

HISTOIRE DE LA CARTOGRAPHIE

Les nouvelles cartes marines

par Olivier Parvillers

Article reproduit :

« *L'émergence des nouvelles cartes marines : l'œuvre de Beautemps-Beaupré à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle* », par Olivier Chapuis (Bulletin du CFC, n° 125, sept. 1990).

En corrélation avec le 200^e numéro du *Monde des cartes*, il semble opportun de rappeler que voici 200 ans environ se mettait en place la réfection de la cartographie marine des côtes de France. C'est ce que nous décrit Olivier Chapuis dans son article « *L'émergence des nouvelles cartes marines : l'œuvre de Beautemps-Beaupré à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle* », paru dans le numéro 125 du *Bulletin du Comité français de cartographie* de septembre 1990.

Si Charles-François Beautemps-Beaupré (1766–1854) exerça son métier d'hydrographe essentiellement sur les côtes de France, sa méthode précise de construction de cartes fut reconnue et adoptée par toutes les marines par la suite. Aujourd'hui encore, certains des levés qu'il conduisit font toujours référence, sur les cartes des côtes bretonnes principalement. Et il faudra une nouvelle rupture technologique, le levé bathymétrique par faisceau laser aéroporté, pour « effacer » des cartes ces données issues de l'œuvre de Beautemps-Beaupré. Encore faut-il préciser qu'effacer est un terme excessif : en effet, l'hydrographe, s'il peut découvrir de nouveaux reliefs à l'aide des moyens plus puissants dont il dispose aujourd'hui, ne fait que compléter le travail de ses aînés. La précision des sondages côtiers anciens, réalisés sous la conduite de Beautemps-Beaupré a rarement été prise en défaut depuis l'avènement des moyens radioélectriques modernes. Ce qui ne fait que confirmer l'excellence de son travail et la justification du surnom donné à Charles-François Beautemps-Beaupré de père de l'hydrographie moderne.

L'ÉMERGENCE DES NOUVELLES CARTES MARINES : l'oeuvre de Beautemps-Beaupré à la fin du XVIII^{ème} et au début du XIX^{ème} siècles.

par Olivier Chapuis, chercheur

Le 06 juin 1814, une ordonnance royale crée le corps des ingénieurs hydrographes de la Marine et nomme Charles-François Beautemps-Beaupré « Ingénieur hydrographe en chef de la Marine et Conservateur adjoint du Dépôt des Cartes, Plans et Journaux de la Marine et des Colonies » (1). Le 25 février 1815, le même Beautemps-Beaupré reçoit l'ordre de « commencer la reconnaissance hydrographique de toutes les parties des côtes de France » (2). Cette imposante mission durera de 1816 à 1838, soit vingt-trois années de campagne.

Le passé de cet homme jugé capable de refaire toute la cartographie de notre littoral ponantais est-il si exceptionnel ? Comment ce besoin d'une réfection totale de notre hydrographie s'impose-t-il ? Quelles perspectives l'organisation du corps des ingénieurs hydrographes et les nouvelles cartes de nos côtes offrent-elles à la charnière du XVIII^{ème} et du XIX^{ème} siècles ?

◆ Un destin d'hydrographe

■ Des débuts très prometteurs

Sans vouloir assujettir le progrès scientifique à une simple péripétie humaine, l'histoire suivante est suffisamment révélatrice de l'extraordinaire destin de l'homme qui nous intéresse pour qu'elle vaille d'être contée brièvement. C'est l'Abbé Buache, petit cousin de Beautemps-Beaupré, qui nous a narré cette rencontre dans une biographie de son illustre parent imprimée en 1887 (3).

« Dans un voyage qu'il fit au pays en 1776, Nicolas Buache eut maintes fois l'occasion de rencontrer François.

