



**HAL**  
open science

# Un tour des cartes de Bourbon. Matériaux pour une histoire de la représentation cartographique de La Réunion

Christian Germanaz

► **To cite this version:**

Christian Germanaz. Un tour des cartes de Bourbon. Matériaux pour une histoire de la représentation cartographique de La Réunion. Bulletin de l'Académie de l'Île de La Réunion, 2016, 32, pp.47-73. hal-02078362

**HAL Id: hal-02078362**

**<https://hal.univ-reunion.fr/hal-02078362>**

Submitted on 25 Mar 2019

**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.

# UN TOUR DES CARTES DE BOURBON

## MATÉRIAUX POUR UNE HISTOIRE DE LA REPRÉSENTATION CARTOGRAPHIQUE DE LA RÉUNION

La carte est un objet assez étrange et quelque peu mystérieux par la charge de désirs et de rêves qu'il condense. Beaucoup de vocations scientifiques, d'aventures extra-ordinaires ou plus simplement de déambulations intra-ordinaires sont nées d'une contemplation précoce et passionnée de planches d'atlas ou d'extraits cartographiques. Cette fascination pour un espace parcouru par l'imagination est amplifiée par le murmure incantatoire de toponymes improbables (Wakkanai, Ougadougou, Tombouctou, Samarkand, Nuuk...) balisant de leur sonorité le *Chant des pistes* ancestrales. Cette stupéfaction « d'être au monde » est aussi confortée par l'étrangeté de l'existence d'objets universels comme la carte. Dans toutes les sociétés et les aires culturelles, sous des formes différentes, parfois insolites pour l'observateur exotique, l'expression cartographique est présente. Comme si l'objet était quasi consubstantiel de notre humanité. « Être humain sur la Terre », pour rebondir sur le jeu polysémique du titre de l'ouvrage d'Augustin Berque (géographe), c'est sans doute être capable de s'inscrire au Monde par un ensemble de repères permettant aux générations successives d'emprunter les traces laissées par les précédentes, empreintes fossilisées dans la pierre (carte de Bedolina), portées par le vent (cartes polynésiennes) ou conservées dans les chants (les pistes du *temps du rêve* chez les aborigènes australiens).

En signifiant l'absence (le paysage photographié que l'on observe sur le cliché n'est pas situé dans le présent du regard) l'image conserve le reflet *du moment* alors que la carte sédimente la mémoire des récits de l'espace et des hommes. Cette sédimentation devient dès lors un matériau de choix pour ceux qui contribuent à l'élaboration d'une archéologie des perceptions spatiales en explorant les collections de cartes anciennes. Fragment d'une mémoire sélective, chaque document apporte son témoignage sur la façon de réciter le monde à une période donnée ; quels que soient ses graphismes interpellants où ses absences intrigantes, nul ne peut être qualifié définitivement, de juste ou de faux, ni d'ailleurs de beau ou de « moche », en retenant que la carte est comme toute image un fac-similé du Monde. En tentant de pousser à ses extrémités la « justesse » de la représentation cartographique, on accoste à l'utopie de la carte de Borges dont l'échelle 1/1 tente de recouvrir la réalité mais qui ne peut se fondre en elle. Par essence géographique, la carte comporte également des dimensions sociales et techniques dont l'appréhension récente a renouvelé le champ de l'histoire de la cartographie.

C'est dans cet esprit que nous proposons de penser l'histoire de la mise en forme cartographique de La Réunion. Les matériaux présentés dans ce texte constituent des pistes de réflexion que nous avons ouvertes pour certaines et défrichées pour celles qui avaient été tracées antérieurement par les érudits locaux, à l'exemple d'Albert Lougnon (1905-1969). Ils constituent des jalons dont la chronologie provisoire (à considérer avec souplesse) repose sur l'identification de « cartes de rupture » exprimant des changements intervenus dans les techniques de représentation de l'espace ou signalant les moments d'élargissement des perceptions spatiales de l'île. Ce parti pris permet de distinguer six étapes dans l'itinéraire cartographique de La Réunion<sup>1</sup>.

### I. L'INVENTION DES MASCAREIGNES, UNE FAUSSE BONNE IDÉE<sup>2</sup> (~ 1154-1746)

Évoquer l'histoire cartographique de La Réunion suppose implicitement de la saisir dans son cadre spatial initial ce qui nous renvoie à l'histoire de la découverte des fragments insulaires du sud ouest de l'océan Indien et plus particulièrement celle des îles que l'on a tardivement regroupés sous

---

<sup>1</sup> Les limites imposées à cette communication, ne permettent pas de les parcourir dans le détail ni de fournir un commentaire approfondi des cartes évoquées. Chacune de ces parties peut constituer un texte en soi, susceptible de fournir la matière d'une chronique cartographique.

<sup>2</sup> Fausse bonne idée, car l'expression Mascareignes employée dans le sens où nous l'utilisons aujourd'hui est assez récente. Elle apparaît en 1817 sous la plume de Conrad Malte-Brun (1775-1826). Le géographe se réfère au droit du *découvreur* invoqué par Fleurieu : « [Mascareignes] C'est ainsi qu'il faut appeler collectivement, d'après le navigateur qui les découvrit en 1545, l'île de Bourbon ou la Mascareigne proprement dite ; l'île de France, nommée Cerne par les Portugais, et Mauritius ou Maurice par les Hollandais et les Anglais, l'île Rodrigue et l'île Cargados qui complète (sic) cet archipel ». (Malte-Brun 1817, 134). Pour la période, évoquer l'invention des *Mascareignes* est sans doute prématuré.

l'appellation de *Mascareignes*. La filiation ambiguë du toponyme pose d'emblée la question de l'origine et de la paternité de leur découverte. Par-delà cette interrogation délicate, la longue durée nécessaire pour réussir à fixer définitivement la disposition géographique de l'archipel interroge également. À l'embrouillamini cartographique qui perdure pendant presque deux siècles et demi (1502-1750), il faut ajouter l'existence d'îles fantômes, sorte de « trompe l'œil cartographique » à l'usage des navigateurs étrangers, qui complexifie d'autant plus un dispositif spatial difficile à appréhender dans sa globalité.

La date du milieu du XII<sup>e</sup> siècle retenue pour ouvrir la temporalité de cette étape constitue plus une invitation à penser différemment l'histoire de l'océan Indien et de ses espaces insulaires qu'à l'existence d'une balise cartographique impérieuse qui signalerait la première identification des Mascareignes. En effet, 1154 est la date supposée de l'édition de la *Géographie* d'Al Idrîsî (~ 1099- ~ 1165)<sup>3</sup> dans laquelle certains érudits locaux ont cru distinguer la première mention des Mascareignes (donc de La Réunion) dans un manuscrit, imaginant ainsi que ces îles avaient déjà été reconnues à la période du géographe Arabe. Si la proposition est devenue depuis anecdotique, sa force est de poser la probabilité d'une découverte des Mascareignes par les navigateurs Arabes bien avant l'arrivée des Portugais dans l'océan Indien (1497). Ces derniers sont d'ailleurs, eux-mêmes, à l'origine de cette hypothèse par la présence de toponymes arabes inscrits sur la mappemonde dite « de Cantino » (1502), pour désigner les trois îles de l'archipel (fig. 1).

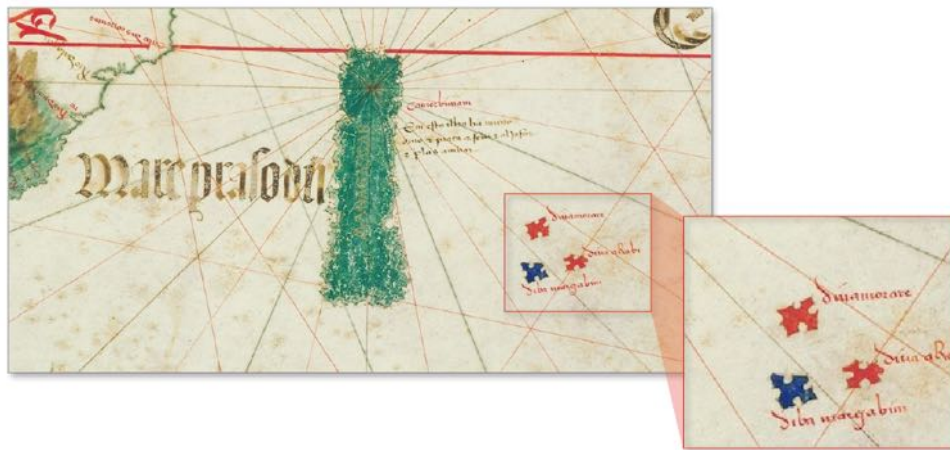


Fig. 1 — Les Mascareignes sur la carte dite de Cantino (1502)

Extrait du fac-similé de la carte dite de Cantino (BnF, *Ge. B. 12389*) sur lequel nous pouvons observer les toponymes arabes pour désigner les Mascareignes : *dina margabim* (pour La Réunion), *dina arobi* (pour Maurice) et *dina morare* (pour l'île Rodrigues).

