

numéro

12

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux*

Haudrère – 979-10-231-1762-2



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8
Bouchon – 979-10-231-1761-5
Haudrière – 979-10-231-1762-2
Guéroul – 979-10-231-1763-9
Bonnichon – 979-10-231-1764-6
Dupouy – 979-10-231-1765-3
Weber – 979-10-231-1766-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7
Barazzutti – 979-10-231-1768-4
Ybert – 979-10-231-1769-1
Hroděj – 979-10-231-1770-7
Villiers – 979-10-231-1771-4
Jeanne – 979-10-231-1772-1
Louvier – 979-10-231-1773-8
Lenhof – 979-10-231-1774-5
Boureille – 979-10-231-1775-2
Grosvallet – 979-10-231-1776-9
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	5
---------------------------	---

STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII ^e et XVIII ^e siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber	91

LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré	107
Les Amiraux de France (XVI ^e -XVIII ^e siècles) Michel Vergé-Franceschi	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille	291

VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet	313
--	---	-----

CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

**Stratégies navales et commerciales
dans l'océan Indien**

LES MARINS FRANÇAIS DANS LE GOLFE DU BENGALE AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES

Philippe Haudrère
Académie de marine, université d'Angers

Les marins français se rendent dans le golfe du Bengale pour y faire du commerce. Leurs préoccupations portent donc sur l'amélioration des routes du commerce maritime, soit de celles qui unissent l'Asie à l'Europe, soit de celles des échanges locaux. Dans la seconde moitié du xviii^e siècle, la pratique de ces routes leur permet d'élaborer une carte nautique avec une représentation assez fidèle du littoral.

LES FRANÇAIS SUR LES ROUTES NAVALES DU GOLFE DU BENGALE

Les routes du grand commerce et la recherche d'un abri

La route la plus élaborée est celle qui unit l'Europe au golfe du Bengale. Les vaisseaux français venant d'Europe, qui veulent gagner Pondichéry, principal établissement depuis 1673, reconnaissent le sud de la côte Malabar après avoir franchi le détroit entre les Maldives et les Laquedives, puis ils prolongent cette côte jusqu'à la vue du cap Comorin, et, enfin, ils cherchent à atterrir à la pointe de Galle, à l'extrémité sud de Ceylan. Ensuite, poursuit un routier :

de la vue de Gale on continuera à suivre la côte en ne s'écartant pas de plus de deux lieues à deux lieues et demi, en sondant de temps en temps, jusqu'à la baie de Trinquemalé, située à la partie orientale de l'île [de Ceylan]. Lorsqu'on sera vis-à-vis de cette baie, il faut traverser la côte de Coromandel et la ranger de près jusqu'à la rade de Pondichéry¹.

Cette rade est foraine, c'est-à-dire que les vaisseaux doivent rester au large, et ils communiquent avec la terre grâce à des embarcations à fond plat, ou « chelingues », capables de franchir la barre. La rade n'offrant pas d'abri, les bâtiments y demeurent uniquement durant les périodes de vent régulier, c'est-

1 Guillaume Le Gentil de la Galaisière, *Voyage dans les mers de l'Inde...*, Paris, Imprimerie royale, 1779-1781, t. 1, p. 643.

à-dire au moment de leur arrivée, avec la mousson du sud-ouest, entre juillet et octobre, puis avant leur départ vers l'Europe, avec la mousson du nord, en janvier et février.

28 Entre le mois d'octobre et celui de janvier, la côte est très dangereuse pour les navigateurs, et ils doivent gagner une rade abritée où ils puissent trouver outre de l'eau, du ravitaillement, ainsi que du bois pour pouvoir effectuer les réparations nécessaires. En 1664, le premier ambassadeur de France auprès du Mogol, La Boullaye Le Gouët [Gouz], s'en inquiète et conseille d'entrer en négociation avec les Danois pour leur acheter Tranquebar, mais les pourparlers n'aboutissent pas². En 1670, Jacob de La Haye, chef d'escadre envoyé avec une flotte dans le golfe du Bengale, reçoit pour instruction de s'emparer de la rade de Trincomalee sur la côte est de Ceylan, en application d'un avis donné par François Caron, ancien employé de la Compagnie hollandaise passé au service des Français. La Haye, ayant relâché à Trincomalee, se rend rapidement compte que les Hollandais, qui contrôlent l'ensemble du littoral de l'île, ne laisseront jamais les Français y créer un établissement³. En attendant de pouvoir trouver un site convenable, les Français relâchent à Aceh, à l'extrémité nord de Sumatra. Ils n'envisagent pas de s'y installer de manière permanente, car Aceh est la capitale d'un État puissant et une expédition navale est hors de question.

Dans les années 1680, les Français envisagent une installation dans un port du Siam, en particulier à Mergui, excellente rade, plus proche de Pondichéry que celle d'Aceh. « La Compagnie considère plusieurs avantages dans cet établissement, annonce un missionnaire, ... une retraite sûre pour ses navires dans les mauvais temps, à cause que le port y est fort bon et fort vaste, où l'on peut même donner carène et raccommoier les plus grands navires, y trouver des mâts, toutes les îles qui sont à l'entour étant couvertes de bois propres à cet usage ».

Le roi de Siam, désireux de conserver son indépendance, pratique une politique de bascule entre les trois principales puissances européennes établies dans la région, les Hollandais, les Anglais et les Français. Les Français prennent une initiative diplomatique en 1686, à l'occasion de la venue à Paris d'une ambassade siamoise. Seignelay, secrétaire d'État de la Marine, demande la concession d'un terrain à Mergui, mais celle-ci lui est refusée, et il n'insiste pas. Au même moment, les Britanniques, qui venaient de s'établir dans le port sont contraints de le quitter précipitamment à la suite du massacre de plusieurs des leurs au cours d'une émeute. La direction de la Compagnie française des

2 François de la Boullaye-le Gouët, *Les Voyages et observations du sieur de La Boullaye Le Gouët*, Paris, Kimé, 1994, p. 123.

