HAL
open science

Les cartes et plans de l'océan Indien du dépôt des fortifications des colonies

Alexis Rinckenbach

To cite this version:

Alexis Rinckenbach. Les cartes et plans de l'océan Indien du dépôt des fortifications des colonies. Revue historique des Mascareignes, 1998, Les Mascareignes et la France, 01, pp.10-23. hal-03454075

HAL Id: hal-03454075

https://hal.univ-reunion.fr/hal-03454075v1

Submitted on 29 Nov 2021

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.

Les cartes et plans de l'océan Indien du dépôt des fortifications des colonies

Alexis RINCKENBACH
Centre des Archives d'Outre-mer Aix-en-Provence

Le fonds du Dépôt des Fortifications des Colonies aujourd'hui conservé par les Archives Nationales de France au Centre des Archives d'Outre-mer à Aix-en-Provence permet de rendre compte, depuis la fin du XVIIe siècle, des progrès des Français dans l'océan Indien[1]. Les quelques cinq mille pièces concernées suivent les motivations commerciales, politiques et militaires de la connaissance géographique de cette région. A cet égard, l'étude de la constitution de cet ensemble de cartes, voulu par le pouvoir royal, est révélatrice des progrès de la représentation politique que pouvait avoir ce même pouvoir des progrès de ses colonies. Les cartes des différentes régions où les Français se sont implantés expriment les différences d'approches. A des cartes essentiellement marines, obéissant à une logique mercantile qui faisait rechercher des relâches sur la route des Indes, ont succédé les cartes d'explorations de l'intérieur des îles, puis des plans des premiers établissements, magasins ou fortins. Le XVIIIe siècle voit la floraison de cartes proprement coloniales, vaste travail d'inventaire qui prépare le partage de ces terres au siècle suivant entre la France et l'Angleterre. Les plans militaires cependant, de champs de bataille ou de travaux de fortifications, sont les plus nombreux à la fin de la période. Ils figurent a posteriori comme l'annonce prémonitoire du désastre inhérent à leur objet même.

ORIGINE DU FONDS DU DEPOT DES FORTIFICATIONS DES COLONIES

Si l'on considère le Dépôt des Fortifications des Colonies (D.F.C.) comme un fonds documentaire à usage administratif et comme un outil de travail dans l'extension des entreprises du Roi Très Chrétien aux Indes, l'étude de sa formation

1 - Cet article est la traduction française d'une communication présentée le 24 juin 1997 au XVIIIème Congrès international de Cartographie à Stockholm. Je remercie M. Benoît Jullien de m'avoir permis de le reprendre ici.

est des plus intéressante. Le rassemblement de ces cartes en effet s'est d'abord fait avec le souci d'un regroupement utilitaire d'information géographique et statistique. A mesure, au cours du XVIIIe siècle, que les établissements des Français s'étoffaient, l'information retenue l'était davantage dans un souci d'administration et non plus seulement de pure connaissance. A partir de 1776, date de création du Dépôt, ce fonds documentaire devient aussi organe de décision, au service de l'administration royale engagée dans des travaux de défense et de fortification de différentes places outre-mer. Il s'agissait de pouvoir comparer ce qui existait à ce qui était en projet, mais aussi de pouvoir évaluer, en comités de direction, les différents projets militaires existants. Dès lors, la carte ne valait plus par son unicité, mais en tant que pièce d'un ensemble, dont l'ampleur même était un gage de cohérence. Le D.F.C. s'est donc adapté aux progrès dont il avait à rendre compte, des œuvres de la présence française dans ses colonies. Ainsi, à mesure que les cartes se sont faites plus précises et plus nombreuses, l'outil documentaire distinguait plus nettement ce qui relevait de la géographie pure de ce qui était information administrative, séparant les cartes marines des cartes coloniales ou militaires. Les dates charnières de création et d'évolution de cette institution archivistique forment en quelque sorte une chronologie parallèle, qui n'est pas sans utilité pour apprécier la représentation (l'image mentale) que pouvait alors avoir l'administration royale des progrès de son œuvre outre-mer.

Colbert, le fondateur de la première Compagnie des Indes, avait dès 1680 fait réunir une première collection de papiers de Marine. Ces papiers représentaient en 1699 une masse suffisamment importante pour qu'on les installât dans une annexe du Jardin des Petits-Pères, place des Victoires à Paris. Vers 1720, un premier tri est fait entre les documents à caractère administratif, qui rejoignent le Bureau des Colonies, créé en 1710 à l'intérieur du ministère de la Marine (embryon des futures archives de la Marine), et les cartes, plans, relevés nautiques et hydrographiques, mémoire des officiers commandant les vaisseaux du Roi, journaux de voyage qui demeurent au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine. Parmi ces documents figuraient quelques cartes plus spécialement consacrées aux premiers établissements français outre-mer.

En 1766, deux décisions royales préparent la création du D.F.C. : le 7 juin, le roi, constatant, que ne sont parvenus en France que des "lambeaux" du travail des ingénieurs géographes, enjoint par lettre circulaire aux gouverneurs généraux, gouverneurs, intendants et commandants pour le roi aux colonies, de "*faire rassembler tous les plans et de lui en faire passer les collections complètes*", par l'envoi des doubles ou des originaux. Il fallait alors, de Lorient à Pondichéry, huit à neuf mois de navigation périlleuse, que compliquaient souvent les conditions politiques et les croisières hauturières des flottes ennemies, et cette décision d'une centralisation de l'information témoigne d'un souci évident de sa conservation. Aux Mascareignes, les cyclones et les rats (en particulier à l'île de France) rendaient problématique la conservation des documents papier au-delà d'une année. Le 4 février 1731, à l'île de France, un ouragan détruisait ainsi le greffe du Conseil provincial, où avaient été déposées les archives de l'île depuis 1723. Le sort des armes n'est souvent pas plus clément pour les archives et les cartes et plans en particulier, pièces astreintes au secret militaire. En 1761 à Pondichéry, les archives de

la ville (dont les plans et les terriers) ont pu néanmoins être sauvées in extremis, échappant ainsi à leur prise par les Anglais et à la destruction.