Dès 1519 (carte de Lopo Homen, dans *l'Atlas nautique dit Atlas Miller*), ces toponymes ont été substitués par leurs homologues portugais instituant officiellement la main mise des Portugais dans cette partie de l'océan Indien.<sup>4</sup> La Réunion est rebaptisée sous l'appellation *Samta apolonya* et Maurice par le nom de son découvreur supposé, le pilote *Domingos Fernandez*. Rodrigues, qui ne semble pas avoir été reconnu par les lusitaniens avant 1528, ne figure pas sur la carte.

<sup>3</sup> Considéré comme géographe et cartographe, Al Idrîsî (*Muhammad ibn Mahammad al-Sarif Abu 'Abd Allah*) est un célèbre voyageur arabe du XII<sup>e</sup> siècle qui a parcouru l'Afrique du Nord, la péninsule ibérique et une partie de l'Asie mineure. Réfugié à la cour du Roi Roger II de Sicile (1095-1154), il rédige en l'honneur de son protecteur une « Géographie » (*Amusement pour qui désire parcourir les différentes parties du monde*) formalisée par un recueil de cartes et de textes collectant l'ensemble des connaissances géographiques de son époque.

<sup>4</sup> Il faut noter que l'entrée en lice des Portugais dans l'océan Indien efface par l'intermédiaire de la cartographie toute trace de leurs prédécesseurs pour fabriquer un nouveau récit national qui impose le mythe de l'inexistence d'une histoire de cet océan avant sa révélation par le Portugal.



Présentes sur la plupart des cartes européennes de l'océan « oriental » (ici la carte de Bartolomeu Velho), ces îles imaginaires n'ont pas cessé de confondre les navigateurs qui pensent les découvrir mais les perdent aussitôt. Ici deux des plus célèbres, au sud et sud-est de La Réunion : *Juan de Lisboa* et *Do Romeiros*

De cette étape brièvement évoquée, nous pouvons retenir trois constats à creuser. Le premier pose la question de l'origine des découvreurs des Mascareignes et celle de la temporalité des premiers atterrages. Le second signale le caractère longtemps hésitant de la localisation géographique de l'archipel témoignant implicitement de la lente découverte du sud-ouest de l'océan Indien et des progrès mesurés dans la fabrication des cartes. Enfin, le dernier pointe la résilience surprenante des îles imaginaires qui ont perturbé les cartographes jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle

## 2. LA CARTE DE FLACOURT, UN ACTE DE NAISSANCE CARTOGRAPHIQUE COMPLIQUÉ (1153 - >1722)

Nous avons déjà eu l'occasion de préciser notre intérêt pour la carte de Flacourt qui se trouve dans l'ouvrage du Gouverneur du Fort Dauphin, *Histoire de la grande isle Madagascar, composée par le sieur de Flacourt*, publiée en 1658 et pour la seconde édition augmentée en 1661 (Germanaz 2011, 108). Le document apparaît comme la première expression cartographique (conservée) à l'échelle de l'île (carte à grande échelle). En la présentant au public comme l'acte de naissance cartographique de Bourbon, les divers commentateurs ont contribué à lui forger une aura symbolique sur laquelle s'est bâti progressivement le mythe de la carte origine. Pour élucider « le mystère » de la construction de la figure patrimoniale originelle attachée à la proposition d'Étienne de Flacourt, il faut au préalable effectuer une mise en ordre chronologique des exemplaires qui nous sont parvenus et pour la plupart conservés à la BnF. Nous pouvons distinguer quatre cartes (fig. 4). La première est assimilable à une « minute »<sup>5</sup> cartographique représentant un schéma manuscrit de « *l'isle de Bourbon anciennement ditte* (sic) *Isle de Mascaregne* ». Le document aurait été ensuite gravé et inséré dans la seconde édition de *l'histoire de la grande isle* (1661) comme le suggère avec pertinence l'érudit Roger Théodora (2009)<sup>6</sup>, il constitue donc le second exemplaire.

Il faut s'arrêter un court instant pour comprendre comment, sans avoir jamais débarqué à Bourbon, Etienne de Flacourt dresse une carte de l'île dont la configuration et les principales articulations topographiques expriment avec une certaine justesse les fondamentaux géographiques de Bourbon. Le document esquissé résulte d'une mise en récit cartographique de l'épopée des douze exilés du Fort Dauphin, en 1646, par M. de Pronis et rapatriés au comptoir français trois ans plus tard sur l'ordre de Flacourt. La description de l'île effectuée par les « ligueurs » [ils en ont réalisé trois fois le tour], ajoutée aux relevés hydrographiques des capitaines de la Compagnie permettent au Gouverneur de dessiner les contours de Bourbon, de localiser les principales ravines et rivières, les premières « habitations » des Français ainsi que les formes dominantes du relief<sup>7</sup>. La pertinence de son travail réside moins dans ce procédé, habituel à la période chez les cosmographes, que dans son efficacité à synthétiser un espace vécu en linéaire par les déportés, en une cartographie générale de l'île.

Le troisième exemplaire n'est pas directement de la main du Gouverneur, il s'agit d'une carte disposée dans la relation de François Leguat publiée en 1708. Dans son « *Voyage et [ses] Aventures en deux isles désertes des Indes Orientales* », l'auteur qui a approché de Bourbon sans pouvoir y atterrir, dresse le tableau de *l'île d'Eden* d'après un texte de son mentor M. du Quesne. Il ajoute : « *la carte que je mets ici, a été faite sur la description de ceux qui l'ont visitée par tout* (sic), *pendant un séjour de plusieurs Années* » (tome 1, p. 51). La remarque renvoie indirectement au récit collecté par Flacourt et à sa carte de 1661 à laquelle Leguat a emprunté la forme et les objets géographiques et sur laquelle il a inscrit un ensemble d'appréciations concernant le potentiel de mise en valeur des différentes parties de l'île. D'où a-t-il extrait les renseignements sur la qualité des terres de Bourbon ? Il est difficile d'apporter une réponse définitive. Nous pouvons penser que le voyageur a pu avoir accès au rapport rédigé par le premier gouverneur de l'île, Étienne Régnauld, en poste jusqu'en 1671, et à la

<sup>5</sup> Une minute cartographique est une épreuve intermédiaire entre le premier jet et la carte définitive d'un espace. Son rôle est d'affiner les connaissances géographiques et de corriger les maladresses éventuellement repérées sur la carte. On peut assimiler le schéma cartographique proposé par Étienne de Flacourt et mis en scène par le graveur des planches de son ouvrage comme une minute de la carte finale.

<sup>6</sup> Voir la démonstration convaincante développée par Roger Théodora (2009) accessible en ligne : [http://www.lansiv-kreol.net/historic\\_carteflacourt.htm](http://www.lansiv-kreol.net/historic_carteflacourt.htm).

<sup>7</sup> Nous n'entamerons pas ici une description détaillée de la carte, ni de ses apports.

carte jointe dans son mémoire adressé aux directeurs de la compagnie en 1685. Cette carte n'a jamais été retrouvée<sup>8</sup> mais le quatrième document qui compose la série des cartes dites de Flacourt est parfois interprété comme la mise au propre de ce plan. *L'Isle Bourbon dite de Mascareigne* est sans aucun doute la plus belle des cartes de la série mais c'est aussi celle qui pose le plus de questions.

