

La représentation cartographique du rivage occidental de la France aux XVIIe et XVIIIe siècles

Par Denis LIEPPE

**Cet article a été publié dans Comité de Documentation Historique de la Marine,
Communications 1993-1994, Vincennes, Service Historique de la Marine, 1995,
p. 323-342.**

Il ne s'agit pas de faire ici une histoire de la cartographie, ou de nous substituer à nos collègues géographes et hydrographes. Nous n'avons pas non plus la prétention, et encore moins la compétence, de vous emmener dans un voyage au travers du dédale, d'ailleurs encore mal connu, des connaissances techniques et de l'évolution de la précision des cartes, marines ou "continentales" [1]. Plus simplement nous voudrions considérer la carte comme un objet à part entière et tenter de la regarder en historien. Et à l'instar du regretté père de Dainville, lorsqu'il publia en 1964 *Le Langage des géographes ; Termes, signes et couleurs des cartes anciennes*, nous voudrions nous attacher à la représentation et à la figuration du rivage dans les cartes [2] de l'époque moderne. Car chaque époque génère sa propre représentation de l'espace avec ses codes et avec ses symboles. Des associations mentales immédiates se créent à la simple lecture du document. L'observateur de la carte Michelin ou de la carte de l'Institut Géographique National -l'IGN- est frappé par l'opposition entre la complexité de la représentation du continent, représentation enchevêtrée de signaux multiples, et la simplicité bleutée de l'espace marin. Le bleu clair évoque une mer calme et un lieu de baignade - c'est la couleur des piscines - plus qu'un lieu de danger, une voie de transport économique et un champ de bataille. Les détails du rivage qui sont mis en évidence sont les phares et les points de vue qu'ils autorisent sur l'immensité de l'horizon marin. Bref la représentation est une représentation à vocation touristique. Les symboles et la codification des couleurs mettent l'accent sur un espace fait de paix et de simplicité : le réseau des voies de communication se trouve nettement en évidence, les couleurs correspondent à une codification simple et immédiatement perceptible. La France de l'après-guerre est une France décloisonnée, les régions sont désenclavées. C'est à peine, sauf pour les cartes de l'IGN, si le relief apparaît. Les frontières intérieures ont disparu, et avec elles les divisions. La représentation s'uniformise, et il faut se pencher sur les cartes dites d'état-major au 1/50000e et sur celles au 1/25000e pour trouver mention des différences et des particularités de la topographie et de la géographie humaine. Ces quelques remarques ne sont que le produit de nos réflexions de Français de la fin du XXème siècle. Nous avons été habitués dès notre première scolarité à concevoir les notions d'Etat et de territoire, à les lier et à les cartographier, même sommairement, avec les frontières naturelles et linéaires. L'appréhension spatiale du territoire national s'effectue, pour nous, de deux façons différentes : graphiquement par la carte, et empiriquement par les voyages devenus pour nous d'une facilité dont on oublie vite le caractère extraordinaire. Pour autant les hommes des XVIIème et XVIIIème siècles ne concevaient pas et ne représentaient pas forcément l'espace de la même façon. Il s'agit donc de se préoccuper d'abord de la valeur et de la signification de la carte, des cartes, et de leur évolution du Grand Siècle à la Révolution. Quelles sont alors les représentations du rivage qui sont ainsi véhiculées, quelles en sont la cohérence, l'ordonnement et la signification, politique et culturelle ?

La cartographie est au XVIIème siècle une science balbutiante. Surtout il convient de noter que la représentation de l'espace se fait d'abord par la description discursive. La tradition de la géographie rhétorique est antique. Strabon, dans sa *Géographie*, César dans le *Bellum Gallicum*, décrivent les régions qu'ils traversent. Cette tradition de

géographie littéraire se développe au moyen-âge avec les croisades et les pèlerinages [3]. Elle trouve un nouvel élan dans les voyages liés aux grandes découvertes [4], et elle s'épanouit au siècle des Lumières. L'époque de l'Encyclopédie voit l'apogée du genre du récit de voyage, des guides touristiques [5], depuis la publication de *La Guide des chemins de France* par Charles Estienne [6] en 1553, et des dictionnaires géographiques [7]. Le théâtre de ces descriptions littéraires est mouvant. Les récits de voyages, les itinéraires et les guides sont évidemment très différents des projets plus globaux de représentation exhaustive d'un territoire. Les premiers retracent un itinéraire particulier et mettent l'accent sur les étapes, les dangers et les singularités locales qui ont marqué le voyageur. Les seconds visent à *caractériser* de façon encyclopédique les lieux d'un territoire qui correspond souvent à celui du royaume. Ils s'apparentent à un effort de cartographie nationale ou régionale. La description est assez complète : à la localisation inhérente à toute oeuvre géographique et cartographique, s'ajoute une description monumentale, et des informations de type « statistiques » et climatiques. Ces éléments s'associent alors à un historique de la ville ou du lieu considéré. Selon ces ouvrages, deux hommes, César et Charlemagne, auraient marqué de leur empreinte la fondation des principales localités littorales du royaume. La description se nourrit de références classiques. La connaissance du territoire décrit se fait donc par l'intermédiaire des listes de noms de cités, de bourgs et de lieux-dits que ces ouvrages contiennent. L'espace se comprend phonétiquement et non visuellement : le verbe caractérise le lieu. C'est la gloire du toponyme. L'exemple le plus connu est certainement le *Dictionnaire géographique, historique et politique des Gaules et de la France* de l'abbé Expilly [8], publié de 1762 à 1770 et resté inachevé. Dans son article sur Boulogne il décrit le port, discute de sa qualité, « pitoyable », informe des travaux qui ont été fait (la construction de deux jetées), et il disserte enfin sur le « phare », la Tour d'Ordre, monument qui fait la réputation de la cité des Morins. Il reprend le texte de l'allocution du père de Montfaucon à l'Académie Royale des Inscriptions et Belles Lettres (7/1/1721). Il cite Caius Caligula et César, Eginard et Charlemagne. Si le territoire du royaume est le plus souvent considéré dans son ensemble par ces ouvrages, il naît pourtant au XVIIème siècle un genre particulier de « dictionnaire » de la navigation et donc du rivage. Le terme est impropre et les contemporains lui ont préféré celui d'« hydrographie ». Le genre est particulier, propre au Grand Siècle. Il a été divulgué par l'hydrographie du Père Georges Fournier [9], publiée en 1643, pour sa première édition. Il se distingue des routiers maritimes qui ont paru à la fin du XVIIème et au XVIIIème siècle, à l'instar du *Petit Flambeau de la mer* de Bougard [10], qui a connu de nombreuses rééditions. Ces routiers, qui ont restreint le champ de l'hydrographie à l'art de naviguer et donc à l'étude de la mer, se contentaient de décrire les littoraux en termes d'accessibilité et de qualité de mouillage. Ils comportent des cartes fort grossières et sans grand intérêt pour notre propos. Elles offrent néanmoins des profils des côtes de France. Surtout ces routiers donnaient aux marins, et peut-être à un public plus large, une cartographie rhétorique, qui énumérait les ports côte après côte, région après région, toujours en termes de navigation. Pour le Boulonnais, Bougard ne cite que la Rade saint Jean, où il décrit la côte depuis le cap Gris Nez -le Boulonnais commence à Ecalles- jusqu'à Ambleteuse, petite bourgade du Pas de Calais, au nord de Boulogne. « *Rade de St Jean. Du cap de Grisnéés à Ambleteuil, la côte s'étend nord et sud environ 5 quarts de lieue : toute cette côte est très méchante à cause de la quantité de rochers qui y sont, ce qui fait que l'on ne peut pas y ancrer, le fond y étant très mauvais. Mais dans l'ance qui est devant Ambleteuil, c'est une fort bonne rade que l'on nomme la rade de St Jean. L'on y est à l'abri des vents de nord-est, sud-est, et jusqu'au sud-sud-est. Mais venant à venter depuis le sud jusqu'au nord du côté de l'ouest, il y fait très mauvais, car il n'y a nul abri, ce qui fait que la mer y est extrêmement grosse. Il y a une petite rivière à Ambleteuil, mais elle n'est que pour des bateaux pêcheurs. L'on mouille à la rade St Jean depuis 9 brasses d'eau jusqu'à 15 brasses. Il faut emmener la tour d'Ambleteuil par le milieu des maisons, et n'approcher pas trop proche de terre, à cause de quelques roches qui en sont éloignées d'environ une grande longueur de câble* » [11]. Il écrit ensuite un article « Boulogne » concernant la côte d'Ambleteuse à Boulogne, puis un autre sur Etaples pour la côte de Boulogne à Etaples. Citer des ouvrages comme celui de Bougard n'est pas inutile. A l'époque moderne la cartographie du rivage est balbutiante. Les cartes gravées qui sont diffusées dans le public n'offrent

