



HAL
open science

“ Traits, lignes, figures : la conjuration du vide sur les
cartes marines ”

Odile Gannier

► To cite this version:

Odile Gannier. “ Traits, lignes, figures : la conjuration du vide sur les cartes marines ” . Colloque Le Trait : langage, visage, paysage, Béatrice Bonhomme, Sylvie Puech, Micéala Symington; Université Nice Sophia Antipolis, CTTEL, Mar 2005, Nice, France. pp.47-66. hal-01274533

HAL Id: hal-01274533

<https://univ-cotedazur.hal.science/hal-01274533v1>

Submitted on 17 Feb 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« Traits, lignes, figures :
la conjuration du vide sur les cartes marines »
Odile GANNIER

colloque *Le Trait : langage, visage, paysage*,
Université Nice Sophia Antipolis, 31 mars-3 avril 2005

Béatrice Bonhomme, Sylvie Puech, Micéala Symington (dir.),
L'Harmattan, 2007, vol. 1 : *De la lettre à la figure*, pp. 47-66.

*Pour l'enfant, amoureux de cartes et d'estampes,
L'univers est égal à son vaste appétit.*¹

Il se trouve que, quand j'étais gamin, j'avais une vraie passion pour les cartes géographiques. Je passais des heures à contempler l'Amérique du Sud, ou l'Afrique, ou l'Australie, et à m'absorber dans toutes les splendeurs de l'exploration. A l'époque, il y avait beaucoup d'espaces vierges sur les planches des atlas, et lorsque j'en voyais un qui me paraissait spécialement séduisant sur une carte (mais tous ont cet air-là), je posais le doigt dessus et disais « Quand je serai grand, j'irai là ». Le pôle Nord était l'un de ces endroits, je m'en souviens. Eh bien, je n'y suis pas encore allé, et maintenant, je n'essaierai plus. Le charme s'est évanoui. D'autres lieux étaient éparpillés du côté de l'équateur, et à toutes sortes de latitudes sur toute la surface des deux hémisphères. Je suis allé dans certains d'entre eux, et... Allons, on ne va pas parler de ça. Mais il en restait un – le plus grand, le plus vierge, si je puis dire, après lequel je soupirais toujours.

A ce moment-là, il est vrai, ce n'est plus un espace vierge. Depuis mon enfance, il s'était rempli de fleuves et de rivières, de lacs, de noms. Il avait cessé d'être un espace vierge au délicieux mystère – une tache blanche sur laquelle un petit garçon pouvait bâtir de lumineux rêves de gloire.²

Celui qui rêvait ainsi est devenu un marin, Joseph Conrad.

La carte marine présente des caractéristiques originales par rapport à la carte terrestre : cartes d'exploration et de découverte, portulans, routiers, cartes de détail chorographique ou planisphères au format grand aigle, plus récemment « pilot charts » dessinant les courants et les vents dominants..., les cartes marines exhibent généralement des références scientifiques, évidemment variables selon les cultures et les époques, qui induisent des progrès de la science et des modifications des habitudes de repérage. On pourrait penser que la science géographique a connu des progrès linéaires, que la subjectivité, la fantaisie et l'erreur ont cédé le pas à des conceptions rigoureuses et extérieures au sujet, et que plus un pouce des cartes n'est plus laissé à l'abandon du blanc, du vide, du pointillé. En fait, ces principes d'orientation et de reconnaissance objectifs – fût-ce par des précédés d'interpolation ou de gravimétrie satellitaire – traquent certes l'erreur et l'incertitude, mais en même temps soulignent et accusent les manques persistants. On ne peut omettre les cartes délibérément fausses, dans un but d'appropriation stratégique par l'« évidence »³ ou la dissimulation politique entre puissances coloniales montantes. Mais les portulans et les cartes les plus modernes ont en commun le décalage entre un projet de représentation généralement exacte et la réalisation souvent biaisée.

La carte ne présente qu'un simple trait, tracé sur un fond blanc, qui figure les points de contact entre la terre, supposée explorée, et la mer dont la rive constitue la frontière et

¹ Baudelaire, « Le Voyage », *Les Fleurs du mal*, CXXXVI, v. 1-2.

² Conrad, *Au cœur des ténèbres*, [*Heart of Darkness*, 1902], trad. Jean Deurbergue, Gallimard, coll. « Folio bilingue », 1996, p. 41-43.

