

CARTOGRAPHIER BOURBON AUX XVII^e-XIX^e SIÈCLES

Voyage cartographique dans l'une des quatre principales îles des mers de l'Afrique, Bourbon Lontan

par Christian Germanaz

CREGUR

97400. Université de La Réunion

E.H.GO

UMR 8504, Géographie-Cités, Paris

germanaz@univ-reunion.fr

Cet article tente une esquisse de l'histoire de la mise en forme cartographique de Bourbon par l'intermédiaire de trois cartes significatives des étapes parcourues pour aboutir, vers le milieu du XIX^e siècle, à une représentation scientifiquement achevée des contours de l'île. En s'écartant de la conception positiviste de l'histoire des cartes et sans négliger l'impact des métropoles européennes dans leur réécriture ou dans l'imposition de ses modèles cartographiques, notre itinéraire cartographique révèle les processus d'avancée et de recul ainsi que les bifurcations possibles dans l'interprétation des relevés cartographiques. Chacun des documents permet d'explorer succinctement les problèmes matériels et les questions conceptuelles attachés à la construction cartographique d'un espace encore difficile d'accès. La finalité du texte vise à confronter les modalités communes ou singulières qui existent ou qui différencient l'histoire et les processus de la mise en carte de l'Afrique et de Bourbon.

This article examines the cartographical history of the Island of Bourbon through the study of three predominant maps representing various stages in a process which led, in the nineteenth century, to a scientifically complete representation of the contours of this island. Leaving aside the positivist conception of the history of mapping but without ignoring the impact of European metropolises in their rewriting, or in the imposition of cartographical models, this study reveals both the ebb and flow and possible bifurcations in the interpretation of cartographical data. Each of the documents enables the analysis of the material problems and conceptual questions related to the mapping of an area that was still physically difficult to reach. The text aims to highlight the modalities which existed (either particular to each map or those held in common) so as to point to the various historical processes that were engaged in the charting of Africa and Bourbon.

Il est difficile d'échapper en préambule à l'interrogation de la présence de l'île de La Réunion, et par une filiation géographique implicite, celle des Mascareignes, dans un colloque qui propose de s'interroger sur *la construction, la transmission et la circulation des savoirs cartographiques sur l'Afrique entre le IX^e et le XIX^e siècle*. Situé dans le sud-ouest de l'océan Indien à une distance moyenne d'environ 1 700 km des côtes de l'Afrique orientale, cet ensemble insulaire peut être interprété, aujourd'hui, comme un morceau d'espace bien différencié du continent africain de par sa localisation géographique, la généalogie de sa géophysique et l'histoire de son peuplement. La question de savoir si La Réunion peut être intégrée à une étude sur

l'Afrique mérite d'être posée, mais la réponse relève de conventions ou de compromis qui ont évolué en fonction de l'avancée des progrès sur les connaissances du monde et selon le rythme de l'acceptation collective des grandes partitions géographiques. Toutefois, l'intervalle temporel balayé par le colloque permet bien d'envisager une communication mobilisant l'une des Mascareignes dans la mesure où l'histoire des Grandes Découvertes, les convoitises européennes pour le commerce des épices et la fascination des Indes entretenue par un imaginaire fantasmé, se sont inscrites dans un dispositif géographique au sein duquel ces îles, étapes sur les routes du subcontinent asiatique, ont été pensées depuis l'Europe,

par moments, comme « africaines ». Cette « africanisation » européenne des Mascareignes se prolonge jusqu'au début du XIX^e siècle, ce dont témoigne implicitement le titre du célèbre ouvrage de Bory de Saint-Vincent, *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique* (1804), dans lequel le naturaliste développe la relation de sa découverte de l'île de France et de son exploration de celle de Bourbon.

En déformant par un plagiat assumé l'intitulé de la publication de Bory, le sous-titre de cette intervention prend acte des représentations géographiques développées par les Européens entre le XVII^e et le XIX^e siècle pour proposer un voyage en trois escales dans les processus de construction des savoirs cartographiques relatifs à l'île Bourbon. Le choix d'un petit espace bien circonscrit sur un segment temporel assez étendu (presque trois siècles) offre l'avantage, de notre point de vue, de pouvoir travailler sur une histoire cartographique presque « complète » pour livrer une perception synthétique des mécanismes en jeu et de leur évolution dans l'écriture cartographique d'un espace, depuis sa découverte jusqu'à l'aboutissement scientifique de sa cartographie. Nous avons déjà esquissé les grandes lignes de l'histoire de la cartographie de Bourbon, d'un point de vue géographique, en faisant intervenir quatre séquences principales pour rendre compte de la transformation des perceptions géographiques de l'île en matériaux cartographiques (Germanaz, 2007). Cette histoire reste tout autant à compléter qu'à approfondir et, en faisant l'hypothèse que les processus mis en évidence pour Bourbon sont en résonance étroite avec ceux déployés pour *Cartographier l'Afrique* au cours de la même période, nous avons choisi de présenter trois analyses cartographiques sélectionnées pour leur correspondance avec les thématiques de réflexion suggérées dans l'appel à communication. La première porte sur les conséquences du mythe de la carte origine, celle qui fonde l'acte de naissance cartographique d'un espace, dont l'incarnation dans le cas de La Réunion est représentée par la carte d'Étienne de Flacourt (1658). La seconde s'intéresse à l'idée de bifurcation cartographique pour souligner le rôle central de la métropole dans la validation d'un modèle cartographique au détriment d'un autre, pourtant plus conforme à la réalité géographique. Les cartes du pilote Feuilly (1704-1710) et de l'ingénieur De Nyon (1722-1723) serviront la démonstration de cette posture. La dernière analyse met en conjonction l'amplification de la donnée géopolitique et le rôle des « nouvelles » techniques cartographiques, au début du XIX^e siècle à La Réunion,

pour expliciter le passage d'une carte, outil de connaissance et de pénétration spatiale, à une carte, outil de défense, voire d'aménagement, propre à affirmer ou à consolider la domination coloniale des métropoles sur leurs possessions ultra-marines. Les relevés topographiques de l'ingénieur géographe Schneider (1822-1825) et les données bathymétriques du Lieutenant de vaisseau Georges Cloué (1849), illustreront cette prise de position. Dans chacune des analyses, l'étude des cartes permettra d'explorer succinctement les problèmes matériels et les questions conceptuelles attachés à la représentation cartographique d'un espace difficile d'accès et encore très mal connu sur l'ensemble de la période programmée par le colloque.