La physionomie intelligente et expressive de l'enfant, son regard vif et pénétrant captivèrent l'attention du savant qui n'hésita pas à demander la permission d'emmener à Paris son jeune cousin à peine âgé de dix ans. Inutile de dire que la famille fit à cette requête un accueil empressé. Parents et amis accoururent chez les Beautemps-Beaupré pour les féliciter de cette bonne fortune : car chacun savait que le géographe parisien était très apprécié à la cour et dans le monde savant, et que, grâce à son crédit et à son renom, il saurait assurer l'avenir de son protégé.

À peine arrivé à Paris, et installé dans le magasin de la rue des Noyers, le petit provincial se met résolument à l'oeuvre, il remplit son nouvel emploi avec un zèle et une ardeur extraordinaire : atlas, cartes, globes, publications scientifiques, tout lui passe par les mains, tout est classé, scrupuleusement examiné ; bref, l'apprenti a trouvé sa voie ; il fait tant et si bien qu'au bout de quelques

mois, il est en état de donner aux clients les renseignements nécessaires, à la grande satisfaction du patron, heureux et fier de trouver dans son parent un goût si prononcé pour tout ce qui touche aux travaux géographiques. Aussi, tous les efforts du maître tendront désormais à tirer parti des talents de François et à l'affermir dans sa vocation naissante » (4).

Même si l'abbé Buache enjolive probablement quelque peu les faits, Charles-François Beautemps-Beaupré investit ainsi le monde des cartes par la porte de la boutique de la rue des Noyers, étroite par la taille, mais grande par le renom puisque son premier maître de géographie fut Jean-Nicolas Buache, lui-même neveu du célèbre Philippe Buache (nous ne reviendrons pas ici sur le prestige de la dynastie Delisle - Buache).

Jean-Nicolas Buache était né à La Neuville-au-Pont le 15 février 1741. C'est dans ce même village de la Marne (arrondissement de Sainte-Ménéhould) que son cousin, Charles-François Beautemps-Beaupré devait voir le jour le 06 août 1766. Entré au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine en 1773, Buache se faisait particulièrement remarquer en 1781 par la lecture d'un Mémoire sur l'existence et la situation des îles Salomon, démontrant que cet archipel découvert par Mendana en 1567 et la Terre des Arsacides reconnue par Surville en 1769 ne faisaient qu'un. Cette mise au point lui valut d'accéder l'année suivante au fauteuil de d'Anville (décédé) à l'Académie des Sciences et à sa place de premier géographe du Roi. Se doutait-il alors que douze ans plus tard, Beautemps-Beaupré établirait la position des îles Salomon d'une façon définitive ? (5).

■ Une rencontre décisive

Dès le début de l'année 1783, Beautemps-Beaupré travaille pour le Dépôt des Cartes et Plans de la Marine sous les ordres de Buache (6). Sans être porté sur les Etats des employés du Dépôt, ni recevoir d'appointement. Ce jusqu'au 1^{er} septembre 1785 (7). En fait, le jeune Beautemps-Beaupré touche cette année-là ses premiers subsides d'apprenti hydrographe pour une tâche tout-à-fait prestigieuse, puisqu'il ne s'agit rien moins que de dresser les cartes destinées au voyage de La Pérouse. Fleurieu, alors Directeur des Ports et Arsenaux, est au coeur de la préparation de cette expédition. Aussi est-ce tout naturellement à Buache, qu'il côtoie depuis près de douze ans au Dépôt des Cartes-et-Plans, qu'il demande de préparer les précieux documents. Ce dernier dresse trois grandes cartes de l'Océan Pacifique divisées en trois zones (boréale, équatoriale et australe) (8), plus d'autres cartes de détail, soit vingt-sept cartes et plans en double exemplaire (9) (Langle devant posséder les mêmes documents à bord de l'Astrolabe que La Pérouse à bord de la Boussole).