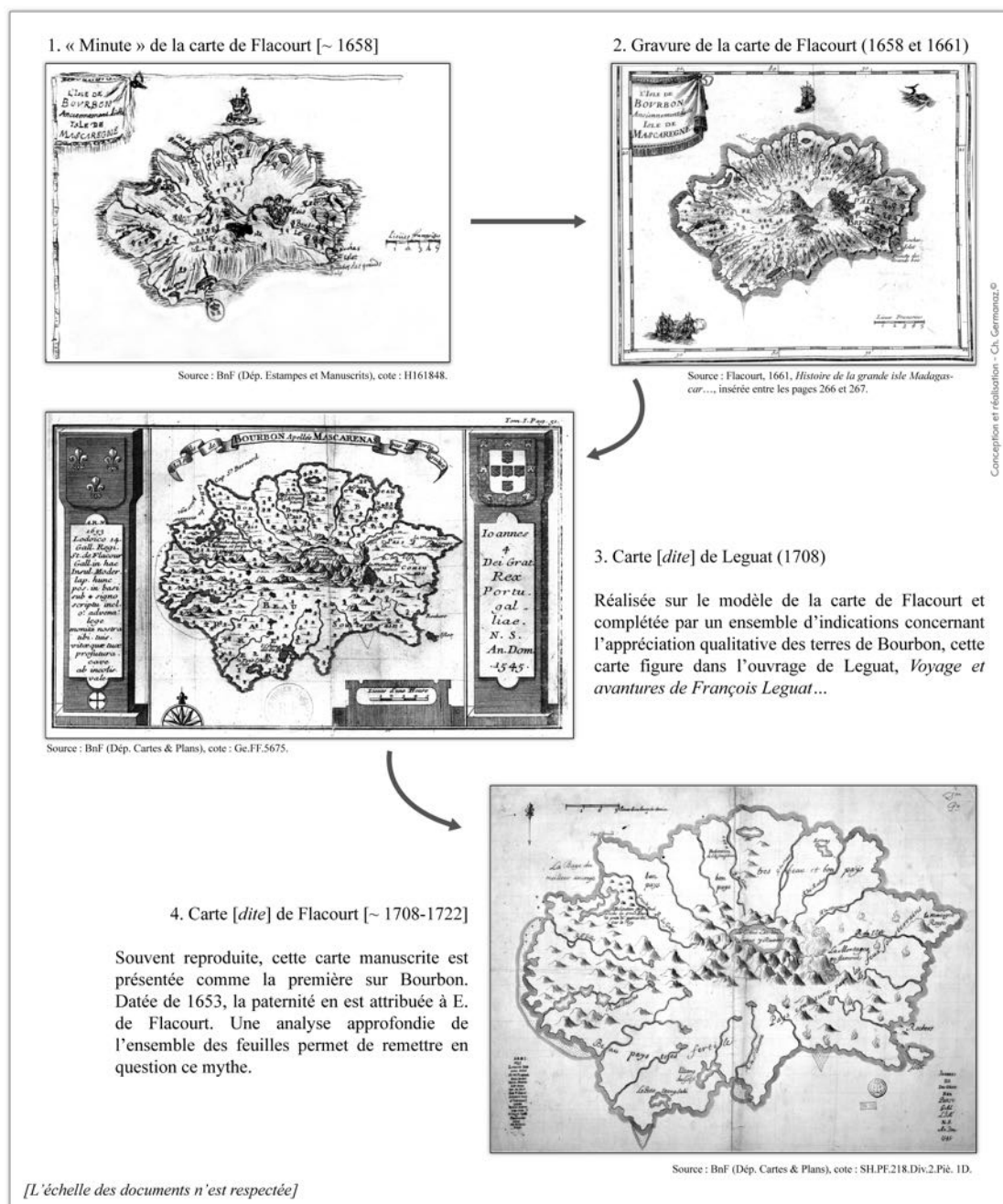


Fig. 4 — La saga des cartes de Flacourt

(Source, Germanaz, 2011, « Cartographe Bourbon XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle. Voyage cartographique dans l'une des quatre principales îles des mers de l'Afrique, Bourbon Lontan », *Cartes & Géomatique*, n° 210, p. 115)

Au verso de l'exemplaire conservé au Département des Cartes & Plans de la BnF, nous pouvons lire la mention manuscrite suivante : « *Isle Bourbon par le Sieur de Flacours. 1643* ». A. Lougnon avait rectifié de lui-même, la date de la carte dans l'inventaire du portefeuille 218 qu'il avait réalisé pour les Archives de La Réunion, en précisant celle de 1653. Plusieurs détails montrent l'improbabilité de la date et de l'auteur. C'est d'abord l'absence, sur les cartes de 1658 et 1661, des inscriptions concernant

<sup>8</sup> Dans une note de bas de page de son ouvrage de 1888 (*Les origines de l'île Bourbon...*), Guët précise : « la carte dont il s'agit, emportée à Fort-Dauphin, n'a pas été conservée » (p. 79).

la qualité des différents pays distingués sur le document de « 1653 ». Il est difficile de justifier leur abandon y compris pour des questions de lisibilité et de gravure comme nous l'avons un moment supposé. La présence des forêts visible sur les premiers exemplaires a disparu sur le quatrième document. Enfin, le relief montagneux du centre de l'île est représenté différemment sur les cartes de 1653 et de 1658. Bref, ces détails ajoutés à certaines suspicions nous ont conduits à remettre en doute la date du quatrième document et le situer beaucoup plus tard en envisageant deux possibilités. Soit la carte a été réalisée après le rapport de Régnauld (1671) en utilisant la matrice cartographique imaginée par E. de Flacourt et dans ce cas le troisième exemplaire la carte dite de Leguat (1708) en constituerait une copie gravée ; soit la carte a été inspirée par tous les documents précédents et, dans ce cas, sa réalisation se placerait après 1708 et avant 1722. Cette dernière date correspond à l'édition de la carte de Gerard van Keulen qui est une copie hollandaise améliorée de l'exemplaire de « 1653 ». Enfin, l'analyse de la carte de « 1653 » montre assez clairement que son auteur dispose d'une bonne maîtrise des usages du langage cartographique de la période<sup>9</sup> ce qui n'était pas le cas d'Étienne de Flacourt, ni de François Leguat ce qui leur enlève de fait toute paternité directe vis-à-vis du document.

Si nous devons nous résoudre à refuser à la carte dite de Flacourt datée de « 1653 » la propriété d'acte de naissance cartographique pour Bourbon, le document doit surtout nous inciter à faire preuve d'une attitude de prudence dans le domaine des « premiers ou de l'origine » et de toujours envisager la possibilité de reconsidérer les savoirs cartographiques qui ont été progressivement institutionnalisés comme des connaissances définitives alors qu'ils recèlent de nombreuses incertitudes. Enfin, cette série cartographique ouvre le débat sur les questions de transmission et de circulation de ces savoirs à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et au début du suivant.

### 3. BIFURCATION CARTOGRAPHIQUE, FEUILLEY VS DENYON (1705-1723)

Entre la carte de Flacourt et celle du pilote Feuilley, il n'y a pas de « vide cartographique » pour Bourbon. En effet, entre 1661 et 1705, nous recensons plus d'une douzaine de cartes dressées par différents visiteurs ou envoyés de la Compagnie des Indes dans l'île pour en effectuer un inventaire exhaustif permettant de lui attribuer une fonction effective sur la route des Indes. Sans en minimiser l'importance, dans ce texte nous avons choisi de centrer notre intérêt sur les productions de Feuilley et du Chevalier Denyon [ou De Nyon] car elles nous offrent l'opportunité d'illustrer l'une des caractéristiques essentielles de l'histoire de la carte : la bifurcation possible entre deux représentations cartographiques d'un même objet spatial (ici Bourbon) et le choix institutionnalisé d'accorder à l'une ou l'autre des formes, la meilleure conformité à son objet en dépit des écarts flagrants présentés par cette sélection vis-à-vis de sa concurrente plus proche de la configuration originale. Avant de proposer une interprétation des facteurs qui favorisent cette préférence, présentons les deux cartes et les conditions de leur réalisation.

Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, les Directeurs de la nouvelle Compagnie des Indes Orientales (1664) s'interrogent toujours sur l'utilité de Bourbon. Dès le démarrage de la Compagnie, Colbert avait précisé dans ses instructions données à De Montdevergue, Commandant de la seconde escadre en direction de Madagascar et des Mascareignes en 1665, « *qu'il sera ordonné à ceux qui demeureront en ladite île de Bourbon de reconnaître les dedans et les dehors d'icelle et de chercher quelque bon port où les vaisseaux puissent aborder et demeurer en sûreté et, s'il se peut, de faire une carte et description exacte de ladite île...* » [C'est moi qui souligne]. Après plus d'une cinquantaine de rapports et de mémoires adressés par les Gouverneurs et les capitaines depuis Bourbon, les informations souvent contradictoires et incomplètes parvenant aux administrateurs ne leur permettent pas d'avoir une vue précise de la configuration de l'île et de se faire une idée cohérente de sa mise en valeur. L'un d'entre eux, M. de Foucherolle finit pourtant par esquisser ce que pourrait être la fonction de Bourbon sur la route des Indes. Il préconise d'en faire l'Entrepôt du commerce avec les Indes, à la condition d'y trouver un port garant de la sécurité des bâtiments de la Compagnie. Pour réaliser ce projet, la nécessité de trouver le lieu favorable impose de procéder à une investigation forcenée de

---

<sup>9</sup> Sans présumer du nom du cartographe, pour la carte de « 1653 », les possibilités peuvent s'orienter vers les cartographes parisiens : Nicolas Sanson (père et fils) et leur neveu Pierre Du Val, ou encore Antoine de Fer, chez lesquels nous observons des cartes qui utilisent la forme de Flacourt. Le fait de constater le toponyme de *Montagne Rouge* sur la carte de Nicolas de Fer (1705) est une indication intéressante, mais est-elle insuffisante pour lui attribuer la réalisation des cartes de 1661 et de celle de « 1653 » ?