³ Dès le XVI^e siècle, on peut rappeler les disputes entre Léry et Thévet, à propos de la France antarctique, le premier démontrant que l'autre avait porté sur la carte de son *Grand Insulaire*, par flagornerie ou projet politique, une « Henryville » purement imaginaire.

l'origine. Cette carte est celle levée et tracée devant la côte, dans un but utilitaire, à la différence des cartes destinées à circuler dans le public, voire, paradoxalement à réjouir l'œil du lecteur sédentaire et non à naviguer. La carte, *a priori*, avant tout passage, devrait être un espace absolument vierge. Or la page blanche est en réalité difficilement supportable. Parce que destinée à matérialiser un pays réel, la carte ne peut être absolument vide. La carte sert donc de support à l'imagination sur la mer et outre mer, alors même que son objet initial n'est pas artistique.

Mais comment représenter l'inconnu, lorsque l'on ignore ce qui se trouve à quelques encablures des côtes connues ? Cette question serait encore soluble, puisqu'on le fait bien lorsque l'on représente un lieu terrestre ; mais, si l'on peut assez facilement inventer un relief, de la végétation, selon un climat supposé, la mer présente, pour la gravure, un inconvénient de taille : elle ne se définit que par le néant : pas de terre, pas de végétation, pas de repères, rien que de l'eau à perte de vue jusqu'au tour d'horizon. Il n'y a, proprement, rien à représenter au-delà du trait de côte. Le cartographe se heurte là à une aporie.

Ce qui effraie dans le blanc de la carte, ce n'est d'ailleurs pas le vide ou le néant, car le marin se doute que la réalité doit exister au-delà du regard ou de la ligne d'horizon. Ce qui est inquiétant, c'est précisément que ce blanc semble une forme de litote, qui peut indiquer à demi-mot une horreur et un chaos irreprésentables.

Beaucoup d'efforts ont été consentis pour éviter, autant que possible, ce vide effrayant, et tenter de matérialiser l'objet des craintes pour les circonscire. Des variations considérables découlent du temps et des cultures : nos exemples seront tirés essentiellement de cartes européennes. Un jeu de lignes géométriques peut ainsi recouvrir l'étendue laissée libre entre les continents (d'abord dans la largeur, puis dans la profondeur) ; d'autre part, des dessins plus ou moins variés sont destinés à habiter l'espace vide : après le texte, la figure. Mais l'inverse devient aussi envisageable : la narration, alors, est suscitée par la contemplation de la carte et en joue : avec le trait et la figure se dessine un paysage imaginaire.

Le trait

Le trait le plus simple entre deux points de la côte n'est hélas pas la ligne droite, mais la courbe ou la dentelure, qui tente de reproduire les accidents de la côte. Il doit aussi comporter l'excroissance et le repli, tracé des caps et des baies. Colomb, navigateur et cartographe, l'avait produit en premier jet. Il doit aussi être doublé des éventuelles roches qui prolongent les pointes et qui ne provoquent, de loin, que quelques bouillonnements perfides : une petite croix sur la carte de détail peut signaler ces traîtrises, auxquelles, comme disent les instructions nautiques, il faut « donner un large tour ».

La mer ne fournit aucun repère précis : même le trait de côte, si l'on y regarde de près, n'est pas définitif, car la mer ronge les côtes ou s'enlise, et dans beaucoup de lieux, monte toutes les six heures au point d'inonder des terres basses ou se retire, laissant ainsi l'estran, ou les laisses, dessiner un trait pâteux et aléatoire – le terme de laisses montrant bien la concession que l'homme fait aux exigences de la mer, mais qu'il ne peut s'approprier, *terra nullius*. La carte doit ainsi choisir un temps, et elle choisit, bien sûr, celui qui octroie à la terre la plus large place, c'est-à-dire le moment des plus basses eaux, qui découvre les hauts-fonds affleurants.

Ce tracé capricieux est évidemment insuffisant, dans la mesure où tout l'arrière-océan (comme on dit l'arrière-pays) est alors laissé vide.