La lettre circulaire accompagnant l'édit du 31 juillet 1776 de création le Dépôt des Papiers Publics des Colonies (D.P.P.C.) précise bien ces différents dangers : "*les précautions qui ont été prises, Messieurs, jusqu'à présent aux Colonies, n'ont pu garantir les papiers publics de l'effet destructeur du climat (...) Le Roy (...) a reconnu (...) que les meilleures précautions prises sur les lieux seraient impuissantes contre l'effet du climat, les incendies, les tremblements de terre et les transports précipités en temps de guerre*". En 1778 était donc créé à Versailles le Dépôt des Cartes et Plans des Colonies (intitulé en 1782 Dépôt des Cartes et Plans des Colonies orientales et occidentales), composé des cartes coloniales tirées du Dépôt de Marine et des envois des gouverneurs des Colonies. Il était prévu que serait envoyée chaque année copie des documents, et que chaque ingénieur en chef ait à sa disposition deux dessinateurs pour copier les "*plans des environs de toutes les villes, bourgs, batteries, forts, bâtiments du Roy et ouvrages publics*", envoyés à Versailles avec un "*mémoire détaillé sur l'utilité de chaque espèce d'ouvrage*". Les documents eux-mêmes témoignent de cette disposition : ainsi, de nombreux mémoires polémiques, notamment au moment du débat en 1768-1771 sur les dispositions de la fortification de Pondichéry entre les ingénieurs Bourcet et Desclaisons, ont des dates voisines, séparées de quelques semaines, qui correspondent au moment précédant le départ du courrier pour la France. A leur réception, ces lettres sont parfois identifiées et datées en fonction des "expéditions", comme la copie de la correspondance de l'ingénieur en chef Bourcet avec le Conseil supérieur de Pondichéry, qui fit l'objet de plusieurs envois, par les vaisseaux Le Massiac, La Paix et Comte d'Argenson. De la même manière, de très nombreux plans conservés sont en fait des calques, où l'ingénieur auteur du plan a indiqué les lignes principales de son relevé avant d'en confier l'achèvement aux dessinateurs. Ceux-ci trouvaient au crayon sur le calque les indications nécessaires à la couleur et aux détails du plan, qui de ce fait, pouvait très bien avoir été relevé à Pondichéry, par exemple, et être achevé à Versailles. En 1784, une circulaire prescrit par ailleurs aux gouverneurs de faire former des plans des ports sur une échelle de deux pouces pour cent toises, mais aussi des lieux susceptibles d'abriter les "*différents établissements relatifs au service des vaisseaux*" du roi. Avec les guerres de la Révolution, le D.F.C. va connaître de nombreux ajouts, soustractions, remaniements et déménagements. Il se fixe définitivement sur le sort des archives du ministère des Colonies en 1914 (les plans des fortifications avaient été versés dès 1899 par la direction du Génie).

LES DOCUMENTS RELATIFS A L'OCEAN INDIEN

Les documents conservés sont d'une grande variété. La séparation entre pièces graphiques et documentation écrite ne s'est faite que récemment, car dès l'origine, les plans étaient accompagnés de mémoires explicatifs, parfois assez fournis, qui étaient les compléments nécessaires à la lecture de la carte. Les mémoires sont d'auteurs et de sujets variés, traitant aussi bien des mœurs des populations locales, des religions, de la faune et de la flore des pays nouvellement abordés, que de la politique des cours indiennes, de leur diplomatie, ou des entreprises commerciales des rivaux hollandais ou anglais. Les plans ont cette même diversité

d'information : on y lit la matérialisation des itinéraires maritimes ou terrestres, la recherche progressive de l'image de la terre par complication et confrontation des résultats des voyages de découverte, puis recensement et délimitation des propriétés foncières soumises à l'impôt. On y voit surtout, et cette dominance du fonds s'accentue au cours du XVIIIe siècle, le besoin de plus en plus marqué d'une information topographique à usage militaire - notamment, dans tous les travaux des ingénieurs géographes dans l'Inde. Cette nécessité cartographique de la guerre fera beaucoup pour la connaissance du sous-continent indien. Cette première typologie des sources cartographiques, faite d'après leur usage, pourrait donc recouper en partie une typologie géographique du même ensemble : les cartes générales des Mascareignes, sont plutôt marines, en particulier pour l'île de France, dont on s'attacha à reconnaître les côtes ; les cartes d'ensemble de Madagascar ont été faites sur la compilation des résultats des différents projets de colonisation, en particulier à Sainte-Marie et en baie d'Antongil. Les cartes de l'Inde, on l'a vu, on une nature militaire très prononcée, qui n'empêche pas une grande variété de sujets, puisqu'elles s'intéressent aux établissements étrangers voisins des comptoirs français et aux pagodes fortifiées des nababs du sud de la péninsule. Ces différentes cartographies "régionales" n'ont évidemment pas progressé au même rythme.

