



**HAL**  
open science

## Tunis, le plan de Colin de 1860, un document sans auteur ni date!

Jean-Luc Arnaud

► **To cite this version:**

Jean-Luc Arnaud. Tunis, le plan de Colin de 1860, un document sans auteur ni date!. Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée, 2006, 118 (2), pp.391-402. halshs-03955894

**HAL Id: halshs-03955894**

**<https://shs.hal.science/halshs-03955894v1>**

Submitted on 25 Jan 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License



## Tunis, le plan de Colin de 1860, un document sans auteur ni date !

D'après Jean-Luc Arnaud, « 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, 2006, p. 391-402.

### *Résumé*

Le premier plan imprimé de la ville de Tunis est généralement daté de 1860 et attribué à l'ingénieur Colin. Or, ce document, qui constitue la matrice d'une part importante de la cartographie de Tunis publiée durant plus d'un demi-siècle, n'est ni daté, ni signé ; il est de toute évidence postérieur à la date indiquée et il est peu probable que Colin, un ingénieur et entrepreneur marseillais qui travaille en Tunisie au tournant des années 1850 et 1860, en soit l'auteur. La confrontation de ce plan avec des documents d'archives jusqu'alors inexploités et les autres plans, antérieurs et postérieurs, de Tunis permet de proposer des hypothèses quant à ses auteurs et à sa datation ; elle offre aussi l'opportunité de dresser un tableau de la cartographie d'une ville de l'Empire ottoman qui connaît alors d'importantes transformations, avant la période du protectorat français.

### *Abstract*

The first printed map of Tunis was generally believed to have been produced in 1860 by an engineer named Colin. Yet, this document, which was the matrix for a large number of maps of Tunis published over a period of more than a half-century, was neither dated nor signed; it was clearly produced after the date in question and it is unlikely that Colin, an engineer and entrepreneur from Marseilles who worked in Tunisia during around the 1850s and 1860s, was in fact the author. By comparing this map with other documents in the archives that have not yet been exploited and with other earlier and later maps of Tunis, we can put forward several hypotheses about its authors and its date of production. It also gives us an opportunity to put together an illustration of the cartography of a city in the Ottoman Empire that experienced several substantial transformations before the French Protectorate period.



Ce texte et ces dessins sont sous licence creative common : [Attribution – ShareAlike 4.0](#).  
(CC-BY-SA)

This text and these drawings are under creative common license: [Attribution – ShareAlike 4.0](#) (CC-BY-SA)

[Plus d'informations sur Jean-Luc Arnaud – More information about Jean-Luc Arnaud](#)

## Tunis, le plan de Colin de 1860, un document sans auteur ni date !

Le plan imprimé de la ville de Tunis considéré comme le plus ancien est daté de 1859 ou 1860 et attribué à l'entrepreneur marseillais Colin (fig. 1). Mais ce document n'est ni daté, ni signé ; par commodité, je le nommerai : *plan attribué à Colin*. Il s'agit d'un document intitulé : *Plan de la ville / de Tunis / dressé à l'échelle de 1/5000*. Ce plan dont on dispose seulement de reproductions de qualité moyenne représente, dans un format utile de 91,5 par 62 cm, la ville et ses environs proches<sup>1</sup> ; il indique le détail de toutes les voies de circulation, les canaux, les fortifications et l'occupation du sol des environs de l'agglomération. Il a été imprimé par procédé lithographique par Avril Frères à Paris<sup>2</sup>. Une comparaison de ce document avec des plans plus récents<sup>3</sup> indique qu'il a été construit sur la base d'une triangulation assez précise et donc qu'il résulte d'un travail de longue haleine dirigé par des professionnels.

Un autre document cartographique, représentant le même territoire que celui attribué à Colin, porte le titre suivant, assez différent du premier : *Distribution des eaux de Djougar et de Zaghouan / dans la / ville de Tunis / projet présenté à son altesse / Sidi Mohammed Sadok Bey / possesseur du royaume de Tunis / par l'entremise de / Sidi Mustapha Khaznadar / Ministre d'Etat / Mr Colin ingénieur civil français*. Outre ce long titre et cette dédicace, placés comme dans le plan précédent, en haut à gauche du tableau, celui-ci comporte aussi le tracé de plusieurs kilomètres de canalisations destinées à alimenter la ville en eau. A part ces différences, les deux documents sont rigoureusement identiques. Non seulement ils sont dressés à la même échelle et au même format mais encore la facture, les détails des tracés des voies, la légende, l'échelle graphique, la toponymie et enfin les noms du lithographe et de l'imprimeur sont semblables. C'est sans doute à partir de ce plan, reproduit pour la première fois en 1931 que le premier a été attribué à Colin sur la base de leurs similitudes<sup>4</sup>. Cependant, comme pour le document précédent, on ne dispose pas d'exemplaires originaux mais seulement d'une reproduction. Outre celle de 1931 dont la source n'est pas indiquée, il est cité dans une thèse plus récente consacrée à l'histoire de la médina de Tunis. L'auteur mentionne un plan « dressé par l'ingénieur civil Jean Colin, présenté en 1860 à son Altesse Sidi Mohamed Sadok Bey possesseur du Royaume de Tunis ». Il en aurait consulté une copie, faite d'après un original de la bibliothèque nationale de France, conservée par la société nationale de

---

<sup>1</sup> . Le plan cadastral, dressé au début des années 1960, et le plan général de la ville, publié par l'office tunisien de la topographie et de la cartographie au milieu des années 1990.

<sup>2</sup> . La taille du document original a été évaluée à partir de la reproduction de J. Revault (voir note 1) en le comparant avec un plan plus récent. La mention de l'imprimeur est placée en bas à gauche du document, l'entreprise Avril Frères est installée à Paris, 18, rue de Bernardins (d'après le plan de 1862). Suivant une mention portée en bas à droite du document, la lithogravure a été assurée par Cheraud Frères, 5, rue des Capucins.

<sup>3</sup> Le plan cadastral, dressé au début des années 1960, et le plan général de la ville, publié par l'office tunisien de la topographie et de la cartographie au milieu des années 1990.

<sup>4</sup> . Ce document est publié, suivant une forte réduction, dans un opuscule de présentation de Tunis pour l'exposition coloniale internationale de Paris en 1931, sous le titre *Plan de Tunis en 1880. La ville de Tunis à l'exposition coloniale internationale de 1931*, Tunis, s.d. [1931], p. 32.