que peu de détails sur les côtes. La connaissance du rivage est donc d'abord discursive, orale ou rhétorique. Les rivages occidentaux de la France apparaissent comme des lieux extrêmement dangereux et trompeurs. Ils ne présentent aucune qualité pour le mouillage, les ports s'ensablent et sont d'accès difficile. La seule bonne rade est celle de Brest. En fait ces *Dictionnaires géographiques* ou ces *Descriptions* procèdent des *Itinéraires* écrits à l'intention des marchands médiévaux et des *Récits de voyages*. Ils n'en sont que la forme achevée, et accommodée au développement scientifique lié à la révolution copernicienne et galiléenne. Corollairement à ces représentations rhétoriques de l'espace, la carte « image » s'est développée peu à peu. Si la carte était présente dès l'antiquité, avec Ptolémée, elle l'est aussi au moyen-âge avec les plans de fiefs, par exemple. Par la suite la représentation de l'espace reste essentiellement cosmographique. Il s'agit d'ordonner l'univers. L'entreprise cosmographique, à haute connotation symbolique et religieuse, a vu son apogée au XVIème siècle à la suite de la redécouverte de la géographie de Ptolémée au XVème siècle [12]. Ortelius et Mercator publient leurs atlas. La Renaissance utilise même la carte comme élément décoratif, des mappemondes figurant par exemple sur des tapisseries [13]. Parallèlement une cartographie plus utilitaire se développe depuis le XIIIème siècle, notamment avec les portulans [14], produits du développement de la navigation maritime et ancêtres des routiers de l'époque moderne. Ces cartes nautiques indiquent aux marins, elles ne furent que tardivement diffusées, le tracé des côtes. Elles précisent les principaux repères, accentuent certaines caractéristiques du rivage. Elles sont souvent accompagnées d'un livret détaillé. Dans le développement de la cartographie, il convient de souligner l'importance prise par la publication de la *Géographie* de Ptolémée [15], notamment sa planche IV qui représente la France. C'est sans doute l'une des premières fois que le territoire du royaume se trouve ainsi représenté dans son ensemble. Elle a servi de support, sans cesse revu et corrigé, à de très nombreuses cartes du XVIème et du début du XVIIème siècle. Elle lègue à la postérité des signes, présents dans certaines éditions de l'époque moderne, tels que la figuration des bourgs et des villes par un groupe de maisons autour d'une église. Sur cette carte le tracé des côtes occidentales de la France est entaché d'erreurs et il n'est point besoin d'être géographe pour s'en apercevoir. Il a été corrigé à de nombreuses reprises au XVIème siècle et notamment par des cartographes italiens. En fait l'élan de la cartographie, et surtout de la cartographie côtière, date de la seconde moitié du XVIIème siècle, et du XVIIIème siècle, avec l'institutionnalisation de l'entreprise cartographique. L'Académie royale des sciences [16], par ses travaux mathématiques et astronomiques, sur la façade atlantique, avec Cassini II [17], comme sur le rivage de Provence, avec le comte Luigi de Marsigli, membre étranger associé, permet l'établissement et le triomphe final de la carte géométrique [18]. C'était la détermination des longitudes qui posait problème. En 1669 l'abbé Picard mesure la méridienne entre Amiens et Paris. Parallèlement les horloges marines [19] et autres instruments se développent, qui permettent à Cassini, toujours pour l'Académie des Sciences, de prolonger et de terminer la mesure de la méridienne de Dunkerque à Perpignan en 1718. Les côtes sont définitivement localisées en latitude et en longitude à partir des années 1737-1739. Mais cette réduction géométrique de l'espace est l'oeuvre de savants, mathématiciens, astronomes, hydrographes et géomètres. Tous concourent à leur place à la réalisation d'une carte exacte du royaume. Pour autant ils ne sont pas les seuls à cartographier le territoire du royaume. Car la cartographie est aussi et peut-être avant tout une oeuvre militaire. Un corps spécifique de cartographes militaires, les ingénieurs-géographes s'élabore vers la fin du XVIIème siècle et se structure définitivement à partir de 1691. Parfois les ingénieurs-géographes ont formé, à l'instar des Cassini dans la cartographie civile, une véritable dynastie. La famille Masse [20] a ainsi fourni 3 grands cartographes : Claude Masse (1652-1737) a travaillé d'abord seul, de 1677 à 1724, puis avec ses deux fils, François et Claude-Félix, jusqu'à sa mort en 1737. La formation des ingénieurs-géographes se fait sur le terrain, elle prend de nombreuses années. Chaque ingénieur part sur le terrain, avec son maître, ingénieur-géographe titulaire. C'est peut-être la plus grande révolution, avec les bouleversements mathématiques et astronomiques, de la cartographie au XVIIème siècle. L'élaboration des cartes ne se fait plus en cabinet, en tout cas de plus en plus rarement. Au contraire l'ingénieur, comme le savant d'ailleurs, base son travail sur ses observations personnelles et sur celles de ses subordonnés et de ses élèves. Les cartes