LA PROBLEMATIQUE DES ESCALES

"Dès que les Français prétendirent prendre part au commerce de l'Inde, la question des relâches se posa impérativement devant eux". Paul Kaeppelin avait jadis montré comment les conditions de la navigation vers l'Inde avaient joué sur les choix de la présence française dans cette région du monde. Après de longues semaines de navigation depuis les côtes de l'Europe, le Cap de Bonne Espérance offrait la relâche idéale aux vaisseaux parvenus à peu près à la moitié de leur navigation. Le Cap permettait en outre aux marins de vérifier leur position, et selon la saison, de faire le choix entre les deux grandes routes possibles vers l'Inde, par le Canal de Mozambique ou en empruntant la "grande route", qui passe plus au sud et profite des vents généraux d'ouest. Cette route était la préférée des Français, et comme en temps de guerre la relâche leur était interdite au Cap, possession hollandaise, Madagascar était l'île qui s'offrait la première. Il est donc naturel que les Français aient d'abord pensé à la Grande Ile, comme établissement principal de leurs opérations de commerce et de navigation dans l'océan Indien. Les Mascareignes n'offraient qu'une escale de valeur secondaire, car trop à l'est, en dehors de la route ordinaire, et à trop grande distance de l'Europe. Pendant tout le XVIIe siècle, la cartographie française de cette région du monde est construite sur les modèles portugais et hollandais, auxquels elle se contente d'ajouter détails et précisions. Les cartes nautiques sont construites sur un schéma et selon des techniques héritées de l'ère des Grandes Découvertes. Leur but est d'indiquer les routes vers la richesse des Indes ; elles doivent faciliter l'accès à des ports de relâche pour la navigation, ou à des points de traite. Par la suite, la cartographie s'assure de la connaissance des mers et des côtes et vise à la domination d'un espace en cours de définition. Les recherches sur les nouveaux types de projection et le système de canevas à parallèle rectiligne et à méridiens courbes que met au point Sanson d'Abbevile pour une carte de Madagascar, permettent de réduire les déformations produites par l'impossibilité de

fixer précisément le méridien d'un lieu. Le *Neptune Oriental* qui paraît en 1746 est la somme de ces travaux pour la maîtrise de la navigation dans l'océan Indien. En se basant sur un travail critique méticuleux des journaux de bord déposés au dépôt des Cartes et plans de la Marine Royale et en utilisant l'astronomie, l'hydrographe Daprès de Manevilette construisit une collection de soixante dix sept cartes, qui firent autorité jusqu'au milieu du siècle suivant. Deux expéditions permettront à l'hydrographe de compléter ses précédentes observations : en 1750, la Compagnie l'envoie avec l'astronome Lacaille vérifier la position exacte du Cap de Bonne Espérance; Manevilette laisse l'astronome à Bourbon et prolonge sa navigation le long des côtes de Madagascar et de l'Afrique orientale. En 1758, il retourne en Inde, dont il longe les deux côtes. Des instructions pour la navigation de la France aux Indes, parues en 1768, viennent alors s'ajouter au *Routier des côtes des Indes orientales et de la Chine* (1745); la traduction qu'en donne Thomas Jefferys est une preuve de leur succès, et la seconde édition du Neptune, également traduite en anglais, en 1777, donne pour les années qui suivent son aspect quasi définitif à l'espace maritime convoité. Les cartes nautiques de Daprès de Manevilette servent de base à la relance du mouvement colonial français conduit par le clan Choiseul. A l'exploration des mers allait succéder celle des terres : la seconde moitié du XVIIIe siècle est le moment de l'inventaire de ces territoires qui jusqu'alors ne servaient que d'escales. Ce relevé cartographique, où la topographie a beaucoup plus d'importance, servira au XIXe siècle au partage entre puissances coloniales.

MADAGASCAR

Le dépôt des fortifications des Colonies n'a guère conservé le souvenir des premières tentatives des Français à Madagascar, puisqu'il ne contient aucune carte de l'île pour le XVIIe siècle. On sait que ce sont les échecs de colonisation de Madagascar qui ont fait que les Français en sont venus à s'implanter aux Mascareignes, certains historiens parlant d'ailleurs de "colonies de la résignation". En 1674, ce sont les survivants du massacre de la colonie de Fort Dauphin qui constituent à Bourbon le noyau du peuplement européen de l'île. Et le D.F.C., réalisation coloniale, rend parfaitement compte de cette situation, puisqu'il ne conserve guère qu'un plan, en date de 1733, de l'île de Sainte-Marie, et que les autres pièces qu'il contient sont toutes postérieures à 1760. Ce sont d'ailleurs des cartes de Marine, pour la plupart relevés de sondages et de mouillages, qu'accompagnaient des mémoires de conjectures sur l'utilité de posséder Madagascar. Il est très frappant de voir combien, jusqu'au milieu du XVIIe siècle, la connaissance exacte de l'île a peu d'importance - et c'est une remarque qu'on peut faire également en examinant les cartes gravées des ouvrages de géographie contemporains, très imprécises. Ainsi l'auteur anonyme d'un très beau plan du port de l'île Sainte-Marie, non daté, indique que ce plan "*n'est qu'une mémoire, mais à quelques toises près, de plus ou de moins, il représente exactement*". Pour cette île, ajoute-t-il, ce plan, aussi imprécis qu'il soit, "*suffit pour connaître comment on peut s'y défendre par terre et par mer*". La plupart des plans que nous possédons sont donc des plans de portions de côtes, et des relevés des dispositions prises pour la défense des ébauches d'établissements installés là; d'autres plans, à la fin du siècle, sont toujours des relevés de marine, très techniques, et de fait, ne vont guère au-delà du pourtour côtier. Il faut attendre les tentatives de