3 Jacob de La Haye, *Journal du voyage aux Grandes Indes...*, Orléans, 1698.

Indes orientales ne se décourage pas et donne ordre d'envoyer un employé à Mergui avec une petite escorte militaire pour solliciter « la propriété entière de quelque île commode distante de six lieues au plus du port de Mergui, pour la fortifier, y bâtir, et en user selon ses intentions »⁴. Une fois encore les Siamois ne supportent pas ces étrangers, et les Français sont contraints de se rembarquer précipitamment, ainsi qu'un autre détachement installé à Bangkok.

En 1698, François Martin, gouverneur des établissements français, fait une nouvelle ouverture et envoie le jésuite Guy Tachard :

L'on est persuadé qu'il n'aura pas débuté d'abord par la demande d'une cession entière, écrit-il, [mais] seulement obtenir la liberté de prendre un terrain, s'y fortifier afin d'assurer les vaisseaux français ... Cette liberté ne serait pas désavantageuse pour jeter un premier plan que l'on pourrait étendre dans la suite⁵.

À la suite d'une dépêche, sans doute trop optimiste, du missionnaire, une nouvelle ambassade est envoyée à Bangkok, mais le premier ministre, qui avait dirigé antérieurement l'ambassade siamoise en France, s'oppose absolument à une installation permanente : « Nous disons qu'on n'accordera point à la Compagnie royale de France de venir à Mergui pour s'y établir et faire ses ouvrages », écrit-il⁶. Après cet échec, les Français continuent de se rendre à Mergui pour hiverner ou radouber leurs vaisseaux, mais ils n'envisagent plus de créer une installation permanente. Ainsi, le gouvernement du Siam, qui ne pouvait renoncer au principal débouché du pays sur le golfe du Bengale, a-t-il eu raison de l'obstination des Français. Peut-être, aussi, ceux-ci envisageaient-ils ce port comme un accès aux marchés de l'Extrême-Orient, or l'ouverture de la route directe entre l'Europe et Canton à la fin du XVII^e siècle fait disparaître cet intérêt commercial.

Chandernagor, où les Français sont établis depuis 1673, reçoit aussi des bâtiments venus d'Europe. Ceux-ci suivent la route déjà mentionnée le long de la côte de Coromandel jusqu'à Pondichéry, où ils font généralement une escale, ainsi qu'à Masulipatnam, puis ils gagnent les bouches du Gange. Ils remontent ensuite l'Hooghly jusqu'à Chandernagor qu'ils atteignent au bout de dix à quinze jours ; c'est une opération dangereuse en raison de la violence du courant et de bancs de sable, aussi tout repose-t-il sur la compétence du pilote. À l'instar des autres Européens, les Français entretiennent des « pilotes du Gange » qui peuvent être embarqués indifféremment sur des vaisseaux de

4 Michel Jacq-Hergoual, *Étude historique et critique du journal du voyage de Siam de Claude Cèberet*, Paris, L'Harmattan, 1992.

5 Archives des Missions étrangères (Paris) [ensuite AME], 990, f^o 453.

6 15 novembre 1700, AME, 852, f^o 19.

toutes les nationalités. L'hivernage se passe dans le fleuve, le vaisseau étant ancré devant le comptoir. Il n'est pas possible d'utiliser Chandernagor pour abriter une flotte importante, car l'entrée dans le fleuve est trop difficile et l'ancrage de nombreux vaisseaux impossible ; de plus l'établissement, qui est de faible étendue, manque de bois.

Le seul bon port dont disposent les Français dans l'océan Indien est le Port-Louis de l'île de France (aujourd'hui île Maurice), aménagé en 1735, mais il est beaucoup trop éloigné du golfe du Bengale pour pouvoir être utilisé pour un hivernage.

Le commerce d'Inde en Inde et la connaissance des littoraux

30 L'activité des Français dans le commerce d'Inde en Inde est bien inférieure à celle des Britanniques et des Hollandais. Entre 1720 et 1756, on compte 164 armements effectués à Pondichéry et à Chandernagor, dont 19 pour Aceh et 8 pour la Birmanie. Les autres sont à destination des Maldives (11), de Surat (28), de la mer Rouge (33), du golfe Persique (29), des Philippines (28) et de la Chine (8)⁷. L'infériorité commerciale des Français s'explique par leur installation tardive en Inde, plus de soixante années après les autres nations maritimes européennes, et par la médiocrité de leurs moyens financiers et militaires : Pondichéry est sous l'autorité des Hollandais de 1693 à 1700.

Malgré tout les Français ont une activité de commerce d'Inde en Inde et, au XVIII^e siècle, ils s'intéressent à la Birmanie ou Pégou. Ici, ils utilisent l'hostilité des marchands du Coromandel à l'encontre des Hollandais, qui veulent les obliger à prendre un passeport pour se rendre tant en Malaisie qu'en Insulinde. Les Français prennent ces marchands sous leur protection, et, comme ce sont souvent les mêmes qui font du commerce en Birmanie, il s'ensuit des échanges avec cette région. On y porte des cotonnades et de l'opium, et on en ramène du bois propre à la réparation des navires et de l'or, car la parité avec l'argent y est plus favorable que dans les autres pays du golfe du Bengale. Parfois aussi, on fait une escale aux îles Andaman ou aux Nicobar. Le voyage dure de six à dix mois avec un départ de la côte de Coromandel ou du Bengale de mars à juin, et un retour de septembre à avril. C'est un trafic qui rapporte beaucoup : en 1747, O'Friell, négociant de Pondichéry, assure qu'il laisse un profit de « 80 à cent pour cent », sans compter l'or qui, une fois livré à la monnaie du comptoir, donne au moins 33,5 %⁸.