Nul doute que Beautemps-Beaupré ait pris une part active à la réalisation de ces derniers, puisqu'il est le seul dessinateur cartographe à figurer sur les bordereaux de paiement relatifs à l'expédition, le ministre de Castries ayant personnellement veillé à ce que la somme de 2637 livres lui soit versée «pour l'exécution des différentes cartes marines et plans» (10), alors que Buache recevait dans le même temps la somme de 1500 livres (11). On doit à Fleurieu d'avoir dissuadé le jeune Beautemps-Beaupré d'embarquer avec La Pérouse (12). La fin prématurée de celui qui allait enfin faire de l'hydrographie une science exacte aurait pu modifier sensiblement le devenir de la cartographie marine.

A défaut d'en entraver le développement inéluctable comme nous le verrons.

Consolation plus que méritée, Charles-François Beautemps-Beaupré entre alors au Dépôt des Cartes et Plans, «en qualité d'ingénieur», le 1^{er} septembre 1785, «sous les ordres de M. de Fleurieu, par arrêté du Maréchal de Castries, pour concourir à l'exécution des cartes du Neptune de la Baltique et du Cattegat». Ses appointements sont de 1200 livres par an (13). Avec le chevalier de Fleurieu, entre autres directeur-adjoint du Dépôt, homme clef de la Marine de la fin de l'Ancien Régime et des voyages scientifiques, grand esprit de son temps (comme l'a souligné un récent colloque du Comité Français d'Histoire Maritime), Beautemps-Beaupré trouve son second maître de géographie. L'occasion est trop belle de perfectionner ses connaissances. Mais, les années passent et on est sans nouvelle de La Pérouse depuis le 07 février 1788. Cette fois, l'élève sera plus convainquant que le maître !

◆ Vers une hydrographie de précision

■ La genèse d'une méthode

Le 31 juillet 1791, Beautemps-Beaupré est «nommé premier ingénieur de l'expédition envoyée à la recherche de La Pérouse, sous les ordres [de...] Bruny-Dentrecasteaux.» (14) A vingt-cinq ans, il est temps d'aller rendre visite à cette Mer du Sud qu'il cartographie depuis près de dix ans, compilant les cartes et les mémoires rapportés par les navigateurs français, britanniques, hollandais ou espagnols. Habitué au travail de cabinet, manquant singulièrement de pratique sur le terrain (comme bien des géographes de son temps), le jeune hydrographe a pourtant une idée très précise de sa mission.

«Depuis les premiers essais qui furent faits des instrumens à réflexion et des horloges marines pour perfectionner la navigation, jusqu'en 1791 [...], plusieurs navigateurs célèbres avoient fait faire de grands progrès à l'hydrographie ; et il étoit déjà difficile de dépasser le but qu'ils avoient atteint. Toutes les mers avoient été parcourues, et il ne restoit plus de grandes découvertes à faire. Les latitudes et les longitudes d'un très grand nombre de positions importantes avoient été déterminées ; et ces positions étoient devenues les bases d'après lesquelles on avoit commencé à rectifier les cartes marines.

Le contre-amiral Dentrecasteaux sentit qu'il entroit un peu tard dans la carrière [...] pour oser se promettre de

faire un voyage intéressant par de nouvelles découvertes : mais il n'en conserva pas moins l'espoir de rendre la longue navigation qu'il alloit entreprendre, utile aux sciences en général et à l'hydrographie en particulier, en donnant une description très détaillée des côtes et des îles qu'il avoit reçu ordre de visiter».

Bien qu'énoncées plusieurs années après le retour de cette expédition (15), ces idées sont omniprésentes à l'esprit du jeune élève de Buache et de Fleurieu dès son appareillage de Brest à bord de la Recherche le 28 septembre 1791.

Toute l'évolution de l'hydrographie à la charnière des XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles est dans ce petit texte. L'ère de l'hydrographie de découverte est révolue, celle de l'hydrographie de précision commence. Il ne s'agit plus de se contenter de remplir les blancs, principalement sur des routiers à petite échelle et des cartes d'atterrages à moyenne échelle. Il faut désormais donner une image exacte des mers et des littoraux qu'elles baignent, en s'appuyant sur des positions calculées avec soin. La triangulation intervient d'une façon encore très aléatoire pour la construction des cartes marines et le retard pris sur la cartographie terrestre dans ce domaine reste à combler.