colonisation de Maudave et surtout de Beniowsky, pour avoir enfin des cartes mieux informées de l'intérieur de l'île. L'établissement de l'aventurier russe est particulièrement bien décrit, avec une trentaine de plans, qui donnent la mesure de ce qu'a apporté Beniowsky à la reconnaissance géographique de l'île. Un *Plan et découverte du passage de la baye d'Antongil à la baye de Morungano situé à l'Ouest de Madagascar* en est un très bel exemple. L'immense *Carte de l'île de Madagascar* dressée d'après divers journaux et voyages faits par M. le baron de Beniowsky figure davantage comme une manière de manifeste politique que comme œuvre de géographe. L'empire un moment rêvé disparaît avec son rêveur, et les travaux de Beniowsky n'auront aucune postérité immédiate. Ce n'est que dans le premier tiers du siècle suivant que les Français se lanceront dans l'exploration systématique de l'intérieur de l'île - après que les travaux d'Owen (1827) eurent permis d'en donner les contours à peu près définitifs.

L'ILE DE FRANCE (MAURICE)

Pour l'île de France, le D.F.C. conserve au contraire une foison de documents. La cartographie de l'île connut trois périodes marquées, et a suivi les progrès de la colonie, au détriment de Bourbon. De 1721, date de nouvelle prise de possession, à l'arrivée de La Bourdonnais, c'est une période encore "hydrographique" - on se contente de relever les mouillages les plus intéressants, et le contour des côtes, et Bourbon demeure alors l'escale principale des navires de France sur la route des Indes. Ce n'est d'ailleurs guère avant l'an V que l'hydrographie des Mascareignes sera complètement maîtrisée, puisque même après Manevilette, *"la multitude des observations qui ont été faites"* n'empêchent pas "l'embarras où se trouvent continuellement ceux qui naviguent entre les îles de France et de Bourbon". En 1722, l'ingénieur de Nyon débarquait à Maurice, nommé gouverneur et ingénieur en chef - double attribution qui témoigne des priorités de l'administration royale dans l'île. Nyon en effet est chargé d'y établir un port. Ses travaux fondent la cartographie terrestre de l'île pour trente ans. En trois mois, l'ingénieur fait le tour de l'île et établit le projet de l'installation de deux ports, Nord Ouest et Sud Est; il laisse en outre un plan particulier de Port-Louis, avec les fortifications proposées pour sa défense. Nyon quittera l'île en 1725, chassé par les rats et les cyclones. La mission de l'ingénieur Cossigny en 1731 ouvre la deuxième période de l'histoire de la géographie de l'île. Celui-ci a en effet été nommé ingénieur en chef de l'île de France, chargé en particulier d'explorer l'île pour faire au roi le rapport de ses ressources. Ce rapport est suffisamment positif pour qu'on juge nécessaire de nommer un homme de valeur comme prochain gouverneur; ce sera La Bourdonnais. Son œuvre énergique va changer le destin des Mascareignes, dont l'île de France devient alors le siège de l'administration et du gouvernement, ainsi qu'un centre de rayonnement commercial et, au moment de la guerre contre les Anglais, une base de départ pour les opérations militaires. Mahé est un marin, aussi a-t-il du développement de l'île une vision essentiellement marine. C'est l'expédition qu'il lance pour trouver une route plus courte vers les Indes qui découvre l'archipel des Seychelles (dont une des îles, plus tard, portera son nom); il se désintéresse de Madagascar, et favorise le commerce d'Inde en Inde. Son extension rend nécessaire l'aménagement d'un port convenable, Port-Louis, qui sera l'obsession des décennies

suivantes. Dans un troisième temps, les successeurs de Mahé s'attacheront davantage au développement agricole d'une colonie en plein essor. Les observations astronomiques de l'abbé La Caille en 1753 serviront de référence à de très nombreux travaux cartographiques. C'est de ce moment seulement que dateront les premières cartes exactes de l'île. En 1773, Cossigny se servira encore des calculs du savant pour donner une nouvelle carte des contours de l'île. Ce n'est guère avant la fin du siècle cependant qu'on bénéficiera des travaux définitifs. Lors d'une escale à Port-Louis, l'ingénieur Bourcet, de retour de Pondichéry, en profite pour lever un plan de la ville et déplore, dans la lettre d'envoi au ministre, que les plans disponibles à l'île de France même sont encore très mauvais. Ce reproche est une des constantes des correspondances des ingénieurs au ministère, pour toute la période française. Au vrai, l'énergie et l'argent manquent pour ce genre de travaux. En 1786 l'ingénieur Rambaud estimait, dans un *Mémoire pour servir à la carte typographique et militaire* de l'île de France, qu'il faudrait quatre ou cinq années de travail *"en y employant seulement quatre ingénieurs"*, pour dresser le plan général de l'île, pour une dépense de près de deux cents milles livres. La guerre incessante avec l'Angleterre pour la domination de l'Inde fera passer l'urgence de ce genre de travaux au second plan. C'est la troisième période de la cartographie de l'île de France qui s'ouvre, plus martiale. Le grand projet des dernières décennies du siècle fut l'aménagement de Port-Louis en véritable port de mer, qui devait servir de base aux vaisseaux français dans l'océan Indien. C'est à l'ingénieur Tromelin qu'a été confiée cette tâche en 1768 et de nombreux mémoires et plans gardent la trace de ses efforts pour le curage de la rade, envahie par la boue descendue des collines et par les épaves des navires coulés par les ouragans; un nouveau port devait en outre être aménagé au lieu dit Trou Fanfaron. Les portefeuilles de l'île de France sont par la suite pleins des travaux des ingénieurs Quérénet et Des Roys pour fortifier la ville. C'est là le trait dominant de la cartographie de l'océan Indien à la fin du XVIIIe siècle, d'être tourné vers des tâches militaires, qui ne participent qu'indirectement à la connaissance géographique. Le nombre des ingénieurs et arpenteurs est encore réduit après la fin des travaux de fortification - en 1782 il n'y a plus à l'île de France que deux ingénieurs et un seul arpenteur; à Bourbon, un ingénieur et un arpenteur. Il reste bien, en outre, le géographe et le dessinateur affectés au plan topographique de l'île, entamé sous la direction de Canaple, mais celui-ci, ainsi que l'ingénieur Malavois qui le secondait, ont tous deux été envoyés en Inde, suivre l'expédition militaire contre les Anglais. Pour l'heure, les travaux en sont donc au point mort et le vicomte de Souillac ne peut guère envoyer au ministre que le plan de la première partie levée.