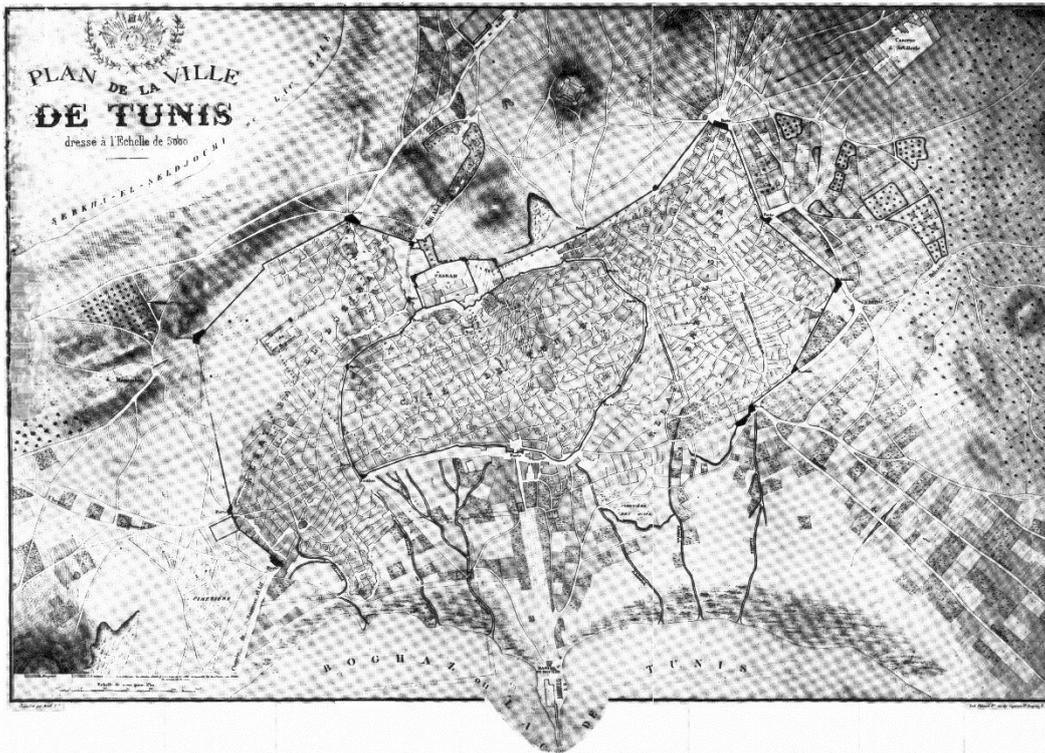


Figure 1. Le premier plan imprimé de Tunis

De manière générale, ce document est attribué à l'ingénieur marseillais Colin et daté de 1860. Or, il n'est ni signé, ni daté ; en outre, il est de toute évidence postérieur de quelques années à 1860. L'original de ce plan semble actuellement égaré. D'après la reproduction publiée dans J. Revault, *Palais et demeures de Tunis (XVIIIe et XIXe siècles)*, Paris, 1971, entre les pages 14 et 15 et légendé : « Plan général de Tunis établi par l'ingénieur Colin en 1860 ».

distribution des eaux de Tunis<sup>5</sup>. Actuellement, il n'est pas possible de consulter les plans conservés par la société des eaux ; en outre, ni le département des cartes et plans ni celui des estampes de la BNF ne conservent un plan de Tunis correspondant à cette définition.

### *L'ingénieur Colin*

Si les différents auteurs s'accordent pour conférer à Colin le titre d'ingénieur, son prénom varie entre *Pierre*, selon P. Sebag, et *Jean*, d'après J. Abdelkafi. On peut imaginer deux membres d'une même famille mais les archives consulaires conservent la trace d'un seul individu : Pierre, Jacques, Gabriel Colin, ingénieur civil et architecte marseillais, qui aurait résidé à Tunis entre 1852 et 1861<sup>6</sup>. Durant ce séjour, Colin intervient plus comme entrepreneur que comme expert. Un premier chantier lui est confié en 1856, c'est celui de la maison de France dont il exécute les travaux d'après les plans d'un autre architecte : P. Caillat<sup>7</sup>. Trois ans plus tard, il est chargé par le Bey de Tunis du chantier de rénovation des aqueducs antiques entre Zaghouan et Carthage pour améliorer l'alimentation de Tunis en eau. Il s'agit de travaux considérables qui comprennent non seulement la réparation des

<sup>5</sup> . J. Abdelkafi, *La médina, espace historique de Tunis, enjeu culturel et politique de l'organisation spatiale*, thèse Institut d'urbanisme de Paris, 1986, vol. 1, p. 95.

<sup>6</sup> . Suivant des notes relevées par A.-M. Planel dans les archives du consulat français de Tunis. A Marseille, pour l'année 1864, Pierre Colin est mentionné comme architecte (il n'apparaît pas dans la liste des ingénieurs), il réside alors 13, rue Grignan. *Indicateur marseillais, guide du commerce, annuaire des Bouches-du-Rhône, 24e année, 1864*, Marseille, s.d., p. 95 et 729.

<sup>7</sup> . S. Santelli, *La ville. Le creuset méditerranéen, Tunis*, Paris, 1995, p. 56.

anciennes conduites mais aussi la construction d'une nouvelle canalisation en fonte sur une distance de pratiquement dix kilomètres pour conduire les eaux vers un bassin de distribution situé à l'est de la ville à proximité de la casbah (bâb Sidi Abdallah). L'ensemble de ces travaux, qui ont duré deux ans, a coûté plus de treize millions de francs<sup>8</sup>. Au milieu de l'année 1861, l'eau de Zaghouan arrive donc à la porte de Tunis<sup>9</sup>, mais sa distribution à l'intérieur de la ville n'est pas encore assurée, elle est l'objet d'un autre projet dont les travaux débutent plus tard.

Sur la base de ces informations, on peut se demander pourquoi Colin aurait relevé, ou fait relever, un plan de Tunis. Cette question est jusqu'alors restée sans réponse car elle n'avait pas été posée ; un petit dossier de correspondance intitulé « plan de Tunis » et conservé aux archives nationales tunisiennes<sup>10</sup> permet de faire le point. Ces documents ne traitent pas directement du plan attribué à Colin mais d'une autre affaire de cartographie, celle d'un relevé topographique détaillé de la ville au début des années 1860. La confrontation de ces archives avec le plan en question offre l'opportunité d'une évaluation de la cartographie imprimée de Tunis au cours de sa première période, soit avant l'établissement du protectorat français, au début des années 1880.