7 Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2005, t. 2, p. 624, n. 608.

8 O'Friell à Godeheu, Pondichéry, 26 janvier 1747, Arch. nat., Colonies C1, f^o 54-55.

Ici, les principaux ports sont Negrais et Syriam. Il est possible que les Français aient pensé à la fin du XVII^e siècle à créer un site d'hivernage à Negrais, mais qu'ils y aient renoncé en raison de l'insalubrité de la côte. En octobre et novembre 1690, une escadre, qui y stationne en hivernage, perd plus de cent hommes⁹ ; en 1698, une autre escadre a plus de 800 hommes malades après un mois de séjour, et le commandant décide d'appareiller pour une meilleure destination¹⁰.

Le principal intérêt de la Birmanie pour les Français est son activité de construction navale. Entre 1730 et 1750, les Français font construire plusieurs bâtiments pour le commerce d'Inde en Inde à Syriam : ainsi le *Fort-Louis* en 1736 ; le *Fulvy*, la *Marie-Gertrude* et la *Diane* entre 1730 et 1737 ; le *Saint-Joseph* en 1752 ; la *Favorite* en 1753 ; le *Fleury* et le *Diligent* en 1755¹¹. Presque tous sont réalisés sur un chantier appartenant à un constructeur privé français, Puel, ancien capitaine de la navigation d'Inde en Inde. Il y a aussi un « chef de la nation française », qui est soit un entrepreneur de construction navale, soit un commerçant.

Toute cette activité de construction navale et de commerce d'Inde en Inde, tant à destination de la Birmanie que d'Aceh, des Maldives et des régions occidentales et orientales de l'océan Indien, donne aux Français une connaissance des littoraux du golfe du Bengale, et celle-ci est utilisée par d'Après de Mannevillette pour la réalisation du *Neptune oriental*.

LE NEPTUNE ORIENTAL DE D'APRÈS DE MANNEVILLETTE

Il faut tout d'abord rappeler que l'école de cartographie nautique française connaît une grande activité au XVIII^e siècle, après les Portugais qui s'étaient illustrés au XVI^e siècle et les Hollandais au XVII^e, et avant d'être supplantée par les Britanniques au XIX^e siècle. Dans l'océan Indien, la publication essentielle est celle de Jean-Baptiste d'Après de Mannevillette, *Le Neptune oriental*, en 1775¹². L'auteur est un officier des vaisseaux de la Compagnie des Indes, dans laquelle il a fait toute sa carrière depuis l'entrée au service en 1719 (à l'âge de 12 ans !) jusqu'au grade de capitaine obtenu en 1752, et à la retraite en 1761. Il a donc accompli de nombreux voyages dans les mers de l'Asie.

9 Robert Challe, *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales*, éd. Jacques Popin et Frédéric Deloffre, Genève, Droz, 1998, t. 2, p. 60-68.

10 *Mémoires de François Martin*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1932, t. 3, p. 136-137.

11 Frédéric Maintienne, *Les Relations politiques et commerciales entre la France et la péninsule Indochinoise (XVIII^e siècle)*, Paris, Les Indes savantes, 2003, p. 244.

12 *Le Neptune oriental, ou Routier général des côtes des Indes orientales et de la Chine, enrichi de cartes hydrographiques tant générales que particulières...*, par M. d'Après de Mannevillette, Paris, 1775, 2 vol. in-fol.

Sa première publication, en 1739, intitulée *Le Nouveau Quartier anglais ou description et usage d'un nouvel instrument pour observer la latitude sur mer*¹³..., reprend le principe d'un appareil proposé en 1731 par James Hadley à la *Royal Society* de Londres, destiné à permettre le calcul de la position en longitude par l'observation de la distance de la Lune avec des étoiles fixes. J.-B. d'Après venait de faire l'expérience de cet appareil, proche de notre sextant, au cours d'un voyage en Chine, et sa brochure voulait donner aux autres officiers de la marine de la Compagnie quelques conseils pratiques pour en faciliter l'usage. Toute sa vie, il demeura préoccupé par le calcul de la longitude, écrivant dans le *Neptune Oriental* trente-cinq ans plus tard :

Il serait à souhaiter que ceux qui sont chargés de la conduite des vaisseaux ... fussent en état de déterminer la longitude à la mer par les distances de la lune au soleil ou aux étoiles, qui donnent une approximation suffisante pour reconnaître et pour éviter les grandes erreurs de l'estime... Le succès des horloges marines, qui, poursuit-il, ont toujours donné la longitude avec une précision étonnante, doit nous faire concevoir les plus grandes espérances pour la détermination des longitudes en mer par ce moyen, le plus expéditif de tous. Il ne nous reste plus qu'à désirer que les artistes puissent exécuter des horloges aussi parfaites que celles qui ont été éprouvées, et que chaque bâtiment puisse en avoir deux, sans que cela devienne un objet de dépense.

La seconde publication, en 1745, est un *Routier des côtes des Indes et de la Chine*¹⁴. C'est un travail tout à fait neuf car jusqu'alors les officiers de marine européens qui naviguaient dans l'océan Indien disposaient uniquement d'extraits manuscrits des journaux de bord des bâtiments ayant circulé sur les mêmes routes, situation très différente de celle rencontrée dans l'Atlantique où les navigateurs avaient à leur disposition depuis le XVI^e siècle des recueils imprimés d'instructions nautiques. Ce *Routier*, fondé sur le dépouillement de nombreux journaux de bord, en particulier de ceux des Français, enrichi de notations contenues dans les récits de voyages publiés tant en France, qu'en Angleterre, en Hollande et au Portugal, éclairé par l'expérience de son auteur, comble une lacune et diffuse une connaissance jusqu'alors réservée à quelques Hollandais et Portugais.