LA REUNION

Les portefeuilles de La Réunion, quoique fort volumineux, ne contiennent que peu de plans du XVIIIe siècle et hormis quelques relevés côtiers, quasiment aucun du XVIIe siècle. La majorité des quelques mille cinq cent pièces conservées concernent les travaux des Ponts-et-Chaussées, pour construire des routes, des baraquements et des casernes, et différents magasins à Saint-Denis et Saint-Paul. Pour le XVIIIe siècle, une modeste série de plans issus des travaux du chevalier de Nyon, des ingénieurs Sornay et Cossigny, s'interrompt à partir de 1738-1740. Ce mystérieux déficit pourrait trouver partie de son explication dans la préférence

donnée par La Bourdonnais à l'île de France pour être siège du gouvernement de la France dans l'océan Indien. C'est Port-Louis, et non plus Port Bourbon, qui accueille à partir de 1738 les vaisseaux du commerce de l'Inde. Bourbon avait pour vocation principale d'être le grenier de l'île de France, une colonie essentiellement agricole[2]. Les travaux civils d'arpentage et de délimitation des parcelles semblent avoir eu à Bourbon une importance significative. Le traité des *Opérations nécessaires à la pratique de l'arpentage à l'île Bourbon* de Gyomar est à cet égard un document intéressant pour connaître les conditions de travail des cartographes de ce moment. Gyomar est commis à partir de1734 aux arpentages à Saint-Paul, en qualité d'ingénieur et géomètre. En 1738, il écrit au Conseil supérieur de l'île, pour lui demander la commission d'arpenteur royal, pour l'ensemble de l'île. Ce poste, écrit-il, serait très profitable à la Compagnie, car il permettrait d'avoir une connaissance exacte de l'étendue de son domaine, et des cens, redevances et autres droits seigneuriaux qui lui sont dus. Gyomar a en outre le projet de dresser un plan général de Bourbon : *"Je rassemblerai ensuite tous mes plans particuliers pour en faire un général que je ferai mon possible de finir en relevant par terre le tour de l'île, ce qui ne sera pas une petite opération (...) Je ferai de plus, messieurs, toutes les observations astronomiques qui seront à portée de ma capacité"*. L'arpenteur demandait en outre que lui soient adjoints un dessinateur et un écrivain ; il estimait que cinq ou six années seraient nécessaires pour obtenir la carte de la plus grande partie du terrain cultivable. Là aussi le relevé des domaines se fait par accumulation de travaux ponctuels, et par compilation des informations. C'est pourrait-on dire une cartographie d'archiviste - dont le plus parfait produit serait le plan terrier de la paroisse Sainte-Rose fait par l'ingénieur géographe Selhausen en 1817. Il s'agit d'un travail de compilation, *"portant les concessions primordiales, leurs dimensions et les noms des propriétaires d'après les titres, contrats, plans et procès verbaux d'arpentage et de partage homologués déposés aux greffes et archives"*.

L'INDE

Les cartes et plans que nous ont conservé les portefeuilles de l'Inde sont sans doute les fleurons de cet ensemble, de par leur qualité, leur ancienneté et leur diversité. Les cartes de forteresses de l'Inde servaient à évaluer de façon globale le potentiel ennemi - elles valaient souvent davantage collectivement, en portefeuille ou en atlas. En effet, leur objet n'était pas tant de faire connaître les faiblesses de telle ou telle citadelle à un moment donné, que de donner une estimation des forces en présence. On retrouve ce souci de donner un panorama militaire, dans ces grandes cartes multiples, où sont données, en cartons, le détail et les contours de plusieurs forteresses. Pour n'en citer qu'un exemple, la carte anonyme intitulée Divers plans du Carnate, côte de Coromandel donne en 1770 les plans de neuf places, avec chacune son échelle particulière[3]. La carte de l'ingénieur est un outil stratégique, non pas une représentation de l'espace mais une reconnaissance en vue d'une action ; elle n'est

2 - Les cartes et plans de la Bibliothèque Nationale à Paris semblent rendre compte du même déficit, entre 1740 et 1815. Voyez Monique de la Roncière, "Les sources cartographiques de l'histoire des Mascareignes et des Seychelles à la Bibliothèque nationale (Paris) ", dans *Mouvements de populations dans l'océan Indien*, Paris, 1979, pp. 337 348.
3 - CAOM, D.F.C. Indes orientales, XIX, portefeuilles 31 C, plan 340.

pas la description à l'aide de signes ou de figures d'un lieu, mais l'examen de l'état d'un lieu. Elle anticipe l'objet de sa représentation, puisque son auteur doit distinguer dans un paysage ce qui n'existe pas encore, les conditions avantageuses d'une action offensive, ou les possibilités de défense d'une place. La reconnaissance dont le cartographe rend compte opère par choix stratégique et subjectif. Sa valeur sera appréciée par les officiers qui s'en serviront au moment attendu, en fonction de la justesse des options stratégiques reconnues, plutôt que sur la réalité spatiale de sa représentation.

