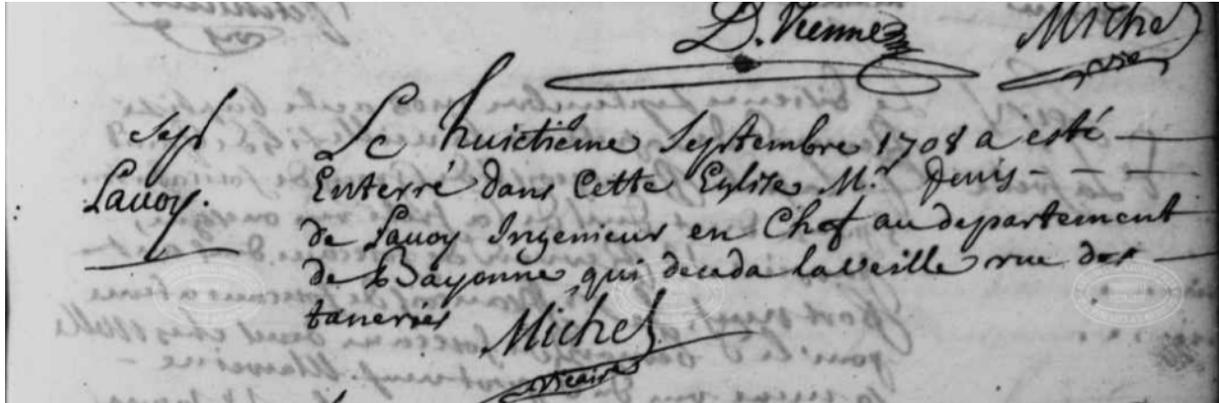


Denis de la Voye

Ingénieur de la Marine. - A levé les 8 cartes de la Bretagne pour le Neptune François

Né le 1671 dans le diocèse de Rouen en France

Décédé le 8 septembre 1708 à Bayonne (Pyrénées atlantiques)



Note : Denis de la Voye, ingénieur ordinaire du Roi, père et garde naturel des enfants issus de son mariage avec feu Suzanne de Roupicquet. 1688.

Le premier atlas nautique publié en France

Joseph Sauveur

Le Neptune françois ou recueil des cartes marines

1 volume (7 p.) : 29 cartes gravées sur cuivre avec rehauts de vert ; 63,5 x 51 cm

Paris : Imprimerie royale, 1693

BnF, département des Cartes et plans, Ge CC 1128 pl. 24

Cote cliché pour toute demande de reproduction : RC-C-09987

7me carte particuliere des costes de Bretagne depuis l'isle de Groa jusqu'au Croisic contenant le port Louis, Bell'isle et le Morbihan

Sorti des presses de l'Imprimerie royale à Paris en 1693, le Neptune françois est le premier véritable atlas nautique publié en France. Couvrant les côtes occidentales de l'Europe, de la Norvège à l'Espagne, c'est le résultat d'une entreprise officielle menée à l'initiative du ministre de Louis XIV, Jean-Baptiste Colbert (1619-1683) pour assurer la sécurité de la navigation mais aussi la défense et l'aménagement des côtes françaises. Savants de l'Académie des sciences et ingénieurs de la Marine y concoururent. L'atlas du Neptune françois profita ainsi des calculs de coordonnées effectués par les astronomes Jean Picard (1620-1682) et Philippe de La Hire (1640-1718) sur le littoral français entre 1679 et 1681, et de nombreux levés réalisés

par des ingénieurs tels Denis de La Voie en Bretagne ou La Favolière en Poitou-Saintonge. Mais la triangulation du pays était encore balbutiante et l'entreprise ne put prendre appui sur un canevas géodésique d'ensemble, achevé seulement en 1744. Quoique contrefait à Amsterdam l'année même de sa parution, cet atlas nautique ne rencontra pas le succès escompté auprès des marins, encore réticents à l'usage de la projection de Mercator. Paradoxalement, sa diffusion fut plus importante après 1750, alors même que ses cartes étaient désormais dépassées.

