



# Cybergegeo : European Journal of Geography

Politique, Culture, Représentations

---

Houda Baïr

## La première carte moderne de Tunis (1831-1832)

### Le travail de Falbe en contexte

---

#### **Avertissement**

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

**revues.org**

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le CLEO, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

---

#### Référence électronique

Houda Baïr, « La première carte moderne de Tunis (1831-1832)

Le travail de Falbe en contexte », *Cybergegeo : European Journal of Geography* [En ligne], Politique, Culture, Représentations, document 474, mis en ligne le 13 octobre 2009. URL : <http://cybergegeo.revues.org/index22716.html>

DOL : en cours d'attribution

Éditeur : CNRS-UMR Géographie-cités 8504

<http://cybergegeo.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne à l'adresse suivante : <http://cybergegeo.revues.org/index22716.html>

Document généré automatiquement le 12 mars 2010.

© CNRS-UMR Géographie-cités 8504

Houda Bair

# La première carte moderne de Tunis (1831-1832) Le travail de Falbe en contexte

- 1 À la lumière des travaux cartographiques qui ont porté sur la ville de Tunis à différentes périodes du XIX<sup>e</sup> siècle, notre projet est d'examiner la contribution à la fois singulière et fondatrice de Christian Tuxen Falbe, capitaine de vaisseau, à qui l'on doit la première carte moderne de la ville<sup>1</sup>. C.T. Falbe est né le 5 avril 1791 dans le Royaume de Danemark, à Elseneur<sup>2</sup>. Sa francophilie date de ses premiers contacts avec les marins français dans le port néerlandais de Flessingue, en 1808. Au cours de sa formation dans la marine, Falbe a appris à dessiner, à établir des plans de construction et à lever des cartes (Chelli, 1996, p. 215). Il a séjourné près de treize ans dans la Régence de Tunis, d'abord comme consul général du Danemark (1821-1832), sous le règne de Mahmoud Bey (1814-1824) et Hussein Ben Mahmoud Bey (1824-1835), puis comme délégué de la Société pour l'exploration de Carthage (1837-1838) (Chelli, 1996). Également archéologue et numismate, Falbe est surtout connu comme homme de science : selon l'historien des troupes coloniales Albert Dépréaux (1920, p. 76), on lui doit « les premières études vraiment scientifiques sur Carthage ». Nous nous proposons d'étudier les différentes étapes du processus qui ont mené à l'élaboration de son plan de Tunis, des conditions d'observation et de mesure jusqu'à la réalisation du projet cartographique. En tant que médiation, la carte se définit en effet non seulement par ses traits formels, mais aussi par les conditions particulières de sa production (Jacob, 1992, p. 41). Ce travail s'appuie sur les archives du Service historique de la Défense, Départements de l'Armée de terre<sup>3</sup> et de la Marine<sup>4</sup>. Il a été également fait recours aux archives du Service historique de l'armée de terre (SHAT) qui ont été déposées à l'Institut supérieur d'histoire du mouvement national, à Tunis (ISHMN)<sup>5</sup>.
- 2 L'activité de Falbe est partie prenante d'un mouvement qui vise à initier et à développer un nouveau mode de représentation cartographique du monde, et à produire ainsi un savoir objectif sur des espaces dès lors considérés comme des territoires délimités, en forme de pièces d'un puzzle terrestre (Biggs, 1999, p. 308). Ce mouvement, qui s'appuie sur l'amélioration technique des instruments de mesure – Falbe aura lui-même recours au cercle de Borda<sup>6</sup> –, accompagne la construction et l'évolution des États modernes, qui adoptent cette technique dans une perspective de représentation et de contrôle de leur espace juridictionnel. Comme le soulignent Luc Cambrézy et René de Maximy (1995, p. 10), ce qui intéresse les gestionnaires de l'espace et les aménageurs, « c'est de forcer la carte à révéler des faits, non seulement leur peau, mais aussi, mais surtout, leur ossature, leur structure et leurs raisons ». Trois opérations de base ordonnent le travail du cartographe : la localisation, la description et la symbolisation, mais ces opérations sont indissociables du projet politique de maîtrise territoriale et de domestication qui ordonne le processus cartographique ainsi considéré. Hélène Blais l'a clairement montré dans son analyse des projets successifs de fortification en Algérie, conçus une décennie après le début du processus de colonisation : ces projets témoignent d'une volonté de maîtriser l'espace par la définition d'un territoire français (Blais, 2003, p. 2). Dans leur introduction au numéro de *M@ppemonde* consacré aux rapports entre savoirs géographiques et colonisation, Hélène Blais et Florence Deprest (2008) invitent à appréhender les conditions concrètes de production de ces savoirs géographiques sur les espaces coloniaux : cette invitation est en arrière-fond de la présente étude dans la mesure où

elle permet de maintenir ouverte la question des liens qui s'établissent entre production du savoir géographique et pouvoir colonial.

- 3 Au XIX<sup>e</sup> siècle, alors que les villes européennes disposent pour la plupart de documents cartographiques détaillés, les villes ottomanes, malgré les réformes dont elles ont été l'objet, accusent un retard en ce domaine (Arnaud, 2006a, p. 393, et 2006b). Dans le cadre de ces réformes, les beys de Tunis tentent de moderniser leurs institutions en créant notamment, dès 1840, une école polytechnique au Bardo<sup>7</sup>, dont la direction fut assurée par des professeurs européens (français et italiens). Des élèves de cette école tentent une première expérience en dressant des levés cartographiques pour un certain nombre de villes et de villages de la côte tunisienne tels que la région du Sahel, Sfax et l'Île de Djerba (Baïr, 2008). Par ailleurs, évoluant à proximité de leur territoire colonial, des officiers français en provenance d'Algérie effectuent des « missions de reconnaissance » dans les villes tunisiennes ainsi qu'à la frontière tuniso-algérienne ; ils ont alors recours à des techniques cartographiques plus élaborées. Quelques années plus tôt, c'est là qu'aura résidé, pour une large part, l'enjeu que représente alors la réalisation par Falbe de la carte de Tunis.