Le plan de bataille était conçu dans une perspective très différente, et c'était en quelque sorte le "morceau de bravoure" du cartographe militaire. Le relevé des "attaques" d'une place était dédié au général victorieux, ou même parfois, rendait hommage au stratège vaincu. La très belle série des plans du siège de Pondichéry de 1778, dédiés à Bellecombe, célèbrent de façon paradoxale l'anéantissement du rêve grandiose de l'Inde française, sa métropole représentée en pleine vigueur, au moment précis de son investissement par l'éternel ennemi anglais. Les plans du siège de Madras en 1746, ou ceux du premier siège de Pondichéry en 1748 expriment la même nostalgie ambivalente, rappelant à la fois l'ampleur des succès français et l'échec du "*rêve d'empire*" [4].

Ces documents relevaient à l'évidence du plus strict secret militaire. Les relevés à l'usage exclusif des officiers européens engagés dans les conflits de la péninsule, étaient en permanence réactualisés, mais ne s'intégraient pas aux ouvrages des géographes, souvent tardivement renseignés. L'Inde du Sud, ce grand "théâtre", pour reprendre le titre de cartes gravées, alors à la mode, des guerres entre la France et l'Angleterre, était sillonnée de cartographes, mais demeurait néanmoins ce "*grand espace de pays dont on n'a point de connaissance particulière*", dont parle d'Anville. Un ouvrage aussi bien informé que l'atlas de Gentil, dont les cartes témoignaient pourtant d'une connaissance précise et renouvelée du pays, ne sera cependant guère diffusé (il n'en existe que deux exemplaires connus). Du côté anglais, ce n'est qu'après Plassey que la cartographie du nord de l'Inde pourra être entreprise, grâce aux fameuses surveys qu'encourageait le Conseil local de Calcutta[5].

Ces travaux étaient surtout la somme d'étonnantes aventures individuelles, dont il serait trop long de rendre compte ici en détail. Le meilleur exemple en serait la carrière du marquis de Valory, aventurier cartographe, qui profitant d'un congé, quitte les casernes de Port-Louis pour huit années de pérégrinations mouvementées. Il ne reviendra en France riche seulement que de ces travaux, une vingtaine de cartes, qui lui serviront de monnaie d'échange au moment de négocier sa réintégration. Valory prétendait en effet que ses travaux avaient une valeur inestimable car ils apportaient des renseignements neufs et de première importance sur des régions encore inconnues, et spécialement sur les forteresses qu'y s'y trouvaient. Dès lors le fait qu'il ait abandonné son commandement à l'île de France doit, selon lui, passer