■ Une oeuvre majeure : l'Atlas d'Entrecasteaux

«J'avais acquis en construisant des plans et des cartes hydrographiques, trop de preuves de l'inexactitude des relèvemens pris avec la boussole, pour ne pas avoir formé le projet de substituer, autant qu'il seroit possible, à l'usage de cet instrument, celui du cercle à réflexion de Borda» (16). En cette année 1792, entre Océan Indien et Pacifique, Beautemps-Beaupré n'était pas le premier à songer à utiliser les principes fondamentaux de la trigonométrie pour dresser des cartes marines. Dès 1771, Alexander Dalrymple avait exposé les propriétés de l'arc capable d'un angle donné pour la détermination d'un point. Mais, cette théorie ne fut jamais vraiment mise en pratique et le jeune hydrographe français est bel et bien le premier à avoir pensé à substituer aussi souvent que possible les constructions graphiques aux calculs. Disposant de fort peu de temps pour lever une côte, sachant qu'il ne pourra y revenir, il s'efforce de multiplier les moyens de contrôle.

Le résultat est à la hauteur de la tâche considérable entreprise en 1792 et 1793 dans les mers australes. Le public averti ne s'y est pas trompé, à commencer par les compagnons de voyage de Beautemps-Beaupré, d'Entrecasteaux en tête : «Je ne saurois donner trop d'éloges au zèle et à l'intelligence de M. Beautemps-Beaupré, ingénieur-hydrographe ; la carte qu'il a faite dans le plus grand détail et avec la plus grande précision, a été terminée en même temps que la reconnaissance de la Nouvelle-Calédonie» (17).

Les seconds à s'extasier de la qualité exceptionnelle, inconnue jusque là, des plans dressés par Beautemps-Beaupré, sont les Anglais. Un exemplaire des précieux documents interceptés par les Britanniques au large de Sainte-Hélène le 10 juin 1795 (18), séjourneront au Service hydrographique de l'Amirauté du 09 novembre

1795 (19) au 17 juillet 1802 (20). Ils seront bien entendu soigneusement copiés et utilisés avec empressement, par Flinders probablement dès 1797-98 lors de son voyage en Terre de Van-Diémèn (21). On touche là à un point important de la diffusion des cartes marines : l'aspect géo-stratégique indéniable que revêtent ces documents pour la maîtrise politico-économique des mers australes.

Ce n'est donc qu'en 1808 que le récit du Voyage Dentrecasteaux paraît en France, suivi de l'Appendice de Beautemps-Beaupré et accompagné de son Atlas (22). Entre-temps, douze années de missions se sont succédées sur toutes les côtes de l'Empire pour l'ingénieur Beautemps-Beaupré.

La carrière commerciale de l'ouvrage publié par le Dépôt des Cartes et Plans est très modeste (200 exemplaires vendus et 300 donnés pour un tirage de 1050), probablement à cause de sa parution bien tardive au cœur d'une période riche en événements, et parce qu'un récit de l'expédition dû à La Billardièrè avait connu un si grand succès lors de sa parution à Paris en 1799 (23), qu'il avait été réédité en format réduit dès 1800 et traduit en anglais dès 1802.

Cependant, l'accueil des cartes de Beautemps-Beaupré et de sa méthode dans les milieux maritime et scientifique est excellent. L'Appendice sera d'ailleurs réédité en 1811 en France, et traduit en anglais en 1823.