### Conditions d'observation

- 4 Se pose d'emblée la question relative au contexte dans lequel Falbe a engagé et mis en œuvre son travail cartographique. La réponse à cette question trouve sa source première dans le mémoire qu'il a personnellement établi et qu'il a annexé à son plan<sup>8</sup>. Ce document est d'autant plus précieux que des renseignements y sont mentionnés qui ne figurent pas sur le dessin cartographique proprement dit. Dans sa recherche sur les ingénieurs géographes militaires de la fin du XVIII<sup>e</sup> du début du XIX<sup>e</sup> siècles, V. Pansini souligne à maintes reprises l'importance que revêtent de tels mémoires, présentés sous forme d'enquêtes statistiques et historiques menées au même moment que les levés topographiques, notamment sur les lieux des batailles de l'armée d'Italie en Piémont (2002, p. 253).
- 5 Les conditions socio-politiques du travail de cartographie de Tunis revêtent une importance cruciale. Avant même d'engager son travail, Falbe estime en effet qu'il lui est indispensable de concevoir les modalités selon lesquelles cette activité, pour avoir quelque chance d'être conduite à bien, se doit d'être pensée et menée dans la plus parfaite discrétion : « Avant de commencer à construire, il me devint indispensable de combiner comment le travail pourrait être effectué sans éveiller l'attention du gouvernement, des habitants du pays ou de telle partie des Chrétiens qui se serait fait une joie de me dénoncer auprès du gouvernement, ce dont les suites auraient été l'interruption du travail et ses désagréments personnels. Je donnais pour prétexte que mon désir de connaître les restes des ruines de Carthage m'engageait à faire sur les lieux une recherche exacte. »<sup>9</sup> Falbe s'est donc engagé à réaliser avec précision une recherche sur ces vestiges carthaginois afin de se mettre en mesure de comparer le résultat de ses investigations à ceux de travaux antérieurs. De la sorte, il était assuré de pouvoir répondre aux questions de la population, désormais moins curieuse et moins intriguée par ses excursions journalières. Falbe n'en a pas moins été contraint d'interrompre son travail lorsque la présence d'habitants de la ville se faisait trop pesante et que son entreprise devenait ainsi trop compromettante ; il lui a donc fallu choisir des endroits démographiquement peu denses et peu fréquentés pour procéder au calcul des angles ou pour prendre la mesure des édifices publics et des principaux immeubles. Il a pris soin d'éviter de pénétrer dans les lieux publics ainsi que de prendre pour repères les mosquées ou les tombeaux de saints. D'une façon générale, les voyageurs étrangers rencontrent à cette époque, dans les territoires de l'Empire ottoman, de fortes contraintes dans la conduite de leurs travaux iconographiques ou cartographiques. Outre les obstacles naturels et les difficultés d'accès aux sites, il leur faut compter avec la méfiance des habitants. Cela se matérialise lors de l'installation d'instruments de mesure et dans leur manipulation, opérations qui ne sauraient en effet toujours passer inaperçues<sup>10</sup>. Les

tâches d'observation, qui ne sont pas pour autant abandonnées, en sont rendues d'autant plus délicates et difficiles<sup>11</sup>.

- 6 Pour effectuer son travail dans des conditions de sécurité maximale, Falbe a choisi, parmi les points pertinents lui permettant d'établir le réseau de triangles qui sert de base à sa carte, les habitations de ses collègues diplomates<sup>12</sup>, en raison des liens qu'il avait établis avec ceux-ci et donc de la faculté qu'il avait d'accéder à leurs résidences, transformées en autant de points d'observation, tant dans la ville elle-même que dans la proche campagne. Il n'aurait évidemment pu cacher à ceux de ses collègues avec lesquels il entretenait des relations de confiance le but de son travail ; en retour, la discrétion de ceux-ci constituait un facteur de bonne exécution de sa recherche. Falbe est pleinement conscient que ces difficultés et ce luxe de précautions ne sont pas sans conséquences sur la qualité de son œuvre cartographique ; aussi a-t-il clairement indiqué dans son mémoire qu'il lui a été nécessaire d'explicitier les conditions sociales et, par là même, méthodologiques et techniques de son travail pour rendre compte de ce que celui-ci pouvait comporter d'imperfections ou d'inexactitudes en matière de levés topographiques : « Je ne pouvais pas cacher le but du travail à ces messieurs et leur discrétion est une des causes de son exécution. J'ai cru nécessaire de donner cette explication sur mes moyens, sur leur application et sur les déviations de méthode dans un levé topographique qui a pu avoir lieu »<sup>13</sup>.
- 7 Dans le concret de la conduite de son travail de terrain, en l'occurrence lorsqu'il s'agit de prendre la mesure des angles, Falbe est également confronté à des difficultés d'ordre matériel, au rang desquelles figure notamment la présence d'oliviers, dont les plantations font écran et constituent donc un obstacle à une bonne visibilité. Pour y faire face, il lui a fallu ajuster ses procédés à de telles conditions pratiques. Ainsi, comme on le verra plus avant, là où il ne lui était pas possible d'accéder en voiture, il a calculé les distances à l'aide de méthodes adaptées à la nature du terrain : il a ainsi compté le nombre de ses pas ou ceux de son cheval de selle<sup>14</sup>. En d'autres circonstances, il s'est référé au nombre de tours de roue de sa voiture, ainsi assignée à une fonction d'odomètre, puisque ce dispositif permet, comme un compteur-totalisateur muni d'une roulette, de traduire le nombre de tours en unités de longueur<sup>15</sup>... Ce recueil obstiné de données originales apparente le lien qui unit le cartographe à son terrain à une véritable expérience à la fois sociale, humaine et sensorielle.
- 8 En tout état de cause, Falbe s'attache chaque fois à indiquer avec précision l'unité de mesure et la méthode qu'il a utilisées. Pour rendre son travail plus clair et restituer les bases méthodologiques de sa mise en œuvre, il a aussi réalisé des dessins dont l'objectif est d'expliquer comment il a conduit les étapes du processus cartographique ; il mentionne ainsi les lieux où il a effectué les mesures, les moyens de transport qu'il a utilisés, etc. (Falbe, 1833). Ces dessins constituent un excellent reflet des conditions d'observation auxquelles se trouve soumise toute confrontation tout étranger dans un espace qui lui est *a priori* peu connu. À l'aide de cette iconographie, il offre un moyen complémentaire parfaitement apte à illustrer et à expliciter la façon dont il est parvenu à réaliser la carte de Tunis.

## Instruments et mesures

- 9 Les différentes contraintes que Falbe a dû assumer pour effectuer ses mesures l'ont obligé à n'utiliser, en tout et pour tout, qu'un sextant, une longue vue, un crayon et du papier<sup>16</sup>. Son sextant est de trois pouces de rayon, ce qui autorise des approximations angulaires suffisantes ; le topographe français François-Chéri Duhousset estime en 1824 que cet instrument s'avère utile et facile d'utilisation pour l'observation des angles « dans un lieu quelconque » (Duhousset, 1825, p. 54). Pour parvenir à des résultats plus sûrs, Falbe s'est attaché à comparer les résultats de son travail de mesure au sextant à ceux qui sont obtenus à l'aide d'un quart de cercle répétiteur de Borda, prêté par le lieutenant de vaisseau François-Julien Dispan. Cet instrument, dont il a pu disposer pendant deux jours, permet, sur la base

d'un seul positionnement, de mesurer l'angle entre les directions de deux points éloignés (Pansini, 2002, p. 246) ; il conditionne donc la réalisation d'un réseau fiable de triangles. Falbe a conclu de cette comparaison que lorsque le résultat de la mesure répétée d'un angle variait de quelques minutes l'erreur n'était imputable ni aux instruments ni à l'œil, mais qu'elle s'expliquait avant tout par la difficulté de bien distinguer les points entre lesquels il opérait les mesures dans les miroirs à réflexion. Les petits mâts des pavillons installés sur les maisons de campagne des consuls se distinguaient en effet à peine à l'œil nu à la distance d'un mille marin (1 851,8 mètres)<sup>17</sup>.