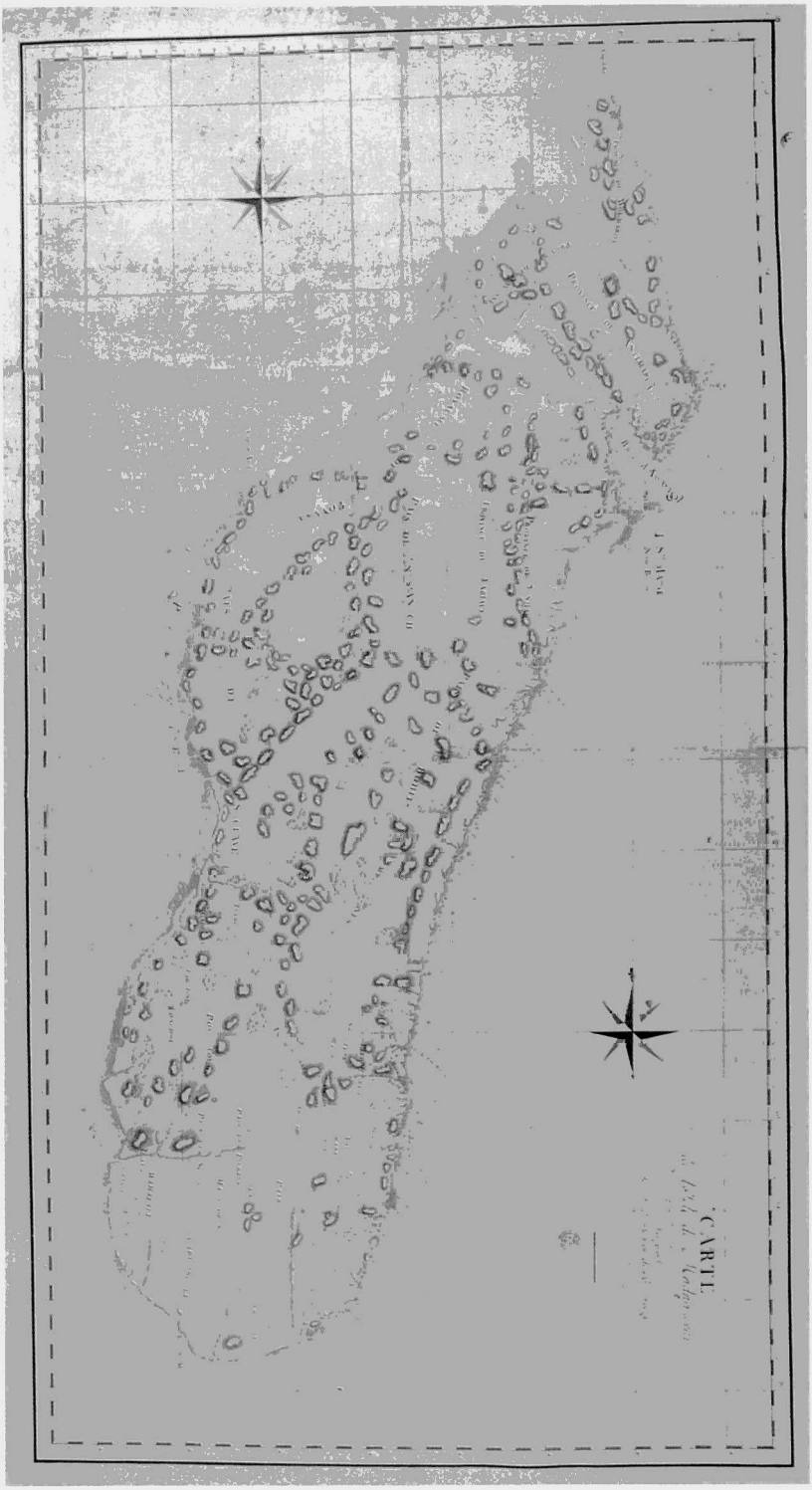
---

4 - Voir, par exemple, le *Plan de la ville de Pondichéry dédié à la mémoire de M. Dupleix* (...) gravé, anonyme, sans date, CAOM, D.F.C. Pondichéry, XX, portefeuilles 32A, plans 32 et 33.

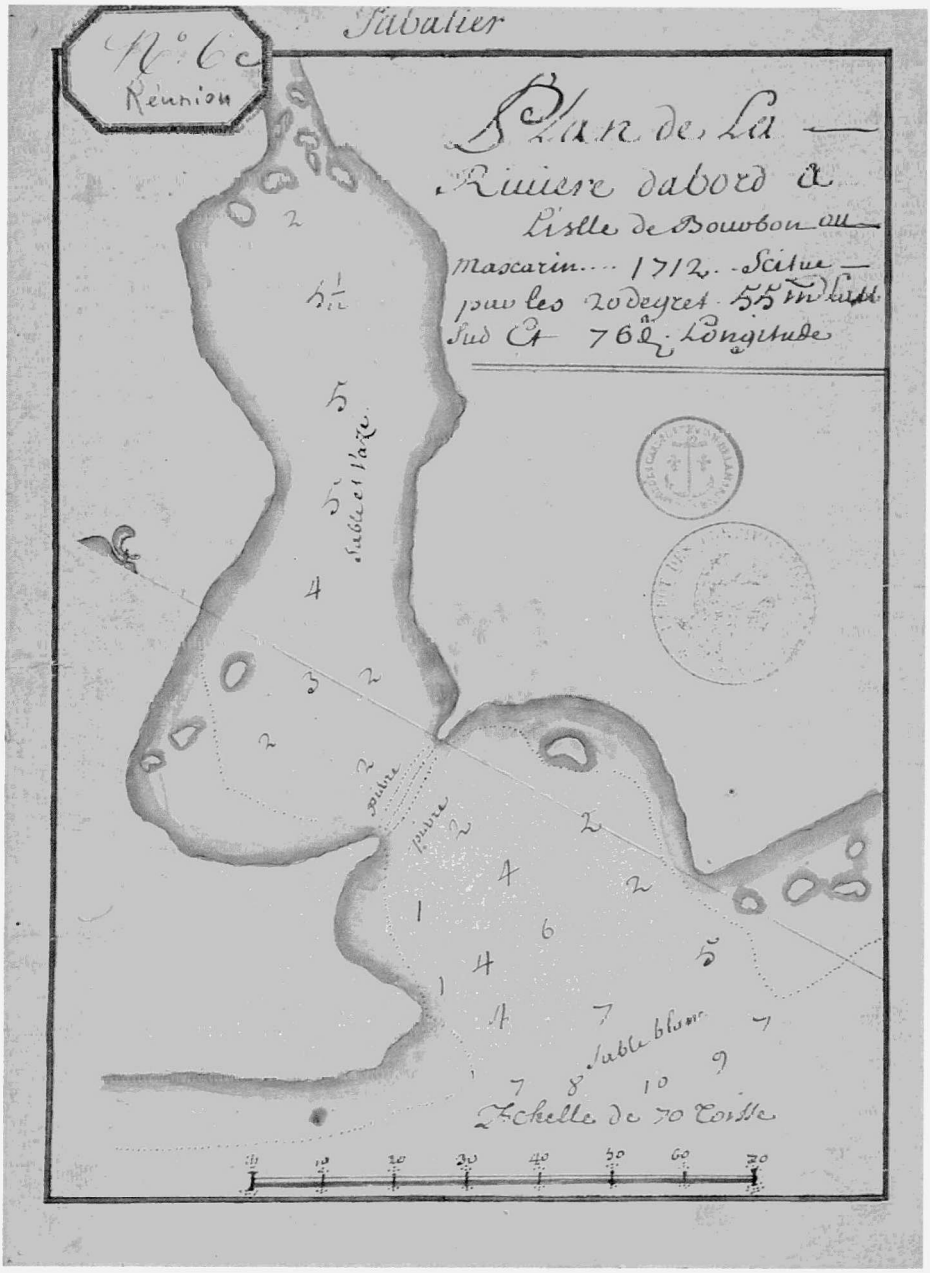
5 - Susan Gole, *India within the Ganges,* New-Delhi, 1983, 228 p. ; voir aussi, l'édition donnée par le même auteur de *L'Empire Mogol divisé en 21 soubas ou gouvernements tirés de différents écrivains du païs à Faisabad* MDCCLXX *1770* , Delhi, 1988, 60 p.