La carte se dessine en effet sur un fond de lignes imaginaires : « ligne », dans le langage des cartographes, désigne d'ailleurs de façon générale tous les tracés imaginaires utilisés pour construire la carte.[...] Droites se coupant à angle droit et formant une grille ou plutôt un échiquier, droites déformées pour restituer en trompe l'œil la courbure du globe, lignes

matérialisant les directions de vents et formant une réticulation complexe de figures polygonales, en se croisant les unes avec les autres.⁴

Les premiers géographes ont en effet imaginé un quadrillage grâce aux méridiens et aux parallèles, qui ne relève pas de l'appréciation du navigateur, mais au contraire, en tant que projection graphique a priori complètement indépendante, sert à son repérage. Des lignes plus importantes que les autres balisent le territoire de celui qui calcule : ainsi les Anciens (comme Dicéarque, au IV^e s. av. J.C.) avaient-ils choisi de prendre pour référence une ligne est-ouest reliant les Colonnes d'hercule, le détroit de Sicile, le Péloponnèse, et Rhodes, ligne qui ne partage pas le monde connu mais le traverse de part en part. Au III^e, Ératosthène de Cyrène coupa cette ligne première avec l'axe du Nil, qui se prolongeait par Alexandrie, Rhodes, Byzance. Il ne s'agit pas de se repérer pour partir au loin, mais de se situer dans l'œcoumène. L'Espagne, des siècles plus tard, utilisa Madrid ou les Açores. Les Anglais choisirent le méridien de Greenwich, les Français celui de Paris comme méridien de référence⁵. La donnée extérieure intangible est malgré tout rapprochée symboliquement de celui qui la fixe.

Un autre système de triangulation est celui du marteloire, qui utilise des points fixes autour desquels rayonnent 16 puis 32 rayons : ce réseau de constellations a pour effet de recouvrir l'immensité marine d'une sorte de filet qui s'approprie l'espace et en empêche la dispersion dangereuse. Un navire qui s'aventurerait dans ce rets, dans cette toile d'araignée, ne risque donc pas de se perdre : l'immensité est symboliquement réduite à la mesure de l'instrument. Cette réticulation un peu écrasante n'étant pas forcément commode, ces étoiles sont devenues des roses des vents dessinées parfois de manière répétitive dans le cadre de la carte. Le compas qu'elle figure est certes reproduit dans la gravure pour indiquer le sens à suivre dans son maniement : en effet une fleur de lys stylisée surmonte la rose des vents en direction du Nord. Car ce Nord n'est pas toujours situé dans le haut de la carte ; autrement dit, pour la lire, il faut faire pivoter le plan autour de soi – à moins qu'on tourne autour du plan – car l'ordre de lecture est giratoire. Une fois de plus, l'ordre extérieur n'est qu'apparemment objectif. Il faut s'approprier l'espace.

Le marteloire semble fort proche des lignes de rhumb, mais il en est très différent. Si le centre des étoiles du marteloire est malgré tout virtuel, la ligne de rhumb prend pour origine le point de départ théorique du navire, et lui promet ainsi d'arriver en ligne droite à son but. Cette pratique des vieux portulans reste vivante aujourd'hui : dans un lieu donné, peut se calculer la distance et le cap à suivre pour parvenir à un autre point. Ainsi, la carte assure la possibilité de la traversée, puisqu'elle est déjà gravée entre deux terres ; la navigation sera aussi rapide et directe que la forme rectiligne qui l'inscrit. Pas d'erreur, pas de louvoiements malencontreux. Cette ligne est une assurance et une certitude, fil d'Ariane dans l'immensité de l'océan. La sécurité que doit donner cette « route » interdit en même temps de s'en éloigner : c'est ainsi que le galion de Manille a traversé le Pacifique de part en part pendant des dizaines d'années sans se détourner de sa ligne et est donc passé à côté des Marquises⁶.

Les cartes historiques résument donc, portulans ou instructions nautiques, ou encore cartes récapitulatives pour les sédentaires, les passages effectifs, donc possibles, sur les routes de la mer. Les actuelles cartes de la Manche ou du détroit de Messine, par exemple, matérialisent les « rails » montants et descendants que doivent suivre les gros navires, et que

⁴ Christian Jacob, « Géométrie, graphisme, figuration », *Encyclopaedia Universalis*, Symposium vol. *, 1993, p. 303.

⁵ Le méridien de Greenwich est pris comme référence internationale en 1884, mais il ne sera porté sur les cartes françaises qu'en 1913.