1 « L'Isle Bourbon anciennement dite Isle de Mascareigne » par Étienne de Flacourt (1658)

Le mythe de la carte origine

L'intérêt de présenter la carte de Flacourt tient à une antinomie, à savoir l'aura symbolique attachée au document, comme acte de naissance des représentations cartographiques sur Bourbon, et l'improbabilité de l'auteur et de la date de l'exemplaire généralement utilisé pour fonder le mythe de la carte origine. Si le travail de Flacourt permet de rendre compte d'une des manières de « faire la carte » au milieu du XVII^e siècle, sa valeur démonstrative nous servira surtout à illustrer la nécessité de reconsidérer des savoirs cartographiques qui ont été progressivement institutionnalisés comme des connaissances définitives alors qu'ils recèlent de nombreuses incertitudes. Enfin, la portée de la carte de Flacourt ouvre sur les questions de transmission et de circulation de ces savoirs

Pour faciliter la compréhension de la problématique soulevée par cette carte, il faut rappeler au préalable les caractéristiques du document, ses déclinaisons et les conditions de sa réalisation. *L'Isle de Bourbon, anciennement dite Isle de Mascareigne* est une petite carte gravée, insérée dans l'ouvrage d'Étienne de Flacourt, *Histoire de la grande isle Madagascar*, publié en 1658. Centré essentiellement sur l'histoire de Madagascar, le livre inclut cependant un chapitre (XXVIII) intitulé, *Description de l'isle Mascareigne, autrement de Bourbon* (Flacourt, 1658, p. 267), précédé de la fameuse carte. Une seconde édition voit le jour en 1661 avec « une relation de ce qui s'est passé aux années 1655, 1656 et 1657, non encore veuë par la première impression » dans laquelle figure le

Memoire du S. Anthoine Thureau touchant l'Isle de Bourbon, ou autrement Mascaregne (chapitre LXXXV), complétant la description de l'île exposée dans la publication de 1658. En s'accordant, provisoirement, des écrits des historiens locaux véhiculés comme une catéchèse, plusieurs versions de la carte de Flacourt semblent avoir été déclinées à la même période.

Présentée comme la plus ancienne, la première version est une carte manuscrite¹ dont le dessin a été passé à la plume et surligné en vert pour les éléments hydrologiques. Cet exemplaire porte au verso la mention « Isle Bourbon, par le Sieur de Flacours, 1643 ». Par sa forme manuscrite et la très belle facture de sa réalisation, le document était prédisposé à être choisi comme l'emblème de la première carte sur Bourbon. La date de 1643 portée au dos de l'exemplaire étant irréaliste, Flacourt n'arrivant au Fort Dauphin qu'en 1648, Albert Lougnon l'avait corrigée par une datation plus plausible fixée à 1653. La seconde version est un dessin manuscrit conservé au Département des estampes (BnF)². Il n'est pas déraisonnable de la considérer comme une sorte de minute jointe au manuscrit de Flacourt pour instruire le graveur chargé d'exécuter les planches iconographiques de l'ouvrage. La mise en scène et le contenu cartographique sont identiques à l'exemplaire gravé de 1658, si ce n'est une correction orthographique dans le titre de cette dernière qui constitue, de fait, la troisième version. La quatrième version de la carte de Flacourt se trouve dans la relation de François Leguat, *Voyage et aventures de François Leguat et de ses compagnons en deux isles désertes des Indes Orientales*, éditée par de Lorme en 1708. L'auteur est très disert sur la source cartographique qui lui a servi de modèle. Il est très cohérent de situer l'origine de son inspiration dans le travail de Flacourt³. L'originalité du document réside dans le complément d'informations géographiques qu'il apporte au regard de la carte de 1658 mais, surtout, son observation minutieuse révèle de très nombreuses analogies cartographiques et scéniques

avec la feuille de 1653. Cela nous oblige à remettre en question le statut que la tradition a progressivement octroyé à la version dite de « 1653 »⁴ et à lui rechercher un autre auteur que Flacourt. Ce constat nous autorise à affirmer que la construction du savoir cartographique bourbonnais se fonde sur un mythe accepté, aujourd'hui, comme une vérité historique. La figure 1 tente de rétablir l'ordre chronologique des documents. Dans ce schéma, l'exemplaire de 1653 est repoussé aux années 1708-1722⁵ ; il ne peut plus être considéré comme la carte origine, ce qui n'empêche pas de lui concéder une filiation étroite avec la carte de Flacourt de 1661. Le choix de cette dernière, instituée pour acter la naissance de la cartographie bourbonnaise, résulte du constat que la minute supposée être à l'origine de la réalisation gravée intègre des informations géographiques et topographiques qui n'existaient pas ou qui restaient encore inconnues de Flacourt, en 1658.

Nous pouvons prolonger la légende de la carte origine aux conditions matérielles qui entourent sa réalisation. En effet, l'historiographie locale a développé un autre mythe pour expliquer la conceptualisation cartographique de Flacourt. Ce dernier aurait fait rapatrier, peu de temps après son arrivée à Madagascar en 1648, les douze mutins exilés à Bourbon en 1646 par le Sieur de Pronis, premier commandant du Fort Dauphin. Durant les trois années qu'a duré leur exil, les « ligueurs » prétendent avoir effectué plusieurs fois le tour de l'île. La chronique de leur exploration circulaire recueillie par Étienne de Flacourt lui aurait permis de dresser la première carte de Bourbon. Sauf erreur de notre part, nous n'avons retrouvé aucune indication dans les textes de 1658 et de 1661 permettant de valider cette hypothèse. L'unique indice de cette supposition se trouve chez Leguat qui précise à propos de la carte de Bourbon présente dans son ouvrage, « la carte que je mets ici a été faite sur la description de ceux qui l'ont visitée partout, pendant un séjour de plusieurs années » (Leguat, 1708, p. 51). Cette phrase, au demeurant ambiguë, a conduit certains érudits à

1 Cette carte manuscrite en couleur (48 x 67 cm) est conservée à la BnF au département des Cartes et plans (Cpl) sous la cote : SH PF 218 Div 2. Piè 1D.

2 La planche (28 x 36 cm) est identifiée sous la cote H161848. Elle fait partie de l'immense collection de François-Roger de Gaignières sous le n° d'inventaire 6448. (Source : Bouchot, 1891, *Inventaire des dessins exécutés pour Roger de Gaignières*, t. 2, p. 319).

3 Outre la forme de l'île et les principaux traits de sa topographie, les éléments décoratifs qui encadrent l'île sont directement copiés de l'ouvrage du gouverneur du Fort Dauphin.

4 Nous avons déjà relevé ces convergences dans notre thèse (Germanaz, 2005). Pour une démonstration plus exhaustive (et très convaincante), on peut se reporter à la réflexion de l'érudit réunionnais, Roger Théodora (2009), accessible en ligne : http://www.lansiv-kreol.net/histor_carte_flacourt.htm.

