

Université Paris I Sorbonne

UFR de sciences économiques 02

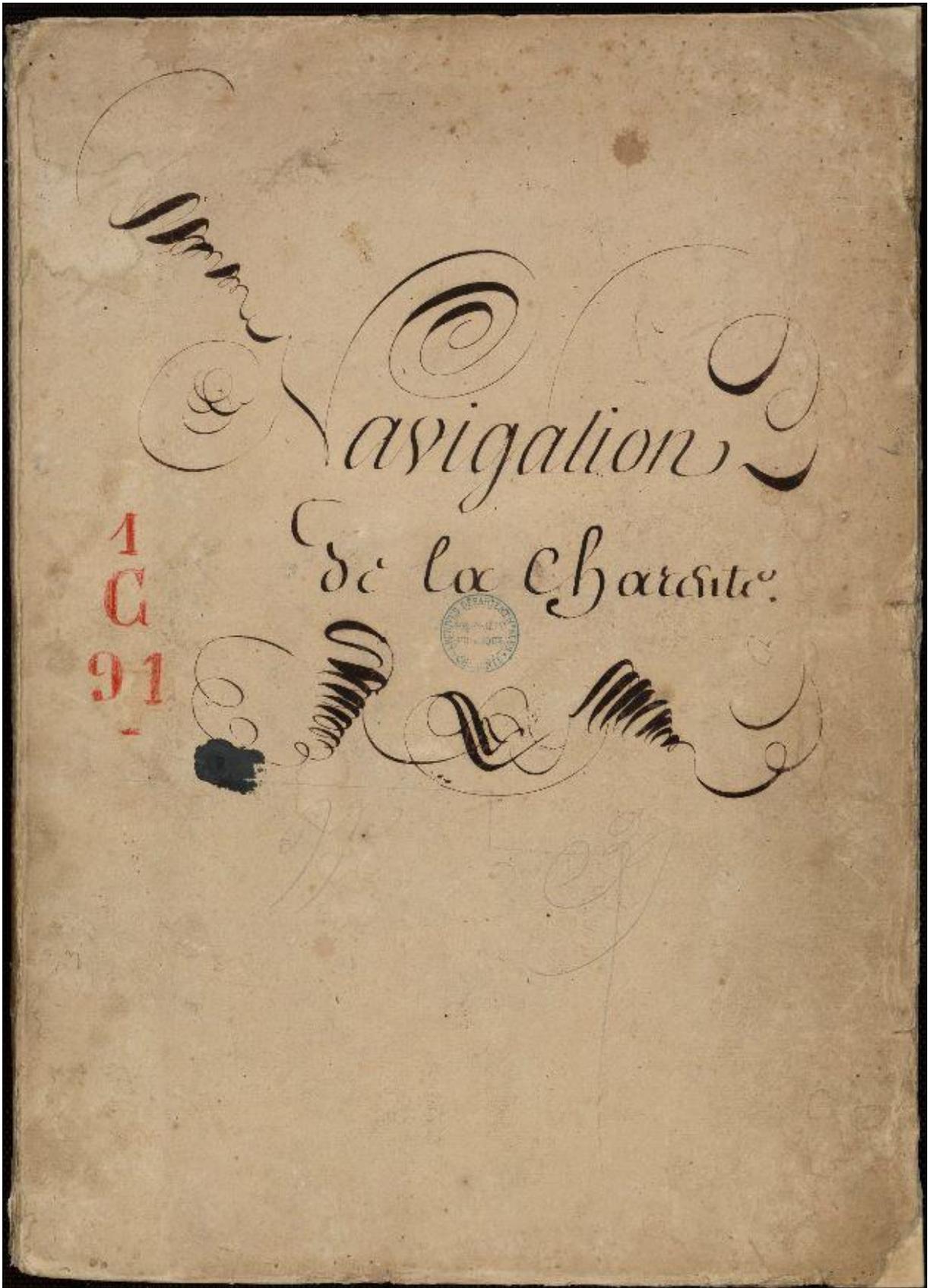
# **Turgot et la navigation de la Charente : savoirs économiques et pratiques administratives**

**Mémoire Master 2 Histoire de la pensée économique  
présenté et soutenu publiquement par Frédéric Moyer  
le 27 mai 2016**

**Sous la direction de :**

- Monsieur Arnaud Orain (Professeur à l'Université Paris 8)**
- Monsieur Nicolas Rieucan (Maître de conférences à l'Université Paris 8)**

**L'Université Paris I Panthéon Sorbonne n'entend donner aucune approbation, ni désapprobation aux opinions émises dans ce mémoire ; elles doivent être considérées comme propres à leur auteur.**



Trésaguet, *Mémoire sur la navigation de la Charente* (Archives départementales de la Charente, 1C91, 6 janvier 1773).

## Remerciements

Si ce travail demeure perfectible et si, comme il est d'usage, les erreurs restent miennes, ce mémoire a néanmoins suscité beaucoup d'intérêt et bénéficié d'un formidable encadrement, de nombreux conseils et de nombreuses relectures. Je souhaite donc adresser mes plus vifs remerciements :

- à Nicolas Rieucou, pour m'avoir encouragé dès le début de cette aventure, pour m'avoir montré la voie des archives et de leur analyse, pour son exigence et sa rigueur intellectuelle, sur la forme comme le fond, pour m'avoir accompagné aux Archives nationales, pour m'avoir ouvert la porte de son « antre » (son bureau restera pour toujours mon idéal-type), pour m'avoir soutenu sans relâche, pour m'avoir mis en relation avec de nombreuses personnes-clés, et enfin pour ses innombrables relectures toujours attentives.