⁶ « Lorsque la navigation des Espagnols à l'occident a été réduite au seul galion de Manille, je crois que ce vaisseau, qui était extrêmement riche, a été contraint par les propriétaires à faire une route fixe qui diminuât leurs risques : ainsi, peu à peu, cette nation a perdu peut-être jusqu'au souvenir de ces îles conservées sur la carte générale du troisième voyage de Cook », Lapérouse, *Voyage autour du monde sur l'Astrolabe et la Boussole (1785-1788)*, (choix de textes par H. Minguet), Éd. La Découverte, 1991, p. 87.

les petits doivent couper à angle droit et le plus rapidement possible, avec une veille constante sur le pont. Dans ce sens, la carte et ses lignes est aussi prescriptive et impérative. Elle semble vouloir ne laisser aucune prise à l'imaginaire, mais elle n'y parvient jamais complètement.

La route

La ligne de rhumb cependant n'a pu être tracée qu'à l'aide de témoignages, elle est donc aussi vestige d'un passage : la carte constellée de marques n'appartient pas seulement à la famille des « *agenda* », choses à faire, routes à suivre, mais aussi à celle des « *acta* », faits enregistrés, routes suivies, la ligne étant en fait une succession de points. Conrad explique dans *Le Miroir de la mer* de quels signes se couvre la carte, lorsque se trace la route :

La « partance » n'est point ce que peut penser un vain peuple de terriens.⁷ [...]

La partance n'est pas, pour un marin, l'ultime regard à la terre mais, pourrait-on dire, la dernière identification professionnelle de la terre. C'est l'au revoir technique, par opposition à l'au revoir sentimental. Dorénavant, il en a fini avec la côte que le navire laisse sur son arrière. [...] Ce n'est pas le navire qui part, mais le marin qui prend le point de partance, au moyen de relèvements simultanés qui fixent l'emplacement de la première petite croix portée au crayon sur la vaste surface blanche du grand routier, où la position du navire à la méridienne sera marquée d'une autre petite croix, exactement identique, portée au crayon chaque jour que comptera la traversée. Et il peut y avoir soixante, quatre-vingts, plus encore, de ces croix sur la route suivie par le navire d'une terre à une autre. Le plus grand nombre, dans ma propre expérience, a été de cent trente de ces croix depuis la station de pilotage des bouches du Gange dans le golfe du Bengale jusqu'au feu des Sorlingues. Une mauvaise traversée...⁸

Cette accumulation de relevés sur une carte est aussi rassurante : elle aide le pilote à choisir sa route entre des voies en quelque sorte balisées. Cet enchevêtrement ne marque pas, dans sa complexité, une perte des repères, mais, au contraire leur établissement. D'après C. Jacob,

La carte repose sur un faire-croire : la géométrie rigoureuse des lignes de rhumb est la promesse d'atteindre sa destination, l'autre rive de l'océan, avant même d'avoir quitté le port. Les nomenclatures foisonnantes qui bordent les côtes des cartes nautiques rendent prévisible la succession des étapes, balisent le voyage.⁹

La configuration

Le texte

Les cartes marquées des routes du passé redoublent par le dessin les comptes rendus des navigations, fournis par les journaux de bord. Le texte et la gravure ont partie liée, l'un étant peu compréhensible sans l'autre. La carte porte ainsi généralement un texte réduit à ce que l'on appellerait aujourd'hui des mots clefs : titre, échelle, cartouche ou banderole justifient la méthode de travail et la présentation. Dans certains cartouches, le texte est assez surprenant, comme celui-ci, dans l'*Atlas Miller* (1515-1519) : l'Océan indien s'orne de ces mots en latin, au sud de Ceylan¹⁰ : « Ici naît la pierre d'Hercule (l'aimant) et à cause de cela les navires qui ont des clous de fer sont retenus et les habitants de cette région sont anthropophages. » De Bry¹¹ signale pour le golfe de Floride : « Cette partie de la mer est pleine d'îles, de roches, de hauts-fonds et de bancs de sable tout à fait dangereux ».

Dans l'espace de la mer, le nom des mers, des terres, des îles, des villes côtières, de l'Équateur et des Tropiques... Les mots inscrits sur la carte deviennent incantation ! Ils sont le plus souvent portés sur le canevas de la carte de façon à ce que le lecteur puisse tous les lire dans le même sens. Mais héritage des globes terrestres que l'on fait tourner sous ses doigts,

⁷ Conrad, *Le Miroir de la mer*, [*The Mirror of the sea*, 1906], trad. et notice Pierre Lefranc, *Œuvres*, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1985, t. II, p. 1041-1225, ici p. 1047.

⁸ Conrad, *Le Miroir de la mer*, p. 1048.

⁹ Christian Jacob, « Géométrie, graphisme, figuration », *Encyclopaedia Universalis*, Symposium vol. *, 1993, p. 332.