5 Le choix de 1708 s'accorde avec l'année de publication de l'ouvrage de Leguat. Pour la limite supérieure, nous nous sommes basés sur la carte de Johannes van Keulen qui est une copie de la carte de « 1653 » et dont la datation estimée tourne autour des années 1722 (voir la planche 43 dans l'annexe 1 de notre thèse).

échafauder un peu trop rapidement une association discutable entre la carte de Flacourt et l'histoire des « ligueurs ». En dépit de cette interprétation hasardeuse, il faut reconnaître que la carte de la première partie du XVII^e siècle reste souvent conceptualisée ou corrigée par les cartographes qualifiés de « géographes de cabinet », d'après les récits des itinéraires ouverts par les voyageurs audacieux. Le procédé prêté à Flacourt ne doit donc pas nous étonner et toute l'habileté du gouverneur aurait consisté à extrapoler d'un parcours spatial linéaire et circulaire, une cartographie de surface englobant l'ensemble de l'île. Il faut ajouter que les informations géographiques et toponymiques des « exilés » ont été vraisemblablement complétées par d'autres récits, dont celui d'Anthoine Thureau (nouveau résident de l'île entre 1654 et 1658) et par les relevés hydrographiques sommaires effectués par les capitaines de la Compagnie qui naviguent entre le Fort Dauphin et le nord de Madagascar pour y « faire la traite du riz », puis vers « Mascaregne » (Bourbon) pour réaliser les prises de possession successives (1642, 1649, 1654) ordonnées par les gouverneurs.

Qu'elle soit fondée sur une partie mythifiée et une autre plus réelle à découvrir, *L'Isle de Bourbon* de Flacourt n'en reste pas moins un document fondamental pour l'histoire des connaissances cartographiques et géographiques de La Réunion. Carte de circonstance et de récit, elle fixe les fondamentaux de la topographie et de la toponymie de l'île et le succès de *l'Histoire de la Grande Isle* l'intronise comme un modèle de référence transmis entre les différents cartographes de l'Europe. Sa circulation est retraçable par l'apparition de nombreuses copies « interprétées » dont les plus connues⁶ sont celle d'Alain Manesson Mallet dans sa *Description de l'Univers* (1683) et, à une échelle plus petite, celle de Nicolas Sanson visible sur sa carte de *l'Isle D'Auphine* (1667) dressée sur les mémoires du Sr de Flacourt et de François Cauche.

2 Feuilley (1705-1710) versus de Nyon (1722)

La probabilité d'une forme

L'histoire de la construction des savoirs cartographiques est jalonnée de cas de figures dans lesquels plusieurs cartographes formalisent, à la même période, deux conceptualisations opposées d'une même

réalité spatiale. Il est bien sûr facile, *a posteriori*, d'attribuer un satisfecit à celui qui s'est le plus approché de la conformité topographique et morphologique telle que nous les reconnaissons, aujourd'hui, pour l'espace considéré. En se reportant à l'époque de l'élaboration des documents, la décision n'est plus aussi évidente. Pourquoi l'interprétation cartographique d'un même espace est-elle privilégiée par rapport à une autre, qui décide de la validité du travail du cartographe et quelle conséquence ce choix peut-il avoir pour l'avancée des connaissances géographiques de l'espace impliqué ? Deux modèles de cartes dressés dans un intervalle de temps assez proche peuvent nous aider à répondre à ces interrogations posées pour La Réunion, mais plus largement pour l'Afrique et plus fondamentalement à l'histoire du développement des savoirs géographiques.

Au début du XVIII^e siècle, l'avenir de Bourbon reste encore bien incertain. Les opinions des administrateurs de la Compagnie des Indes orientales sont très divisées quant à son utilité logistique et stratégique sur la route des Indes. Monsieur de Foucherolle, l'un des directeurs, synthétise les informations hétéroclites collectées et envoyées depuis Bourbon par les représentants de la Compagnie ou par les voyageurs. Il propose de faire de l'île l'entrepôt du commerce avec les Indes à la condition d'y trouver un ancrage favorable pour garantir la sécurité des bâtiments de la Compagnie. Ce projet implique une exploration approfondie et une cartographie méthodique de Bourbon. Dans ce but, la Compagnie dépêche à La Réunion un pilote (hydrographe), Jean Feuilley, chargé d'exécuter cet inventaire et apte à dresser un plan minutieux de l'île. La carte de Feuilley répond donc à une commande bien précise. Elle se matérialise à travers plusieurs feuilles dont la plus achevée est datée de 1710⁷. Nous ne reviendrons pas sur la série des cartes dites de Feuilley⁸ (Germanaz, 2009) qui posent autant de questions que celles soulevées pour les exemplaires de Flacourt. Le document de 1710 que nous prendrons comme référence est une construction fondée, certes, sur les mémoires de Boucher et de Feuilley mais n'est en aucun cas une réalisation de la main du pilote de la Compagnie. La seconde carte qui retient notre attention, le plan de *l'Isle de Bourbon*, porte la signature du Chevalier Denis Denyon (ou De Nyon⁹) avec la mention de la date du

6 Plus confidentielle mais remarquable, il ne faut pas négliger la carte du Hollandais Johannes van Keulen (c. 1722) évoquée dans ce texte qui est une copie presque conforme de l'exemplaire de « 1653 », traduite en batave à l'usage de la *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC).

7 La date de 1710 est discutable, le document ayant été réalisé vraisemblablement plus tard.

8 Composée de cinq cartes, la série est identifiée sous la cote : SH PF 218 Div 2., de la pièce 11D à la 122D.

9 L'orthographe correcte du patronyme semble être De Nyon, mais les documents cartographiques signés par l'ingénieur accolent la particule à son nom. C'est cette dernière graphie qui est privilégiée ici.

15 septembre 1723¹⁰. Cette carte répond aux vœux de la Compagnie qui souhaite que Denyon, nommé gouverneur et ingénieur en chef de l'Île de France (11 avril 1721), exécute un relevé cartographique de son île d'attache ainsi que de Bourbon. Le projet de construction d'un port dans cette île n'est toujours pas écarté au profit de sa rivale. Comme la carte dite de Feuillet (exemplaire de 1710), le plan de Denyon pose la question de son auteur puisque l'exemplaire daté de 1722, lequel a servi de modèle pour la carte de 1723, porte la mention manuscrite suivante : « Plan de l'isle Bourbon, dressé sur les mémoires du S^r Haubert qui en a fait plusieurs fois le tour entier et rectifié (*sic*) par M. Denyon. » Relevant de la problématique précédente, ces interrogations seront écartées pour focaliser notre attention sur le constat de l'existence de deux interprétations cartographiques différentes de l'île Bourbon à des dates très proches (fig. 2).