nous sont donc extrêmement précieuses, car les observations recueillies sont de première main. Pourtant toutes ne sont pas égales. Par la qualité de l'ingénieur, et par ses talents bien-sûr, mais surtout parce que les cartes ne sont jamais une reproduction fidèle de la réalité, fut-elle observée avec une grande justesse et une grande minutie. Les cartes ont une signification particulière. Si elles sont levées scientifiquement, c'est-à-dire que le tracé des contours devient progressivement exact, elles ne sont pas objectives : comme toute représentation picturale, la représentation cartographique est subjective. Surtout elle compose une codification de la réalité à partir de symboles qui sont autant d'éléments informatifs : la figuration des cultures, de la topographie, de la nature du terrain, de l'habitat, du réseau des voies de communication, des monuments, etc. Or cette codification n'est pas réglée au XVII^{ème} siècle. Au contraire elle est extrêmement fluctuante et varie d'un auteur à l'autre et suivant la période. La représentation n'est pas véritablement, surtout au XVII^{ème} et au XVIII^{ème} siècle, la représentation parfaitement exacte, dans son dessin comme dans sa volonté, de l'espace. La composition de la carte, les éléments qui y figurent ou qui en sont absents, la forme de la figuration, la caractérisation des éléments naturels, la nature des informations fournies, les couleurs, les traits, les textes, les cartouches, les éléments dits « décoratifs » (vaisseaux, monstres marins, sirènes...), la structure enfin donne une signification particulière à la carte. Et l'on peut d'ores et déjà dresser deux grandes catégories de cartes suivant leur objet [21] : - celles qui *décrivent* un lieu à l'aide de signes et de figures, cartes qui sont une représentation de l'espace, qui se veut fidèle et complète. - la carte de l'ingénieur, qui a obtenu un brevet royal qui donne accès au corps des ingénieurs aux camps et armées. Carte qui est alors au service de la stratégie militaire et économique. C'est l'*examen* de l'état d'un lieu, la reconnaissance de l'espace en vue d'une action. Les ingénieurs doivent être « géographes » donc cartographes, et dans le même temps être avertis de tous les domaines de l'art militaire. Ils ne pourraient pas sinon rendre compte dans leurs cartes de ce qui est relatif à la préparation d'une action particulière : nous verrons plus loin qu'il s'agit essentiellement pour les côtes occidentales du royaume d'un souci de défense contre un débarquement anglais. C'est l'ingénieur qui procède en géographe. Cela peut supposer aussi des projets : c'est alors le géographe qui procède en ingénieur. Il doit voir dans un paysage ce qui n'y existe pas, à savoir les conditions d'une action avantageuse. Il doit donc opérer des choix dans la représentation du terrain de façon à y distinguer des possibilités de tactiques et de stratégies [22]. Les cartes militaires et les projets de toutes sortes sont les plus nombreuses pour la cartographie du rivage français. Elles témoignent de l'importance militaire accordée aux côtes occidentales du royaume à la fin du XVII^{ème} et au XVIII^{ème} siècles. Ces cartes ont donc été soigneusement archivées. Ainsi pour les seuls rivages qui nous intéressent ici, de Dunkerque à Bayonne, la cartoθήque de l'IGN ne conserve pas moins de 43 chemises relatives aux côtes occidentales de France. Il s'agit en fait du transfert [23] de l'article 14 des Archives de la Guerre, fonds qui contenait les cartes du service du génie et des fortifications. Il faudrait citer tous les autres dépôts, mais nous n'en avons pas ici le loisir [24]. Enfin on peut encore distinguer les cartes par leur mode de représentation : la représentation géométrique, abstraction mathématique et plane de la réalité s'oppose à la représentation en vue cavalière, en vue perspective, dite aussi en élévation, qui permet de voir le terrain comme vu d'un hélicoptère. En fait les cartes militaires sont souvent mixtes. Le levé géométrique n'est pas favorisé outre-mesure malgré sa diffusion parmi les scientifiques civils. Il n'est pas le plus favorable à l'officier pour reconnaître le terrain. Les principaux points sont donc levés géométriquement, mais les détails sont levés cavalièrement. Le détail est ce qui se voit : la discrimination de l'oeil face au paysage n'est pas celle de l'instrument de mesure. En fait il est souvent difficile de ranger une carte dans l'une ou l'autre de ces 4 grandes catégories, carte descriptive, carte militaire, représentation géométrique et représentation cavalière, tellement le mode de représentation et l'objet peuvent emprunter à chacune. La valeur de la carte à la fin de l'époque moderne est donc toute relative. Et la cartographie scientifique avoue son impuissance à tout représenter, lorsque l'image cède la parole au texte. Car au final le « discours » cartographique ne semble pas suffire à ses auteurs. Ceux-ci n'hésitent pas dans bien des cas à accompagner leurs travaux de longs mémoires, qui sont autant d'enquêtes descriptives au caractère parfois ethnologique. Il en va ainsi pour Claude Masse et ses cartes du Médoc et du Bas-Poitou. Il rédige en 1723