¹⁰ *Courrier de l'Unesco*, juin 1991.

¹¹ De Bry, *Théâtre du nouveau monde*, Gallimard, 1992, p. 50.

peut-être, ou concession aux antipodes, certaines cartes portent une partie du texte à l'envers comme repère dans le vertige, « amers » qui permettent de se repérer dans l'inconnu.

Les figures

De fil en aiguille, la carte, paysage, se met aussi à raconter une histoire : les vagues sont parfois figurées sur l'espace marin, faisant pendant aux taupinières qui agrémentent par convention les côtes terrestres. Les vagues sont régulières et ne font pas supposer de tempêtes. Sur les cartes plus modernes, ce ne sont pas les vagues (dépassant le niveau zéro de la mer) qui sont marquées, mais les sondes ou les lignes des courbes bathymétriques – à moins que certaines cartes modernes n'avouent aussi « parages non cartographiés ».

Les vents sont représentés sous la forme de mascarons joufflus, ou d'angelots : évidemment la figure en devient propitiatoire. Sous de tels auspices la navigation ne peut être que favorable.

Très souvent aussi la mer porte, on peut dire tout naturellement, la représentation des navires qui y croisent, signe réconfortant que cette mer est navigable et que l'on y trouvera du soutien si nécessaire. On remarque que ces navires ont le vent dans les voiles, mais sont souvent, quelle que soit la latitude, toutes voiles dehors, indice de bon temps. La fréquente présence d'un compas à pointes sèches prouve enfin clairement que la gestion de navigation n'est pas laissée au hasard et que le repérage est prévu et possible. Le compas est associé à une échelle et des règles de conversion des mesures de distance, comme le cadre se combine aussi avec une alternance de carreaux qui quadrillent virtuellement l'ensemble de l'espace. Tous ces éléments apportent à la carte un pouvoir persuasif par l'évidence, la démonstration. Plus de grande masse laissée au pouvoir inquiétant de l'ignorance. Le chiffre, combinatoire du trait et du calcul, donne à comprendre ou à imaginer.

Monstres, poissons et cétacés

Un seul élément figuratif de la carte est potentiellement menaçant : les poissons monstrueux, souvent avec une petite fontaine sur la tête qui les désigne comme mammifères. De Bry les représente très souvent, de manière parfois reconnaissable, mais pas toujours. Leur présence pourrait équivaloir à une indication de la profondeur, puisque ces animaux sont supposés fréquenter les grands fonds, a fortiori s'ils sont gros. Or la disproportion entre ces cétacés et les îles ou les navires est toujours remarquable : cette représentation est sans doute une mise en garde, mais aussi une concession à l'exotisme et un jeu sur l'attente du lecteur.

Les paysages, les animaux et les personnages conjurent les angoisses du vide et de l'inconnu, construisent l'exotisme par un jeu savant d'écartés et de réminiscences lettrées. La mémoire culturelle permet ainsi de construire de nouveaux stéréotypes, des lieux communs ancrés sur les lieux de la carte, qui déclinent la merveilleuse fécondité de la nature comme les diverses manières d'être humain.¹²

affirme encore C. Jacob.

Si les cétacés peuvent parfois être identifiables, la précision anatomique est toutefois secondaire, de même que la dimension : la très grande taille (près de 20° sur la carte) peut être un moyen d'attirer l'attention sur la possibilité de rencontrer ce genre d'animaux (que les sédentaires ne voient jamais). La taille peut aussi exprimer l'hyperbole par une autre méthode, le nombre de ces cétacés étant supposé extraordinaire. Rappelons que Raynal par exemple se livrait à de savants calculs pour essayer de mettre en balance – une fois considérées comme équilibrées les masses de la terre et des océans – d'une part, les nombreux habitants et les éléphants, sur terre, et d'autre part, les baleines et les bancs de morues, dans les mers des pôles !¹³ En même temps, en les représentant sur une carte, on en maîtrise les effets : on voit

¹² Christian Jacob, « Géométrie, graphisme, figuration », *Encyclopaedia Universalis*, Symposium vol. *, 1993, p. 332.

¹³ Raynal, *Histoire philosophique et politique des deux Indes*, t. 6, p. 155 sur 349 (document Frantext).

ici le pire, la réalité ne pourra être que plus abordable. La visée est aussi apotropaïque et conjuratoire.