Bourbon. C'est dans cet esprit qu'il envoie dans l'île un pilote chargé de cette reconnaissance et apte à dresser une carte synthétique plus précise que toutes celles qui étaient déjà en possession des responsables de la Compagnie. Le 3 mai 1704, le *Marchand des Indes* touche terre à Bourbon, la mission de Feuilley peut commencer. Accompagné par le Gouverneur Villers et de son garde-magasin Boucher ainsi que par quelques résidents, le pilote fait plusieurs fois le tour de l'île et s'aventure dans les *Mahavels* (pays des vivres). Il consigne toutes ses observations dans un long rapport de 18 pages auquel il joint une ou plusieurs cartes<sup>10</sup>. Le 9 avril 1705, au moment de son départ, la compagnie dispose d'une très belle carte de Bourbon dont la destinée est promise à un bel avenir.

Nommé Gouverneur de *l'Isle de France* en 1722, le Chevalier de Nyon a été chargé de mettre en place l'organisation matérielle de cette nouvelle possession dont on espère qu'elle remplacera plus efficacement Bourbon, comme escale sur la route des Indes. Profitant de ses séjours à « l'île d'Eden », entre 1722 et 1723 et avec l'aide de Jacques Aubert<sup>11</sup>, il entreprend de dresser une carte de l'île selon des mesures plus fiables que celles qui prévalaient pour celle de Feuilley en 1705. Si jusqu'alors la construction des cartes de Bourbon a été le plus souvent l'œuvre d'hydrographes, avec le Chevalier, c'est au tour des ingénieurs (spécialistes des fortifications) de se confronter à l'exercice. Assez convaincante, sa proposition libère la silhouette de l'île de la circularité présumée par Feuilley pour dessiner l'un des contours les plus conformes parmi ceux qui ont été relevés jusqu'alors (fig. 5).

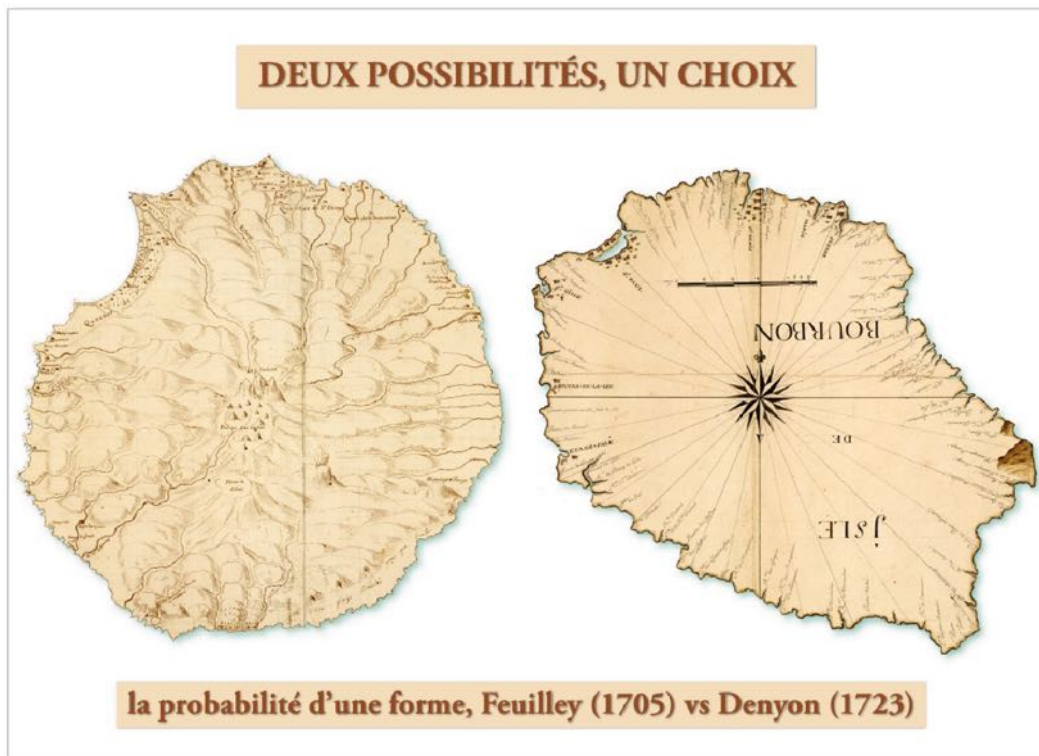


Fig. 5 — La question des bifurcations cartographiques...

À gauche, la carte de Feuilley (1705), à droite le *Plan de l'Isle de Bourbon* par le Chevalier Denyon (1723). Pour offrir une comparaison plus facile des deux documents, nous avons inversé la carte de Denyon par rapport à sa présentation initiale. Celle-ci apparaît plus conforme aux contours de l'île que celle de Feuilley qualifiée « en forme de carapace de tortue » par A. Lougnon (1958).

Si nous attribuons aujourd'hui une meilleure conformité au Plan du Chevalier Denyon, à la période sa proposition est complètement occultée, elle n'apparaît comme référence que par endroits dans quelques écrits ultérieurs avec parfois une remarque sur sa belle proximité avec la forme réelle de Bourbon. Aucun auteur ou commentateur s'interroge sur le fait que c'est la carte de Feuilley qui a incarné pendant presque

<sup>10</sup> La présence d'une carte dans le rapport de Feuilley est une certitude unanimement acceptée. Celle supposée de plusieurs exemplaires est plus contestable, elle procède de l'existence de quatre autres documents assimilables aux cartes dites de Feuilley conservés à la BnF. Pour un commentaire précis de cette série, voir : Germanaz, Christian, 2009.

<sup>11</sup> Habitant de Bourbon, le Sieur Aubert est l'un des signataires du rapport de Feuilley en avril 1705. Il semble avoir partagé durant l'année 1704 les pérégrinations du pilote qui lui ont permis de réaliser sa carte.



tout le siècle l'image cartographique de l'île parmi le microcosme des cartographes européens. Pour expliquer ce constat, nous pouvons évoquer le rôle décisif du premier responsable du *Dépôt des Cartes et Plans de la Marine*, Nicolas Bellin<sup>12</sup> (1703-1772). Celui-ci assure la promotion de la forme de Feuilly en multipliant les copies qu'il réinterprète en partie et surtout qu'il peint selon les canons du langage cartographique de son époque ce qui en fait un document d'une esthétique parfaite, presque une carte d'apparat et d'apparence pour servir l'excellence de l'hydrographie française (fig. 6).

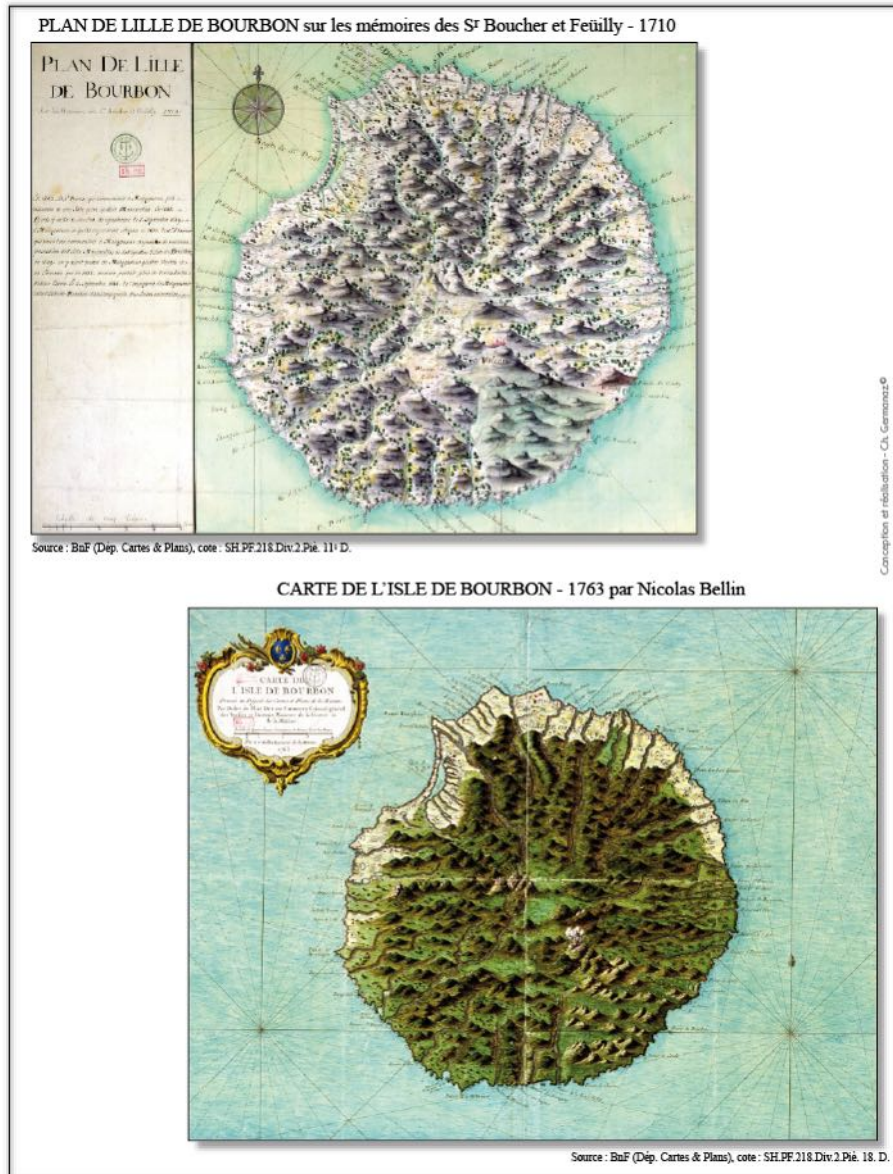


Fig. 6 — Un modèle, deux écritures ?