### *Cartographie des villes de Tunisie au milieu du XIXe siècle*

Au milieu du XIXe siècle, alors que les villes d'Europe disposent pour la plupart de documents cartographiques détaillés, les villes ottomanes sont beaucoup moins bien servies. En outre, à part quelques rares exceptions, lorsqu'elles bénéficient d'un plan, celui-ci résulte d'un travail effectué par un occidental de manière indépendante de l'autorité et des services publics<sup>11</sup>. La situation est sensiblement différente en Tunisie. A la fin des années 1850, les élèves de l'école polytechnique de Tunis, accompagnés par leurs professeurs français et italiens, effectuent une longue mission entre Sousse et Djerba au cours de laquelle ils dressent des relevés topographiques dans pas moins de quatre-vingt villes et villages<sup>12</sup>. Malheureusement, ces exercices pratiques ne portent ni sur Tunis, ni sur les autres grandes villes de la région considérée. Ainsi, malgré les résultats de cette mission, Tunis n'est pas mieux placée que les autres villes de l'Empire à l'égard de la cartographie. A ce moment-là, les seuls plans disponibles sont des vignettes de quelques centimètres de côté. La plus récente est alors celle imprimée en marge d'une carte de l'Afrique du Nord, publiée en 1843 par J.-J. Hellert dans le cadre de son atlas de l'Empire ottoman (fig. 2)<sup>13</sup>. Hellert, n'est pas l'auteur de ce plan, comme les autres rédacteurs d'atlas de cette période, il procède par compilation de la documentation disponible. Dans les multiples planches de son recueil, il donne plusieurs plans de villes de qualité inégale mais, de toute évidence,

---

<sup>8</sup> . Il s'agit effectivement de travaux considérables, suivant le plan de 1862 : sur les 130 km du parcours, on a posé 41 km de siphon, construit ou réparé 13 ponts, 75 ponceaux et 147 passages à niveau. *Direction générale des travaux publics, compte rendu de la marche des services depuis leur création jusqu'au premier janvier 1895*, Tunis, 1895, p. 95-96.

<sup>9</sup> . C. H. Roger Dessort, *Histoire de la ville de Tunis*, Alger, 1926, p. 119.

<sup>10</sup> . Archives nationales tunisiennes (ANT), service historique, dossier 605, carton 55. Abrégé dans les notes suivantes sous la forme : ANT SH 105-55.

<sup>11</sup> J.-L. Arnaud, « *Corpus cartographique pour l'histoire de Damas, Syrie, à la fin de la période ottomane (1760-1924)* », *Imago Mundi*, 53, 2001, p. 46-70.

<sup>12</sup> . Les documents manuscrits qui résultent de ces travaux sont regroupés dans un volume conservé à la bibliothèque nationale tunisienne, ils sont actuellement l'objet d'une étude conduite par H. Baïr, doctorante à l'Université de La Manouba, Tunis.

<sup>13</sup> . J.-J. Hellert, *Plan de Tunis et de Carthage, vignette*, de 7, 5 x 9, 2 cm, de la carte : *Tunis et Tripoli*, planche XV de *Atlas de l'Empire Ottoman*, Paris, 1843.



propriétaire et, parfois seulement, sa localisation en fonction d'un édifice important du voisinage (à côté de telle mosquée, par exemple). Pas un seul plan ou croquis n'accompagne ce registre. Ainsi, le mode de description adopté est-il très insuffisant pour repérer les édifices en question sans ambiguïté. A la décharge des fonctionnaires responsables de cet inventaire, ils ne disposent pas de plan détaillé de la ville. L'organisation de leur travail témoigne cependant d'un important décalage avec les moyens développés dans le cadre des réformes administratives engagées dès la fin des années 1830 par le Bey de Tunis. Les élèves de l'école polytechnique du Bardo, disposent alors du savoir-faire nécessaire à la confection des plans topographiques qui font défauts aux autres fonctionnaires. Alors même que ces inventaires, les premiers du genre à Tunis, semblent constituer une avancée quant à la manière dont les édiles prennent en charge l'organisation de l'espace urbain, le transfert des savoir-faire qui permettraient d'en assurer une mise en œuvre efficace semble rencontrer de fortes résistances. Quinze ans plus tard, un autre exemple témoigne de la pénurie de documents cartographiques représentant Tunis. En 1860, les travaux d'ouverture d'une nouvelle route entre le palais du Bardo et Tunis sont retardés par un puits qui se trouve placé au milieu de la chaussée. Or, ce puits est très utilisé par les habitants du voisinage ; l'entrepreneur demande au président du Conseil l'autorisation de le combler et d'en creuser un nouveau au bord de la route<sup>16</sup>. Cette anecdote signifie que les travaux ont été engagés sans que le tracé de la nouvelle voie ait été reporté sur un plan détaillé de l'état des lieux. L'entrepreneur découvre la réalité du terrain sur lequel il doit établir la chaussée au fur et à mesure de l'avancement du chantier<sup>17</sup>.

#### *Premier plan détaillé de Tunis*

Il faut attendre la fin des années 1850 pour que cette situation change. A ce moment-là, alors que l'aqueduc de Zaghouan est en cours de réparation, le Bey charge un ingénieur français, C. Lacroix, de préparer un projet de distribution à l'intérieur de la ville. Mais celui-ci ne dispose pas du plan nécessaire pour déterminer la longueur des canalisations et le diamètre et chaque section. Pour pallier cette défaillance, il recrute à Marseille deux ingénieurs géomètres : Jules Milhau et Jules Zagrzevski qui s'engagent à effectuer le relevé et les documents demandés pour la somme de 7 500 francs. Leur accord est ratifié par une convention signée à Marseille le 18 juillet 1861 ; deux longues pages partagées en quinze articles donnent une description détaillée du travail attendu et des conditions de sa réalisation<sup>18</sup>.

Suivant la convention, il s'agit de relever un plan de la ville de Tunis mais pas de son ensemble. Le second article précise qu'il s'agit seulement « des places, rues, ruelles et impasses qui sont indiquées par une ligne bleue sur le croquis ci-joint ». Le croquis en question ne semble pas avoir été conservé, mais on comprend que les lignes bleues citées correspondent aux canalisations projetées par Lacroix. Le dernier article de la convention (15) apporte une précision à cet égard, ces lignes représentent un réseau de rues dont le

---

<sup>16</sup> . Lettre de l'entrepreneur de la route du Bardo à Tunis au président du Conseil, 1860, ANT SH 624-57.