On pourrait croire que ce type de représentation monstrueuse était guidé par la seule ignorance. Ce n'est peut-être pas le cas, comme le prouve un chapitre de Belon en 1551, intitulé : « Qu'on ait grandement abusé en peignant les poissons sur les cartes, & que l'ignorance des hommes soit cause que plusieurs monstres de mer aient été faulcement portraits sans aucun jugement », ce qui prouve qu'à son époque les cartes pouvaient représenter des monstres alors que l'on connaissait par ailleurs la forme réelle des cétacés.

L'évident erreur de plusieurs hommes ignorants l'artifice de nature ne me permet pas de passer outre sans m'esmerveiller, & les toucher de leur temerité. N'est ce pas une faute digne de reprehension, de les veoir mettre tant de monstres marins en peinture, sans avoir discretion ? Inconstants esprits, que ne considerent-ils qu'il y a perfection en nature ? Voulans donc peindre & représenter les choses naturelles, ne pouvez mieulx faire que suivre le naturel. Et si ils ignorent la chose, pourquoy la feignent-ils ? Qui est cause de si grand erreur, sinon leur folie ? Qu'on voie les peintures es cartes marines, combien leurs monstres sont esloignez du naturel. O quels estranges poissons marins ?¹⁴

Cette fascination s'exerce jusque chez les scientifiques, comme Lacépède, en 1804, dont on aurait pu attendre moins d'imagination dans le premier chapitre, qui mêle observation de la carte et histoire naturelle enthousiaste, qui peuple de cétacés les blancs d'une carte théorique :

Que notre imagination nous transporte à une grande élévation au-dessus du globe.

La terre tourne au-dessous de nous : le vaste océan enceint les continents et les îles ; seul il nous paraît animé. A la distance où nous sommes placés, les êtres vivans qui peuplent la surface sèche du globe, ont disparu à nos yeux ; nous n'apercevons plus ni les rhinocéros, ni les hippopotames, ni les éléphants, ni les crocodiles, ni les serpents démesurés : mais, sur la surface de la mer, nous voyons encore des troupes nombreuses d'êtres animés en parcourir avec rapidité l'immense étendue, et se jouer avec les montagnes d'eau soulevées par les tempêtes. Ces êtres que, de la hauteur où notre pensée nous a élevés, nous serions tentés de croire les seuls habitans de la terre, sont les cétacés. Leurs dimensions sont telles, qu'on peut saisir sans peine le rapport de leur longueur avec la plus grande des mesures terrestres. On peut croire que de vieilles baleines ont eu une longueur égale au cent-millième du quart du méridien.¹⁵

Lacépède, savant, ne peut se garder de ces erreurs d'exagération, et voit l'océan avec le recul du cartographe, puisqu'il rapporte la taille des cétacés à une mesure physique du globe. Enthousiasme certes dans les conversions, puisque l'ordre de longueur de la baleine atteint les 100 m. Et encore... on n'a pas vu les baleines antiques, qui étaient encore plus grandes, et vivaient très longtemps.

Le plus célèbre coureur d'océan à la recherche de son fantôme personnel et de son destin n'est-il pas le capitaine Achab ?

Mais ce ne fut pas seulement cette nuit-là que, dans la solitude de sa cabine, Achab se pencha ainsi sur ses cartes. Il les sortait presque chaque nuit, quelques traits de crayon étaient effacés et remplacés par d'autres. Les cartes des quatre océans devant lui, Achab traçait un labyrinthe de courants et de remous, pour serrer de plus près le but qu'il s'était proposé dans la folie de son âme.¹⁶

Ses calculs ne lui seront pas d'un grand secours, la baleine aussi blanche que le silence des cartes échappant à tout système prédéfini.

¹⁴ Pierre Belon du Mans, *L'Histoire naturelle des estranges poissons marins*, Paris, Regnaud Chaudiere, 1551, livre I, chap. XXX, p. 16.

¹⁵ Lacépède, *Histoire naturelle des cétacées*, xj (chapitre introductif). Un méridien = environ 40 000 km ; quart du méridien = 10 000 km ; 1/100 000 donc 100 m...

¹⁶ Herman Melville, *Moby Dick*, [1851], trad. L. Jacques, J. Smith, J. Giono, Gallimard, [1941], coll. « Folio », 1980, t. 1, p. 279.

Paysage imaginaire

L'un des problèmes les plus cruciaux de la géographie marine a été bien sûr de placer sur la carte des terres découvertes, ou au contraire d'en taire la présence aux nations concurrentes, ou de découvrir des terres que l'on supposait existantes.