Lors de sa retraite en 1761, J.-B. d'Après reçut la direction du dépôt des journaux de navigation des vaisseaux de la Compagnie des Indes, situé au port de Lorient. Il entreprit de classer et d'organiser cette documentation, afin de pouvoir l'utiliser pour rédiger le *Neptune oriental*. La résidence à Lorient lui

13 Paris, Lambert, 1739.

14 Paris, Delespine, 1745.

permettait d'interroger les pilotes¹⁵ et les officiers¹⁶, puis de susciter de nouvelles recherches. Il entretint aussi une correspondance active et fructueuse avec Alexandre Dalrymple, hydrographe de l'*East India C^o*, qui lui fournit les relevés effectués par les officiers britanniques dans le delta du Gange.

Le *Neptune oriental* a été publié en deux tomes. Le premier est une édition améliorée du *Routier* de 1745 ; le second est un recueil de cartes, et c'est la partie la plus neuve et la plus utile. Jusqu'alors les navigateurs utilisaient surtout la carte publiée en Hollande par Pieter Goos vers 1690, révisée par Jan Van Keulen en 1710¹⁷, qui comporte de nombreuses erreurs en particulier pour le golfe du Bengale (carte 1). Les positions en longitude sont erronées (par comparaison avec une carte actuelle indiquée en pointillés) d'au moins 200 kilomètres pour Sumatra, qui est trop à l'ouest, et donc pour la Malaisie et le détroit de Malacca, ainsi que pour la côte du Siam. Ceylan est trop à l'est d'au moins 100 kilomètres, et il en est de même pour les côtes de Birmanie et du Bengale. Dans le détail, le figuré des côtes comporte de nombreuses erreurs, surtout pour le Siam et pour l'Orissa ; il en est de même pour la position des îles Andaman.

Ces erreurs sont d'autant plus graves que les navigateurs pratiquent « l'estime », c'est-à-dire qu'en l'absence d'appareils permettant de calculer la longitude, ils reportent chaque jour sur la carte la route parcourue de manière à pouvoir déterminer leur position. De là de nombreuses erreurs. Ainsi le capitaine du vaisseau français *La Paix*, en route pour Pondichéry, note-t-il le 22 juin 1745 en découvrant une terre : « Suivant notre point ce devrait être l'île Sainte-Marie, à la côte de l'Est de Madagascar, qui se trouve sous la latitude » ; il aborde, et constate avec surprise qu'il se trouve à l'ouest de Madagascar, dans le canal de Mozambique, et non à l'est comme il le supposait d'après son estime¹⁸.

La carte publiée par d'Après¹⁹ corrige une partie des erreurs de celle de Pieter Goos. Elle est organisée autour de deux points, Pondichéry et Malacca, dont la position est assurée grâce à des observations faites par des missionnaires jésuites astronomes :

15 Recueil de correspondance, Arch. nat., Colonies, C²277, f^o 94-148.

16 Ainsi pour le tracé des côtes du détroit de Malacca, BnF, Cartes et plans, service hydro, portefeuille 185, division 2, pièce 20.

17 *Oost Indien. Wassende Graade Paskaart vertoonende nevens het oostelyest van Africa, neede de Zeekusten van Asia, van C. De Bona Esperanca, tot Eso, boven Iapan. – t'Amsterdam Bij Pieter Goos op het Water inde Vergulde zee Spiegel seyn nute Beekonen bij Iohannus van Kuden.*

18 Arch. nat., Marine 4 J J 92 et 4 J J 74.

19 *Carte réduite de l'Océan oriental depuis le Cap de Bonne Espérance jusqu'à l'île Formose. Dédiée au Roi, par M. d'Après de Manneville, chevalier de l'ordre du Roi, capitaine des Vaisseaux de la Compagnie des Indes, correspondant de l'Académie Royale des Sciences, et Associé de l'Académie Royale de Marine, 1775.*

Par plusieurs observations astronomiques qui ont été faites à Pondichéry, tant par les P. P. Jésuites que par plusieurs autres, écrit-il, la différence des méridiens entre Pondichéry et l'Observatoire royal de Paris, a été conclue de cinq heures onze minutes de temps, qui valent $77^{\circ} 45'$ de longitude ; c'est en conséquence que je l'ai placé sur mes cartes.

Puis, plus loin :

Pondichéry [...] est considéré comme le premier terme de comparaison, et Malac comme le dernier. Leur distance respective est assujettie à la différence de leurs méridiens que j'ai évaluée à $21^{\circ} 55'$, en conséquence de l'observation faite à Malac par les P. P. Bèze et Conille, Jésuites... J'ai cru cette méthode préférable à toutes celles qu'on peut employer pour faire des cartes hydrographiques ; elle dispense de recourir aux routes des vaisseaux, qui sont trop souvent défectueuses pour déterminer sûrement les grandes distances.

34

Ensuite, il vérifie la position de quelques points remarquables, ainsi : « La latitude du cap Comorin [est] fixée dans ces nouvelles cartes suivant celle de $7^{\circ} 58'$ qu'a observé le P. Boucher », ou encore : « J'ai fait à Madras plusieurs observations sur sa latitude, et je l'ai conclue de $13^{\circ} 14'$ ».

Pour les détails, il utilise l'expérience des autres :

La correction [...] de mes cartes [...] est due aux instructions, aux journaux et aux remarques de M. de la Vigne-Buisson, ancien capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes, [et] Rivière de Siriam. Je me suis là-dessus conformé à un plan particulier qui m'a été communiqué par le sieur Puel, capitaine de vaisseau aux Indes orientales. Ce navigateur, dont la capacité est connue, m'a assuré que, dans les différents voyages qu'il a faits à Siriam, il a reconnu que ce plan s'accordait avec ses remarques.