<sup>17</sup> . A Paris, quelques années plus tôt, en 1853, la première mission confiée à Haussmann, nouveau préfet de la Seine, est l'achèvement du prolongement de la rue de Rivoli dont le chantier est alors interrompu. Le percement, tracé sur la base un plan sommaire et non nivelé, se heurte à la butte Saint-Jacques-la-Boucherie. Ce n'est pas un hasard si, avant d'engager ses grands travaux, il commence par faire lever un plan triangulé et nivelé de l'ensemble de la ville. *Mémoires du Baron Haussmann - 1853-1870 - Grands travaux de Paris*, Paris, 1979, vol. 1, p. 1 sq.

<sup>18</sup> . J.-L. Arnaud, « Dresser un plan de Tunis au début des années 1860 », *Alfa*, 1, 2006, p. 157-167

développement n'excède pas une trentaine de kilomètres. Autrement dit, l'objet du contrat est un plan détaillé mais incomplet.

Ce plan devait fournir une description précise des espaces publics pour préparer la pose des canalisations. Cependant, plusieurs prescriptions montrent qu'il était aussi susceptible d'autres utilisations. Tout d'abord, comme en témoignent les recommandations relatives à la manière de représenter les amorces des voies non relevées (art. 9) et celles qui concernent le mode de reliure des recueils (art. 5), le plan devait être organisé et présenté de manière à pouvoir être complété. Ensuite, au-delà de l'espace public *stricto sensu*, il devait aussi comporter les amorces des limites de propriété. Ces indications sont tout à fait inutiles pour préparer la pose de canalisations d'eau, par contre, elles constituent la base d'une liste des propriétaires fonciers dont les usages peuvent être multiples : depuis la préparation des expropriations nécessaires à l'alignement ou l'élargissement de certaines voies, jusqu'à l'établissement de l'assiette des impôts fonciers en passant par tous les repérages imaginables. Ainsi, C. Lacroix, témoigne-t-il d'une vision édilitaire qui dépasse largement les nécessités techniques d'un chantier d'alimentation en eau. Le plan commandé à Milhau et Zagrzevski est pensé comme un document qui, au-delà d'une intervention sur le domaine public et du projet d'alimenter deux cents fontaines, constitue aussi un instrument de connaissance du domaine privé, voire un outil d'intervention sur ce domaine.

Le plan prévu par ce contrat ne verra jamais le jour, quelques semaines avant la date prévue pour sa remise aux autorités compétentes, une nouvelle convention complète et prolonge la précédente<sup>19</sup>. Elle porte sur l'ensemble des voies de circulation de l'agglomération, y compris celles qui ne sont pas concernées par le projet d'adduction d'eau. En outre, la délimitation retenue englobe non seulement la médina proprement dite et ses faubourgs mais aussi plusieurs quartiers situés hors les murs. Autrement dit, la définition quelque peu étriquée de la ville dont témoigne la première convention est corrigée par la suivante. Les commanditaires prennent alors en compte non seulement les quartiers urbanisés situés hors les murs mais aussi une grande part des marais et des zones de bas-fonds localisés entre la médina et le lac. A ce moment-là, comme en témoigne la construction de l'ambassade de France à la fin des années 1850, c'est de ce côté que les extensions de la ville s'orientent. Cette tendance sera confirmée quelques années plus tard avec les premiers lotissements qui bordent la nouvelle avenue de la Marine. Entre les deux conventions, les commanditaires du plan de Tunis sont passés d'une vision malthusienne de la ville à un point de vue plus prospectif. Alors qu'il n'est pas prévu de relever les altitudes dans la première convention, la seconde précise que les courbes de niveau devront être dessinées suivant une équidistance de 25 centimètres (art. 9)<sup>20</sup>. Les autres prescriptions sont semblables à celles de la première convention. Le texte prévoit *in fine* que les documents doivent être livrés au début du mois de mars 1862 soit moins de quatre mois après la signature (art. 13), que l'ensemble sera payé 20 500 francs (art. 14) et que des avances sur paiement pourront être consenties aux contractants jusqu'à un montant de 8 000 francs (art. 15).

---

<sup>19</sup> . « Convention supplémentaire », entre J. Milhau, J. Zagrzevski et C. Lacroix, signé à Tunis, le 19 novembre 1861. ANT SH 105-55.

<sup>20</sup> . En accord avec le commanditaire, pour ne pas trop charger le plan, Milhau et Zagrzevski représentent effectivement les courbes du niveau suivant une équidistance d'un mètre seulement. *Rapport de Lebiez relatif à la demande de Milhau et Zagrzevski*, le 15 janvier 1864 ; ANT SH 605-55

Quelques mois seulement après la signature de cette nouvelle convention, les caisses de la Régence, criblée de dettes, sont vides ; les avances qui devaient être payées aux ingénieurs ne sont pas versées. Ceux-ci, qui accumulent aussi les dettes auprès de leurs fournisseurs et de leurs employés, interrompent durant plusieurs mois le relevé du plan de Tunis et se gardent de livrer les premiers résultats auxquels ils sont parvenus. Au cours de l'année 1862, C. Lacroix est remplacé par un autre ingénieur des Ponts et Chaussées, Lebiez. Pour débiter la pose des canalisations d'eau, celui-ci tente de récupérer le travail déjà effectué par les géomètres mais ses multiples interventions auprès du premier Ministre restent sans succès. Finalement, Milhau et Zagrzevski livrent leur plan achevé et vérifié par les services beylicaux au mois de décembre 1863. Quelques semaines plus tard, ils présentent un mémoire d'honoraires pour un montant très supérieur à celui prévu par la convention ; selon eux, la longueur du réseau des rues avait été sous-évaluée par Lacroix. Lebiez, consulté pour expertiser cette demande, confirme l'argument des géomètres<sup>21</sup>. Suivant la convention, les résultats des travaux devaient être livrés à deux échelles différentes.

### Le plan détaillé

Une partie de ce plan est actuellement conservée par le service des archives municipales<sup>22</sup>. Il est incomplet et les feuilles ont été recoupées<sup>23</sup> ; elles sont rectangulaires, présentées à l'horizontale et elles portent toutes le titre « Plan de la ville de Tunis à l'échelle de 1 à 250 ». La signature des deux auteurs est apposée en dessous du titre. Les feuilles sont orientées au nord et elles représentent chacune un territoire d'environ 180 par 100 mètres.