des « Mémoires et remarques que le sieur Masse ingénieur ordinaire du roi a fait en levant les cartes de parties de la Basse Guienne, et ce mémoire n'est que l'abrégé de ce qu'on a trouvé de plus remarquable dans ces différentes contrées » [25]. Cet abrégé comporte quand-même 258 p., conservées à la Bibliothèque du Génie. A la page 115 Claude Masse écrit un « Mémoire sur le pays de Buch appelé vulgairement le Captalat, et de la mer d'Arcachon appelée dans le pays petite mer ». Pour lui « cette contrée n'est pas d'une grande étendue et peut avoir de circuit 30500 toises et de l'est à l'ouest 16000 toises. Les lieues de ce pays sont communément de 3000 toises. Elle est bornée à l'ouest par l'océan ou le golfe aquitannique, au nord par le Médoc, à l'est par le Bourdelais et le Bazadois, au sud par le Marenchin ou le pays de Born. Ce pays est à peu près de même nature que le Médoc et les habitants habillés de même manière. Mais ils sont plus rustiques, et moins polis en leur langue que les Médocains. Ils sont plus insolents et moins civilisés, ce que on peut attribuer au voisinage de la mer, surtout ceux qui habitent autour de la mer d'Arcachon » [26].

Il est alors intéressant de confronter, quand il est possible de le faire au vu de la dispersion des documents, le texte à la carte. Le sujet traité impose de voir les cartes. Mais le format immense de ces manuscrits fragiles et en couleurs ne nous permet pas de les reproduire dans le cadre de cette publication, sauf à les rendre illisibles. Il est pourtant possible de fournir quelques indications générales. Ainsi seront-nous particulièrement attentifs à la ligne de rivage, limite de la mer et de la terre, frontière zonale par excellence, intermédiaire entre deux mondes, à sa figuration et à son rendu chromatique. Le relief littoral, les zones forestières, les domaines marécageux (parfois les salins), le rendu des zones cultivées, les villages, les monuments et les fortifications retiendront notre attention. Leur combinaison, leur disposition et leur figuration (ou leur absence) dans le champ cartographique ont une signification. Elles témoignent d'une vision particulière et d'une volonté de représentation qui n'est en aucun cas innocente et qui exprime un faisceau d'intentions. De même que les éléments « décoratifs » tels que les flottes ennemies au large de la côte, les navires de commerce, les vaisseaux de lignes, les monstres marins, les sirènes sans oublier les cartouches qui indiquent le sens général que l'observateur doit donner à la carte. Un exemple peut être rapidement pris. Il s'agit d'une "Carte des côtes de Normandie et de Picardie depuis la Seine jusqu'à l'Authie. Par les Ingénieurs Géographes" [27]. Elle date de 1771, l'échelle est au 1:14400. Elle comporte 20 dessins minutes en couleur, ils sont collés sur toile. Chaque dessin mesure 95x68 cm, le dernier 95x136 cm. 19 dessins sur 20 représentent le littoral. La ligne de rivage figure un axe oblique, la vue est terrestre. La mer, de couleur vert d'eau, est vide, le regard se porte vers le rivage. Les fortifications, en gris plombé brillent et attirent l'oeil comme autant de scansion de la côte. L'indication des laisses de mer, de vive, de morte et de basse eau, se fait par un dégradé de verts du plus sombre au plus clair. Petit à petit l'estran amphibie s'annonce comme élément de terre. Les dangers de la navigation sont figurés, pendents marins naturels des fortifications terrestres. La terre est blanche (quoique jaune le plus souvent), la topographie est indiquée précisément. L'altitude des falaises est indiquée en plusieurs points de la côte. Les chemins tissent leur toile sur ce dessin, les villages dont les bâtiments apparaissent y sont accrochés. Les zones forestières forment des taches sombres. Les vallées inondables et les marais sont colorés d'un vert différent du vert maritime. Les écarts chromatiques ont donc une signification : le vert est la couleur de l'eau, elle se décline suivant son degré de pureté et de salinité. L'opposition avec le blanc, symbole de l'Argent, se fait dans une lumineuse clarté. Les marais appartiennent à l'élément marin. Le vert signale-t-il un danger en figurant les zones d'inondation ? Quoiqu'il en soit, cette dualité chromatique peut être lue à un niveau symbolique supérieur. Signalons enfin les articulations de la ligne de rivage figurées par les ports qui recèlent un luxe de détails monumentaux. Les trajectoires des batteries sont indiquées avec minutie, mais pas les profondeurs marines. La carte est donc essentiellement militaire. La puissance royale domine et protège le rivage. L'observateur retrouve cette présence militaire dans les différentes cartes de Masse [28] sur le golfe de Gascogne, l'île de Ré et les côtes de Saintonge. Mais il y trouve une figuration du rivage différente, en tenant compte de leur antériorité par rapport à la carte des ingénieurs géographes qui vient d'être évoquée. La terre, jaune tranche vivement sur la mer vert de gris, dans un dégradé qui donne du bleu

au contact de la terre. Le milieu dunaire désertique, à l'instar des garennes que l'on retrouve au ponant sur d'autres cartes, frappe ici par sa couleur jaune vif. Le réseau de communication, par ailleurs très déficient n'apparaît qu'en filigrane, dilué dans cette masse dunaire parcellée parfois de domaines forestiers figurés par des arbres clairsemés. La carte la plus significative de la représentation du rivage occidental de la France est peut-être sa *Carte générale des côtes du pays d'Aunis et du Médoc* [29]. Seules des informations topographiques sur la frange littorale y figurent. La mer, toujours verte et vide, est séparée de la terre, masse blanche et vide, par la bordure du rivage. Aucun réseau de communication, aucune trace de vie n'y figure. Le rivage représente l'« interface » entre la mer et le continent. Il se trouve représenté comme un milieu particulier et sauvage. Les cartes du rivage occidental de la France aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles croisent donc des informations d'origine diverses, avec une symbolique complexe. Plusieurs grands traits peuvent pourtant être dégagés : le rivage est un milieu hostile, séparé du reste du continent (absence de réseau de communication) et répulsif, mais la présence militaire y est importante. C'est, pour reprendre le titre de deux ouvrages récents, la combinaison du *territoire du vide* et du *roi de guerre*.