Il fait aussi appel à son expérience personnelle : « Le voyage que j'ai fait à Mergui m'a mis en état de réformer quelques erreurs sur les gisements et sur les distances des îles qui forment les passages », ou encore :

L'île la plus sud des petites Andaman est située sur tous les anciennes cartes 15 minutes plus nord qu'elle n'est effectivement. J'ai reconnu cette erreur en observant la latitude à la vue de cette île. Je ne suis pas le seul qui ait fait cette remarque ; elle se trouve dans le journal du sieur Martin Hardi, pilote du vaisseau le *Maurepas*, en 1739 [...]. Cette faute était d'autant plus nécessaire à corriger, que cette petite Andaman fait le côté du nord d'un canal par où beaucoup de vaisseaux passent, surtout ceux qui vont à Mergui.

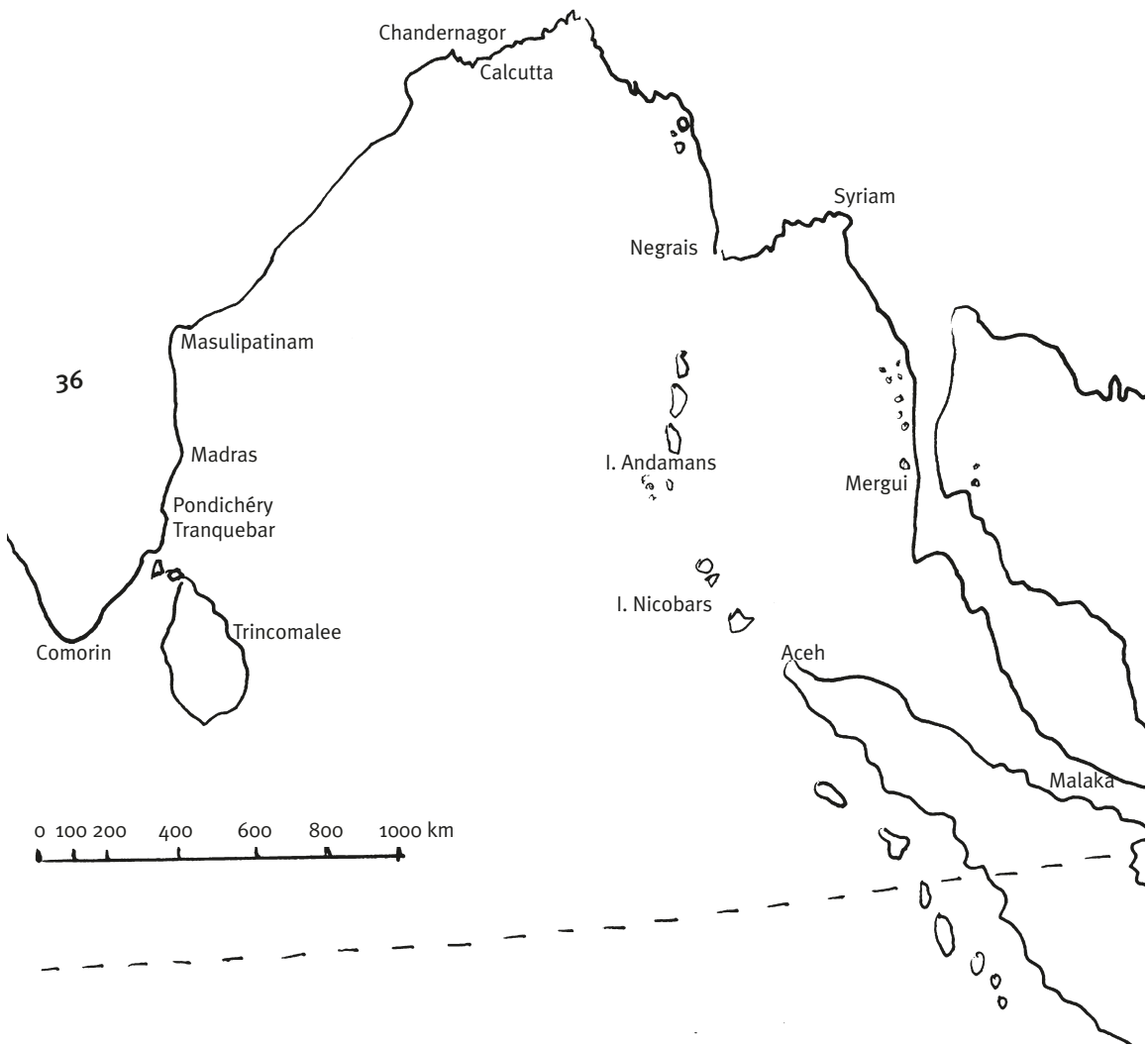
Citons encore cette comparaison avec la carte de Pieter Goos :

La différence que l'on trouve entre les cartes hollandaises sur la distance des îles Andaman à la côte de Tenasserim m'a engagé dans une discussion particulière pour la déterminer sur ces nouvelles cartes avec plus d'exactitude... Les fréquents voyages des vaisseaux de la Compagnie de France à Mergui m'en ont facilité les moyens. En parcourant les journaux de cette navigation, j'ai vu que tous les pilotes ont remarqué que cette distance, telle que la carte de Pietergoos la fixe, est moins grande de vingt à vingt-deux lieues qu'elle ne doit l'être. Si j'ai placé ces îles relativement à la côte de Tenasserim, leur situation à l'égard de celle du Coromandel se rapporte également au sentiments des navigateurs et au résultat des routes des vaisseaux.