Découvrant des documents d'une qualité réellement exceptionnelle, très supérieure à la production de l'époque, la Marine ne peut plus tolérer l'usage de cartes datant de l'Ancien Régime dont on connaissait les limites depuis longtemps, mais que la publication de l'Atlas Dentrecasteaux rend encore plus obsolètes. Quand on sait que lesdites cartes, levées par l'ingénieur La Voye pour l'édition de 1693 du Neptune François (première oeuvre hydrographique française digne de ce nom due à l'intervention personnelle de Colbert), et corrigées par Bellin pour les éditions de 1753 et de 1773 du Neptune [...] sont encore en vente en 1816, on comprend mieux l'électrochoc qu'apporte l'Atlas Dentrecasteaux [...]. Tandis que les naufrages sont encore monnaie courante au large des côtes bretonnes, chaque officier de Marine se prend à rêver de voir la méthode Beautemps-Beaupré appliquée à notre littoral avec le même succès qu'elle le fut dans les mers du sud, afin de voir naître un nouveau Neptune François.

◆ La nouvelle hydrographie française

■ L'ordonnance du 06 juin 1814

Depuis la création du Dépôt général des Cartes et Plans, Journaux et Mémoires concernant la navigation en 1720 jusqu'aux années 1780, la réalisation et la diffusion des cartes marines connaissaient des faiblesses fâcheuses. Le moindre officier de la Marine royale ou des Compagnies de commerce pouvait dresser une carte des contrées lointaines visitées, sans qu'il soit toujours possible de contrôler la qualité des plans et des mémoires qu'il rapportait. Plus grave, beaucoup de particuliers plus ou moins érudits s'improvisaient hydrographes.

En 1786, il fut enfin mis bon ordre à cette situation. Il était désormais impossible à n'importe quel particulier de «graver ou publier une carte, quelle qu'elle soit» sans en faire examiner les sources et les épreuves par le Département des cartes compétent (24).

En vertu de cet arrêt, le Garde des Sceaux et le ministre de la Marine veillèrent à faire saisir tous les documents diffusés sans l'accord des autorités, telle cette «carte de l'océan occidental [...] du Sr Joseph Roux se disant Ingénieur géographe à Marseille, [carte] qu'il s'est permis de faire imprimer et qui est remplie d'erreurs [...]» (25).

La diffusion des cartes obéit bien sûr aux mêmes règles. A cette époque, tout marchand désireux de vendre des cartes du «Dépôt général des plans de la Marine [doit s'adresser] directement au Sieur Dezauches, graveur géographe, chargé seul de l'Entrepôt général de ces ouvrages, établi à Paris rue des Noyers (26). Cet Entrepoteur général répond au Roi du Débit des Cartes dans tout le royaume et chez l'Etranger : il donne caution à cet effet, et supporte [...] toutes les faillites des Débiteurs particuliers [...]. Il est donc juste de lui abandonner entièrement le choix des personnes à qui il veut compter des intérêts dans les ports et ailleurs, puisqu'en conséquence du traité fait avec lui, il s'agit en effet de sa propre chose et non de celle du Roi» (27). Afin de jouir de cette prérogative, Dezauche versait une «caution de 20000 livres pour les cartes qui lui [étaient] délivrées» (28). Ainsi, en cette fin du XVIII^{ème} siècle, la vente des cartes du Dépôt était exclusivement privée, le roi lui-même devant s'en acquitter pour l'usage de sa Marine. Cela représentait en moyenne «annuellement, en temps de guerre, une dépense de 15000 à 200000 livres» (29).

A la veille de la Révolution, l'organisation du Dépôt faisait déjà l'objet d'un débat animé au sein du «Grand Corps», le Marquis de Chabert, Chef du Dépôt, se sentant alors menacé dans ses fonctions par un mémoire d'un ancien officier de Marine (30). Membre de l'Académie de Marine, Gabriel de Bory, réclamait ni plus ni moins que le transfert du service à Brest (31). Une hésitation entre Paris et le grand port de guerre de l'océan qui devait durer bien longtemps.