Les cartes des côtes occidentales de la France de l'époque moderne sont avant tout des cartes utilitaires, à destination de certaines communautés professionnelles, marins, militaires, scientifiques, etc. , et des élites sociales. La diffusion de ces cartes dans le public a été restreinte. Elles sont d'ailleurs pour la plupart manuscrites et de grand format, prévues donc pour une utilisation en cabinet. Elles n'ont sans doute donc que peu influé sur la perception que l'ensemble de la société française avait du rivage et de la mer. Perception qui se contentait de noms évocateurs, propagés par les guides et les voyageurs. Ces cartes sont par contre le reflet de la vision maritime de leurs auteurs, en contact direct avec le littoral et ses populations. Ces cartographes travaillaient, nous l'avons vu, dans un cadre institutionnalisé. L'Académie royale des sciences est créée en 1666, le corps des ingénieurs-géographes est structuré en 1691. Il n'est besoin que de rappeler ces deux faits pour comprendre que la cartographie des côtes occidentales du royaume est affaire louis-quatorzienne, donc affaire d'Etat. La représentation cartographique du rivage aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles est une représentation politique. La représentation du territoire est affaire royale depuis le XVI^{ème} siècle [30]. La modernité naissante se nourrit de connaissance : depuis Louis XII, mais surtout depuis François I^{er}, à la fin des aventures italiennes, jusqu'à Charles IX, les différents monarques ressentent l'impérieuse nécessité de s'informer sur l'état du royaume. Et la cartographie y trouve sa place. Sur ordre de Charles IX, en 1565, Louis Le Boulenger publie un *Project et calcul fait par commandement du roi, de la longueur, largeur et grandeur de son Royaume, pays, terres et seigneuries* [31]. Le roi a donc l'initiative de cette tentative, très inégale, de mesure du territoire de ce royaume qu'il a parcouru. La connaissance géographique devient instrument du pouvoir, incontournable. Petit à petit, au fil des collections qui se constituent -le dépôt de la guerre est organisé en 1688- la carte devient surtout l'une des figurations du pouvoir, « investie d'une double fonction, symbolique et pratique » [32]. La représentation du territoire se trouve, dans les deux dernières décennies du XVI^{ème} siècle, dans l'instabilité des guerres de religion et de la Ligue, liée à la genèse et à l'affirmation de l'Etat monarchique moderne. En 1594 le tourangeau Maurice Bouguereau dédie son *Théâtre français* [33] à Henri IV : la reliure de velin est fleurdéliée aux armes du nouveau roi. Il clame ainsi, par une expression concrète et visible, la puissance et la légitimité du pouvoir monarchique. Les régions représentées, et elles le sont toutes, se trouvent visuellement dans la mouvance royale. Tout le monde peut constater l'allégeance des provinces et des républiques urbaines [34] au nouveau roi. La cartographie vaut constat d'allégeance et de pacification intérieure. Pour autant l'unité du royaume n'est pas menacée qu'à l'intérieur : le traité de Vervins de 1598 incite, voire impose la cartographie des frontières extérieures du royaume. L'on se trouve ici aux limites du politique et du militaire. Nul autre que Sully, surintendant des fortifications, n'est mieux placé pour mener à bien cette tâche pionnière. Il la confie aux ingénieurs du roi, ancêtres des ingénieurs géographes. Les côtes de France, de la Normandie à la Bretagne, sont levées en 1604. En 1634 Christophe Tassin, à la demande de Richelieu, publie un atlas : *Les cartes générales et particulières de toutes les costes de France* [35]. Les tracés des côtes, véritables confins

du royaume, font pour la première fois en France l'objet d'une publication officielle particulière, qui divulgue les travaux précédents des ingénieurs militaires. La cartographie se pare d'une importance nouvelle sous Louis XIV. Elle entre plus avant dans le champ de la symbolique politique, au niveau du pouvoir monarchique. Il ne faut pas là opposer cartographie civile et cartographie militaire. Elles ne sont que les deux faces du même édifice : celui de la glorification triomphale du roi et du pouvoir monarchique. Les ingénieurs-géographes sont les frères jumeaux des géographes du roi, titre civil attribué très largement et qui ressemble étrangement à celui d'historiographe du roi. Les Sanson figurent parmi les géographes royaux les plus célèbres. Le roi, à partir du règne personnel de Louis XIV, s'attribue, « capitalise », le territoire représenté par les cartes. Les oppositions intérieures ont été réduites, il convient de consolider ces victoires et de marquer le nouveau territoire de l'empreinte royale. Il faut dire que le roi est à l'origine de l'ensemble des grandes initiatives cartographiques. A l'instar des autres formes de représentations, littéraires, artistiques, théâtrales, etc, tout passe par le contrôle très étroit du pouvoir royal. La cartographie des côtes occidentales de la France se trouve confiée, dans les années 1670, par Colbert au chevalier de Clerville, commissaire général des fortifications. Le travail rendu est contrôlé, Colbert n'est pas satisfait et confie l'ensemble du travail à La Favolière [36]. Les cartes sont déposées en 1677, elles serviront de base au *Neptune français* publié en 1693, sans grand succès. Ce qu'il faut retenir, c'est la publication d'un atlas maritime officiel et unique qui montre, d'une part la volonté de Colbert de servir, par la fourniture d'outils adaptés, le développement du grand commerce maritime qui lui est si cher, et d'autre part une première volonté royale d'unifier la représentation du territoire. C'est l'oeuvre de Clerville et de La Favolière qui donne à la France son profil occidental définitif. Il était flou depuis Ptolémée. Ce qui est en jeu dans cette représentation c'est la souveraineté du roi sur son domaine, et la délimitation de celle-ci. L'Etat moderne en gestation a besoin d'unité politique, d'unité religieuse et d'unité territoriale. La politique expansionniste de Louis XIV se double d'une politique d'affirmation de sa souveraineté absolue sur l'ensemble du territoire du royaume. Cette tentative de contrôle du pouvoir royal se tourne naturellement vers les côtes, régions encore mal connues. Il y bien les « récents » sièges particuliers d'amirauté, qui y représentent le roi, mais leur pouvoir juridictionnel se heurte à celui des seigneurs maritimes haut-justiciers. Le conflit aurait dû s'éteindre en août 1681 à Fontainebleau, lors de la publication de l'ordonnance colbertienne sur la marine, rédigée pour partie par Lambert d'Herbigny [37]. Celle-ci proclame la souveraineté absolue du roi sur les côtes du royaume, et donne pleins pouvoirs juridictionnels, théoriques, aux officiers d'amirauté. Avec des variations régionales, les conflits ont le plus souvent perduré jusqu'à l'abolition des droits seigneuriaux par la Révolution et la suppression des sièges d'amirauté en 1791. En 1739 une commission extraordinaire de jugement à la suite du Conseil est nommée pour vérifier l'authenticité des droits maritimes [38]. Elle a siégé jusqu'à la Révolution. 1739, c'est la date que choisit le corps de ville de Bayonne, seigneur de haute justice des 40 km de rivage d'entre l'Adour et Vieux-Boucau [39], pour « relever le fantôme de la haute justice dans la limite du flot de mars » [40]. Cartographier le rivage est pour le roi un moyen d'y proclamer sa souveraineté et sa puissance. Surtout que bien souvent des éléments dits décoratifs à forte signification symbolique échouent dans le cadre de la carte, et lui donnent ainsi un sens qui dépasse la simple représentation spatiale. Nous avons vu la présence militaire, relayée par la figuration de vaisseaux de ligne ou par des corsaires : la mer appartient au domaine. Nous avons vu la fortification, marque concrète du pouvoir royal dans l'espace et moyen de contrôle direct. Les fleurs de lys couronnent les roses des vents, tandis que les cartouches chantent bien souvent les louanges du monarque. La glorification passe l'héroïsation antique, et il n'est pas rare, du moins jusque dans les années 1730 de voir Neptune supporter le pouvoir royal, en Alexandre couronné. La représentation cartographique du rivage possède donc une signification politique très forte pour l'assise de l'Etat moderne sur le territoire. Pour autant le langage cartographique a également évolué du XVIème à la fin du XVIIIème siècle. Il est devenu plus technique, il s'est enrichi et précisé, il est devenu plus profane. La cosmographie est abandonnée au profit des cartes marines, hydrographiques ou des plans militaires. On ne considère souvent que cet aspect des choses. Il ne faut pourtant pas s'en tenir à ce strict point de vue. Car l'on peut également considérer que la représentation cartographique, à