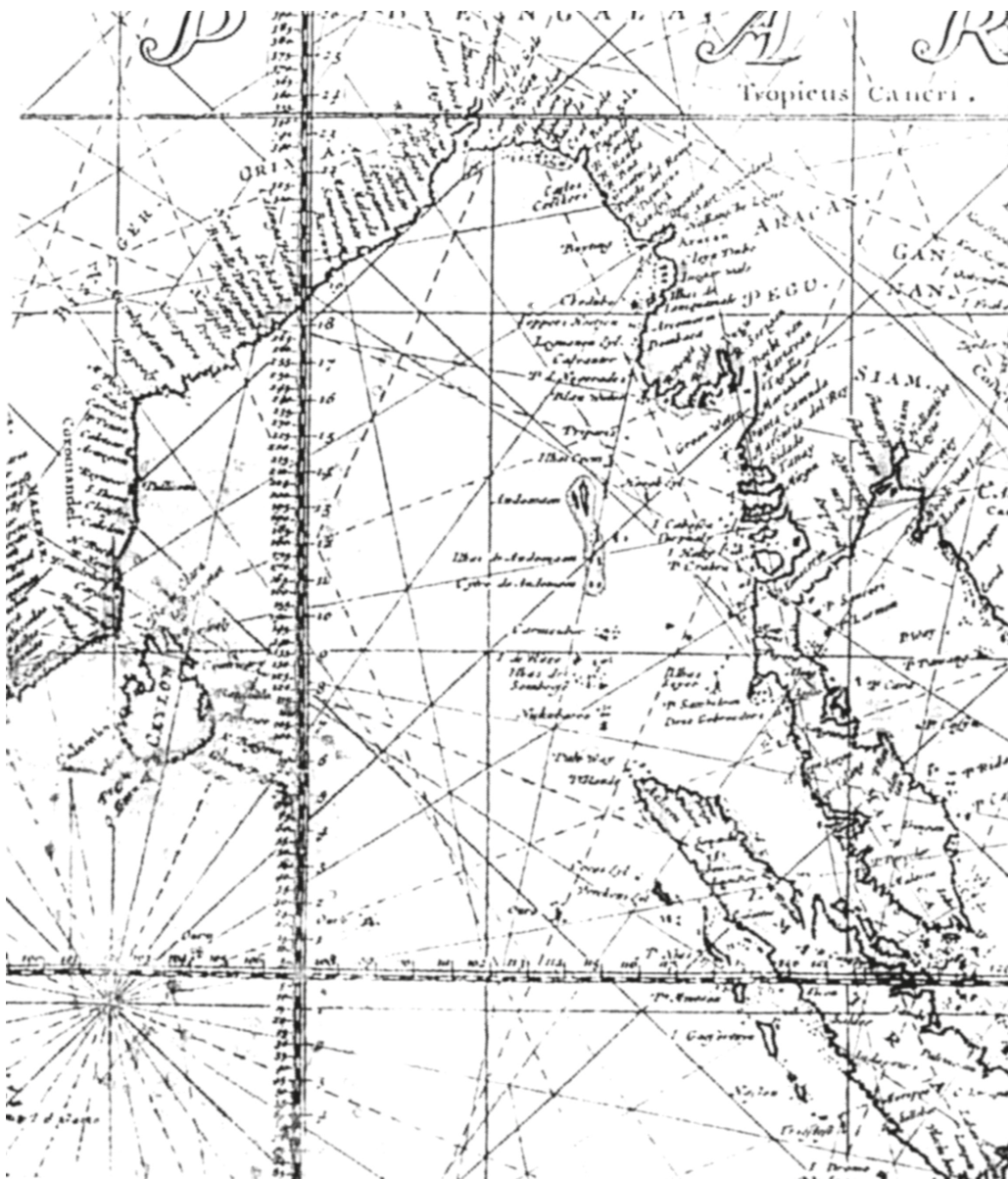
Sur cette carte (n° 2) pour la première fois les positions du cap Comorin, de Ceylan et de la côte de Coromandel sont satisfaisantes. Il en est de même pour les îles Andamans et Nicobars. Il y a encore des erreurs de 50 à 100 km sur les côte d'Orissa et du Bengale, de 50 à 200 km sur celles de la Birmanie et du Siam. La représentation de Sumatra demeure défectueuse, à la fois dans sa position et dans son orientation nord-ouest et sud-est ; il en est de même pour la Malaisie. Cependant, les contemporains ont eu conscience d'une avancée scientifique importante, comme le montre la traduction de l'ouvrage en anglais²⁰ deux ans après sa publication en français, et sa présence à bord de la plupart des vaisseaux européens envoyés dans les mers de l'Asie. Le *Neptune oriental* fut utilisé jusqu'aux années 1840.

Ainsi, l'apport des Français à la connaissance du golfe du Bengale et à la pratique de la navigation dans cette région est-il loin d'être négligeable. La publication du *Neptune oriental* est sans aucun doute une étape importante dans l'amélioration de la sécurité sur les routes de l'océan Indien.