De manière générale, les documents sont conformes aux prescriptions des conventions. On note cependant quelques différences. Tout d'abord, les amorces des lignes séparatrices entre les maisons ne sont pas indiquées<sup>24</sup>. Il ne s'agit pas d'un détail, en renonçant à cette information, les services beylicaux ont aussi renoncé à utiliser ce plan pour mettre à jour les registres de la taxe foncière et en faire un premier document de type cadastral. C'est d'autant plus regrettable que l'échelle de représentation adoptée (1:250) le permet. Les conventions ne le prévoyaient pas mais les édifices publics ont été l'objet d'un traitement particulier. Le plan indique leurs limites avec les constructions voisines, ils sont lavés en vert et portent chacun un numéro de renvoi à une liste qui n'a pas été retrouvée. Les autres indications sont plus techniques. Les cheminements topographiques sont représentés par des lignes tracées en rouge et les sommets des polygones de relevés portent chacun un chiffre de renvoi.

### Le plan général

Ce document devait être dressé à l'échelle 1:5 000 (un cm sur le plan représente 50 mètres sur le terrain). A cette échelle, la ville et ses environs tels que leur délimitation est indiquée dans la seconde convention (3 200 par 2 600 mètres environ) occupe 64 par 52 cm, soit une seule feuille de l'atlas. Ce plan n'a malheureusement pas été retrouvé.

---

<sup>21</sup> . *Ibid.*

<sup>22</sup> . J'ai eu accès à ces documents par l'intermédiaire de L. Ammar qui a été autorisée à les consulter et à reproduire une partie du plan manuscrit de Milhau et Zagrzevski.

<sup>23</sup> . Le format original des feuilles était de 80 par 58 cm, il est actuellement d'environ 77 par 54 cm.

<sup>24</sup> . Certaines lignes de séparation sont indiquées au crayon mais il n'est pas possible de savoir si elles ont été tracées au début des années 1860 par les auteurs ou bien dans le cadre d'une utilisation postérieure de ce plan.

### *Source du plan attribué à Colin*

L'histoire de ce plan pourrait s'arrêter là si celui attribué à Colin ne posait pas les problèmes présentés plus haut. Plusieurs détails, révélés par l'affaire Milhau et Zagrzevski, mettent en cause sa datation et son attribution. Tout d'abord, la première convention (art. 2) cite un croquis sur lequel Lacroix aurait reporté les voies de circulation à relever. Si le plan attribué à Colin avait alors existé, on peut se demander pourquoi Lacroix aurait travaillé à partir d'un croquis. Ensuite, le prix à payer pour le plan de l'ensemble de la ville – 20 500 francs –, est calculé sur la base du relevé d'une centaine de kilomètres de voies. Au contraire de la première convention, la suivante n'indique pas la longueur des rues à relever, c'est seulement lors de la présentation de leur mémoire d'honoraire en 1864 que Milhau et Zagrzevski donnent cette précision. Elle est cependant tout à fait cohérente avec la première convention qui prévoyait 7 500 francs pour 30 kilomètres. Or, ce sont en fait plus de 200 kilomètres que les ingénieurs ont dû mesurer et dessiner. Cette évaluation erronée constitue la principale preuve de l'inexistence du plan attribué à Colin au moment de la rédaction des conventions. Si un tel document avait existé, compte tenu des détails qu'il indique, Lacroix, Milhau et Zagrzevski n'auraient pas commis une erreur aussi grossière (du simple au double) qui a lourdement pesé sur les résultats finals de l'affaire. De toute évidence, le plan attribué à Colin n'existait pas encore au mois de novembre 1861.

La comparaison du plan attribué à Colin avec un document plus récent permet d'approcher sa datation. Le plan immédiatement suivant, dont la date est attestée, est publié par un voyageur allemand, H. Freiherrn von Malkan, en 1870 (fig. 3)<sup>25</sup>. Ce document n'est pas très différent du plan attribué à Colin quant à sa représentation de la ville intra-muros ; pour cette partie, on peut même se demander s'il n'en est pas une copie réduite. Par contre, il indique le tracé des nouvelles rues du quartier situé de part et d'autre de l'avenue de la Marine. Pour sa part, autour de la même avenue, le plan attribué à Colin représente seulement quelques voies de circulation en pointillés, comme s'il s'agissait d'un projet plutôt que du résultat d'un relevé<sup>26</sup>. Ainsi, il est nécessairement antérieur à celui publié par Malkan.

Les archives ne conservent pas de traces d'un autre relevé topographique de Tunis au cours des années 1860. Dans ce contexte, on peut se demander si le plan attribué à Colin n'a pas pour source principale le plan général de l'agglomération dressé par Milhau et Zagrzevski. Plusieurs similitudes confirment cette hypothèse. D'une part, les deux documents sont à la même échelle : 1:5 000, d'autre part, le plan attribué à Colin indique le relief de la zone *intra-muros* de la ville à l'aide de courbes de niveau suivant une équidistance d'un mètre. Il ne s'agit pas d'un détail, ce type d'information, rarement porté sur les plans des villes à ce moment-là, est le résultat d'un travail spécialisé et coûteux. Or, ces courbes correspondent exactement à celles qui ont été relevées par Milhau et Zagrzevski, elles ont la même équidistance et recouvrent un territoire semblable. Mais alors que, suivant la convention, le plan de Milhau et Zagrzevski devait couvrir un territoire d'environ 500 hectares<sup>27</sup>, celui attribué à Colin en représente plus de 1400<sup>28</sup>. Sur les 900

---

<sup>25</sup> . *Plan von Tunis*, env. 1:13 750, dans H. Freiherrn von Malkan, *Reise den Regentschaften Tunis und Tripolis*, Leipzig, 1870, tome 1, face à la p. 404.

<sup>26</sup> . Ces rues sont indiquées par un double trait superposé aux indications d'occupation du sol, aux tracés des canaux et des chemins plus anciens.

<sup>27</sup> . Évaluation dressée à partir de la cartographie des indications portées dans la convention du 19 novembre 1861.

<sup>28</sup> . A l'échelle 1:5 000, le périmètre du plan attribué à Colin (91,5 par 62 cm utiles) représente un territoire de 4 575 par 3 100 mètres, soit environ 1 420 hectares.



Figure 3. Les extensions récentes en 1870.