Ancien ingénieur de Pondichéry où ses services semblent avoir été remarqués, Denyon est un spécialiste des fortifications « à la Vauban » et ses réalisations cartographiques sont bien empreintes de la précision et de la rigueur attachées à son art. Une vingtaine d'années après la mission de Feuillet, il dresse, en compagnie de Jacques Aubert qui avait déjà participé au travail du pilote envoyé par la Compagnie à Bourbon, une carte témoignant d'un savoir cartographique plus élaboré que celui de son prédécesseur. Les contours de l'île se libèrent de la circularité présumée par Feuillet pour dessiner une des formes de Bourbon les plus conformes parmi celles qui ont été relevées jusqu'alors. Pourtant, l'interprétation moins précise de Feuillet va demeurer le référentiel absolu de presque tous les cartographes du XVIII^e siècle dont les multiples copies, en ajoutant un effet cumulatif, confortent sa prééminence.

Comment expliquer cette inclination ? Si des contingences matérielles peuvent être invoquées en relation avec le rapatriement et le rassemblement des documents cartographiques¹¹, il semble bien que la préférence pour la vision de Feuillet soit le fruit d'un choix délibéré. Notre hypothèse se base sur les corrections successives de sa carte qui indiquent la mainmise des cartographes de la métropole sur ses observations. En effet, la carte originale de Feuillet est surtout connue pour la généalogie spatiale qu'elle conserve en inscrivant sur les lieux de peuplement le nom des premiers habitants. Or, non seulement cette information capitale a été effacée sur la version de 1710, mais en plus de nombreux toponymes ver-

naculaires ont été escamotés au profit d'appellations choisies en hommage aux princes de la famille royale de la branche aînée des Bourbon¹² (pointe de Bourgogne, d'Anjou, de Berry, de Bretagne...) en totale discordance avec l'histoire toponymique de l'île. Cette usurpation est assez symptomatique de l'enjeu symbolique et stratégique induit par le nom des lieux. Elle est le reflet visible sur la carte du pouvoir exercé par les cartographes « officiels » qui imposent délibérément une toponymie « à la française » pour ancrer durablement la prise de possession de l'île. En ce sens, elle agit comme un acte de propriété pour revendiquer et légitimer la présence française dans cette partie de l'océan Indien. Si cette confiscation toponymique est en partie corrigée par d'Anville au milieu du XVIII^e siècle, elle perdure tout de même jusqu'au début du suivant, propagée encore par les reproductions des cartes de Bellin et de Bonne. Nous trouvons dans la référence à ces deux cartographes, surtout au premier, une seconde raison du plébiscite de la carte de Feuillet comme modèle officiel. Premier directeur du dépôt des Cartes et plans de la Marine, Nicolas Bellin est surtout connu comme un géographe de cabinet qui compile, met à jour et recopie le corpus cartographique rassemblé au Dépôt. En complétant le travail des cartographes de terrain, il en arrange la forme aux normes du langage cartographique communément admis à la période. Par sa fonction de directeur du Dépôt, Bellin a été en contact avec les deux documents et c'est lui qui va conforter l'interprétation de Feuillet en choisissant de produire une carte de *l'Isle de Bourbon* en se basant sur celle du pilote. Très vite diffusée et recopiée, la carte de Bellin sur Bourbon atteint son sommet avec la version qu'il en donne en 1763. Une interprétation possible pour expliquer le choix de Bellin pourrait résider dans le fait qu'il lui était sans doute plus facile de s'accaparer la matrice cartographique d'un hydrographe méconnu plutôt que celle du chevalier Denyon dont le dépouillement du plan, la renommée de son auteur et la qualité du corps d'origine constituaient autant d'obstacles rédhibitoires.

En définitive et pour la circulation des savoirs cartographiques, cet exemple laisse entrevoir l'existence de réseaux parallèles, d'écoles bien marquées (les hydrographes, les ingénieurs militaires puis les ingénieurs géographes) soucieuses du respect de leur pré carré et dont les échanges d'informations restent encore, au XVIII^e siècle, assez limités. La réécriture toponymique de la carte de Feuillet et les projets de fortifications dessinés sur le plan de

10 Ce plan est conservé à la BnF, Cpl, sous la cote : SH PF 218 Div 2 Piè. 13D.

11 Le dépôt des Cartes et plans de la Marine est créé le 19 novembre 1720 pour résoudre ce type de difficultés.

12 Nous sommes redevable de cette hypothèse à Ange Bizet, membre de la commission française de toponymie.

Denyon annoncent également un glissement perceptible des fonctions de la carte qui, d'instrument de connaissance, d'exploration et de mise en représentation du monde, devient un outil de propagande à dimension juridique pour affirmer les acquisitions des puissances colonisatrices.

3 Des triangles et des points, Schneider (1822-1825) et Cloué (1849)

Le tournant politique et scientifique

L'impératif d'une cartographie toujours plus précise et complète s'exprime fortement à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e dans la sphère militaire des États colonisateurs. L'intégration de leurs possessions d'outre-mer dans cette exigence dépend des visions géopolitiques qu'ils développent en correspondance avec les apports géographiques des grandes circumnavigations dont ils sont les promoteurs. Les nécessités d'une localisation géographique parfaite et celle de relevés topographiques extrêmement rigoureux sont devenues recevables par les progrès techniques des instruments cartographiques, par le développement d'une formation de qualité à la cartographie et par le triomphe technique du calcul de la longitude.

C'est dans ce nouveau contexte que les conflits européens liés aux ambitions napoléoniennes se développent et résonnent jusque dans l'océan Indien. Profitant de l'absence d'un véritable système de défense et de l'affaiblissement momentané de l'intérêt de la France pour l'océan Indien, les Anglais s'emparent en 1806 de l'Île de France et en 1810 de La Réunion (devenue île Bonaparte). Après son occupation jusqu'en 1815, l'île réintègre le territoire national. Les conséquences de cet épisode de l'histoire des Mascareignes vont être profondes. C'est d'abord la consécration de la géopolitique anglaise qui a su s'assurer la maîtrise des points stratégiques dans un dispositif qui valorise l'espace maritime mondial et dont l'Île de France et « ses dépendances, nommément Rodrigue et les Seychelles », concédées au titre de l'article 8 du premier traité de Paris (30 mai 1814), apparaissent désormais comme des relais importants dans le sud-ouest de l'océan Indien. C'est surtout, pour notre problématique de La Réunion, l'apparition tardive d'une prise de conscience de l'imprécision et de la faiblesse des relevés cartographiques qui n'autorisent pas le positionnement efficace d'un système de défense de l'île. Les responsables politiques tirent alors les leçons de cette pério-

de difficile. C'est ainsi que les gouverneurs sur place renouvellent de façon insistante les démarches nécessaires pour obtenir de la métropole l'envoi d'une mission topographique et hydrographique afin d'effectuer la triangulation de l'île et aboutir à un trait de côte définitivement levé. Leur pression finit par trouver un écho favorable à partir de 1822 avec l'arrivée d'un ingénieur géographe, le capitaine Schneider, pour les opérations géodésiques à l'intérieur de l'île et, en 1849, avec l'achèvement du relevé hydrographique par le lieutenant de vaisseau Georges Charles Cloué.