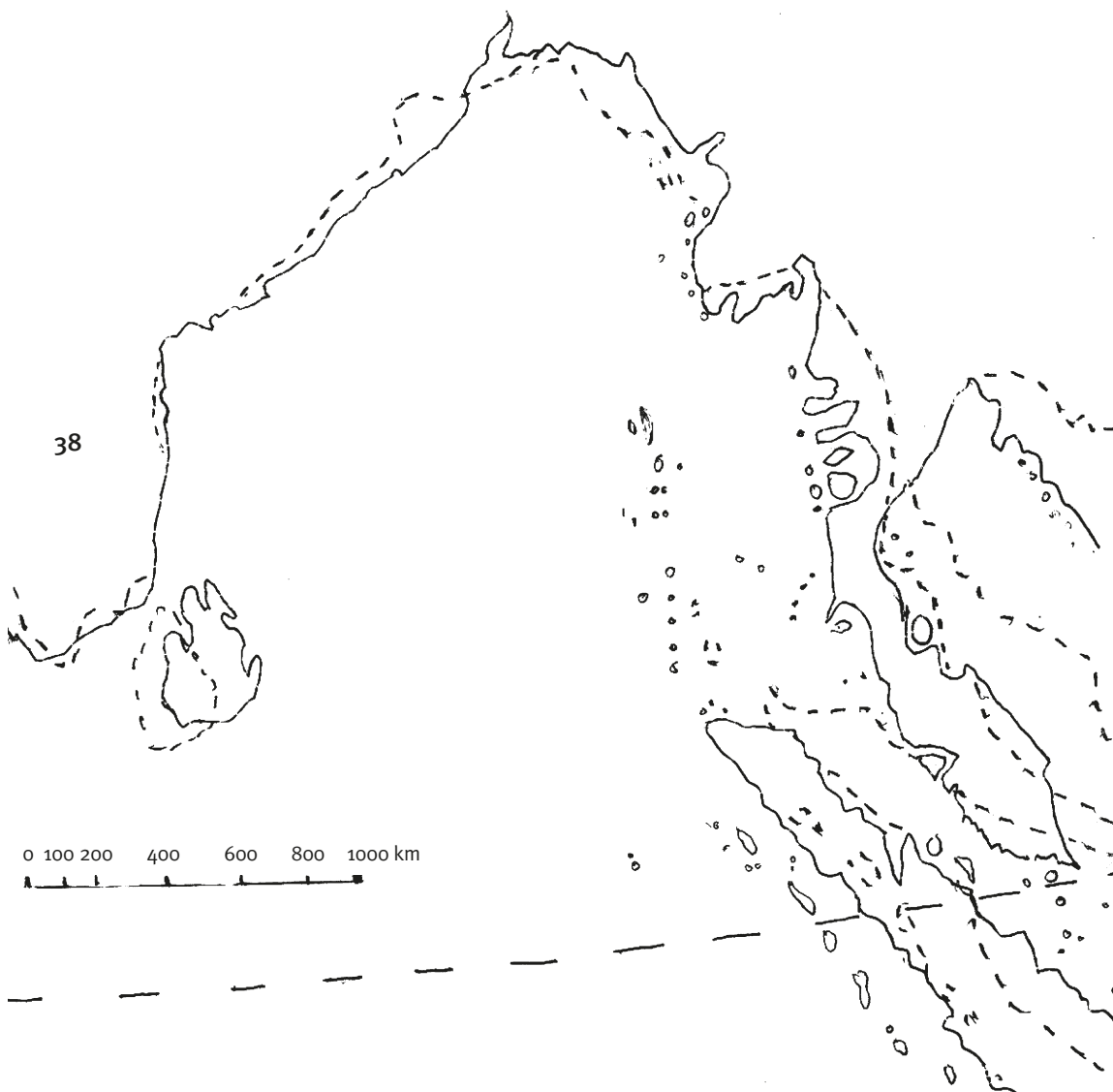
²⁰ *The East India pilot, or Oriental navigator, on 140 plates... Improved and chiefly composed from the last work of M. d'Après de Mannevillette*, London, R. Sayer & J. Bennett, 1777.