l'instar de toutes les autres formes de discours, relève d'un meta- ou mega-langage. Il s'agit de réintégrer ce langage cartographique devenu profane dans la polyphonie des héritages culturels. Technique le langage cartographique l'est certainement. Mais il fait également partie d'un langage religieux et mythique qui inclut toutes les autres formes de discours. Surtout quand il s'agit de la représentation du rivage maritime. Car la cartographie des côtes s'établit alors que se développe la physico-théologie, ainsi que les conflits articulés autour de la question du Déluge. Les écrits patristiques, de saint Ambroise, de saint Basile et de saint Augustin sont repris dans un avertissement terrible : s'intéresser aux mystères océaniques porte au seuil du sacrilège. La cartographie du rivage s'insère dans ces débats. La Bible de Port-Royal est traduite par Louis-Isaac Lemaistre de Sacy et les rééditions se multiplient dès l'année de parution (1667) [41]. Elle est diffusée sous toutes sortes de formes et de formats, avec ou sans notes, avec ou sans illustrations. Elle contribue fortement à rappeler que la mer est absente du Paradis, et que la Genèse précise que comme toute eau sur la terre, elle est issue de l'abîme primordial. Mais l'abîme est scindé en deux, et le firmament sépare alors « *les eaux d'avec les eaux* » [42]. La ligne de nuages figure alors un *limes* mouvant. Lorsqu'éclate le Déluge, quel abîme, du Ciel ou de la Mer, a submergé la terre antédiluvienne ? La question est toujours débattue au XVIII^{ème} siècle. De cette correspondance du Ciel et de la Mer, la couleur des eaux -telle qu'elle se trouve figurée sur les cartes- peut être une illustration. Nous avons vu que la mer était traditionnellement verte dans les cartes de l'époque moderne. Les étangs sont plus généralement bleus. Les eaux marines sont vertes, les eaux dormantes d'azur. Le ciel est traditionnellement représenté d'une couleur bleutée, comme tout ce qui est d'inspiration céleste. « *L'azur représente le ciel qui est la plus haute de toutes les choses créées* », note un héraldiste du XVII^{ème} siècle [43]. Les eaux dormantes sont lavées de bleu parce que le ciel s'y reflète [44]. La mer est verte parce que c'est une eau qui a viré, note Savonarole [45]. On touche là au problème du sel dans l'eau de mer et de son symbolisme ambigu. Le sel, suivant les médecins de la seconde moitié du dix-huitième siècle, a un effet purificateur et rédempteur : seul le caractère salé de l'eau de mer empêcherait la putréfaction de sa faune. En surface tout au moins, car le fond de la mer a un aspect démoniaque, il est peuplé de monstres. Dans la symbolique biblique du XVIII^{ème} siècle, la mer et l'abîme sont indissociablement liés. La mer est hantée par les Léviathan, et autres serpents et dragons. Lorsqu'ils pêchent un poisson inconnu en grande profondeur, les savants de l'Académie des sciences le nomment *Monstre marin*. Les cartographes reprennent ces croyances : parmi les éléments décoratifs des cartes figurent fréquemment des monstres marins.

On peut donc affirmer que tout s'articule dans une trilogie mer, terre, ciel. Mer verte, terre jaune, ciel bleu [46]. Au XVIII^{ème} siècle, au temps de la « déchristianisation » et des cartes techniques à l'aspect profane, le discours des éléments est encore présent. La symbolique existe, déjà remarquée par le père de Dainville. Surtout il faut retenir la terrible complexité des cartes, des signifiants utilisés par les cartographes. La multiplicité des codes entraîne celui des niveaux de lecture, de l'utilitaire au philosophique.

Notes :

[1] Pour les côtes de Saintonge et l'évolution de leur tracé cartographique, voir la thèse, certes vieillie de Charles PASSERAT, *Etude sur les cartes des côtes du Poitou et de Saintonge antérieures aux levés du XIX^e siècle*, Thèse complémentaire présentée pour le doctorat à la Faculté des Lettres de l'Université de Paris, Niort, Imp. de G. Clouzot, 1910, 174 p., in-8°.

[2] Précisons que cet exposé se fera principalement sur les cartes « terrestres », militaires ou civiles. Les cartes du Service hydrographique ont été vues dans leur très grande majorité, mais elles représentent le rivage vu de la mer, à destination des marins. Il s'agit de cartes à vocation professionnelle qui constituent pour nous un terme

de comparaison intéressant.

[3] A ce sujet voir l'étude de Jean RICHARD, *Les récits de voyages et de pèlerinages*, Turnhout (Belgique), Brepols, 1981, 86 p. .