Avant d'évaluer la question du facteur politique et géostratégique dans la construction des savoirs cartographiques sur La Réunion au début du XIX^e siècle, il faut rappeler brièvement les conditions de ces deux réalisations. Nous n'insisterons pas sur les travaux de Cloué qui semblent avoir été menés avec moins de complications que ceux de Schneider. Nous pouvons simplement préciser que la réalisation de sa *Carte des côtes de La Réunion* s'appuie sur l'existence de relevés hydrographiques antérieurs, centrés sur certaines parties des côtes de l'île. En 1836, le lieutenant de vaisseau Montagniés de la Roque avait déjà effectué le relevé du littoral de St-Gilles et, en 1840, le capitaine de corvette Constant Jehenne avait levé le plan de St-Denis. Les relevés de Cloué s'effectuent de 1845 à 1846 dans le cadre d'une mission beaucoup plus vaste menée en mer Rouge et dans l'océan Indien. Officier hydrographe de la Marine très doué, Georges Cloué (1817-1889) met en pratique les enseignements de Beautemps-Beaupré dont les méthodes scientifiques, au cours de cette même période, révolutionnent les fondements de l'hydrographie (Chapuis, 1999). À son retour en France, l'officier hydrographe peaufine son levé sur La Réunion et sa carte est gravée en 1849 par le dépôt des Cartes et plans de la Marine. L'excellence de la réalisation est telle que le document connaît plus de sept rééditions¹³ et qu'il sert de carte de référence pour établir les projets de défense de l'île (fig. 3¹⁴). L'intérieur de La Réunion n'est pas cartographié, à l'exception des principaux sommets dont l'altitude a été déterminée par Schneider. Cet emprunt souligne implicitement l'importance de l'entreprise de l'ingénieur géographe.

« L'opération de la carte de l'île dépendant entièrement de la triangulation, j'ai dû y mettre tous mes soins¹⁵ » : ainsi commence le rapport adressé au commandant administrateur pour le Roi par le capi-

13 Dont la dernière en 1943 !

14 La figure présente aussi une des vues de côtes dessinées sur la carte.

15 CAOM : fm/dfc/v/memoires/17/218, p. 1.

taine ingénieur géographe Schneider. Sa remarque confirme l'importance du projet. La réalisation d'une triangulation pour Bourbon est devenue indispensable pour permettre la conception d'une carte générale, définitive au niveau de sa forme et pour la mesure de sa topographie. Schneider débute ses relevés géodésiques dans le sud de l'île à Saint-Pierre où il détermine la mesure exacte de la base de son premier triangle à partir duquel s'enchaîneront les suivants. Cette opération initiale est primordiale puisque de ce point de départ dépend la précision de l'ensemble de la construction. Dans l'immédiat, il s'agit pour l'ingénieur de réaliser une triangulation de 1^{er} ordre et, si possible, d'affiner cette première opération pour obtenir un réseau plus serré de 2^e ordre. L'ingénieur insiste sur les contraintes inhérentes à l'île pour expliquer la difficulté de son travail et l'obligation de prolonger ses opérations de triangulation jusqu'en 1825. En effet, en l'absence de points pratiques (tour, clocher...) pour effectuer ses visées à l'intérieur de l'île, il doit mettre en place des pavillons de signaux qui constituent ses points de mire. Le temps requis pour atteindre le lieu permettant la meilleure visée est souvent trop long. À son arrivée, les nuages ont déjà masqué le signal disposé sur une hauteur remarquable. Et lorsque les nuages sont absents, les pavillons qu'il a fait édifier ont été dérobés. « Il faudrait un gardien à chacun d'eux pour leur conservation », écrit-il dans le même rapport. Lorsque les conditions semblent enfin réunies, le signal a perdu sa couleur ou le vent diminue sa visibilité et la visée ne peut se faire ! La triangulation est achevée au bout de trois années, les mesures effectuées par l'ingénieur géographe sont très fiables même s'il s'inquiète toujours de la qualité de leur précision.

Le canevas géodésique mis en place par Schneider et le relevé bathymétrique de Cloué marquent un tournant scientifique décisif pour la cartographie de l'île. C'est grâce à ces deux fondements que « l'ingénieur de la colonie », Louis Maillard, réalise en 1852 une carte (fig. 4) au 150 000 qui s'imposera comme la nouvelle référence pendant presque un demi-siècle.

Ce troisième exemple illustre les impondérables et le faisceau de conditions plus ou moins aléatoires qui interviennent dans le développement des connaissances cartographiques pour un espace très éloigné de sa métropole. Si pour la période impliquée dans cet exemple, nous avons insisté sur le rôle des facteurs politiques et stratégiques pour expliquer les progrès de la carte, ceux-ci interviennent en permanence dans cette histoire et ne sont la caractéristique exclusive d'aucune époque. Ils s'entremêlent dans

une relation systémique avec d'autres éléments tout aussi constitutifs des savoirs cartographiques. Nous pouvons simplement constater qu'ils peuvent jouer, à un moment précis de cette histoire, un rôle peut-être plus facilement identifiable, tout comme il est possible de singulariser l'action plus incisive des facteurs économiques au cours de la seconde partie du XIX^e siècle, avec l'achèvement du recouvrement du monde et l'expansion de l'impérialisme économique européen.

Conclusion

Confronté à l'ensemble des communications de cette publication, cet exposé permet-il de discerner des modalités communes ou singulières qui existent ou qui différencient l'histoire et les processus de la mise en carte de l'Afrique et de Bourbon ? En prenant appui sur notre connaissance de l'histoire de la cartographie réunionnaise, il nous semble possible de distinguer, avec beaucoup de prudence et quelques réserves, au moins cinq points communs entre les processus cartographiques de l'Afrique du IX^e au XIX^e siècle et ceux de La Réunion.

Le premier est la complexité. L'histoire du recouvrement cartographique de l'Afrique comme de La Réunion met en lumière le grand nombre des facteurs qui interagissent au cours de cette histoire, ce qui en fait une histoire forcément complexe à démêler.