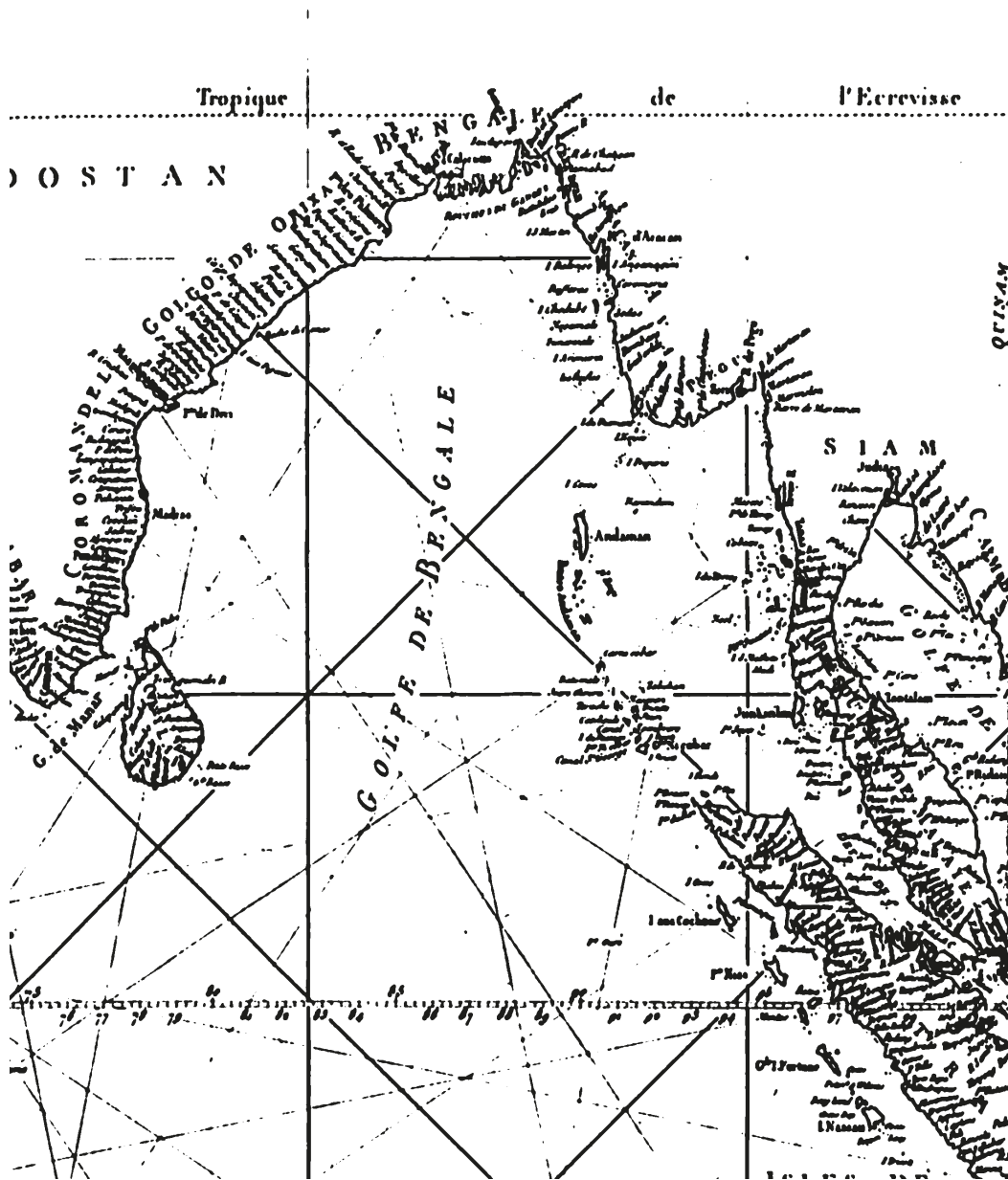
Carte de localisation



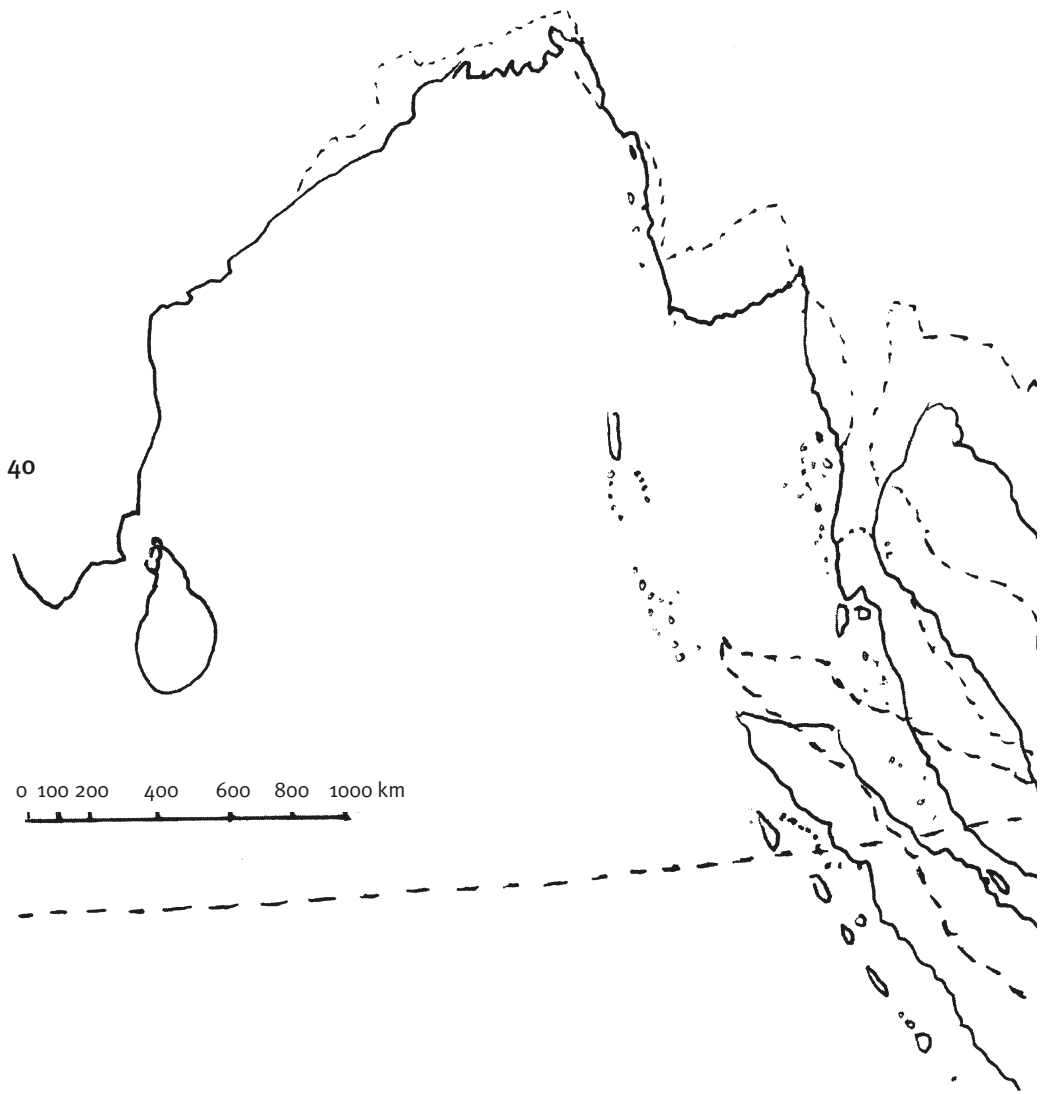
– Oost Indien, carte de Pieter Goos (1690). *Wassende Graade Paskaart vertoonende nevens het oostelyest van Africa, neede de Zeekusten van Asia, van C. De Bona Esperanca, tot Eso, boven Iapan.* – t'Amsterdam Bij Pieter Goos op het Water inde Vergulde zee Spiegel seyn nute Beekonen bij Iohannus van Kuden.



Comparaison de la carte de Pieter Goos avec une carte actuelle (en pointillés)



– Carte réduite de l’Océan oriental depuis le Cap de Bonne Espérance jusqu’au Japon,
 dédiée à l’Académie de marine, par M. d’Après de Mannevillette,
 1753, Arch. nat., Cartes et Plans, 6 JJ 40 A-Pièce 19



Comparaison de la carte de d'Après de Mannevillette avec une carte actuelle
(Le tracé sur une carte actuelle est indiqué en pointillé)