En haut, la carte anonyme, *Plan de Lille de Bourbon sur les mémoires des Sr Boucher et Feuilley* (1710), en bas la carte de Nicolas Bellin. La réécriture de la carte de Feuilly semble avoir débuté dès 1710 avec ce plan de « Lille » de Bourbon, œuvre d'un hydrographe qui a produit à la même période une carte de l'île de France en employant la même

<sup>12</sup> (Jacques) Nicolas Bellin (1703-1772) - Hydrographe de la Marine, sa carrière est étroitement associée aux débuts du *Dépôt des cartes et plans de la Marine*, crée le 19 novembre 1720. À dix-huit ans, il est attaché au Dépôt comme commis, chargé de réaliser l'inventaire de tous les documents déposés dans les archives de la Marine. Il est aussi employé à la réalisation des copies de cartes susceptibles de présenter un intérêt particulier pour les officiers de la Marine lors des missions qui leur sont confiées. Sa responsabilité ne le propulse pas véritablement sur le terrain ; aussi est-il essentiellement un compilateur de cabinet, qui met à jour les documents cartographiques en fonction des récits de voyages qu'il collecte. Parallèlement à sa qualité d'Ingénieur hydrographe en Chef du Dépôt, obtenue le 1<sup>er</sup> août 1741, il exerce avec succès le commerce des cartes. Il réalise la cartographie de nombreux ouvrages à caractère géographique comme *l'Histoire générale des voyages...*, de l'Abbé Prévost. À sa mort en 1771, si le Dépôt dispose d'une collection de cartes considérable, la mémoire de Bellin est assez vite effacée par l'arrivée d'officiers hydrographes aux compétences scientifiques remarquables, comme Beautemps-Beaupré.

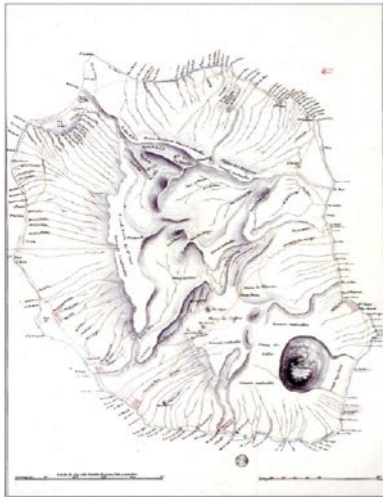
graphie pour île (Lille). La carte de Bellin est la synthèse des deux documents. Elle a été dessinée vers 1745, la version présentée ici est celle de 1763 reconnue comme sa meilleure réalisation de Bourbon.

À l'opposé, la carte de Denyon qui répond pourtant aux critères des hydrographes en privilégiant la précision du tracé littoral par rapport à l'intérieur des terres et ne comportant donc presque aucune indication sur la topographie intérieure de l'île<sup>13</sup>, est moins séduisante car elle est « vide » pour l'intérieur et peu diserte sur les premières habitations de Bourbon. Resté sans doute confiné à un circuit de diffusion plus confidentiel, le Plan de Denis Denyon ne pouvait pas ainsi rivaliser avec la carte dite de Feuillet (1710) malgré la rigueur de son relevé ce qui explique en grande partie le grand succès de la représentation de Feuillet-Bellin. Reprise encore par le troisième ingénieur en chef Dépôt, Rigobert Bonne (1727-1795), la matrice de la forme de Feuillet se retrouve toujours à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle sur certaines cartes étrangères. Pourtant dès le début des années 1790, mobilisés par le Conseil Supérieur de Bourbon, les « arpenteurs et jurés des tribunaux de la colonie » ont commencé à bousculer les représentations cartographiques de Bourbon.

#### 4. LA CONQUÊTE DU FOND ET DE LA FORME, DE SELHAUSEN À BORY DE SAINT-VINCENT (1793-1804)

L'histoire de la carte de Bourbon n'est pas muette entre le Plan de Denyon et ceux de Denis Selhausen (1754-1821), les cartes de Bouvet de Lozier (1706-1787) et celle de D'après de Manneville (1707-1780) sont des jalons intéressants mais qui ne seront pas présentés dans ce texte. Si la vision de Feuillet a triomphé au cours du siècle, la raison du Chevalier Denyon finit par l'emporter avec le travail de Selhausen, de Lislet-Geoffroy (1755-1836) et celui de Bory de Saint-Vincent (1778-1846). Sans minimiser les observations cartographiques de Lislet-Geoffroy très précises sur le plan astronomique, celles de Selhausen et de Bory seront privilégiées dans cette partie.

Arrivé à la même période que son confrère le Chevalier Banks, Selhausen est chargé par le « gouvernement de cette île » de réaliser une série de plans terriers permettant de fixer les limites des concessions restées assez floues jusqu'alors et à propos desquelles les conflits se sont envenimés empoisonnant les relations sociales entre les habitants de la colonie. Selhausen ne se contente pas de lever des plans terriers, il dresse également 6 cartes de l'île, trois en 1793, et trois autres en 1812, 1814 et 1818 (fig. 7).



1 - Plan de l'Isle de Bourbon (1793)  
BnF - cote : SH PF 218 Div 2. Piè. 19. D



2 - Plan de l'Isle de Bourbon (1793)  
BnF - cote : SH PF 218 Div 2. Piè. 19. D1



3 - Plan de l'Isle de Bourbon (1793)  
Madoi - (en cours de cotation)

<sup>13</sup> Exceptée la représentation symbolique d'un petit cône volcanique (*Montagne Rouge* ?) sur la bordure littorale au sud-est de l'île.



Fig. 7 — La production cartographique de Denis Selhausen

L'évolution du travail de l'arpenteur entre 1793 et 1818 est assez remarquable, elle est aussi le résultat de la confrontation avec les autres propositions cartographiques de la période (Lislet-Geoffroy, Bory de Saint-Vincent).

Le travail de Selhausen est en rupture avec les cartes précédentes. Il assure la filiation Denyon-Bouvet en dessinant un contour général de l'île selon un canevas très proche de celui de l'ingénieur auquel il ajoute les grands ensembles du relief intérieur. Trois exemplaires manuscrits sont produits la même année. Après 1812, l'arpenteur poursuit son œuvre remarquable en dessinant sur ses cartes manuscrites l'étagement de la végétation, ce qui permet d'observer la mise en valeur des pentes extérieures de Bourbon, observation appuyée par la pratique relisque de préciser sur la carte, par une mention concise, les différentes aptitudes de culture des zones distinguées. Si les figurés employés pour le végétal renvoient aux usages cartographiques du XVIII<sup>e</sup> siècle, ceux qui expriment la topographie correspondent à la graphie préconisée dans les règles d'harmonisation instituées en 1802 par le Maréchal Berthier à l'usage des ingénieurs géographes. Sa dernière production, la *Nouvelle Carte de l'île de Bourbon* (1818) peut être considérée comme son chef-d'œuvre. C'est sans aucun doute l'une des plus belles cartes de Bourbon. S'affranchissant des cartouches pompeux du siècle précédent, Selhausen introduit une large rubrique *Observations* préfaçant les légendes qui se généralisent après la réforme de 1802. Avec son contour et son contenu « modernes », la cartographie de l'arpenteur assure la transition avec la cartographie « scientifique » du XIX<sup>e</sup><sup>14</sup> dont Bory de Saint-Vincent a été l'un des précurseurs pour La Réunion.