Néanmoins, sous l'impulsion de Fleurieu, directeur-adjoint, et de Buache, ingénieur hydrographe, un personnel de plus en plus spécialisé était affecté à la réalisation des cartes marines.

Aussi, l'Ordonnance royale du 06 juin 1814 créant le Corps des ingénieurs hydrographes de la Marine consiste surtout à entériner un état de fait, en donnant un statut à ce personnel. Jean-Nicolas Buache désormais Ingénieur hydrographe en chef et Conservateur du Dépôt, appuyé par le vice-amiral de Rosily-Mesros nommé Directeur général et par Rossel, officier le plus gradé rescapé de l'expédition d'Entrecasteaux, voit ainsi se réaliser ce qu'il attendait depuis près de vingt-cinq ans.

Fleurieu, mort quatre ans trop tôt n'a pas cette chance.

■ L'Ecole Beautemps-Beaupré

Nommé «Ingénieur hydrographe en chef de la Marine et Conservateur adjoint du Dépôt des Cartes, Plans et

Journaux de la Marine et des Colonies» (32), Beautemps-Beaupré se voit aussitôt confier la tâche monumentale de «commencer la reconnaissance hydrographique de toutes les parties des côtes de France», dont le début est retardé d'une année par les Cent-Jours (33). Convaincus de l'urgence de cette mission, les responsables de la Marine, mais aussi les politiques, veillent à débloquer les crédits (qui seront désormais inscrits au budget annuel de la Marine) et à lui accorder toutes facilités auprès des autorités locales des ports.

La publication des premières cartes en 1821 (celles levées de 1816 à 1818 dans la région de Brest), puis l'année suivante de la première partie du *Pilote Français* [...] (34) reçoivent un accueil enthousiaste et admiratif des officiers des marines de guerre et de commerce, en France comme à l'étranger (35). Pourtant, même si les progrès de l'alphabétisation ont été sensibles depuis le règne de Louis XIV, les marins de la pêche et du cabotage manifestent toujours la même défiance, déjà enregistrée à l'époque du *Neptune Français* [...] pour la chose écrite, dans un milieu de tradition orale très forte. Cinq autres volumes couvrant l'ensemble du littoral français de Dunkerque à la Bidassoa suivront jusqu'en 1843.

Mais, ce qui consacre définitivement Beautemps-Beaupré comme le «père de l'hydrographie moderne», c'est la parution de son *Exposé des travaux relatifs à la reconnaissance hydrographique des côtes occidentales de France* [...] en 1829. Cet ouvrage sera reconnu par les hydrographes du monde entier comme un manuel de référence, au moins jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle.

NOTES

- 1 - «Ordonnance du Roi rendue le 6 juin 1814.»
Citée dans *Etat des services de Charles-François Beautemps-Beaupré*, (rédigés par Beautemps-Beaupré...) à Paris, le 1^{er} août 1815.
Service Historique de la Marine (Dossier personnel Beautemps-Beaupré).
- 2 - «Instruction donnée par le Ministre en date du 25 février 1815.
Ce travail important, dont l'exécution a été ordonné par Sa Majesté, n'a pas été entrepris dans la campagne de 1815, à cause de la guerre maritime.»
Citée dans *Etat des services de Charles-François Beautemps-Beaupré*, (rédigés par Beautemps-Beaupré...) à Paris, le 1^{er} août 1815.
S.H.M. (Dossier personnel Beautemps-Beaupré).
- 3 - Buache (Abbé). - *Notice biographique sur Beautemps-Beaupré, 1766-1854*. Châlons-sur-Marne : imprimerie Thouille, 1887, 20 x 13,5 cm ; 35 p.
Bibliothèque Nationale Imprimés (Ln27. 36941).
- 4 - *Ibid.* p. 6
- 5 - Le chevalier de Fleurieu publiera aussi un ouvrage sur la question en 1790 mais ce seront les membres de l'expédition d'Entrecasteaux, Beautemps-Beaupré en tête, qui en vérifieront la position exacte.
- 6 - «Certificat délivré par M. Buache, hydrographe de la Marine, le 7 Nivose An XIII.»
Citée dans dossier *Etat des services de Charles-François Beautemps-Beaupré*, (rédigés par Beautemps-Beaupré...) à Paris, le 1^{er} août 1815.
S.H.M. (Dossier personnel Beautemps-Beaupré)