D'après ce plan, publié en 1870, l'avenue de la Marine est en cours d'urbanisation, ce qui n'est pas encore le cas suivant le plan attribué à Colin. *Plan von Tunis* dans H. Freiherrn von Malkan, *Reise den Regentschaften Tunis und Tripolis*, Leipzig, 1870, face p. 404 du vol. 1.

hectares de différence, le lac de Tunis et la *sebkha* Sejoumi en occupent environ 200. Il reste cependant 700 hectares, non urbanisés mais où le plan indique le tracé de quelques dizaines de kilomètres de routes et un découpage des terres en fonction de leur affectation. On distingue par exemple plusieurs grands jardins dans la zone située au nord de Bâb Sidi Abdelsalem (actuel quartier El Omrane). Ces informations sont plus difficiles à évaluer que celles indiqués pour la ville intra-muros dans la mesure où la plupart des chemins, lorsqu'ils n'ont pas disparu dans le cadre de l'implantation de lotissement au cours du XXe siècle, ont été l'objet d'alignements et d'élargissements. Pour sa part, le découpage parcellaire des jardins a lui aussi été profondément remanié<sup>29</sup>. Ainsi, les documents à même de permettre l'évaluation des indications portées dans les zones situées hors des murs de la ville par le plan attribué à Colin sont-ils assez rares. On dispose seulement d'un plan dressé en 1882 par les militaires français<sup>30</sup>. A ce moment-là, les environs de la ville n'ont pas encore été touchés par la vague d'urbanisation de la fin du siècle ; en outre, malgré son échelle de reproduction – 1:20 000 –, il est assez détaillé pour permettre des comparaisons terme à

<sup>29</sup> . La plus grande part des jardins des environs immédiats de la ville, qui apparaissent sur le plan attribué à Colin, sont urbanisés avant que des plans détaillés et fiables voient le jour.

<sup>30</sup> . Latour, Dollé, Olivié, Blasius, Tocanne, *Environs de Tunis et de Carthage*, 1:20 000, s.l., 1882

terme avec le plan attribué à Colin. De toute évidence, celui-ci est beaucoup moins précis pour les environs de la ville que pour l'intérieur. Les positions qu'il affecte aux édifices remarquables tels que les forts ou encore la caserne d'artillerie située au nord de Bâb Saadoun, semblent résulter de relevés topographiques ; par contre, le tracé des voies de circulation (à part celui des principales routes de sortie de la ville) est beaucoup plus fantaisiste. Par exemple, au sud-est du faubourg Bâb al-Jazira, les routes tracées dans les environs du quartier de La Manoubia présentent de fortes incohérences avec la topographie du terrain. Autrement dit, le plan attribué à Colin semble résulter de l'assemblage d'un document précis et détaillé représentant seulement la ville *intra-muros* avec d'autres informations, de qualité variable, pour les environs de la ville. Cette opération n'est pas une exception, l'histoire des plans de ville en donne de nombreux exemples, au nord comme au sud de la Méditerranée<sup>31</sup>.

### *Colin, l'imprimeur et les deux versions du plan de Tunis*

Le plan attribué à Colin (dans ses deux versions) a été imprimé par les services de l'atelier de chromolithographie des Frères Avril, rue des Bernardins à Paris. Au début des années 1860, le même atelier imprimait un autre document cartographique intitulé « Royaume de Tunis, restauration des aqueducs de Carthage » et dont Colin était sans doute le commanditaire<sup>32</sup>.

Il s'agit d'une grande planche composée en deux parties. Le haut de la feuille représente le tracé du réseau des aqueducs de Zaghouan et du Djougar à l'échelle 1:50 000 tandis que la partie basse est réservée aux dessins des détails architecturaux - à l'échelle 1:2 500 - des principaux ouvrages d'art construits dans le cadre de la restauration de ces aqueducs. Une légende présente un bilan des travaux exécutés, le développement de chaque section de canalisation et le nombre des ouvrages d'art réalisés. Enfin, une notice qui indique les principaux événements relatifs à l'histoire de l'alimentation en eau de Tunis et de Carthage ne manque pas de mentionner les réparations récentes (fig. 4).

Dans cette notice, le choix des caractères typographiques témoigne de la hiérarchie établie par l'auteur entre les intervenants. Adrien, Septime Sévère, Sidi-Sadok et Sidi-Mustapha occupent la première position ; Gelimer, Bélisaire et P. Colin arrivent ensuite, dans une position à peine moins importante que les précédents. Pour leur part Justinien et Léon Roches bénéficient d'un caractère moins fort de telle manière qu'ils apparaissent en troisième position, comme d'utiles points de repère mais sans plus. Ainsi, suivant cette notice, Colin apparaît comme l'équivalent de Bélisaire, général de Justinien. La similitude est trop forte pour ne pas suggérer qu'il joue le rôle d'un général auprès de Léon Roches, le consul dont il a construit la chancellerie et dont il semble assez proche<sup>33</sup>. Ce document n'est pas signé mais Colin est alors le seul à détenir les informations nécessaires à sa réalisation ; en outre, on peut se demander qui d'autre lui aurait attribué un tel rôle dans une notice historique de l'aqueduc. Ce document témoigne de l'implication de Colin dans

---

<sup>31</sup> . Par exemple, une vue de la ville de Naples, publiée au début du XVIIIe siècle, résulte du montage d'une vue cavalière (pour représenter la zone urbanisée) avec une vue à vol d'oiseau (pour représenter les environs). V. Valerio, *La città di Napoli tra vedutismo e cartografia*, Naples, 1988, p. 200. A Damas, un plan dressé par les services administratifs de la province en 1918 résulte du montage de trois plans différents et de qualité très inégale. J.-L. Arnaud, « Corpus... », *op. cit.*, p. 63.

<sup>32</sup> . *Royaume de Tunis restauration des aqueducs de Carthage*, 1:50 000 et 1:2 500, Paris, 1862.

<sup>33</sup> . Anne-Marie Planel, *De la nation à la colonie. La communauté française de Tunisie au XIXe siècle*, thèse de doctorat, Paris, EHESS, 2000, p. 108.