10 Pour prendre les bases de ses mesures, Falbe a choisi des points qui n'étaient pas cachés par des arbres ou par des haies de figuiers d'Inde. Il a utilisé une chaîne d'arpenteur de 20 mètres, qui lui a été envoyée par le capitaine d'état-major d'Alger<sup>18</sup>. Il a présenté dans un tableau chiffré le calcul des principaux triangles qui déterminent les points importants du plan de Tunis, ainsi d'ailleurs que de celui de Carthage. Il explique la méthode et le résultat du calcul de chaque triangle et rend compte des difficultés qu'il a rencontrées. Il a cherché, pour chacune de ses mesures, à commettre le moins d'erreurs possible. Chaque fois, il procède à la vérification de ses résultats en calculant la valeur de chaque angle au moyen des mesures des autres triangles. En cas de doute, il a parfois été obligé de calculer deux fois le même triangle. Falbe procède alors à la vérification de ses calculs en prenant un coté commun à deux triangles et en confrontant le résultat des deux opérations de mesure<sup>19</sup>. A titre d'exemple, pour le triangle n° 3 CDE et le triangle n° 4 CAE, il a pris le coté CE commun à ces deux triangles et vérifié l'exactitude de son calcul ; si les résultats coïncident, il conclut à la justesse de la mesure des angles et des distances. S'il observe une différence, il entreprend de la réduire grâce à l'utilisation des angles des triangles déjà calculés<sup>20</sup>.

11 À la recherche de mesures fiables, Falbe s'est rendu compte qu'il lui était impossible d'obtenir des résultats plus précis, soit du fait de l'inefficacité de l'instrument, soit en raison de la difficulté de mesurer les points séparés par de grandes distances. Il s'est donc contenté de calculer combien il serait possible mais non probable d'avoir d'erreurs dans l'établissement des grandes distances du réseau en prenant pour bases les distances maximales et minimales de chaque triangle<sup>21</sup>. Ce qui mérite de retenir ici l'attention, c'est le statut implicitement accordé de la sorte à l'erreur dans la démarche d'observation, et donc l'adoption d'une posture que l'on peut qualifier de « moderne » en ce que la mesure, toujours imparfaite, est aussi considérée comme toujours perfectible<sup>22</sup>. Falbe a construit son travail cartographique sur la base de la triangulation, méthode qui a constitué, près d'un siècle plus tôt, une véritable innovation, mise en œuvre lors de la réalisation, en 1745, de la première carte générale du royaume de France par Jacques et César Cassini. Établie à une échelle de 1/864 000, cette carte est la première à s'appuyer sur une triangulation géodésique, méthode mathématique utilisée dans le levé du terrain. La plupart des cartes qui ont été dressées par la suite se sont appuyées sur cette méthode<sup>23</sup>, y compris les travaux de Falbe.

12 A plusieurs reprises, Falbe a dû procéder à un double calcul pour arriver à des résultats plus exacts et utiliser, pour ce faire, tous les moyens à sa disposition : « En mesurant la circonférence des roues de mon Cabriolet, j'étais à même de déterminer plusieurs points lorsque les oliviers m'empêchaient de mesurer des angles. Là où le terrain ne me permettait pas d'aller en voiture je déterminais les objets de détail en pas, quand il n'y avait pas moyen de mesurer un ou deux angles. La longueur de la base, six fois parcourue, me donne la moyenne de 775 millimètres pour mon pas, et autant de fois parcourue au pas de mon cheval de selle, me donna 8 décimètres pour le pas du cheval. Les angles mesurés se montent au nombre d'environ douze cents ; j'en ai conservé les notes, ainsi que toutes celles qui ont servi de minutes [relevés consignés] pour la construction du plan »<sup>24</sup>. Le travail consiste donc, ainsi que l'exprime Isabelle Surun, à passer « de l'itinéraire à la carte » (Surun, 2004, p. 132)<sup>25</sup>. On retrouve dans cette pratique le recours à une combinaison de méthodes qu'il revient au topographe de

mettre en cohérence par l'élaboration d'un savoir faire spécifique. C'est ce processus même qui est au centre de la recherche doctorale de Valeria Pansini sur les ingénieurs géographes militaires de 1760 à 1820, membres du service topographique qui dépend du Dépôt général de la Guerre. Les levés avec triangulation sont complétés par le recours à la reconnaissance à vue : « Le corps du topographe est son premier et souvent son unique instrument » (Pansini, 2002, p. 241). Et cet instrument-corps doit être réglé comme n'importe quel autre instrument : le topographe doit connaître la longueur de ses pas et de ceux de son cheval, apprendre à régler l'œil pour évaluer des distances ou le niveau des pentes, apprécier les déformations de sa propre perception...

13 Pour en accentuer la lisibilité, Falbe a cherché à établir son plan à une grande échelle, mais les trois seules feuilles dont il disposait l'en ont empêché. Compte tenu de ces conditions, il a opté pour une échelle au 1/16000. En outre, l'échelle métrique dont il disposait n'était pas d'une grande exactitude, comparée aux mesures officielles du Dépôt général de la guerre à Copenhague (Falbe, on le sait, est d'origine danoise). En conséquence, l'échelle qu'il a établie est en réalité de 1/16075. Falbe écrit en effet : « Je désirais construire le plan sur la plus grande échelle que me permissent mes trois feuilles de papier, les seules que j'avais pu me procurer, et je trouvais que c'était le seize millième de grandeur naturelle. L'échelle de mètre que j'avais auprès de moi était malheureusement si peu exacte qu'en la comparant avec la mesure normale du Dépôt général de la guerre à Kopenhague elle fut trouvée 1/16075 »<sup>26</sup>.

14 Falbe a noté en marge de son plan les hauteurs exactes des stations, hauteurs qu'il a déterminées par des observations simultanées à l'aide « du grand Baromètre de Fotin A et du Baromètre à syphon de Bunten n° 159. Du reste, les hauteurs des collines sont mesurées par des angles de la cime à un à peu-près au degré du niveau de la mer ou jugés comparativement avec les hauteurs mesurées au fur et à mesure que la construction du plan avançait »<sup>27</sup>. On saisit ici en quoi, vers le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, le recours à des appareils scientifiques de mesure est de nature à doter la cartographie d'un statut particulier dans le registre de la scientificité : l'observateur vise en effet à l'objectivité et à la précision de la mesure ainsi effectuée par le truchement d'appareils.

15 Afin d'éclairer les méthodes qu'il a utilisées pour évaluer l'altitude, Falbe prend soin de comparer les hauteurs calculées au fur et à mesure de l'avancement de la construction du plan. Chacune des courbes de niveau – lignes isohypses – qui visent à dessiner les collines équivaut à un dénivelé de dix mètres<sup>28</sup>. Pour donner plus d'exactitude à la représentation des reliefs, il lui eût fallu utiliser des courbes correspondant à une graduation de cinq mètres, mais Falbe paraît estimer qu'il ne dispose pas des moyens ni des ressources, notamment en temps, pour parvenir à une telle précision, et que la mise en œuvre de cet objectif nuirait en définitive à la qualité de son travail : « Chacune des courbes entre lesquelles les collines sont tracées équivalent ainsi à la hauteur de dix mètres. Si j'avais voulu faire une courbe à chaque cinq mètres, j'aurais fait un travail moins vrai que celui qui se trouve sur le plan parce que je n'avais pas le temps de m'occuper des détails minutieux qu'exige un tracé parfait des accidents du terrain. »<sup>29</sup> En fait, on relève une contradiction qui ne manque pas d'intriguer entre la carte et le texte explicatif puisque Falbe a fait usage, pour représenter les reliefs, non de courbes – dont les premières cartes d'état-major n'ont d'ailleurs pas fait non plus usage – mais de hachures. Peut-être Falbe n'a-t-il pas disposé d'assez de temps ni de moyens techniques pour conduire à bien ce travail, qui exige une grande précision. Il se peut aussi que les courbes n'ont en fait constitué qu'une étape intermédiaire et provisoire en vue de la représentation du relief sous forme de hachures, avant qu'elles ne soient elles-mêmes effacées. La lecture du mémoire de Falbe ne fournit pas d'éléments permettant de résoudre cette énigme.