Bougainville avait raison de dire :

La géographie est une science de faits ; on n'y peut rien donner dans son cabinet à l'esprit de système, sans risquer les plus grandes erreurs qui souvent ensuite ne se corrigent qu'aux dépens des navigateurs.¹⁷

Si cette question a été de fait l'une des plus agaçantes de la période des grandes explorations, elle est au cœur de nombre de romans qui ont greffé sur cette interrogation l'argument de leur intrigue.

Chercher sur le blanc des cartes

Le mythe de la Terre australe a été tourné et retourné dans tous les sens. La particularité de ce continent était d'être supposé par les géographes, pour des raisons variées¹⁸. Elle doit donc être située dans des parages encore non cartographiés, laissés en friche exploratoire. La théorie de Buffon, Maupertuis, De Brosses, et d'autres, a été expérimentée : Bouvet, Marion-Dufresne, Kerguelen, Cook s'y essayent, et finissent par conclure à la seule existence d'une masse de glace compacte, étendue blanche s'il en est. Le Pacifique a été sillonné, mais seule l'allégorie de l'Océanie comme cinquième continent – catégorie géographique manifestement inappropriée – marque la nostalgie d'un continent imaginaire.

La recherche de la concordance entre carte et paysage réel est éminemment romanesque : par exemple la découverte d'une terre au milieu du blanc de la carte est l'argument d'*Un voyage en mer*, d'Eichendorff.

Soudain, du haut de la hune, une voix cria *Terre ! Terre !* Antonio, dans son pourpoint de soie bigarré comme un perroquet, grimpa le long du grand mât à l'échelle de corde qui se balançait sous lui ; il voulait être le premier à saluer la Terre. Alvarez se précipita sur sa carte : mais tout était vide à l'endroit précis où se trouvait le navire.

– Bachelier, mon brave garçon, cria-t-il, découvre-moi un point noir sur cette carte, et je te fais docteur en géographie. Que vois-tu ?

– Une montagne bleue apparaît, s'écria Antonio en retour.¹⁹

Le fantasme de la « vigie » n'est jamais bien loin chez les navigateurs, île ou rocher présentant la particularité d'apparaître et de disparaître des cartes, selon que ce « mirage » a été vu par les navigateurs à tel ou tel endroit. Îles flottantes et terres de brume, nées de l'hallucination, de l'effet d'optique, ces terres mystérieuses hantent les cartes et les imaginations. Ce ressort narratif de l'île qui surgit du néant figuré sur la carte marine joue dans un certain nombre d'autres romans, comme le *Chancellor* de Jules Verne. Conrad dans le *Miroir de la mer* décrit cette même fascination pour l'étendue déserte de la carte, animée de l'orientation propre à attirer les navires que présente tel ou tel amer, sur lequel on se « tire », comme on se déhalerait sur une aussière jusqu'à l'arrivée.

Dans tous les tracés sinueux que la route d'un navire à voiles laisse sur la surface blanche d'une carte marine, il vise toujours ce point unique et minuscule : ce peut être une petite île au milieu de l'océan, un promontoire unique sur la longue côte d'un continent, un phare sur une côte abrupte ou

¹⁷ Louis-Antoine de Bougainville, *Voyage autour du monde par la frégate la Boudeuse et la Flûte l'Étoile*, Gallimard, coll. « Folio », 1982, p. 219.

¹⁸ On nous permettra de renvoyer sur ces points à notre article : « Aux antipodes avec les grands navigateurs français des Lumières », in Serge Dunis (dir.), *Le Grand Océan. Le temps et l'espace du Pacifique*, Paris/Genève, Georg Éditeur, coll. « Ethnos », 2003, pp. 169-227.