Au-delà de ces publications (face visible d'un travail monumental) et de la confirmation d'une méthode scientifique rigoureuse, c'est toute une organisation qui se met en place au fil des campagnes. Des opérations géodésiques préliminaires à la diffusion, en passant par les levés, le dessin et la gravure, le Dépôt contrôle désormais toutes les phases de l'élaboration des cartes. Il faut toutefois noter que la maison Dezauche conservera le monopole de la vente au public via les correspondants des ports jusqu'en 1847, avant qu'elle ne soit transférée directement à ces dépositaires, suite à de nombreuses plaintes de capitaines marchands qui avaient du mal à se procurer les documents.

Enfin, dans le sillage du *Pilote Français* [...], les parutions se multiplient d'abord dans les *Annales maritimes et coloniales* (fondées en 1814), puis dans les *Annales hydrographiques* à partir de 1847. Avis aux navigateurs, *Instructions Nautiques* ou *Livres des Feux* sont autant d'ouvrages rédigés par de jeunes ingénieurs formés à l'école Beautemps-Beaupré, à l'image de Chazallon qui publie en 1839 le premier *Annuaire des marées des côtes de France*.

Ce sont ces hommes et ceux qu'ils formeront à leur tour aux méthodes du maître (décédé en 1854) qui présideront le 13 janvier 1886 à la naissance du Service Hydrographique de la Marine, dont découle directement l'actuel Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (S.H.O.M). Dans le hall de son Etablissement principal de Brest trône le buste de Beautemps-Beaupré. ■

7 - *Ibid.*

8 - Archives Nationales (Marine, 3 JJ 386, fol. 60)

9 - *Ibid.*

10 - A.N. (Marine. B4 319)

11 - A.N. (marine, 3JJ 389, fol. 109 v°)

Il est probable que cette différence s'explique par le fait qu'il ne s'agissait pour Buache que d'un supplément d'appointements, tandis que Beautemps-Beaupré n'était pas encore payé par le Dépôt des Cartes et Plans.

12 - Chassériau (Frédéric) : *Notice sur M. Beautemps-Beaupré*, Paris : typographie Panckoucke, 1854. 21,5 x 14 cm ; 36 p. : p. 5.
B.N. Imprimés (Ln27, 1363.)

13 - «Certificat délivré par M. de Fleurieu, le 4 Pluviose An XIII. Voir l'analyse des cartes du Neptune de la Baltique et du Cattégat, 1 vol. in 4°, Page 19 de l'Avant-propos»
Citée dans dossier *Etat des services de Charles-François Beautemps-Beaupré*, (rédigés par Beautemps-Beaupré...) à Paris, le 1^{er} août 1815.
S.H.M. (Dossier personnel Beautemps-Beaupré).

14 - «Lettre du ministre en date du 31 juillet 1791».
Citée dans dossier *Etat des services de Charles-François Beautemps-Beaupré*, (rédigés par Beautemps-Beaupré...) à Paris, le 1^{er} août 1815.
S.H.M. (Dossier personnel Beautemps-Beaupré).

15 - Beautemps-Beaupré (Charles-François). Appendice. exposé des méthodes employées pour lever et construire les

cartes et plans qui composent l'atlas du voyage du contre-amiral Bruny-Dentrecasteaux (...). A Paris : de l'Imprimerie Impériale, 1808. p. 591 à 685 du Tome Premier du Voyage de Dentrecasteaux (...) rédigé par M. de Rossel (...). Cet extrait provient de la p. 593.