16 Par une suite d'observations du soleil à midi, Falbe a tracé un méridien au consulat de Danemark qui correspondait au méridien tracé sur la base du minaret de la mosquée Jamaà Sidi Bou Zaquaria, du haut duquel un pavillon blanc « indiquait le moment du passage du soleil »<sup>30</sup>.

- 17 Considérée sous l'angle de l'usage des instruments de mesures, l'activité cartographique de Falbe se présente ainsi comme la quête incessante du meilleur compromis entre les contraintes matérielles et sociales auxquelles il lui faut faire face et les connaissances techniques et géographiques qui sont les siennes. Son projet se trouve dès lors commandé tout à la fois par le maintien des conditions de faisabilité de son entreprise, qu'il ne lui faut à aucun prix compromettre par une quelconque imprudence ou négligence, et la recherche de l'optimisation des résultats, acquise au prix de multiples vérifications des calculs. Un tel savoir faire professionnel découle d'un subtil agencement entre une qualification personnelle et des compétences obtenues sur le terrain.

## Réalisation de la carte

- 18 La carte de Falbe est levée et dessinée en 1831-1832. C'est la première carte de Tunis à être établie selon les normes de l'époque<sup>31</sup>. Ce plan indique des repères visibles : emplacement et contours de la ville de Tunis et des différents éléments qui l'entourent : sebkhas, jardins, etc. La médina, toutefois, figure encore comme un ensemble compact et peu différencié : le plan, qui comporte ainsi des « blancs », n'en donne à voir que les axes principaux ainsi que des faubourgs ; il s'est surtout agi de délimiter les espaces d'habitation et les routes qui les relie. Falbe a accordé peu d'importance aux rues secondaires et aux impasses.
- 19 D'autres repères sont identifiés, comme les forts : Borj el Andalous, Borj Flifil... Le tracé des routes et des chemins donne une impression de grande cohérence d'ensemble. Compte tenu de l'échelle de son plan, l'auteur n'a pas représenté en détail la totalité de la ville, mais les données qu'il a choisi d'éliminer ne gênent en rien la compréhension globale. On a là une bonne illustration du constant arbitrage opéré par le cartographe, tel que l'exprime Michel Desbrière, pour qui la carte est l'aboutissement d'un processus visant à assembler une « multitude de pièces d'origines diverses dont la cohabitation sur une feuille de papier est problématique, voire conflictuelle » (Desbrière, 2007, p. 153)<sup>32</sup>. Le fond de carte ainsi que la légende qui s'y rapporte, bien que difficilement lisibles, permettent d'identifier des lieux, repérables grâce à un système de correspondance par numéros. On rejoint ici en partie l'analyse de Catherine Bousquet-Bressolier, qui distingue la « fiabilité » de la « fidélité » (Bousquet-Bressolier, 1995, p. 15). La légende est principalement consacrée aux portes de la ville et à tout ce qui concerne l'état des fortifications, y compris l'emplacement des canons. Ces fortifications ont été représentées avec un sens du détail qui traduit de façon indiscutable la grande attention que Falbe leur a portée. Toutefois, la légende n'est pas exclusivement consacrée aux édifices à caractère militaire ; bien que de façon moins détaillée, elle indique aussi d'autres édifices ou espaces, à fonction religieuse (zawiyas<sup>33</sup>, mosquées, tombeaux des saints, cimetières grecs orthodoxes...) ou économique (marchés, bazars...) ainsi que les canaux et les aqueducs. Quelques uns de ces éléments sont mentionnés directement sur le plan, tandis que les autres sont identifiés par un numéro : ainsi, le numéro 38 qui figure sur la carte correspond à *un Tombeau de Sainte*. Seuls quelques symboles sont utilisés, qui concernent essentiellement des édifices militaires, tels que Borj el Andalous et Borj Flifil. Falbe a également établi une légende détaillée dans laquelle il a opéré des subdivisions selon les secteurs urbains : Ariana, le Bardo et ses environs, les faubourgs et les quartiers intérieurs de la ville... La toponymie est réservée à quelques zones, à l'exemple de la casbah. Falbe a aussi inscrit les différents consulats des pays représentés à Tunis (Danemark, Espagne, Suisse, Prusse, États-Unis, Turquie...).