[4] BELLEC François, *Tentation de la haute mer : les siècles des découvertes*, Paris, Seghers, 1992.

[5] FORDHAM H.G., "Catalogue des guides routiers et des itinéraires français, 1552-1757", in *Bulletin de la Section de Géographie*, 1919, pp. 213-255.

[6] ESTIENNE Charles, *La Guide des chemins de France*. A Paris, chez Charles Estienne, Imprimeur du Roy, Paris, 1553, 256 p., pet. in-8°. Du même, *Les Voyages de plusieurs endroits de France : et encores de la Terre Sainte, d'Espagne, d'Italie et autres pays*. *Les Fleuves du royaume de France*, A Paris, chez Charles Estienne, Imprimeur du Roy, Avec privilège dudit Seigneur, Paris, 1552, petit in-8°.

[7] BRUZEN DE LA MARTINIERE Antoine Augustin, *Le grand dictionnaire géographique et critique...*, La Haye, P. Gosse, R.C. Alberts, P. de Hondt, 1726-1739 (1ère édition), 9 tomes en 10 volumes. Autres éditions : Paris, Lemercier, 1739-1741, 6 volumes ; Paris, Les Libraires associés, 6 volumes. EXPILLY Jean-Jacques abbé, *Dictionnaire géographique, historique et politique des Gaules et de la France*, Paris, Desaint et Saillant, 1762-1770, 6 volumes, incomplet : jusqu'à la lettre "S". On se reportera également avec bonheur à BERGIER Nicolas, *Histoire des grands chemins de l'Empire romain*, Paris, C. Morel, 1622, 856 p. CHALLE Robert, *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales, février 1690-août 1690*, Rouen, Jean-Baptiste Machel le Jeune, 1721, 3 volumes ; réédition Paris, *Le temps retrouvé*, 1983, 350 p. DULAURE Jacques-Antoine, *Description des principaux lieux de France*, Paris, Lejay, 1788-1789, 6 volumes, cartes. JORDAN Claude, *Voyages historiques de l'Europe...*, tome I, qui comprend tout ce qu'il y a de plus curieux en France, Paris, P. Aubouyn, 1693-1700, 8 volumes, cartes ; tome I, 1693, 143 p., 2 cartes. Sans oublier bien-sûr Michel de MONTAIGNE, *Journal de Voyage en Italie par la Suisse et l'Allemagne*, Paris, Gallimard, 1974, 500 p. La première édition date de 1774. Le manuscrit a été retrouvé par l'abbé Prunis au château de Montaigne. Voir aussi Henri de ROUVIERE, *Voyage du tour de la France*, Paris, E. Ganau, 1713, 504 p. et Claude Marin SAUGRAIN, *Nouveaux voyages de France, géographiques, historiques et curieux, disposés par différentes routes à l'usage des étrangers et des François, contenant une exacte explication de tout ce qu'il y a de singulier et de rare à voir dans ce royaume, avec les adresses pour trouver facilement les routes, les voitures et autres utilitez nécessaires aux voyageurs*, Paris, chez Saugrain l'aîné, 1720, 452 p., cartes et planches ; autre édition : Paris, Les libraires associés, 1771, 24-444 p.

[8] EXPILLY, op. cité, voir note 7.

[9] FOURNIER Georges, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris, 1643, 922 p. . Une seconde édition est publiée en 1667, revue par l'auteur et augmentée. Il s'agit en fait d'un tirage commercial - d'ailleurs raté - entrepris par un libraire parisien à partir d'un exemplaire de la première édition annoté par le père Fournier avant qu'il ne décède, quinze ans auparavant. Une troisième édition est lancée sous l'appellation ambiguë de "seconde édition", à partir des reliquats, allégés d'une gravure, de l'édition de 1667. Elle est datée de 1677. L'édition de 1667 est plus compacte bien que très légèrement augmentée. Sa pagination compte 706 pages.

[10] BOUGARD R., *Le petit flambeau de la mer ou le véritable guide des pilotes côtiers*, Au Havre de Grace, J. Gruchet, 1684, in-4°, IX-410 p., fig.. Bougard a également publié une carte sommaire des côtes, conservée dans le fonds, pour partie microformé, des cartes du Service hydrographique au Cabinet des cartes et plans de la Bibliothèque Nationale.

[11] *ibid.* article Boulonnais.

[12] Voir à ce propos Georges KISH, *La carte, image des civilisations*, Paris, Le Seuil, 1980, 287 p. Surtout se reporter à Numa BROCC, *La Géographie de la Renaissance, 1420-1620*, Paris, éd. du CTHS, 1980, rééd. 1986, 258 p. Voir également - mais est-il seulement besoin de le rappeler ? - la très riche thèse du Père de Dainville, *La Géographie des humanistes*, Paris, Beauchesne, 1940.

[13] Voir KISH G., op. cité, p. 50.

[14] Michel MOLLAT du JOURDIN et Monique de la RONCIERE, *Les portulans, cartes marines du XIIIe au XVIIe siècle*, Paris, Nathan, Fribourg, Office du Livre, 1984, 295 p. dont 160 ill. coul..