Le second renvoie à la durée de cette histoire. Trois siècles (1658-1957) ont été nécessaires pour aboutir à une cartographie exacte de l'île. Certes, c'est beaucoup moins que dans le cas du continent africain mais cela constitue tout de même une longue durée pour un espace de 2 500 km². La question des rythmes dans le temps long de cette histoire est une interrogation qui mérite une certaine attention. Mais il est difficile de la dissocier de la troisième caractéristique partagée, l'exogénéité.

Emprunté aux sciences économiques, le terme d'exogénéité pointe, ici, le rôle de l'Europe dans la construction, la transmission et la circulation de ces savoirs cartographiques. Sans négliger l'apport important de la cartographie arabe durant la période médiévale et au début de la Renaissance ou encore celui très ponctuel de cartographes locaux, l'essentiel de l'histoire de la cartographie de l'Afrique comme de La Réunion a été écrit par l'Europe. Si ce point doit être nuancé, il n'en demeure pas moins que le vieux continent a été à l'origine (et le principal acteur) de ce besoin, exprimé à un moment donné, consistant à se construire une représentation cartographiée de l'espace de ses convoitises.

Il faut souligner également le phénomène de la distance. Cette dernière a joué sur des modalités différentes dans la temporalité des savoirs cartographiques. L'intuition commune qui conduit à penser que « plus c'est loin, plus c'est long à cartographier » peut être largement remise en question. Pour La Réunion, nous sommes surpris, par moments, de la rapidité avec laquelle les progrès des techniques de la carte sont appliqués à son égard. Mais parallèlement, il faut admettre que la complication de sa topographie intérieure a tenu à distance les efforts des cartographes pendant un temps relativement long.

Enfin, le dernier point commun que nous pouvons énoncer est le caractère ouvert de cette histoire. Pour celle de La Réunion, de nombreuses questions demeurent en suspens et les incertitudes ponctuent ses premières séquences. Aucun schéma formellement établi sur le déroulement et les acteurs de cette histoire n'est encore disponible. Partant de ce constat, il est difficile d'envisager des problématiques plus complexes à l'exemple de celle qui consiste à comprendre l'évolution des processus de conceptualisation de l'espace à partir des constructions cartographiques disponibles.

Bibliographie

Chapuis O., 1999, *À la mer comme au ciel, Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850). L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne (Coll. Histoire maritime).

Germanaz Ch., 2003, « Du point au cercle, l'histoire cartographique de La Réunion », dans CREGUR, *Atlas de La Réunion*, Saint Denis, Université de La Réunion, INSEE, p. 10-13.

Germanaz Ch., 2005, *Du pont des navires au bord des cratères : regards croisés sur le Piton de la Fournaise (1653-1964). Itinéraires iconographiques et essai d'iconologie du volcan actif de La Réunion*, Thèse de doctorat de géographie, 3 vol. (L'annexe 1 reproduit et commente l'inventaire cartographique de Bourbon).

Germanaz Ch., 2009, « L'exercice cartographique : représenter l'espace bourbonnais au début du XVIII^e siècle. La série des cartes dites de Feuillet 1705-1710 », dans Dodille, N., Guennoc, J.F., *Idées et représentations coloniales dans l'océan Indien du XVIII^e-XX^e siècles*, Saint-Denis, Paris, Presses universitaires de la Sorbonne, p. 491-508.

Germanaz Ch., 2010, « Les prémices de l'inscription du paysage et de la construction du territoire réunionnais. Entre le langage de la carte et la vision de l'image », dans O. Cantero, G. Álvarez, M. Ruiz-Gómez, dir., *Lenguajes y visiones del paisaje y del territorio*, Madrid, UAM ediciones, p. 471-482.

Guebourg J.-L., 1991, « La représentation cartographique de l'île de la Réunion du XVII^e au XIX^e siècle », *MappeMonde*, n° 2/1991, p. 1-7.

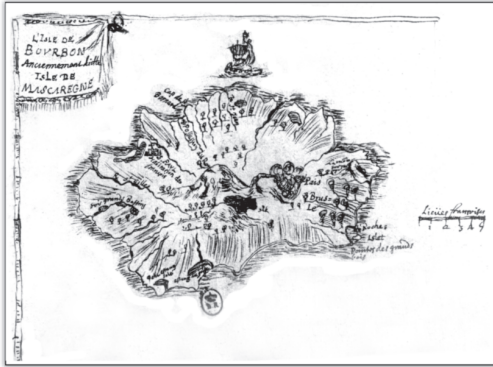
Lougnon A., 1956 (a), *L'île Bourbon pendant la Régence : Desforges Boucher, les débuts du café*, Paris, Larose.

Lougnon A., 1956 (b), *Classement et inventaire du fonds de la Compagnie des Indes série C° : 1665-1767*, Saint-Denis de la Réunion, Archives départementales de La Réunion.

Lougnon A., 1958 (2^e éd), *Sous le signe de la tortue : voyages anciens à l'île Bourbon : 1611-1725*, Larose.

Schneider, 1823, *Copie d'un rapport adressé à Monsieur le commandant administrateur pour le Roi, par M. Schneider, capitaine ingénieur géographe*, Aix-en-Provence, CAOM, fm/dfc/V/memoires/17/218.

1. « Minute » de la carte de Flacourt [~ 1658]

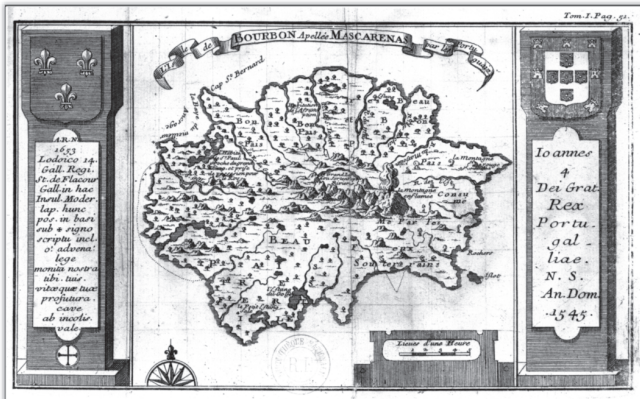


Source : BnF (Dép. Estampes et Manuscrits), cote : H161848.

2. Gravure de la carte de Flacourt (1658 et 1661)



Source : Flacourt, 1661, *Histoire de la grande isle Madagascar...*, insérée entre les pages 266 et 267.



Source : BnF (Dép. Cartes & Plans), cote : Ge.FF.5675.

3. Carte [dite] de Leguat (1708)

Réalisée sur le modèle de la carte de Flacourt et complétée par un ensemble d'indications concernant l'appréciation qualitative des terres de Bourbon, cette carte figure dans l'ouvrage de Leguat, *Voyage et aventures de François Leguat...*

4. Carte [dite] de Flacourt [~ 1708-1722]

Souvent reproduite, cette carte manuscrite est présentée comme la première sur Bourbon. Datée de 1653, la paternité est attribuée à E. de Flacourt. Une analyse approfondie de l'ensemble des feuilles permet de remettre en question ce mythe.