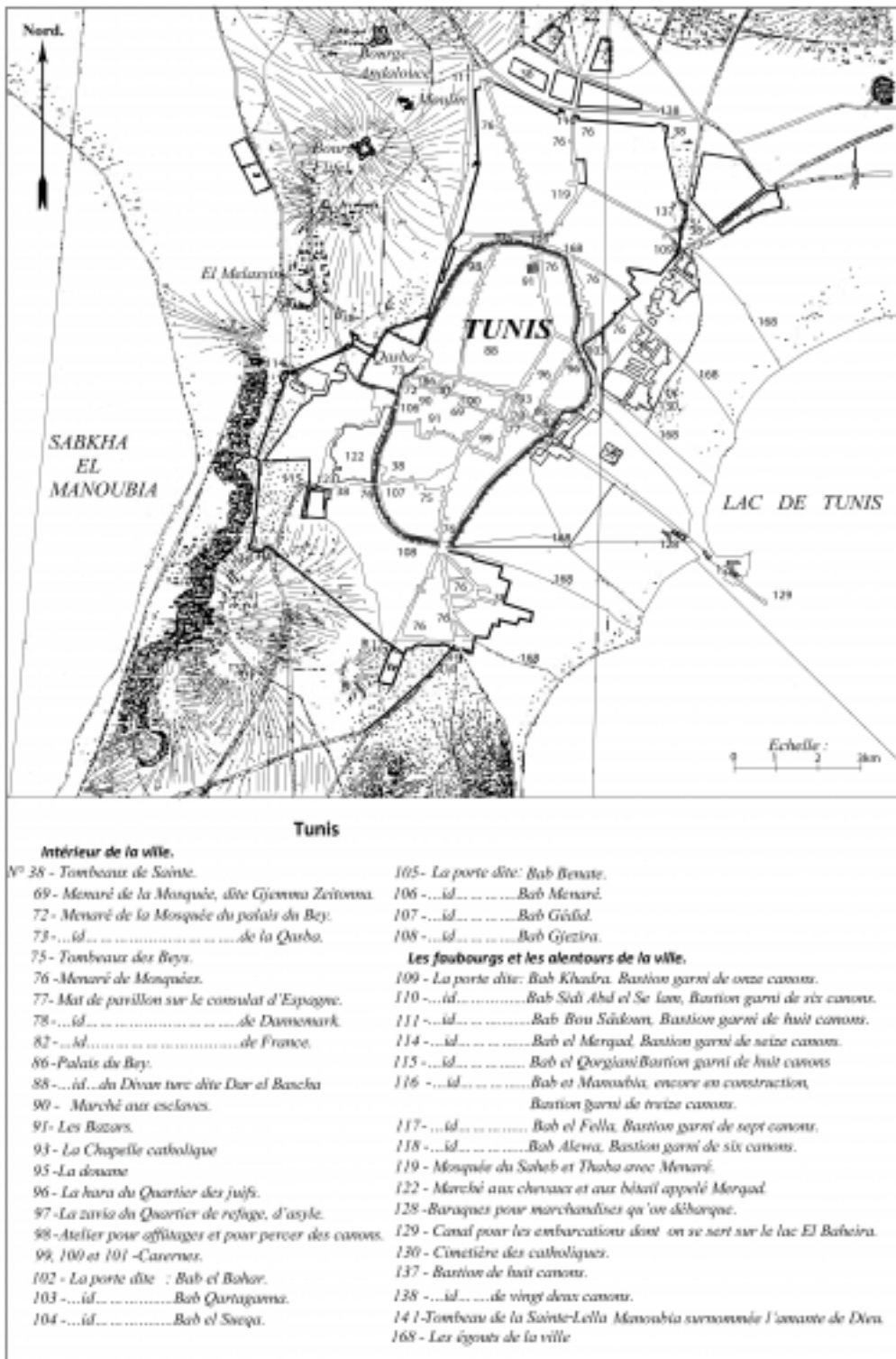


### Carte 1

Cette carte de la ville de Tunis et de sa région représente l'agrandissement d'une partie du plan établi par Falbe à l'échelle 1/16 000. Il y est indiqué que « les numéros ont été réécrits pour la commodité de la lecture ».

Cette carte est extraite de *Watha'iq* (revue de l'Institut d'histoire du mouvement national), Tunis, n°18, 1992.

Source de la carte : Archives, Service Historique de l'Armée de Terre, Paris (SHAT), Institut Supérieur d'Histoire du Mouvement National, Tunis (ISHMN), Bobine, cartes, dossier/carton, 6-C-41.



## Carte n° 2

Carte de la ville de Tunis reproduite d'après celle de Falbe (voir carte 1) à des fins de lisibilité.

Seule une partie des sites et de leur correspondance numérique a été reprise dans la carte ainsi que dans la légende.

20

La carte de Falbe a été construite sur la base d'une triangulation assez précise. C'est la première carte de Tunis à être établie selon cette méthode. Malgré son échelle au 1/16 000, elle est plus détaillée que d'autres cartes, qui lui sont pourtant parfois postérieures de plus de 50 ans. En dépit de l'efficacité de l'exercice, ce travail ne va toutefois pas sans comporter des lacunes

car, à côté d'indications topographiques certaines et dûment fondées, d'autres résultent de la collecte d'informations orales. À la nature et à la qualité des instruments sont également liées des mesures incertaines sur le terrain. Toutefois, compte tenu des connaissances de l'époque, la carte de Falbe instaure sans nul doute une évolution cruciale dans l'histoire de la cartographie de la ville de Tunis en particulier et de la Tunisie en général.

21 Elle a été établie non seulement avec précision, mais également avec fiabilité, ainsi que l'attestent le relief et l'emplacement des sites et des monuments encore présents, malgré la mutation que la ville a connue depuis lors : la médina ancienne, les faubourgs, les portes de la ville – dont certaines ont conservé le même nom –, certains édifices religieux...

22 L'évolution qu'instaure la carte de Falbe autorise à distinguer deux niveaux. Le premier est lié aux limites intrinsèques des techniques modernes, tandis que le second tient à l'intrication entre techniques modernes et anciennes : le fait d'utiliser un témoignage en même temps qu'une mesure aboutit à une forme hybride de cartographie, qui s'inscrit ainsi au croisement des tensions entre nouveaux modes de mesure et pratique du terrain et reconnaît l'importance accordée à la mise en contexte du travail cartographique.

23 Afin de préciser ce qu'il n'a pas pu indiquer par le dessin topographique, Falbe, nous l'avons vu, a rédigé un mémoire dans lequel il s'attache à apporter plus de détails. Ceux-ci concernent des renseignements qui se rapportent surtout à l'état des fortifications de la ville, à la nature du sol, aux types d'agriculture, aux voies de communication, aux ruines de Carthage, à la démographie, etc. Sur ce dernier point, Falbe a donné des informations assez détaillées sur la population de la ville de Tunis : son évolution, sa répartition par sexe, l'effet des différentes épidémies de peste sur le taux d'accroissement démographique, le poids – assez sensible – des juifs et des chrétiens. Cette attention n'est pas sans rappeler le développement alors en vogue de la topographie sociale et médicale, en lien étroit avec l'essor de la cartographie quantitative (Palsky, 1996). Les travaux de Guillaume Garner (2005) sur l'espace politique et économique allemand des années 1740-1820 sont de nature à fonder l'hypothèse d'une possible influence, sur ce développement, de l'école allemande de « géographie politique ». Dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, se trouve en effet souligné l'impératif de la connaissance du potentiel humain et économique d'un territoire comme condition de l'exercice du pouvoir en son sein. En application de cette ligne de pensée, la priorité est conjointement accordée au développement des statistiques démographiques et économiques et à celui de la cartographie, chacune de ces deux activités venant répondre à l'exigence d'une organisation administrative à la fois centralisée et ramifiée jusqu'à l'échelon local (p. 116-118)<sup>34</sup>.

24 Le mémoire rédigé par Falbe apporte également des informations sur le caractère stratégique de la ville de Tunis : s'y trouvent en effet mentionnés de façon détaillée le nombre, la position et la nature des différents ouvrages de défense ainsi que tout ce qui concerne leur état de conservation<sup>35</sup>. Au total, le lecteur de Falbe est en mesure d'apprécier et de situer le potentiel militaire, économique et démographique de la Régence de Tunis au cours des années 1830, ainsi que les possibilités dont il dispose pour s'y déplacer.

25 Nous ne sommes pas en mesure de savoir si le travail cartographique de Falbe a correspondu à un choix personnel ou a au contraire résulté d'une mission qui lui aurait été confiée. Nous savons seulement que Falbe, d'abord nommé consul général du Danemark dans la Régence de Tunis, est devenu ensuite délégué de la Société pour l'exploration de Carthage. Compte tenu de sa formation d'archéologue et de numismate, d'aucuns ont avancé l'hypothèse selon laquelle son travail relatif aux plans de Tunis et de Carthage – qu'il a réalisés de façon concomitante – avait d'abord un objectif archéologique et géographique, et donc scientifique. Cette visée, pour première qu'elle ait pu être, ne serait nullement exclusive d'une instrumentalisation du plan de Tunis à l'occasion d'une éventuelle expédition militaire contre la ville, possibilité qu'il n'a pas manqué de mentionner en bonne place : « L'utilité principale de ce plan serait naturellement l'usage qu'on en ferait lors d'une expédition militaire contre Tunis »<sup>36</sup>. Le plan

servira d'ailleurs effectivement aux militaires français venus chercher, à l'occasion d'une reconnaissance militaire rapide, des informations susceptibles de leur être utiles ; de façon plus large, le plan de Falbe représente évidemment une étape importante dans l'histoire de la cartographie de la ville de Tunis. Pour cette raison même, il a servi de base à plusieurs cartes postérieures ainsi qu'à des mémoires et à des rapports. On peut citer à cet égard :