La fonction et son double

À cette époque, les ingénieurs militaires travaillant sur les côtes sont à la fois des ingénieurs hydrographes et des ingénieurs des Fortifications¹⁷⁸. En septembre 1681, Denis de La Voie est ainsi à Ouessant pour y repérer un endroit propice à l'établissement d'un port destiné à abriter une escadre chargée de contrôler les entrées et les sorties de la Manche¹⁷⁹. Les documents nautiques sont intégrés aux archives de la Marine, entreposées dans le couvent parisien des Petits pères, près de la place des Victoires, à partir de 1699¹⁸⁰. Cinq ans après l'instruction de Colbert, l'ordonnance de 1681 impose aux pilotes de transmettre leurs journaux de bord aux greffes d'amirauté qui les expédient au ministre¹⁸¹. Un état moderne ne saurait se passer d'une banque de données géographiques pour son commerce ou la guerre sur mer. Enrichi en 1701, par la récupération des cartes conservées par Charles Pène¹⁸², le maître d'œuvre du *Neptune françois* et « l'ingénieur géographe chargé des cartes et plans du roi¹⁸³ », le fonds des documents nautiques prend ainsi rapidement de l'importance au sein des papiers relatifs à toutes sortes de questions

Éléments sous droits d'at

maritimes. En 1703, les archives de la Marine comprennent quatre-vingt quatorze portefeuilles, plus d'une centaine de cartons de documents hydrographiques et de nombreux plans et cartes entoilés¹⁸⁴. Aussi, un arrêt du Conseil de Marine du 19 novembre 1720, désigne le chevalier Charles-Hercule d'Albert de Luynes, capitaine de vaisseau, pour « faire l'examen et avoir la garde des cartes, plans, journaux et mémoires concernant la navigation¹⁸⁵ ».

Camp d'Arronches le 13 mai 1705 De La Voye écrit :

« Comme je viens d'apprendre que le roi donnait des commissions de capitaines réformés aux ingénieurs, j'ose prendre la liberté de vous supplier très humblement, Monseigneur, de vouloir bien m'en accorder une. J'ay eu le malheur de perdre une partie de mon équipage, ce qui me met dans une triste situation ». La Rerie, de son côté, remercie au détour d'une lettre pour une gratification reçue du roi, de 500 lt, pour compenser ses frais. Leurs talents furent mis à profit lors des campagnes suivantes : celle de 1706.

Lavoye (alias Delavoye, de la Voye) d'après BLANCHARD (A.), Dictionnaire des ingénieurs militaires 1691-1791, Montpellier, 1981, 2 tomes.

"Famille du diocèse de Rouen dont on peut se demander si elle n'était pas d'ascendance R.P.R. et originaire de la région de Guilmécourt, proche de Dieppe.

Denis de Lavoye

est Né en 1671 dans le diocèse de Rouen.

Père : Sieur Nicolas.

Mère : Demoiselle Anne Duhor (alias de Hors), très probablement apparentée avec la grand-mère de l'ingénieur Le Cloustier.

Marié premièrement à Brest le 21 mai 1672 avec Suzanne de Roupicquet (alias Roupicquet), morte le 8 septembre 1687, fille de noble Michel, sieur du Pin, et de Marie Le Roux.

Deuxièmement avec Catherine Bouillet, toujours vivante en 1720 et demeurant alors à Paris, sœur d'Henry-Albert, ingénieur.

Enfants : plus de huit parmi lesquels :

- Charles, du premier lit, ingénieur qui suit.
- Louis-Sébastien, ingénieur volontaire, mort à Bayonne le 23 juillet 1707.
- Denis, du deuxième lit, ingénieur qui suivra.

Mort à Bayonne le 8 septembre 1708.

Ingénieur ordinaire, département de Colbert, en 1671 ; affecté à Brest.

En 1683 à l'île de Ré. L'année suivante à Port-Louis.

En 1687 eut de grosses difficultés pour avoir accepté des pots-de-vin des entrepreneurs : « Le roi, sur la connaissance qu'il en a eu, a ordonné qu'il fut mis dans le château de Brest.

Envoyé à Hendaye et Bayonne en 1690 comme ingénieur en premier.

Campagne de Flandres en 1697 ; d'Espagne de 1702 à 1708.

Mort en activité. Grades militaires inconnus.

Sièges :

1697 : Ath.

1704 : Attaque de Maquinem, Douai (blessé).

1706 : Lérida (blessé).

1708 : Tortose (blessé à la tête), Dénia.