend toute sa place à bord des bateaux. ■



Carte de l'estuaire de la Charente, 1670-1675.

La cartographie marine d'hier à aujourd'hui

Dans le prolongement de l'exposition *La mer à l'encre*, le musée national de la Marine de Rochefort propose, jusqu'au 31 décembre 2010, l'exposition *Tracez la route*, qui présente notamment un volet concernant les avancées technologiques en matière de cartographie marine. Cartographies électroniques, simulateur de navigation montrent comment le virtuel prend le relais du papier, sans pour autant que ce dernier soit oublié. Car, comme le rappelle Denis Roland, attaché de conservation du patrimoine, chargé des collections et de la médiation au musée national de la Marine, la carte papier a encore de beaux jours devant elle : «cartographe c'est choisir une représentation d'un territoire. Ainsi, grâce aux couleurs, aux échelles ou aux

éléments de textes, le cartographe met en scène des données dans le but de délivrer un message et de donner une vision particulière d'un territoire.» Aussi les cartes actuelles foisonnent-elles, qu'elles soient topographiques, géologiques, touristiques, économiques, etc., et racontent chacune une histoire particulière. Enfin, si les cartes aujourd'hui ont toujours un enjeu politique, puisqu'elles servent toujours à représenter des zones d'influence, zones évoluant avec l'histoire, elles ont aussi des enjeux militaires, stratégiques, économiques et enfin écologiques. «Savoir où placer des éoliennes en mer, comment gérer l'énergie développée par la houle, par les courants, toutes ces questions d'actualité reposent sur des cartes marines réalisées

à bon escient», insiste Philippe Mathieu, administrateur au musée de la Marine. L'exposition propose également un retour dans le passé avec une «salle aux trésors» où sont présentés de précieux documents, tels une carte de grande dimension de l'estuaire de la Charente en 1670, le miroir de la navigation de Waghenaer, ou un globe terrestre qui porte le tracé du dernier voyage de James Cook.

Aline Chambras

Tracez la route, exposition au musée national de la Marine à Rochefort, jusqu'au 31 décembre 2010.

L'exposition *La mer à l'encre, trois siècles de cartes marines, XVI^e-XVIII^e siècles* se tient à la Corderie royale jusqu'au 31 décembre 2011.