- *Renseignements sur la Tunisie d'après une reconnaissance faite en 1837, Tunis-Tébourouk-Kef-Kairouan-Sousse-Sfax-Mehdia-Monastir-Hammamet-Bizerte*. Ces renseignements sont extraits des notes de voyage du capitaine Pricot de Sainte-Marie, envoyé en reconnaissance en Tunisie par le Gouverneur d'Algérie du 20 février au 27 juillet 1837 ;
- *Mémoire sur la place de Tunis, avec un plan de Tunis et de la Goulette et une carte des environs*, dû au lieutenant-colonel du génie Dautheville. Ce mémoire comporte une carte réalisée par Dautheville en 1841, carte qui constitue une reproduction de celle de Falbe, à laquelle ne sont apportées que des modifications mineures, relatives à la médina.

- 26 On retrouve ici l'intérêt des réflexions d'H. Blais et F. Déprest, déjà évoquées, sur les rapports entre savoirs géographiques et colonisation. Sans mésestimer l'impact des faits de domination -« la guerre a besoin de cartes » et donc aussi de « cartographes entraînés prêts à fournir des documents utilisables » (Pansini, 2002, p. i)-, on n'en est pas moins fondé à comprendre que les savoirs géographiques sur les espaces coloniaux ou pré-coloniaux peuvent aussi relever d'autres rationalités. Le processus de production de la carte de Falbe illustre bien les modalités d'élaboration d'un savoir nouveau dont les effets de connaissance sont dès l'abord recherchés.
- 27 L'étude de cette carte informe sur les modes d'investigation et de connaissance qui sont ceux d'un officier de marine dont le séjour à Tunis a pu être initialement motivé par un projet d'exploration archéologique. L'activité de Falbe témoigne aussi de l'intérêt porté à la géographie d'une ville par un visiteur étranger qui appartient à une autre culture et qui s'attache à y mettre en œuvre son savoir-faire. Riche d'enseignements sur une pensée cartographique en acte, elle fait percevoir la capacité de mobilisation de techniques cartographiques alors en développement, le mode de construction d'un savoir géographique ainsi que sa possible instrumentalisation. Sur ce dernier point, on a vu que le plan de Tunis dressé par Falbe au début des années 1830 constitue, avec notamment les travaux réalisés sur la frontière tuniso-algérienne (conduits dès 1846) et les missions archéologiques et autres, une somme de connaissances sur le territoire tunisien dont le colonisateur français va tirer profit, d'abord à des fins expansionnistes puis dans une perspective de colonisation. Outil privilégié de la connaissance géographique, la carte s'inscrit dès lors dans un double registre : elle est d'abord un instrument de communication, et ne saurait donc, à l'évidence, constituer un objet indépendant d'une « volonté [...] de transmission du savoir, d'un projet sémiotique au sens large » (Jacob, 1992, p. 138), mais elle n'en reste pas moins « indissociable d'un contexte politique, où s'affirment des pouvoirs divers, scientifiques, religieux, séculiers, sociaux » (*Idem*, p. 351)<sup>37</sup>.

---

### **Bibliographie**

Alder K., 2005, *Mesurer le monde. 1792-1799 : l'incroyable histoire de l'invention du mètre*, Paris, Flammarion (traduit de *The Measure of All Things: The Seven-Year Odyssey and Hidden Error that Transformed the World*, New York, The Free Press, 2002).

Arnaud J.-L., 2006a, « Tunis, le plan de Colin de 1860, un document sans auteur ni date », *Mélanges de l'École française de Rome, Italie et Méditerranée*, 118-2.

Arnaud J.-L. (dir.), 2006b, *L'urbain dans le monde musulman de Méditerranée*, Paris, Tunis, Maisonneuve & Larose, IRMC.

- Arnaud J.-L., 2001, « Corpus cartographique pour l'histoire de Damas, Syrie, à la fin de la période ottomane (1760-1924) », *Imago Mundi, The International Journal for the History of Cartography*, n° 53.
- Baïr H., 2008, *L'expérience cartographique de l'École polytechnique du Bardo au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle*, Publications du Laboratoire « DIRASET Études-Maghrébines », Faculté des Sciences Humaines et Sociales, Université de Tunis.
- Biggs M., 1999, "Putting the State on the Map: Cartography, Territory, and European State Formation", *Comparative Studies in Society and History*, vol. 41, n° 1, p. 374-405.
- Blais H., 2008, « Les représentations cartographiques du territoire algérien au moment de la conquête : le cas de la carte des officiers d'état-major, 1830-1870 », in Pierre Singaravelou (dir.), *L'empire des géographes. Géographie, exploration et colonisation, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Belin.
- Blais H., 2004., « Du croquis à la carte : les îles des voyageurs dans le Pacifique au XIX<sup>e</sup> siècle et le blanc des mers du sud », in Isabelle Laboulais-Lesage (dir.), *Comblent les blancs de la carte. Modalités et enjeux de la construction des savoirs géographiques (XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg.
- Blais H., 2003, « Fortifier Alger ? Le territoire de la colonie en débat vers 1840 », *M@ppemonde*, n°91, 2003.3 (<http://mappemonde.mgm.fr/num19/articles/art08301.html>).
- Blais H., Deprest F., 2008, « Savoirs géographiques et colonisation », *M@ppemonde*, n°91, 2008.3 (<http://mappemonde.mgm.fr/num19/edito.html>).
- Bousquet-Bressolier C., 1995, « L'œil du cartographe ou réflexions sur un monde vu de près », in Catherine Bousquet-Bressolier, *L'œil du cartographe et la représentation géographique du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Ministère de l'Éducation nationale, Mémoires de la section de géographie physique et humaine, Comité des travaux historiques et scientifiques.
- Cambrézy L., Maximy R. de, 1995, « Introduction. Le dessous des cartes », in Cambrézy L., Maximy R. de (dir.), *La cartographie en débat. Représenter ou convaincre*, Paris, Éd. Karthala et Éd. de l'ORSTOM.
- Chelli Z., 1996, « La Tunisie au rythme des cartes géographiques », *Cahiers du GERES (Tunis)*, Série Géographie, n° 14.
- Coulon M., 2005, « La cartographie en Algérie et Tunisie comme outils de colonisation ? », communication à la table ronde organisée à l'Institut de recherche sur le Maghreb contemporain, Tunis, 17-18 juin 2005, sur le thème : *Moyens de connaissance et outils d'intervention. Les villes du Maghreb entre réformes et colonisation*.
- Cresti F., 2005, « La première cartographie urbaine moderne dans l'Algérie coloniale : relevés et projets du Génie militaire (1830-1850) », communication à la table ronde organisée à l'Institut de recherche sur le Maghreb contemporain, Tunis, 17-18 juin 2005, sur le thème : *Moyens de connaissance et outils d'intervention. Les villes du Maghreb entre réformes et colonisation*.
- Dépréaux A., 1920, « L'expédition de Constantine et la mort du colonel Combes d'après la correspondance du chevalier Falbe », *Carnet de la Sabretache*, 1920.
- Desbrière M., 2007, « Langages géographiques, échelles et bâti. Analyse des levés effectués par les Naudin et les Cassini en Champagne septentrionale », in Jean-Charles Herbin et Michel Tamine (dir.), *Géographie, cartographie, toponymie*, Valenciennes, Presses universitaires de Valenciennes.
- Duhoussat F. C., 1825, *Leçons de topographie données à l'École royale spéciale militaire - Première partie comprenant la Planimétrie régulière et les Levés irréguliers ; ainsi que la description et l'usage des principaux instrumens employés en Topographie*, Paris, Migneret Imprimeur-Libraire, rue du Dragon, n°20.
- Dureau de La Malle M., 1935, *Recherches sur la topographie de Carthage*, Paris, Typographie de Firmin Didot Frères.
- Falbe C. T., 1833, *Recherches sur l'emplacement de Carthage (Planches)*, Paris, Imprimé par autorisation du Roi à l'Imprimerie Royale, Paris, Service Historique de la Défense, Archives de département de la Marine.
- Falbe, C. T., 1832, *Description du plan de Tunis et de Carthage*, Copenhague, Service Historique de la Défense, Département de l'Armée de Terre, 1-M 1675. Asie et Afrique, Mémoires et reconnaissance / inventaire / Série 1M Tome II. F 141-166.