Réincorporé dans son corps d'armée en 1802 après son retour en France, Bory de Saint-Vincent rédige rapidement la relation scientifique de son épopée en puisant dans les collections et ses observations recueillies lors de son « *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique* ». L'ouvrage doit le laver de tout soupçon d'avoir déserté la mission Gaudin à son arrivée à l'île de France. Publié en 1804, le livre incorpore une iconographie très riche, en particulier sur La Réunion et son Volcan, dans laquelle le naturaliste a joint une très belle carte de l'île au 1/173 000. Remarquable par sa précision, même si les contours de Bourbon et la représentation de la topographie intérieure demeurent perfectibles, le document présente une tonalité cartographique très moderne. Le scientifique utilise le procédé des hachures pour exhausser la perception du relief. En naturaliste averti, il distingue parfaitement les éléments morphologiques des structures volcaniques et ceux du littoral. Le réseau des communications avec ses routes principales est bien en place et sans grand changement avec celui qui apparaît précocement sur les cartes de Selhausen. Inédit par son contenu, le document utilise la forme normalisée du langage cartographique en train de se mettre en place sous l'impulsion du Ministre de la Guerre, le Maréchal Berthier. Si Bory présente sa carte comme la plus précise jusqu'alors :

« On a donné, depuis, plusieurs cartes de Bourbon ; mais elles sont toutes défectueuses ; elles ne valent, en général, guère mieux que celles de Flaccourt et de Leguat. Par les soins de M. Chisny, ingénieur, les côtes et leurs détails ont enfin été relevés d'une manière assez exacte ; cependant il s'en fallait que son travail fût encore parfait [...] La carte que j'ai dressée et que j'offre au public, a été construite sur une échelle double au moins de toutes celles qui ont été

<sup>14</sup> Le terme est ambigu car la carte a toujours été plus ou moins scientifique. Son expression correspond à l'état des connaissances techniques et des outils disponibles à la période de sa réalisation. La possibilité de calculer la longitude de manière de plus en plus précise vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et l'apparition d'une hydrographie moderne sous l'impulsion de personnalités remarquables comme celle de Beauteemps-Beaupré (1766-1854), conduisent de nombreux auteurs à évoquer l'avènement d'une cartographie scientifique au XIX<sup>e</sup> siècle.

faites, et sextuple des plus grandes qui aient été gravées ». (Bory, Voyage..., 1804, tome 1, p. 249-251).

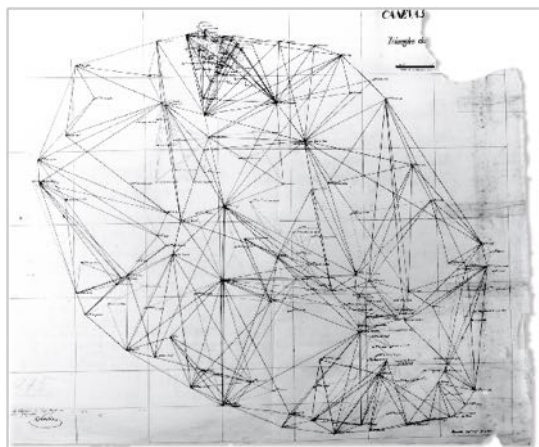
le savant ne cache pas ses emprunts. S'il a sans doute consulté les premières cartes de Selhausen et celles de son ami Lislet-Geoffroy, mais pour la formalisation du trait de côte, il a suivi le « *plan manuscrit de M. Chisny* » que lui a prêté le fils du Gouverneur. Pour honorer l'ingénieur, il baptise de son nom l'un des Pitons les plus imposants de la Plaine des Sables.

Comme celles de Lislet-Geoffroy, la carte de Bory est une carte réduite<sup>15</sup>, elle s'impose comme l'une des meilleures sur Bourbon et sa validité scientifique va se maintenir pendant presque tout le siècle, ce qu'atteste son succès dans le cercle restreint des éditeurs d'Atlas de géographie qui récupèrent inmanquablement les contours de la carte et ses grands positionnements du relief. Mais le document recèle encore bien des incertitudes, les limites des grands ensembles topographiques sont disposées approximativement, la forme générale de l'île subit un allongement selon un axe nord-ouest-sud-est, entre la Pointe des Galets et celle de la Table et les altitudes manquent de précision. Après l'occupation anglaise (1815), à Bourbon le temps de la carte n'est plus celui de l'improvisation désintéressée de quelques scientifiques de passage, ni celui d'une appréciation intuitive des points remarquables pour fixer un relevé géodésique, la nécessité d'assurer une meilleure défense de l'île impose l'arrivée de spécialistes confirmés.

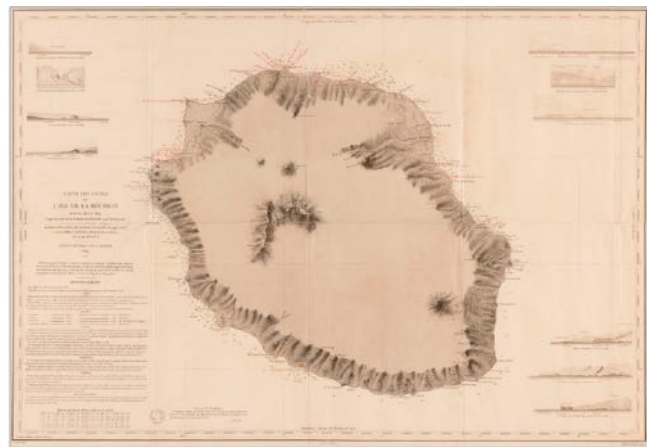
##### 5. LA CARTE ET LA SCIENCE, SCHNEIDER, CLOUÉ ET LES AUTRES... (1823-1852)

Plutôt tolérante, l'occupation anglaise de l'île entre 1810 et 1815 a été moins traumatisante que la rapidité avec laquelle s'est effectuée la rédition de La Réunion. Une des explications avancées consiste à pointer l'absence d'une véritable stratégie de défense de Bourbon et la faiblesse de ses dispositifs militaires de protection. Pour ne pas reproduire la même erreur, les autorités locales demandent avec insistance à l'adresse du nouveau régime politique français l'envoi sur l'île d'ingénieurs spécialisés dans les opérations de géodésie afin d'élaborer une carte très précise sur laquelle les militaires pourront fixer sans erreur possible leur dispositif de défense.

Leur requête est satisfaite en deux temps avec l'arrivée en 1822 d'un ingénieur géographe, le capitaine Schneider et par l'organisation en 1846 d'une mission hydrographique en Mer Rouge et dans l'océan Indien pour laquelle la responsabilité des relevés cartographiques a été attribuée à Georges-Charles Cloué (1817-1889), ingénieur hydrographe remarquable parmi le corps des officiers de la Marine. Son travail s'appuie sur l'existence de travaux préliminaires et ponctuels réalisés sur certaines parties des côtes de l'île. Transcendant leur origine terre et mer, les deux ingénieurs vont produire les fondations géodésiques définitives, nécessaires à l'établissement d'une cartographie de précision (fig. 8).



Canevas de triangulation de Schneider (1823-1825)  
ADR - cote : CPE.275



Carte des côtes de l'île de La Réunion - Cloué (1849)  
ANOM - cote : fm/dfc/V/Memoires/22/1521

Fig. 8 — Les « finisseurs » de la carte de La Réunion

Symbolique de la fondation géodésique de l'île et dans une certaine mesure de son histoire cartographique, la conjonction entre ingénieurs géographes et hydrographes de la Marine offre à Bourbon une base de données d'une précision incomparable. Le document de Schneider à l'apparence élémentaire se compose de lignes de

<sup>15</sup> Une carte réduite est une carte qui utilise la projection de Mercator pour inscrire les coordonnées géographiques de l'espace cartographié. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, ce parti pris s'impose pour les cartes à petite échelle.

triangulation dont chaque segment porte la mesure de l'angle déterminé à partir des points de référence retenus. La carte de Cloué comporte une table de conversion des mesures utilisées (mètres, brasses, pieds...) et, sur ses côtés, des vues de côtes emblématiques des cartes de la Marine

Le travail de Schneider s'avère assez compliqué comme il ne cesse de l'expliquer dans la correspondance qu'il entretient avec son autorité de tutelle (le Ministre des Colonies) pour justifier la lenteur de ses opérations<sup>16</sup> qui sont prolongées jusqu'en 1825. Celles-ci relèvent des techniques de la triangulation dont l'application initiale débute dans le sud de l'île.

Le quartier de St Pierre, me présentait cet avantage, ce fut là que je fixai le commencement de l'opération [...] Le terrain coupé de fortes ravines s'opposait à placer la base dans le sens parallèle à la côte et les plantations de maïs alors très hautes ne me permettaient pas de m'étendre à une grande distance de la mer, d'ailleurs il était dans l'intérêt de l'opération de ne pas trop m'étendre [...] Je fixai le premier point de base dans la savane de l'embouchure de la ravine des cabris, et ne m'étendis que jusqu'au bois d'olive, qui termine la partie cultivée... » (Schneider, 1823 : 5).

Le démarrage de l'opération est primordial puisque de ce point de départ dépend la précision de l'ensemble du maillage. Dans l'immédiat, il s'agit pour l'ingénieur de réaliser une triangulation de 1<sup>re</sup> ordre et si possible d'affiner cette première opération pour obtenir un réseau plus serré de 2<sup>e</sup> ordre. De 1822 à 1825, il parvient à achever son canevas géodésique qui malgré ses craintes constitue une réelle avancée pour la réalisation des futures cartes de l'île.