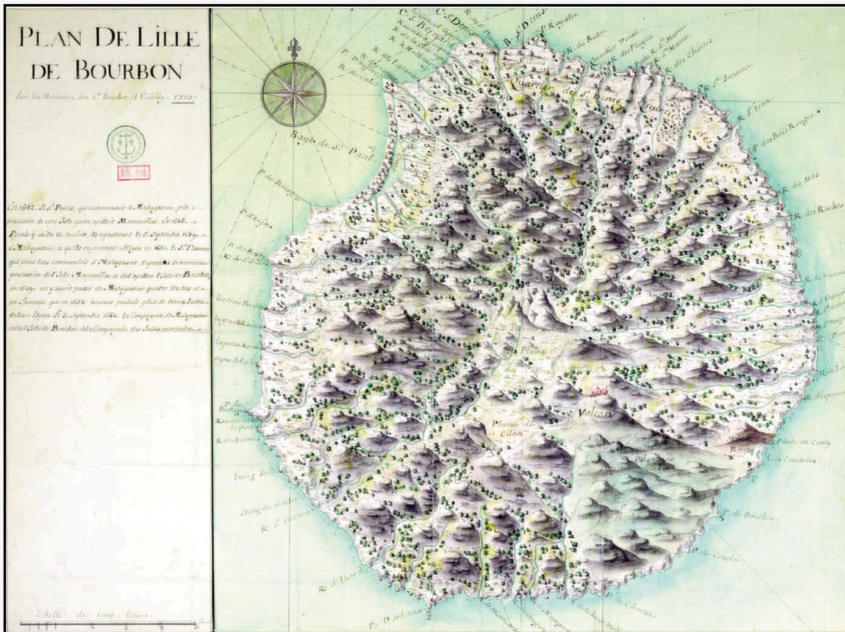


Source : BnF (Dép. Cartes & Plans), cote : SH.PF.218.Div.2.Piè. 1D.

[L'échelle des documents n'est pas respectée]

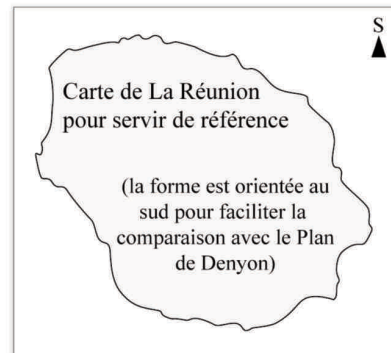
Figure 1 : La saga des cartes de Flacourt.

PLAN DE LILLE DE BOURBON sur les mémoires des S^r Boucher et Feuilly - 1710



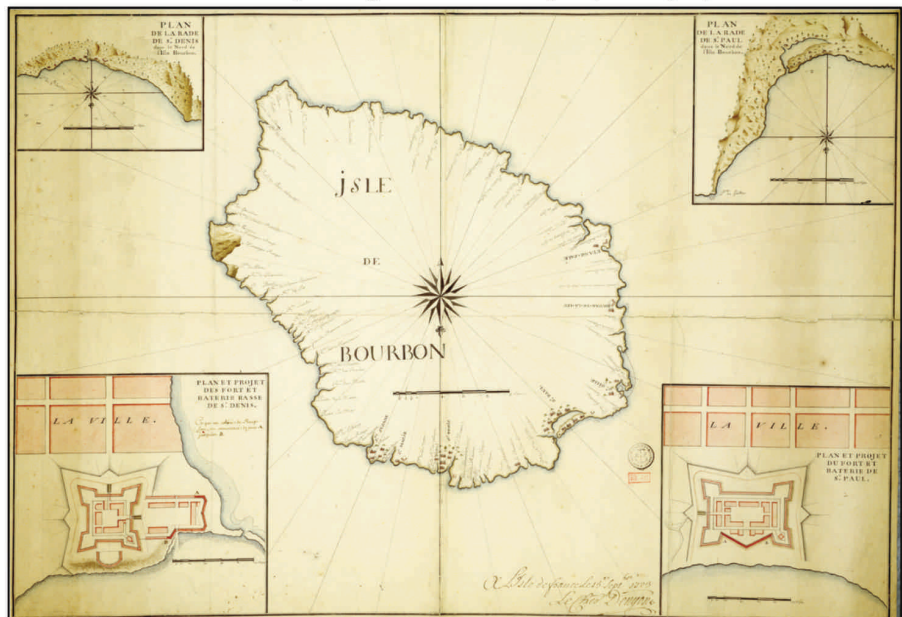
La carte reprend l'essentiel des informations géographiques du Mémoire de Feuilly (1705) et de sa carte originale, en rebaptisant la toponymie locale du littoral avec le nom des princes de la famille royale des Bourbon et en supprimant la généalogie spatiale qui fondait l'originalité du travail de Feuilly.

[La carte est orientée au Nord]



Source : BnF (Dép. Cartes & Plans), cote : SH.PF.218.Div.2.Piè. 11' D.

ISLE DE BOURBON - 1723 par l'ingénieur Denis de Nyon (ou Denyon)