- Garner G., 2005, *État, économie, territoire en Allemagne. L'espace dans le caméralisme et l'économie politique, 1740-1820*, Paris, Éd. de l'École des hautes études en sciences sociales.
- Guedj D., 2000, *Le mètre du monde*, Paris, Éd. du Seuil.
- Harley J. B., 1988, « Maps, knowledge and power », in Denis Cosgrove et Stephen Daniels (ed.), *The iconography of Landscape. Essays on the symbolic representation, design and use of past environment*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Khalifa C., 1978, « La ville tunisienne au XIX<sup>e</sup> siècle. Théorie et réalités », *Les cahiers de Tunisie*, n° 103-104.
- Jacob C., 1992, *L'empire des cartes. Approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris, Albin Michel.
- Palsky G., 1999, « Les "cartes de guerre" sous le Consulat et l'Empire », *Revue du Souvenir napoléonien*, n° 424.
- Palsky G., 1996, *Des chiffres et des cartes. Naissance et la cartographie quantitative française au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques.
- Pansini V., 2006, « La géographie appliquée à la guerre. Le travail des topographes militaires (1760-1820) », in Blais H., Laboulais I. (dir.), *Géographies plurielles. Les sciences géographiques au moment de l'émergence des sciences humaines (1750-1850)*, Paris, L'Harmattan (coll. « Histoire des sciences »).
- Pansini V., 2002, *L'œil du topographe et la science de la guerre. Travail scientifique et perception militaire (1760-1820)*, Paris, EHESS, thèse de doctorat.
- Raj K., 2003, "Circulation and emergence of modern mapping. Great Britain and early colonial India, 1764-1820", in Markowitz C., Pouchepadass J et Subrahmanyam S. (ed.), *Society and circulation. Mobile people and itinerant culture in South Asia 1750-1950*, Dehli, Permanent Black, p. 23-54.
- Ray K.; 1997, « La construction de l'empire de la géographie. L'odyssée des arpenteurs de Sa Très Gracieuse Majesté, la reine Victoria, en Asie centrale », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, n° 5, p. 1153-1180.
- Shapin S., Shaffer S., 1993, *Léviathan et la pompe à vide. Hobbes et Boyle entre science et politique*, Paris, Éd. La Découverte.
- Surun I., 2004, « Le blanc de la carte, matrice de nouvelles représentations des espaces africains », in Isabelle Laboulais-Lesage (dir.), *Comblent les blancs de la carte. Modalités et enjeux de la construction des savoirs géographiques (XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg.
- Verdier N., 2008, « Modeler le territoire : les ingénieurs des ponts et leurs usages de la carte (fin XVIII<sup>e</sup>-début XIX<sup>e</sup> siècle) », in Isabelle Laboulais (dir.), *Les usages des cartes (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup>). Pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg.
- Verdier N., 2004, « L'échelle dans quelques sciences sociales. Petite histoire d'une absence d'interdisciplinarité », in Orain O., Rozemblat C., Verdier N. (dir.), *Échelles et temporalités en géographie*, Paris, CNED.

---

## Notes

1 Falbe a réalisé un plan de Tunis et de Carthage, mais, compte tenu des limites de ce présent article, l'attention se concentrera sur la ville de Tunis non seulement pour éviter une trop grande extension de l'investigation, mais aussi et surtout en raison de l'intérêt particulier de cette partie de son travail. Dans le cadre d'une recherche ultérieure qui portera sur l'ensemble du territoire tunisien, l'un et l'autre plans feront l'objet de l'analyse.

2 Centre Historique des Archives Nationales (Paris), Fonds de la Légion d'honneur (base LÉONORE), dossier Falbe Christian Tuxen, LH/92/46.

3 C. T. Falbe, *Description du plan de Tunis et de Carthage*, Copenhague, 1832. Service Historique de la Défense, Département de l'Armée de Terre, 1-M 1675. Asie et Afrique, Mémoires et reconnaissance / inventaire / Série IM Tome II. F 141-166.