# AQUEDUC DE CARTHAGE

CONSTRUIT PAR L'EMPEREUR ADRIEN,  
AGRANDI ET RÉPARÉ SOUS L'EMPEREUR SEPTIME-SÈVÈRE,  
AINSI QUE L'ATTESTE UNE MÉDAILLE DE CARTHAGE QUI REPRÉSENTE ASTARTÉ SUR UN LION  
GALOPANT AU DESSUS D'UNE SOURCE QUI COULE A FLOTS,  
DÉTRUIT PAR **GELIMER** ROI DES VANDALES RÉPARÉ PAR **BELISAIRE** GÉNÉRAL DE JUSTINIEN,  
COUPÉ ET RÉTABLI DE NOUVEAU PAR LES CONQUÉRANTS ARABES,  
DÉTRUIT ENFIN PAR LES ESPAGNOLS QUI ASSIÉGEAIENT TUNIS,  
RESTAURÉ APRÈS TROIS SIÈCLES D'INTERRUPTION SOUS LE RÈGNE DE **SIDI-SADOK** BEY DE TUNIS,  
**SIDI-MUSTAPHA** ÉTANT PREMIER MINISTRE **LÉON ROCHES** CHARGÉ D'AFFAIRES CONSUL GÉNÉRAL DE FRANCE,  
PAR **P. COLIN** INGÉNIEUR CIVIL CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

MD.CCCLXII

Figure 4. La longue histoire de l'aqueduc de Carthage  
Suivant cette notice, l'histoire de l'aqueduc de Carthage débute avec un empereur romain et s'achève avec un ingénieur français. Extrait de *Royaume de Tunis / restauration des aqueducs / de Carthage*, Paris, 1862.

les affaires relatives à la cartographie de Tunis au début des années 1860. Il montre aussi qu'il est en relation avec les frères Avril, imprimeurs de l'autre plan.

Dans la version du plan de Tunis à l'origine de l'attribution à Colin, le titre revêt la forme d'une dédicace assez emphatique qui n'est pas sans rappeler la notice du plan des aqueducs. Dans les deux cas, l'auteur cite le Bey : Mohammed Sadok, le premier ministre : Mustapha Khaznadar et l'ingénieur : Pierre Colin. Même si les travaux n'ont pas été simultanés et si la remise en état des aqueducs d'une part et la pose des canalisations dans la ville d'autre part ont été confiées à des ingénieurs différents, les deux documents imprimés par les frères Avril ressortissent bien à un même projet : l'alimentation de Tunis en eau. On est fortement tenté de les rapprocher et d'y voir l'œuvre de Colin<sup>34</sup>. Si cette hypothèse était vérifiée, on serait aussi tenté de dater le plan attribué à Colin à partir de celui des aqueducs, soit de 1862. Or, en 1862, les ingénieurs n'ont pas encore livré leur travail aux services khédiviaux. Mais on sait qu'à ce moment-là, la situation financière de l'entreprise Milhau et Zagrzevski n'est pas brillante. On peut imaginer que Colin ait « acheté » une minute du plan soit en le payant, soit en jouant de son influence auprès du consul<sup>35</sup>.

<sup>34</sup> . Il est remarquable que, malgré les similitudes qui rapprochent ces documents, ils ne sont pas de même format, ni en hauteur, ni en largeur. En outre, alors que le plan des aqueducs a été l'objet d'un dépôt légal en 1862, ce n'est pas le cas de celui attribué à Colin. *Registre du dépôt légal des cartes et plans dans le département de la Seine*, conservé à la BNF, département des cartes et plans.

<sup>35</sup> . A plusieurs reprises au cours des années 1862-1863, Lebiez tente de faire saisir les travaux de Milhau et Zagrzevski par l'intermédiaire du consul de France. On peut imaginer que Colin, qui, comme les géomètres, est d'origine marseillaise, a joué un rôle de médiateur dans cette affaire à l'occasion d'un séjour à Tunis durant cette période. ANT SH 105-55.

Cependant, si Colin est à l'origine des deux plans relatifs aux adductions d'eau, on peut se demander pourquoi il existe deux versions de celui de Tunis. De toute évidence, les intérêts qui ont présidé à son impression étaient multiples, voire contradictoires. Colin souhaitait sans doute mettre son projet en exergue en faisant imprimer un plan en couleurs qui confère une place importante aux réseaux des canalisations projetées. Au contraire, pour un éditeur, un plan topographique brut, susceptible d'usages multiples, est plus facile à commercialiser qu'un document surchargé. Or, les deux versions semblent correspondre à ces deux points de vue. Le procédé d'impression adopté, la chromolithographie, qui permet de superposer des couleurs différentes, offre justement l'opportunité de produire aisément deux versions d'un même document au moindre coût<sup>36</sup>.

Autre hypothèse, face à leurs difficultés financières, Milhau et Zagrzewski ont peut-être vendu leur plan à un imprimeur parisien. L'absence de mentions de date et de responsabilité pourrait trouver son explication dans cette hypothèse : ils vendent mais souhaitent rester anonymes pour conserver leur crédibilité auprès des services beylicaux. Dans ce cas, la seconde version, celle qui indique les canalisations, peut résulter d'une surcharge manuscrite d'un exemplaire imprimé. Le seul spécimen connu de ce document est une copie (encore est-elle actuellement inaccessible) dont l'original n'a pas été retrouvé. Or, cette copie ne permet pas d'identifier si le document original résulte d'une impression ou bien d'une surcharge manuscrite commanditée par Colin en l'honneur du Bey.

#### *Une matrice et un point de vue pérennes*

Malgré ses quelques défauts dans les environs de la ville, ce plan constitue alors une exception remarquable pour sa qualité. A ce titre, il devient la matrice de plusieurs plans postérieurs. Les copies ne sont jamais des reproductions pures et simples mais les qualités du plan attribué à Colin, en particulier en ce qui concerne le réseau des rues de la zone *intra-muros*, permettent de les identifier assez aisément. Dès la fin des années 1860, le plan attribué à Colin, ou bien sa matrice, a été la principale source de nombreux documents. Le plan de Malkan, évoqué plus haut, semble être le premier du genre. Un autre plan imprimé, dont la cartothèque de l'Institut géographique national (IGN) conserve un exemplaire<sup>37</sup>, constitue sans doute la copie la plus exacte du plan attribué à Colin. Il est plus récent que son original mais ne comporte pas de date d'édition. Non seulement, il est à la même échelle mais encore, son cadrage, ses moindres détails et la toponymie sont rigoureusement identiques à l'original. Cependant, ce plan présente aussi quelques différences avec sa matrice. Les plus importantes se trouvent dans le quartier situé de part et d'autre de l'avenue de la Marine, alors en cours d'urbanisation. Dans cette zone, le plan conservé par l'IGN indique plusieurs nouvelles rues. Au contraire de la représentation plus systématique proposée par Malkan pour cette partie, les détails de ces tracés montrent qu'ils résultent d'un relevé de terrain et que les nouvelles rues découpent le quartier en îlots de dimension et de surfaces très différentes. Ainsi, ce plan constitue une source précieuse pour restituer les étapes de l'urbanisation.