Le second apport déterminant provient de l'hydrographie. Georges Cloué effectue son relevé des côtes de La Réunion en 1846 en s'appuyant sur les travaux de ses prédécesseurs et sur les données de Schneider. À son retour en métropole, il peaufine son travail pendant plus de deux ans et sa carte imprimée est gravée en 1849 par le Dépôt des cartes et plans de la Marine. La qualité de sa réalisation lui assure un succès immédiat et une fortune exceptionnelle puisque le document connaît plus de sept rééditions<sup>17</sup>. Les contours de l'île sont définitivement fixés et ne subiront que quelques retouches de détail. Les données indispensables aux marins pour aborder sereinement l'île sont localisées de façon très claire : amarres, feux de signalisation, écueils, force des courants et direction dominante des vents. La carte ne présente que les côtes de l'île et ses basses pentes jusqu'à une hauteur comprise entre 500 et 1000 mètres. Les noyaux urbains du littoral sont dessinés selon leur plan et par endroits, l'hydrographe a esquissé le parcellaire de la mise en valeur agricole des terres (Champ Borne et St. Paul).

Ainsi au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, La Réunion dispose d'un corpus de réalisations cartographiques d'une grande qualité propre à servir les projets les plus ambitieux.

#### 6. PAR-DELÀ BORY, LES CARTES CANONIQUES DE MAILLARD À ULYSSE ROBERT (1862-1906)

Bien que jouissant toujours d'une grande faveur auprès des cartographes, les nouvelles données fournies par Schneider et Cloué effacent progressivement l'influence de la carte de Bory de Saint-Vincent. L'événement cartographique du milieu du siècle intervient avec la publication d'une carte au 1/100 000 pour la minute et au 1/150 000 pour le document imprimé. Levée entre 1845 et 1850 par « [l']ingénieur colonial », Louis Maillard (1814-1865), « en prenant pour base la triangulation faite en 1824 par Mr. Schneider, Ing. Géographe, la carte des Côtes dressée par Mr. Cloué lieutenant de Vaisseau, les matériaux réunis par Mr. Diomat Ing en Chef et ceux qui se trouvent dans les diverses archives de la Colonie », la carte de Maillard a été officiellement adouée par le secrétaire d'État au Département de la Marine et des Colonies, le Marquis Prosper de Chasseloup-Laubat (1805-1873), qui en a ordonné la gravure. L'ami de George Sand publie plusieurs éditions de sa carte dont certains exemplaires sont déclinés sous une

<sup>16</sup> Schneider insiste sur le problème des communications. En l'absence de points pratiques (tour, clocher...), pour effectuer ses visées, l'ingénieur a mis en place des pavillons pour 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. Lorsque les nuages sont absents, souvent les pavillons qu'il a faits édifier ont été dérobés, « il faudrait un gardien à chacun d'eux pour leur conservation » écrit-il, en 1823. Lorsque les conditions semblent enfin réunies, le signal a perdu sa couleur, ou le vent diminue son apparence, et la visée ne peut se faire.

<sup>17</sup> 1874, 1879, 1917, 1934, 1936, 1938, 1943.

thématique administrative ou géologique. Ses éditeurs ont même proposé des versions en relief moulées en plâtre (fig. 9) ou en bronze<sup>18</sup>.



Fig. 9 — **Reproduction de la carte en relief de Maillard**

Véritable rareté, cette carte en plâtre d'après celle de Maillard est conservée à La Réunion dans un fonds privé dont nous tenons à remercier le propriétaire pour son autorisation de la reproduire dans ce texte.

Comment expliquer le succès de la proposition cartographique de Maillard ? Il est possible d'avancer deux arguments, une vision synthétique de l'île proposée au bon moment par le document et sa grande accessibilité liée à la multiplication de ses impressions et à l'offre variée de ses formats. La diffusion du document a été le résultat d'un lobbying bien compris pour la période. Non seulement l'entregent de G. Sand et l'importance de son réseau de relations ont ouvert bien des portes à l'ingénieur de la colonie, mais il a su aussi valoriser personnellement son travail au sein des sociétés savantes de la capitale dont les représentants ont ensuite assuré la médiatisation et l'autorité scientifique de ses « notes » et de ses cartes par le biais des bulletins de leurs associations<sup>19</sup> ou par des articles dans les grandes revues de l'époque.

Ce succès n'est pas immérité même si sa carte puise à de nombreuses sources dont il a su d'ailleurs reconnaître les emprunts. Il faut souligner les qualités du document dont les performances scientifiques l'emportent sur celles de ses prédécesseurs. La précision des mesures altimétriques en constitue un bon exemple, en affichant pour le Piton des Neiges la valeur de 3 069,7 m ! La fiabilité des relevés a facilité l'adoption de la carte par les autorités locales. Surtout, le document propose une mise à jour synthétique des productions antérieures fondée sur la solidité des travaux de Schneider et de Cloué qui viennent à peine d'être publiés. L'état du peuplement et la distribution du réseau de communication n'ont jamais été aussi précis, les plans des trois plus grandes villes sont dessinés distinctement et la représentation topographique utilisant le procédé des hachures offre un point de vue remarquable sur les grands ensembles du relief, mieux connus donc mieux positionnés. La carte dégage une impression de forte modernité avec l'attention soignée accordée à la typographie, qui hiérarchise une toponymie devenue très complète et par l'introduction d'une échelle métrique. *L'Île de la Réunion* de Maillard est alors recopiée à tour de bras

<sup>18</sup> Dans son ouvrage de 1936, Lacroix a rédigé de plusieurs notices biographiques sur les observateurs historiques du Volcan. Pour Maillard, le minéralogiste signale : « La tombe de Maillard au cimetière du Père Lachaise était connue sous le nom de la tombe à la Tortue, à cause de la forme du plan en relief de l'île de la Réunion dont elle était ornée » (p. 272).

<sup>19</sup> En 1853, lors de son passage à la Société géologique de France (Paris), Maillard donne une conférence concernant ses « notes sur l'île de la Réunion », l'ingénieur a profité de l'occasion pour présenter sa carte.

dans les ouvrages qui évoquent la géographie de l'île. Les scientifiques, comme Charles Vélain ou Richard von Drasche, empruntent sa carte pour servir la compréhension de leurs textes, les rapports officiels mentionnent toujours le document, ou même le joignent dans un carton aux plans particuliers levés pour la mise en valeur des Hauts de l'île (cf. l'ouvrage de Textor de Ravisi). La réussite est telle que nous sommes en droit de nous demander s'il peut y avoir une vie cartographique après Maillard ?

Purement rhétorique, cette question est vite balayée par la série d'événements funestes qui touche l'île entre 1860 et 1880 augurant de temps difficiles pour les habitants. L'euphorie économique liée au sucre retombe brutalement à partir de 1865, les événements militaires qui touchent la métropole (1870-1871) et une série de cyclones particulièrement dévastateurs (1863, 1868, 1878, 1881) forment le cadre *des heures sombres* de la Réunion. Dans ce contexte pénible, la nécessité de réformer les structures économiques de l'île, d'adapter ses infrastructures de développement aux nouvelles réalités mondiales et de faire évoluer une société coloniale restée encore crispée sur ses acquis d'une période révolue, tous ces éléments imposent de remettre en question les modèles reçus ou de les conformer à la nouvelle époque en cours de configuration. La carte phare de l'ingénieur colonial ne résiste pas à ce mouvement qui réclame des réalisations cartographiques plus précises. Éditée en 1878 en quatre feuilles au 1/50 000, la première édition de la carte de Paul Lépervanche efface lentement celle de Maillard devenue obsolète. La carte du « sous-inspecteur des Eaux et Forêt » répond à la demande des autorités de l'île en matière de mise à jour, même si dans le détail, il reste encore à rectifier l'évaluation des formes et des superficies, en particulier pour le massif du Volcan. Le document apporte des informations originales, ce que ne permettait pas l'échelle utilisée par Maillard, comme le tracé des vieux chemins qui relient les différents cirques entre eux, les aménagements portuaires en cours et le tracé du chemin de fer figurés sur l'édition imprimée de 1885. La carte est ainsi vite adoptée par les responsables du développement économique de l'île.

Tout comme son édition originelle qui a bénéficié du soutien des députés de l'île pour sa publication, la mise à jour réalisée en 1906 par Ulysse Robert est ordonnée par le Gouverneur de La Réunion, Paul Samary (1848-1911). Si la carte utilise encore le méridien de Paris pour origine et corrige les maladroites toponymiques, l'édition au 1/100 000, abandonne la technique des hachures au profit de l'estompage, elle dispose d'une légende plus précise et expose l'importance des *ilettes* dans les grandes vallées radiales de l'île. Le travail d'Ulysse Robert assure rapidement la fonction de document officiel, il bénéficie de quatre mises à jour jusqu'en 1949. Si les érudits réunionnais reconnaissent les limites de la carte pour certaines parties de l'île, tous signalent cependant sa grande utilité.