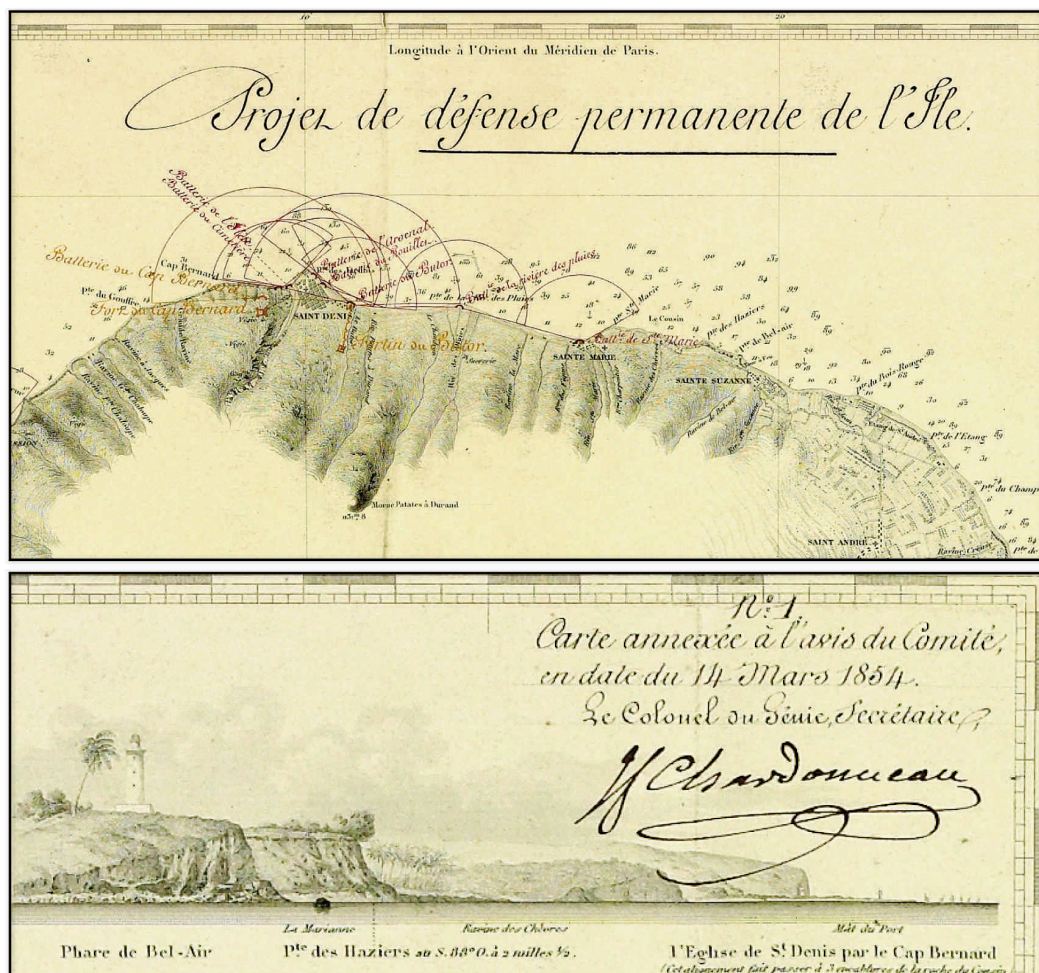
Aboutissement de plusieurs feuilles dont l'une est faussement attribuée au Gouverneur de Bourbon, Parat de Chaillenest, la carte de Denyon emprunte son origine (et sa forme?) à un habitant de Bourbon : Jacques Aubert, déjà mobilisé lors de la mission Feuilly.

Le dessin du contour de l'île est plus proche de la réalité que celui proposé par la carte du pilote de la Compagnie.

[La carte est orientée au sud]

Source : BnF (Dép. Cartes & Plans), cote : SH.PF.218.Div.2.Piè. 13 D.

Figure 2 : La probabilité d'une forme.



Extraits de la carte des côtes de la Réunion de Cloué - 1849, CAOM, cote : fm/dfe/V/Memoires/19/564.

Figure 3 : L'impératif d'une défense de l'île.

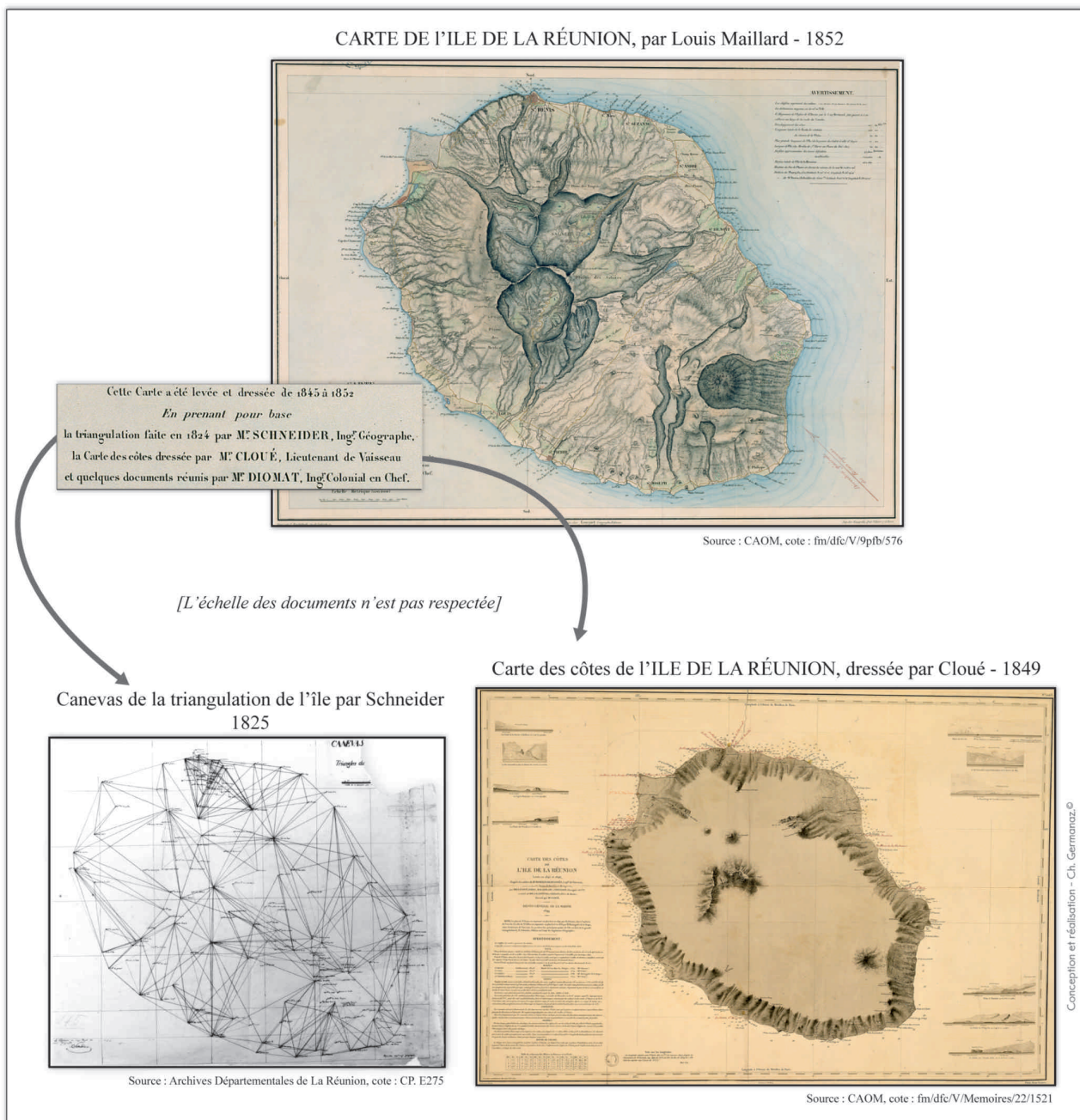


Figure 4 : Les fondations de la carte de Maillard.