- 4 C. T. Falbe, *Recherches sur l'emplacement de Carthage(Planches)*, Paris, Imprimé par autorisation du Roi à l'Imprimerie Royale, Paris, 1833, Service Historique de la Défense, Archives du département de la Marine.
- 5 Dossier/carton, 6-C-41, bobine, cartes.
- 6 Cette technique sera décrite dans la partie 2.
- 7 L'École du Bardo fut fondée dans le quartier de Tunis du même nom, le 1<sup>er</sup> mars 1840 ; elle est alors le premier établissement d'enseignement moderne à être créé sous la Régence de Tunis. Elle connut, selon les périodes, plusieurs appellations, parmi lesquelles : « École militaire », « École des sciences militaires » et « École polytechnique ». Cette dernière appellation tint sans doute à ce qu'elle a correspondu, au plan des objectifs déclarés sinon à celui des structures, à l'École polytechnique française, fondée sous la Révolution et qui reçut de Napoléon 1<sup>er</sup> son statut militaire. Dès son origine, l'École du Bardo fut porteuse d'une forte ambition en termes de culture scientifique, formation associée aux sciences militaires mais aussi non militaires, et notamment aux disciplines littéraires ; il y fut ainsi développé des activités consacrées à la traduction et à l'enseignement des langues. Le programme de l'École du Bardo fut toutefois moins ambitieux et moins élaboré que celui de son modèle français. Les travaux d'historiens qui y ont trait ont coutume de parler de l'« École polytechnique » ; voir notamment Chater Khalifa (1978, p. 98).
- 8 C. T. Falbe, *Description du plan de Tunis et de Carthage*, *op. cit.* Sur le rôle de Falbe dans l'établissement de « bonnes cartes topographiques », voir M. Dureau de La Malle (1935, p. 4).
- 9 *Ibid.*, feuille 143. Le texte original de Falbe n'est pas paginé ; la pagination – par « feuille » [f.] et non par page – a été ajoutée ultérieurement par le Service historique de l'Armée de Terre (Château de Vincennes).
- 10 On peut noter indirectement ici, sur les deux rives de la Méditerranée, l'importance toute relative alors accordée aux objets techniques dans les opérations de cartographie. Cette attitude est avérée tant dans la mise en place de la carte de Cassini que dans l'invention et l'application du système métrique au moment de la Révolution ; voir Denis Guedj (2000).
- 11 Dans un tout autre contexte que celui de l'Afrique du Nord, voir Kapil Raj (2003).
- 12 À l'exception, toutefois, du consul britannique, probablement en raison de la rivalité qui l'opposait au consul de France ; or, Falbe travaille, entre autres objectifs, pour le compte de la France.
- 13 C. T. Falbe, *Description...*, *op. cit.*, f. 143. On peut ici comparer le travail de Falbe à ceux exécutés dans d'autres villes de l'Empire ottoman par des voyageurs occidentaux également confrontés aux réticences de la population et des autorités (Arnaud, 2001, p. 46-47).
- 14 Sur d'autres applications de méthodes analogues, voir Kapil Raj (1997, p. 1174) : au Népal et au Tibet, Montgomerie a recours, dans les années 1850 et 1860, à des collaborateurs autochtones chargés de collecter des données et de rendre compte avec précision de leurs enquêtes topographiques.
- 15 C. T. Falbe, *Description...*, *op. cit.*, f. 149.
- 16 *Ibid.*, f. 143.
- 17 *Ibid.*, f. 143-144.
- 18 *Ibid.*, f. 144.
- 19 *Ibid.*, p. f. 144-145.
- 20 *Ibid.*
- 21 *Ibid.*, f. 146.
- 22 Voir, à cet égard, Ken Alder (2005). Sur le rôle joué par les sciences de l'observation et les « expérimentalistes » au XVII<sup>e</sup> siècle, singulièrement en ce qui a trait à la pompe à vide de Robert Boyle, cf. Steven Shapin et Simon Shaffer (1993) : le sous-titre original de leur ouvrage, initialement paru en 1986, est particulièrement explicite : *Léviathan and the Air Pump. Hobbes, Boyle and the experimental life*.
- 23 Sur l'usage de la carte de Cassini au sein du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, voir Nicolas Verdier (2008).
- 24 C. T. Falbe, *Description...*, *op. cit.*, f. 149.
- 25 Pour I. Surun, « l'opération consiste à inscrire dans l'espace géométrique de la carte l'espace géographique, qualitatif, du terrain parcouru, mais aussi à traduire en directions et en distances un récit de voyage inscrit dans la durée, à transformer du temps en espace » (p. 132).
- 26 C. T. Falbe, *Description...*, *op. cit.*, f. 150.

27 *Ibid.*

28 C'est avec les cartes d'état-major qu'apparaissent les courbes de niveau. Sur la carte d'état-major de la France, dont les travaux ont commencé en 1818, le figuré du relief dérive de courbes de niveau équidistantes de 10 mètres.

29 C. T. Falbe, *Description...*, *op. cit.*, f. 150.

30 *Ibid.*

31 *Watha'iq* (revue de l'Institut supérieur d'histoire du mouvement national – ISHMN), Tunis, n° 18, 1992, p. 21. Sur le contexte et l'usage de telles mesures techniques réalisées à la même époque dans les îles du Pacifique, mesures qui soulèvent également des questions relatives à la capacité de l'observateur, à la qualité de ses instruments et aux conditions de l'expérience, voir Hélène Blais (2004).

32 Sur l'importance de l'usage des échelles en géographie, histoire, sociologie et architecture, voir Nicolas Verdier (2004).

33 Une *zawia* est un édifice religieux musulman, qui remplit des fonctions à la fois de sanctuaire et de centre intellectuel. Elle est généralement bâtie autour de la tombe de son fondateur.

34 G. Garner observe que la paix intervenue en 1815 favorise un retour du territoire comme catégorie d'appréhension de l'espace ; ce retour est lui-même propice à l'implantation de la statistique quantitative, qui élabore son propre savoir sur l'espace.

35 C. T. Falbe, *Description...*, *op. cit.*, f. 151-166.

36 *Idem*, f. 151.

37 Voir aussi la contribution de J. Brian Harley (1988).

### **Pour citer cet article**

Référence électronique

Houda Baïr, « La première carte moderne de Tunis (1831-1832)

Le travail de Falbe en contexte », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Politique, Culture, Représentations, document 474, mis en ligne le 13 octobre 2009. URL : <http://cybergeo.revues.org/index22716.html>

### **À propos de l'auteur**

**Houda Baïr**

Laboratoire DIRASET-Études Maghrébines,

Faculté des Sciences Humaines et Sociales, Université de Tunis, [houda.bair@yahoo.fr](mailto:houda.bair@yahoo.fr)

### **Droits d'auteur**

© CNRS-UMR Géographie-cités 8504

### **Résumé / Abstract**

La cartographie, indissociable du processus de construction étatique, est aussi étroitement liée au mouvement de colonisation ou de pré-colonisation, particulièrement au XIX<sup>e</sup> siècle. Cette analyse vise à examiner la contribution à la fois singulière et fondatrice de Christian Tuxen Falbe, capitaine de vaisseau de la marine danoise, consul général du Danemark à Tunis, expert en archéologie et francophile, à qui l'on doit, au tout début des années 1830, la première carte moderne de la ville de Tunis. Trois orientations conjointes ont guidé la démarche analytique : la façon dont un étranger est en mesure d'observer un système social territorialisé qui relève d'une culture différente de la sienne ; les conditions concrètes qui entourent une pensée cartographique en acte et qui en contraignent les modalités d'exercice, en particulier la capacité

de mobilisation de techniques novatrices à des fins de mesures précises ; enfin, la possible instrumentalisation de ce travail cartographique par les autorités françaises, qui viennent alors de s'engager dans la colonisation de l'Algérie voisine.

**Mots clés :** archéologie, cartographie, territoire, politique, colonisation, représentation spatiale, Tunis, Falbe, sémiotique, innovation

## The first modern map of Tunis (1831-1832)

### The Falbe's work in its context

Cartography is indissociable from the process of State building, and is also closely tied in with the colonisation and pre-colonisation movement, most particularly in the 19<sup>th</sup> century. This analysis aims to examine the singular and founding contribution of Christian Tuxen Falbe, a ship's captain in the Danish navy, the Danish Consul in Tunis, an expert in archaeology and a francophile, to whom we owe the first modern map of the city of Tunis in the early 1830s. Our analytical approach is guided by three related considerations: the way in which a foreigner is able to observe a territorialised social system in a culture that is different from his own; the practical conditions surrounding the application of cartographic ideas and governing the terms on which they are carried out, in particular the use of innovative techniques for the purpose of taking precise measurements; finally, the possible exploitation of this cartographic work by the French authorities who had just undertaken the colonisation of neighbouring Algeria at the time.

**Keywords :** archaeology, cartography, territory, spatial representation, Tunis, colonisation, Falbe, semiotics, innovation, politics