16 - Beautemps-Beaupré (Charles-François). Appendice (...) op. cit. p. 595.

17 - D'Entrecasteaux : *Voyage de Dentrecasteaux (...) op. cit.*

18 - *Journal de Bord du Sceptre. 2 au 10 juin 1795.* Londres. Pub. Rec. Off. (ADM 51/1118. fol. 27-28)

19 - *Dossier Pièces concernant M. de Rossel.* A.N. (Marine. BB4 993)

20 - Inventaire des effets contenus dans les six caisses relatives au voyage de Dentrecasteaux. A.N. (Marine. 5 JJ 6)

21 - A.N. (Marine. 2 JJ 11. Dossier 11 (fol. 15)

22 - Rossel : *Voyage de Dentrecasteaux, envoyé à la recherche de La Pérouse (...)*, (suivi de) l'Appendice. Exposé des méthodes employées pour lever et construire les cartes et plans qui composent l'atlas du voyage du contre-amiral Bruny-Dentrecasteaux, contre-amiral de France, commandant les frégates la recherche et l'Espérance, fait par ordre du gouvernement en 1791, 1792 et 1793. Publié par ordre de Sa Majesté l'Empereur et Roi, sous le ministère de Son Excellence le vice-amiral Decrès (...) Paris : Dépôt général des Cartes et Plans de la Marine et des Colonies, M.DCCC.VII (1807).

23 - La Billardière (Jacques-Julien Houtou de) : Relation du voyage à la recherche de La Pérouse, fait par ordre de l'Assemblée Constituante pendant les années 1791, 1792 et pendant la 1^{ère} et la 2^{ème} année de la République française (...) Paris ,1799.

24 - Arrêt du Conseil d'Etat du Roi (...) .10 juin 1786.

25 - Ordre du garde des Sceaux et du ministre de la Marine. 06 novembre 1786.

A.N. (Marine. 1 JJ 25).

26 - Dezauche, successeur de Delisle et de Philippe Buache, était associé à Jean-Nicolas Buache, dans la boutique de la rue des Noyers.

27 - Fleurieu : (*Lettre à Mr. Mallouet, intendant de la Marine à Toulon.* Versailles : Dépôt général des Cartes, Plans et Journaux (Marine. 1 JJ 19).

28 - Fleurieu : (*Rapport au Ministre de la Marine.*) Dépôt général des Cartes, Plans et Journaux, 09 février 1782. A.N. (Marine. 1 JJ 19)

29 - *Ibid.*

30 - Chabert (marquis de) : *Mémoire sur le Dépôt des Cartes (...)* (1789) A.N. (marine. 1 JJ 28°)

31 - Bory (Gabriel de) : *Mémoire sur l'administration de la Marine et des Colonies (...)* Paris : Froullé libraire, 1789. 8°

32 - «Ordonnance du Roi rendue le 6 juin 1814» Cité dans dossier *Etat des services de Charles-François Beautemps (Beautemps-Beaupré)*, (*rédigés par Beautemps-Beaupré...*) à Paris, le 1^{er} août 1815. S.H.M. (Dossier personnel Beautemps-Beaupré).

33 - «Instructions données par le Ministre en date du 25 février 1815. Ce travail important, dont l'exécution a été ordonnée par Sa Majesté, n'a pas été entrepris dans la campagne de 1815, à cause de la guerre maritime». Cité dans dossier *Etat des services de Charles-François Beautemps (Beautemps-Beaupré)*, (*rédigés par Beautemps-Beaupré...*) à Paris, le 1^{er} août 1815.

S.H.M. (Dossier personnel Beautemps-Beaupré).

34 - Beautemps-Beaupré : *Pilote Français (Environs de Brest)* (...) Dépôt général de la Marine, 1822.

35 - N'oublions pas que les Anglais connaissent tout le talent de Beautemps-Beaupré depuis un certain jour de novembre 1795...