Pour en évaluer la date, on dispose de quelques indications seulement, en particulier le tracé des voies de chemin de fer. Ce plan indique la ligne de Tunis à la Goulette, celle du Bardo, celle de Ghardimaou (frontière algérienne) et les deux

---

<sup>36</sup> . La matrice principale, qui sert à imprimer les données cartographiques, laisse en blanc la zone réservée au titre, tandis que deux autres petites matrices, portant chacun un titre particulier, la complètent.

<sup>37</sup> Ce plan, imprimé en quatre feuilles, ne comporte pas de titre ni d'indication d'auteur. La seule mention de responsabilité est la suivante : « Lith. Vve Saint-Aubin, Pass. Verdeau Paris », en bas à gauche.

embranchements de la Marine, autant de voies ferrées qui existent déjà en 1878 suivant une carte dressée par des militaires français<sup>38</sup>. Il indique aussi le tracé d'un « chemin de fer du Sahel » (actuelle ligne de Radès et de Sousse) qui n'existe pas encore en 1878 mais apparaît sur une carte datée de 1882<sup>39</sup>. Ainsi, ce plan semble avoir été dressé entre 1878 et 1882. S'il ne présente pas de différences très fortes avec les cartes de ces deux dates, il est beaucoup plus détaillé. En effet, celle de 1878 est à l'échelle 1:40 000, celle de 1882 au 1:20 000 tandis que la copie du plan attribué à Colin a été imprimée, conformément à l'original, au 1:5 000.

Le plan attribué à Colin est central dans l'histoire de la cartographie de Tunis pas seulement parce que c'est la première projection parallèle verticale imprimée<sup>40</sup> mais aussi parce qu'il constitue un modèle dont la prégnance dépasse son strict contenu topographique. On l'a examiné, ce plan est l'objet de multiples copies, la dernière semble être celle établie par Le François au début des années 1890<sup>41</sup>. Au-delà de cet aspect, le plan attribué à Colin fixe aussi, et pour longtemps, l'image de l'organisation générale de la ville. En orientant son plan de telle manière que le nord soit situé vers l'angle haut droit du dessin, l'auteur en a occupé le bas par la frange du lac de Tunis, l'angle haut gauche représente une partie de la *sebkha* Sejoumi tandis que la casbah est située plutôt en haut et au centre. Enfin, l'avenue de la Marine, autour de laquelle s'organisent les quartiers récents, trace une ligne verticale placée à peu près au milieu du tableau. Cette organisation n'est peut-être pas sans rapport avec une tradition, alors ancienne, d'orientation des vues de villes où, lorsque c'est possible, les auteurs placent la mer ou bien un fleuve au premier plan de leur représentation. Les exemples sont nombreux<sup>42</sup>, pour Tunis, c'est celle adoptée dès le XVI<sup>e</sup> siècle par l'auteur de la vue à vol d'oiseau publiée dans la *Cosmographie universelle* de S. Münster et dont la liste des multiples avatars reste à établir<sup>43</sup>. On peut ainsi considérer que, malgré le caractère novateur du mode de projection adopté par l'auteur du plan attribué à Colin, celui-ci s'inscrit dans une tradition plus générale de représentation des villes.

Quelques années seulement après sa publication, le plan attribué à Colin constitue un modèle quant à la manière dont les éléments remarquables de la ville sont répartis dans le tableau. Sauf ceux qui sont dressés par les militaires et/ou l'autorité publique et dans lesquels le nord est, comme il se doit alors, orienté vers le haut de la feuille, la plupart des plans de Tunis présentent une orientation et une disposition générale de la ville semblables à celles adoptées dans le plan attribué à Colin. La liste est longue, depuis le projet d'extension de la ville établi par Proust au début du XX<sup>e</sup> siècle<sup>44</sup>, en passant par un plan publié par l'office du tourisme tunisien en 1932<sup>45</sup> ou encore un plan-indicateur du milieu

---

<sup>38</sup> . Derrien, Koszutski, Berthaud, Hugot-Derville, Perrier, *Environs de Tunis et Carthage*, 1:40 000, Paris, 1878.

<sup>39</sup> . Latour, Dollé, Olivié, Blasius, Tocanne, *Environs...*, *op. cit.*

<sup>40</sup> . Je ne compte pas le plan de J.-J. Hellert, (*op. cit.*) comme un plan de Tunis car la ville proprement dite y est réduite à une tache grise.

<sup>41</sup> . H. le François, *Tunis – 1893 – dressé par Henri Le François*, 1:8 000, encarté dans *Guide annuaire, indicateur officiel de la régence de Tunis*, Tunis, Chalamel, 1893.

<sup>42</sup> . Par exemple, de très nombreuses images de Naples dressées entre les XVI<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles sont composées suivant ce modèle. V. Valério, *La città...*, *op. cit.*. La plupart des vues des villes de Méditerranée, dessinées par Cormelius Le Brun lors d'un voyage à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, présentent aussi la mer au premier plan. C. Le Brun, *Voyage au Levant c'est à dire dans les principaux endroits de l'Asie mineure (...)*, Delft, 1700.

<sup>43</sup> . Le seul département des cartes et plans de la bibliothèque nationale de France en conserve une quinzaine.

<sup>44</sup> . Publié par S. Santelli, *La ville...*, *op. cit.*, p. 62-63.

<sup>45</sup> . *Plan touristique de Tunis*, 1:16 000, Tunis, 1932.

du XXe siècle<sup>46</sup> ; le plus récent exemple illustre un ouvrage de vulgarisation publié au milieu des années 1990<sup>47</sup>. La longue vie de ce mode de représentation de Tunis ne constitue pas une exception ; J. Boutier qui a étudié les plans de Paris note le même phénomène<sup>48</sup>.

---

<sup>46</sup> . *Plan général de la ville de Tunis*, 1:17 000, encarté à la fin de : *Plan guide et liste des rues de Tunis*, Tunis, 1952.

<sup>47</sup> . S. Santelli, *La ville...*, *op. cit.*, p. 56-57 et 70-71

<sup>48</sup> . J. Boutier, *Les plans de Paris des origines (1493) à la fin du XVIIIe siècle, étude, cartobibliographie et catalogue collectif*, Paris, 2002, p. 9-64.