- [15] De nombreuses éditions sont disponibles dans le commerce, notamment des recueils de recueils de cartes en folio.
- [16] Consulter les Mémoires de l'Académie royale des Sciences dont de nombreux ont été rédigés par les Cassini. (Archives de l'Académie des Sciences et Bibliothèque de l'Institut).
- [17] Par exemple CASSINI le fils, "Réflexions sur les observations de marées faites à Brest et à Bayonne", in Mémoires de l'Académie royale des sciences, Paris, 1710, p. 380, H., p. 24 et aussi CASSINI le fils, "Du flux et reflux de la mer", in Mémoires de l'Académie royale des sciences, Paris, 1712, p. 86, H., p. 1.
- [18] Sur la genèse de la carte de France, retracée à grands traits ici, toutes les informations se trouvent dans PELLETIER Monique, La Carte de Cassini, l'extraordinaire aventure de la carte de France, Paris, 1990, 263 p.
- [19] A ce sujet voir MARGUET F., Histoire de la longitude à la mer au XVIIIème siècle en France, Paris, 1917.
- [20] Sur l'oeuvre de la famille MASSE, se reporter au travail de fond effectué dans toute la France par Nelly LACROCQ et René FAILLE, Les ingénieurs-géographes Claude, François et Claude-Félix Masse, La Rochelle, éditions Rupella, 1979, 200 p. René Faille a édité par ailleurs des fac-similés commentés : Claude Masse, ingénieur géographe, Recueil des plans de La Rochelle, La Rochelle, éditions Rupella, 1979,
- [21] Sur cette distinction par la fonction des auteurs, et sur les ingénieurs militaires, se reporter à Hélène Vérin, La gloire des ingénieurs. L'intelligence technique du XVIe au XVIIIe siècle, Paris, Albin Michel, coll. L'évolution de l'humanité, 1993, pp. 196-198.
- [22] *ibid.*
- [23] Ce transfert apparaît sans raison, puisqu'il s'agit du démembrement d'un fonds : le chercheur et le conservateur en cherchant le sens car l'IGN n'est pas un service d'archives, et n'est pas non plus l'administration productrice des documents qu'elle conserve.
- [24] Au cours de nos recherches nous nous sommes heurtés à un obstacle majeur, celui de la dispersion extrême des fonds cartographiques. D'abord parce que les cartes sont souvent intégrées dans des fonds avec lesquels elles n'ont rien à voir, au hasard des collections dans lesquelles elles ont échouées. La série D2 (Matériel) du fonds Marine des Archives Nationales en contient un certain nombre. L'archiviste qui a réalisé l'inventaire de la cote MS 144 à la bibliothèque du Service Historique de la Marine, concluait ainsi son introduction : « Le problème est de comprendre comment cette collection a été extraite des cartons du Service Hydrographique pour venir se joindre à un groupe de cartes du XIXème siècle parvenues par des voies diverses à la Bibliothèque de la Marine. Il semble que le hasard ait joué un rôle primordial dans cette affaire »....Pourtant certaines institutions, le Génie ou le Service hydrographique de la Marine ont constitué des fonds spécifiques de cartes. Mais ces fonds sont eux-mêmes démembrés : les mémoires qui accompagnent les cartes du Service Hydrographique (conservées au Cabinet des Cartes et Plans de la B.N.) se trouvent dans le fonds Marine des Archives Nationales. Les Mémoires des cartes de l'article 14 des Archives de la Guerre sont disponibles à la bibliothèque du Génie, alors que lesdites cartes ont été transférées à l'IGN.
- [25] Service Historique de l'Armée de Terre (SHAT), Bibliothèque du Comité technique du Génie, ms in-4°/138 pp.115-116.
- [26] *ibid.*
- [27] IGN Cartothèque chemise n° 220.
- [28] IGN Cartothèque chemise n° 258.
- [29] *ibid.*
- [30] Daniel Nordman et Jacques Revel, « La formation de l'espace français », dans Histoire de la France s.d. A. Burguière et J. Revel, Paris, Le Seuil, t. I L'espace français s.d. J. Revel, 1989, pp. 33-116.
- [31] Cité par D. Nordman et J. Revel, *op. cité.* p. 101.
- [32] *ibid.*
- [33] BOUGUEREAU Maurice, Le théâtre français, où sont comprises les chartes générales et particulières de la France, à chacune desquelles avons adjousté l'origine de la province...de leur antiquité et choses remarquables...enrichi et orné sur chacune charte d'excellents vers héroïques, Tours, Maurice Bouguereau, 1594, in-fol.
- [34] Sur les phénomènes d'indépendance des villes littorales au temps de la Ligue, voir

notamment Yves DURAND, "Les républiques urbaines en France à la fin du XVI^e siècle", extrait de Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo (Séance du 20 août 1990), Annales 1990, pp. 205-244.

[35] Nicolas TASSIN, : Les cartes générales et particulières de toutes les costes de France, tant de la mer Océane que Méditerranée, où sont remarquées toutes les isles, golphes, ports, havres, rades, bayes, bancs, escueils, et rochers plus considérables, avec les anchrages et profondeurs nécessaires, par le Sieur Tassin, A Paris, chez S. Cramoisy, 1634, in-fol. obl., IV-14 p. Cartes, titres, grav. à encadr.

[36] Voir à ce propos l'ouvrage de Monique PELLETIER, op. cité. L'opposition de Colbert se serait déterminée sur une seule planche. S'agirait-il de celle sur la Normandie dont le cartouche ne figure pas des allégories mythologiques à la gloire du pouvoir royal, mais représente de façon « ethnologique » des Normands et des Normandes ? Le rôle du cartouche, comme celui des éléments décoratifs, est de donner un sens particulier à la carte, de la faire parler. En glorifiant le pouvoir royal, le cartouche rappelle sa puissance et lui attribue les territoires représentés, qui semble alors sous sa protection. Voir les manuscrits et les ébauches au Cabinet des Cartes et Plans de la Bibliothèque Nationale : Recueil du chevalier de Clerville Rés. Ge CC 1373., et Ge SH 36 (1,2) [microforme].

[37] Voir à ce sujet la thèse de Jean Chadelat.

[38] Archives Nationales V7/67 à 76.

[39] Archives municipales de Bayonne BB 49 f^o 321 à 326 Renouvellement des actes possessoires des sables, marais et eaux, depuis Hausquette jusque au Vieux Boucau ; procès-verbaux.

[40] Marcel GOURON, L'amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution, Paris, 1938, pp. 338-339. Sur les conflits juridictionnels à Bayonne et sur la représentation qui en est faite, voir aussi Denis Lieppe, « Une représentation politique du littoral basque : les deux tableaux de Bayonne de Joseph Vernet 1759-1761 », dans Le patrimoine maritime du Golfe de Gascogne, Actes du 118^e Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques, Paris, CTHS, 1995, pp. 73-88.

[41] A Amsterdam, chez Daniel Elzevier, avec la mention de Gaspard Migeot, libraire de Mons. Il y eut 5 éditions en 1667, 4 en 1668.

[42] Gen., I, 6. Traduction de Lemaître de Sacy.

[43] Père François de Dainville, Le Langage des géographes ; Termes, signes et couleurs des cartes anciennes, Paris, 1964, conclusion.

[44] A suivre le Père de Dainville, ici cité, cette coloration bleue du ciel remonterait aux Assyriens.

[45] Père de Dainville, op. cité. Le paragraphe s'inspire de l'essai de synthèse qu'il donne en conclusion.

[46] Le bleu et le jaune donnant le vert, faut-il y voir la fusion du ciel et de la terre dans la mer ?