Fig. 10 — Les cartes canoniques de La Réunion entre 1852 et 1906

Si la carte de Maillard a bénéficié d'une forte audience au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, celle de Paul Lépervanche, remise à jour par Ulysse Robert en 1906, est devenue très vite le document cadre pour les administrateurs de l'île ( Gouverneurs et chefs de service) qui l'utilisent comme référence cartographique pour projeter leurs opérations d'aménagement

Avec cette dernière période, l'espace intérieur de l'île n'est plus une « terre inconnue », les cartes officialisées par les autorités locales en ont achevé le relevé et la représentation topographique réalisée se signale par une conformité globale assez convaincante même si quelques réajustements modestes apparaissent nécessaires. Les responsables politiques disposent désormais d'un canevas cartographique général leur permettent de projeter efficacement les projets d'aménagement envisagés pour la colonie dans l'attente d'une échelle plus fine que nécessite la vision opérationnelle et passant inévitablement par l'utilisation de plans à très grande échelle. Dans cette partie, nous avons passé sous silence l'engouement pour un genre éditorial l'*Atlas de géographie* dont les publications et la diffusion se multiplient tout au long du siècle. Ces recueils de cartes et de textes dont l'ambition est de déplier la complexité du Monde se

spécialisent, pour la France, sur la présentation géographique de son territoire et de ses possessions coloniales. Dans ces Atlas de *La France et ses Colonies*, La Réunion figure en bonne place avec comme format cartographique, la carte de Bory ou celle de Maillard. Les nombreux exemplaires publiés multiplient le nombre des figurations cartographiques de l'île sans véritablement bouleverser la représentation institutionnalisée par les cartes de Lépervanche.

#### CONCLUSION : LES « MINUTES » FINALES DU PROJET CARTOGRAPHIQUE (1906-1957)

Créé en 1940, l'Institut géographique national publie en 1957 une carte topographique de La Réunion au 1/50 000, en quatre feuilles et en couleur. La carte achève le projet de mise en forme cartographique entrepris depuis les débuts du peuplement de l'île. Fondé en grande partie sur les travaux du service géographique de Madagascar, le document a bénéficié de plusieurs relevés aériens (1949, 1950) complétés par des missions de terrain permettant d'affiner les nombreuses minutes dressées au 1/40 000 et de corriger une toponymie encore hésitante pour certaines parties de l'île. Entre la mise à jour d'Ulysse Robert (1906) et la première édition de la « carte IGN », plusieurs documents ont marqué le cheminement de la dernière étape de ce parcours cartographique. Ce sont d'abord les productions présentées dans les *Atlas coloniaux*, à l'exemple de celui de Guillaume Grandidier (1934) dont la planche sur La Réunion introduit pour la première fois le terme de cirque pour désigner les trois dépressions associées au massif du Piton des Neiges ; ce sont également les cartes murales à destination des scolaires réalisées par Paul Hermann (1927, 1930) et enfin les documents plus ou moins officiels commandés par le Ministère des Colonies : la carte très réussie d'Emmanuel Barralier (1937) et celle moins convaincante de G. Bahry (1955) dont la focale porte sur l'inventaire économique de l'île mais dont le rendu final est dévalorisé par les nombreuses erreurs de localisation des objets géographiques. Après 1957, la carte topographique au 1/50 000 de l'IGN s'impose logiquement comme le document cadre sur lequel s'appuient les responsables politiques et les acteurs économiques pour planifier les stratégies de développement impulsées par la Départementalisation adoptée le 19 mars 1946. La carte sert également de fond cartographique aux nombreuses déclinaisons thématiques, nécessitées par les besoins de l'île en matière d'aménagement du territoire.

L'exposé d'une sélection de matériaux cartographiques permettant de formaliser l'histoire de la carte de La Réunion imprime à la lecture du texte une dimension factuelle inévitable qu'il faut rapidement dépasser. En effet, au-delà de leur matérialité analysée, ces jalons nous forcent à interroger les fonctions et les usages de la carte dans l'histoire politique et sociale de l'île, l'origine des demandes, les circuits de la diffusion et ceux de la circulation des savoirs cartographiques. La conservation de ces documents et leur valorisation ne doivent pas nous faire oublier qu'ils présentent encore bien des aspects méconnus aussi bien sur le plan des technologies de la carte que sur celui des itinéraires individuels de certains cartographes (Denyon, Denis Selhausen, Louis Maillard...).

#### ÉLÉMENTS DE BIBLIOGRAPHIE

- Besse, Jean-Marc, 2000, « Le rôle de la carte dans la construction du concept de Terre au XV<sup>e</sup> et au XVI<sup>e</sup> siècles. Réflexions épistémologiques », *Comité Français de Cartographie*, Mars 2000, n°163, Paris, p. 6-15.
- Besse, Jean-Marc, 2003, *Les grandeurs de la Terre. Aspects du savoir géographique à la Renaissance*, Lyon, ENS Éditions, 424 p.
- Bory de Saint-Vincent, Jean-Baptiste, 1804, *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique, fait par ordre du gouvernement, pendant les années 9 et 10 de la République (1801-1802)*, Paris, Buisson, 904 p.
- Chapuis, Olivier, 1999, *À la mer comme au ciel : Beutemps-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, 1 060 p.
- Feuilley, Jean, 1705, *Estat de l'Isle de Bourbon. Description de l'isle de Bourbon par Feüilly*, ANOM, Cote du manuscrit : fm/C/3/2/13, 115 p.
- Germanaz, Christian, 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, Sorbonne-Panthéon (Paris 1), 3 vol., 898 p.



- Germanaz, Christian, 2009, « L'exercice cartographique : représenter l'espace bourbonnais au début du XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Saint-Denis ; Paris, Presses universitaires de la Sorbonne, p. 491-508.
- Germanaz, Christian, 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 Ortega Cantero, N. ; García Álvarez, J. ; Mollá Ruiz-Gómez, M., *Lenguajes y visiones del paisaje y del territorio*, Madrid, UAM ediciones, p. 471-482.
- Germanaz, Christian, 2011, « Cartographe Bourbon XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle. Voyage cartographique dans l'une des quatre principales îles des mers de l'Afrique, Bourbon Lontan », *Cartes & Géomatique*, décembre 2011, vol. n°210 (n° spécial : cartographe l'Afrique), p. 109-120. [Lien]: <http://www.lecfc.fr/new/articles/210-article-8.pdf>.
- Harley, John Brian, 1992, «Deconstructing the map», dans BARNES, T. ; DUNCAN, J., *Writing Worlds : Discourse, Text and Metaphor in the Representation of Landscape*, Londres, Routledge, p. 231-247.
- Harley, John Brian, 1995, «Cartes, savoir et pouvoir», dans GOULD, P. ; BAILLY, A., *Le pouvoir des cartes : Brian Harley et la cartographie*, Paris, Anthropos, p. 19-51.
- Harley, John Brian, 2001, *The New Nature of Maps. Essays in the History of Cartography*, Baltimore - Londres, The John Hopkins University Press, 334 p.
- Harley, John Brian ; WOODWARD, David, 1989, « Why Cartography Needs its History », *The American Cartographer*, vol. 16, (1), p. 5-15.
- Leguat, François, 1708, *Voyage et aventures de François Leguat et de ses compagnons en deux îles désertes des Indes Orientales ; avec la relation des choses les plus remarquables qu'ils ont observées dans l'isle Maurice, à Batavia, au Cap de Bonne Espérance, dans l'isle Sainte-Hélène et en d'autres endroits de leur route.*, Amsterdam, Jean-louis de Lorme, 164 p.
- Lougnon, Albert, 1939, «Mission à l'île Bourbon du sieur Feuillet en 1704», *Recueil trimestriel de documents et de travaux inédits pour servir à l'histoire des Mascareignes françaises*, avril-Juin 1939, vol. p. 3 à 56 et 101 à 167.
- Lougnon, Albert, 1958, *Sous le signe de la tortue : voyages anciens à l'île Bourbon : 1611-1725*, 2e éd., Paris, Éd. Larose, 198 p.
- Lougnon, Jacques, 1976, *Quinze années d'actualités locales ou La Réunion de 1960 à 1975. Tome I*, Saint-Denis, impr. Cazal, 342 p.
- Palsky, Gilles, 1999, « Borges, Carrol et la carte au 1/1 », *Cybergeogeo*, [lien]: <http://cybergeogeo.revues.org/5233>.
- Palsky, Gilles, 2003, *L'esprit des cartes. Approches historiques, sémiologiques et sociologiques en cartographie*, mémoire de HDR en géographie, Paris VII, 218 p.
- Schneider, 1823, *Copie d'un rapport adressé à Monsieur le commandant administrateur pour le Roi, par M. Schneider, capitaine ingénieur géographe*, ANOM, Cote du manuscrit : fm/dfc/V/memoires/17/218, 13 p.