¹⁹ Josef von Eichendorff, *Un Voyage en mer, [Eine Meerfahrt, 1836]*, trad. Hervé du Cheyron de Beaumont, Ressources, 1987, p. 41.

simplement la forme pointue d'une montagne semblable à une fourmilière qui flotterait sur les eaux.²⁰

Quoi de plus poétique que certains « alignements », qui mettent en concordance deux points sur une ligne imaginaire : « le clocher de Saint-Martin par le mur blanchi du Petit-Vésinet... » digne des clochers de Martinville proustiens. La carte est supposée receler toutes les potentialités, à condition de se repérer, de garder le nord : aussi jouer avec la magnétisation de l'aimant a-t-il inspiré, entre autres, à Jules Verne *Un Capitaine de quinze ans* ou à Conrad *Au bout du rouleau*. Sans la concordance entre ce nord et le compas du bord, la carte est inutile. Le principe des repères est aussi crucial : quel était le méridien utilisé par les Jésuites lors de la dissolution de l'Ordre, sur les cartes secrètes ? La *Carta esférica*, – en français *Le Cimetière des bateaux sans nom* –, d'Arturo Pérez-Reverte, se pose cette question, en racontant la recherche d'un navire naufragé et d'un trésor enfoui, grâce à une carte ancienne dont il s'agit de définir, entre autres, les coordonnées exactes : seule la détermination du méridien choisi donne la clef du mystère²¹.

Vieux fantasme que ce trésor que ce soit celui des Jésuites ou des pirates : le souvenir de la plus que fameuse *Île au trésor* hante les imaginations. La réécriture parodique en a été faite aussi par Mac Orlan en 1918, sous le titre *Le chant de l'Équipage*. Comme chez Stevenson, le point de départ est une auberge, et l'*excipit* voit le navire *l'Ange-du-Nord* repartir de l'île au trésor avec son chargement, sur les paroles d'une vieille chanson de la Côte. La différence est que le héros, lecteur trop fêru de romans maritimes, s'est fait proprement escroquer par son associé qui lui a vendu une vieille carte de sa fabrication et finit, en compagnie de l'escroc abusé lui aussi, abandonné sur l'île par le capitaine du navire qu'il avait affrété et sa propre maîtresse, laquelle a préféré suivre le magot et changer de compagnon. Aventure métaphysique aussi pour le *Chercheur d'or* de le Clézio : sa recherche du trésor dans un coin désert de l'île Rodrigues, grâce à une vieille carte, équivaut en fait à la poursuite du rêve du père décédé. Le dessin de la carte ressemble à la fois à une ancre de marine et à une constellation, et Alexis le chercheur de trésor comprend pour finir le sens de sa quête.

La carte de l'*Île au trésor* comporte en effet tous les éléments d'une bonne histoire (1883) : la rose des vents à 32 rayons, les petits navires, quelques sondes, des toponymes éloquents : « colline du mât de perroquet », « crique au rhum », « île du squelette » ; les alignements à suivre, accompagnés de leurs points de repère « longue vue Bancs de sable » ou plus simplement « aller tout droit » ; des indications suggestives : « ici un fort courant » ; « ici le gros du trésor ». « Le vocabulaire maritime de la carte projette sur l'île une histoire en miniature de la piraterie. »²² Mais la marque du roman est contenue dans la légende : « copie de la carte par Jim Hawkins, latitude et longitude supprimées ». Tout est donc possible dans l'univers des pirates. « L'aventure c'était bien l'aventure – de la carte. »²³

Bref les potentialités narratives de la carte sont riches. Si l'on peut penser que la carte en général est un objet absolument scientifique et exact – mais elle vise aussi, souvent, à l'esthétique, lorsqu'elle n'est pas pur instrument de travail – cette conception ne saurait expliquer la durable fascination qu'elle exerce sur l'imaginaire. La préoccupation scientifique est certes initialement le motif déclaré, mais la réalisation prouve l'emprise de la subjectivité

²⁰ Conrad, *Le Miroir de la mer*, op. cit., p. 1048.

²¹ Arturo Pérez-Reverte, *Le Cimetière des bateaux sans nom*, [*La Carta esférica*, 2000], trad. François Maspéro, Le Seuil, coll. « Points », 2001.

²² Voir l'analyse de cette carte par Rose-Marie Godier et Michel Korinman, « Trésor », « l'île au trésor de Robert Stevenson, 1883 », *Cartes et figures de la terre*, Centre Georges Pompidou, 1980, p. 212-213.

²³ *Ibid.*

et de la culture, par le code symbolique qu'elle instaure. Aux marges, la menace potentielle du blanc de la carte est conjurée par sa prise en charge graphique, qui tente de donner forme et sens à cette ignorance manifeste, non sans se laisser parfois déborder.

Ainsi, parce qu'il peut n'être que pure supposition, le blanc de la carte marine est-il une ressource imaginaire et narrative de choix, sa simple représentation ou sa configuration fictive, par le trait, la figure, le texte, étant des « lieux communs » à l'exploration et aux paysages de l'aventure maritime.