après l'intérêt remarquable de ces travaux, qu'il a pu réaliser pendant cette absence. On pourrait citer encore, parmi d'autres exploits, les croquis que réalise à l'insu des Anglais dont il est prisonnier Lafitte de Brassier, ingénieur géographe à Madras en 1778. Ou les travaux du major d'artillerie Gérard, qui participa à toutes les grandes affaires contre les Anglais de l'expédition de Lally, et qui présente au ministre à son retour en France en 1762, tous les plans et cartes qu'il a levés dans l'Inde, travaux qui étaient pour l'officier non plus la trace concrète de ces faits, mais les faits d'armes eux-mêmes, ainsi matérialisés, et pour lesquels on demandait la Croix de Saint-Louis.

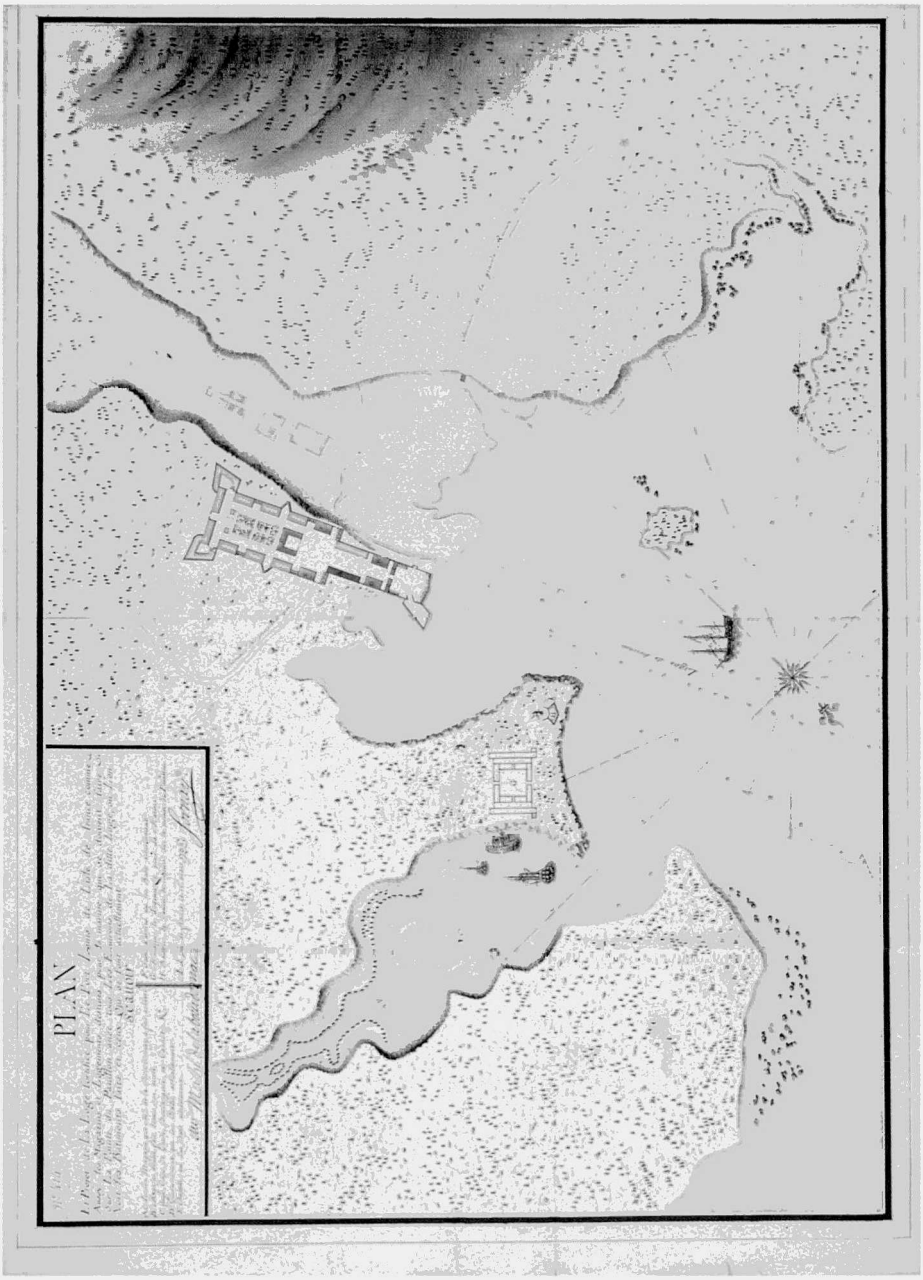
La perte de l'Inde française, réduite à une poignée de comptoirs, la prise de l'île de France en 1811, allaient restreindre le champ d'action des cartographes français. Le corps des ingénieurs géographes a d'ailleurs été supprimé en 1784. Seule demeure colonie française dans l'océan Indien l'île Bourbon (La Réunion), à peu près totalement cartographiée au début du XIXe siècle. Commence l'époque de la colonisation proprement dite et les travaux d'aménagement succèdent aux entreprises d'exploration et d'inventaire des domaines. C'est ainsi un chapitre aventureux de l'histoire de la connaissance géographique de cette région du monde par les Français qui s'achève.



Carte de l'Isle de Madagascar fait pour ordre de M. le baron de Beniowsky (Plan DFC)



Plan de la Rivière d'Abord à l'isle de Bourbon (1712) (plan DFC)



Projet de loge fortifiée à l'isle de France - Sornay - 1756 (plan DFC)