- à Arnaud Orain, pour avoir avec enthousiasme accepté de codiriger ce mémoire, pour m'avoir alimenté en références nombreuses, variées et toujours riches, pour avoir assumé jusqu'au bout cette codirection malgré son expatriation et pour avoir su, au moment opportun, me pousser dans mes retranchements.

- à Eric Szulman, pour avoir répondu très vite à mes sollicitations avec bienveillance, pour avoir partagé son travail, ses pistes, ses réflexions, et pour être allé jusqu'à me faire parvenir un nouveau document daté de 1762, qu'il a découvert après avoir terminé sa thèse et qui apporte la preuve matérielle d'un intérêt précoce de Turgot pour la question centrale du mémoire et pour avoir enfin accepté de se joindre au jury, illustrant toute la fécondité de l'interdisciplinarité de cette étude.

- à Loïc Charles, pour m'avoir accueilli dans son bureau de l'INED et conseillé dans mes lectures, pour les nombreuses ressources fournies sur le XVIII<sup>e</sup> siècle français, pour m'avoir envoyé et permis d'utiliser son projet d'article de 2007 qui, sur la notion de « marché », aura été essentiel pour ce mémoire.

- à Anne Conchon, pour avoir très tôt répondu à mon interpellation et confirmé l'intérêt du sujet que je comptais traiter, pour ses relectures, pour ses remarques, ses conseils, ses questions, sa délicatesse et sa pertinence.

- à Guillaume Garner, mon beau-frère vénéré, pour ses relectures rigoureuses et ses conseils avisés. Mon désir de retourner par la recherche aux racines du processus qui a conduit à l'abstraction de la science économique doit beaucoup à sa thèse et à ses travaux ultérieurs (sur le caméralisme et la déterritorialisation de l'économie). Je n'en ai pris conscience que tardivement et lui en suis infiniment reconnaissant.

- à Claire Bustarret, pour son aide si précieuse pour l'analyse et l'identification des filigranes (marques et contremarques).
- à Jacques Deschamps dont la relecture philosophique m'a éclairé, notamment sur la question déterminante du rapport au temps et à l'espace.
- à André Hervier, pour sa relecture critique du mémoire (et pour son inoubliable séminaire sur Marx).
- à Pierre Crépel, pour ses conseils avisés en matière de fonds d'archives.
- à Laurie Bréban, pour avoir su me faire comprendre la différence entre un travail de pédagogue et un travail de recherche.
- à Ariane Dupont-Kiefer, pour avoir accueilli positivement ma candidature singulière dans le Master 2 Histoire de la pensée économique, pour m'avoir reçu, écouté et encouragé de nombreuses fois, pour la gentillesse et l'humanité dont elle a fait preuve en tant que directrice des études, tant à mon endroit qu'à celui de mes camarades de promotion.
- à l'ensemble des enseignants du Master 2 Histoire de la pensée économique pour leurs cours. Plusieurs se sont sincèrement intéressés à cette recherche et ont largement contribué à son aboutissement.
- aux conservateurs/conservatrices et aux autres employé(e)s des Archives nationales (site de Pierrefitte-sur-Seine, site Richelieu/Marine), des Archives départementales de la Haute-Vienne, de Charente, de la réserve de la BSG, de la BSG, de Cujas, de la BnF, de la bibliothèque Pierre Mendès-France, de la bibliothèque de Science-Po, de la bibliothèque centrale du CNAM, sans oublier l'adorable personnel de la bibliothèque de la MSE.
- à Madame la duchesse de la Rochefoucauld qui m'a accueilli en juillet 2015 dans le château familial et qui, après une heure de conversation passionnante, m'a confié les clés de l'ensemble des bibliothèques du château, y compris celles qui ne sont pas ouvertes au public, et m'a laissé m'y promener librement, me permettant de réaliser ainsi un rêve de chercheur (et d'enfance).
- à Ysabel Narquin-Turgot et son époux, pour m'avoir accueilli au sein de la Société des amis de Turgot et permis d'exposer les résultats de mes recherches sur leur aïeul.
- à tous mes collègues de l'Education nationale, toutes fonctions confondues, qui m'ont toujours laissé une liberté pédagogique et organisationnelle totale, m'ont soutenu voire encouragé dans mes nombreux projets, parfois peu orthodoxes, au service de la réussite des élèves, et qui pour certains sont même allés jusqu'à s'intéresser sincèrement à ce mémoire. Remerciements spéciaux à Corinne Gimeno dont la scrupuleuse relecture m'a épargné de nombreuses fautes et coquilles.

- à mes élèves qui, toutes et tous, sans exception, m'ont appris quelque chose et permis de progresser par leurs questions, leur attitude, et qui donnent un sens à ma vie sociale par l'énergie consacrée à leur transformation, leur réussite.
  - à mes enfants chéris, Alaïs et Jules, qui constituent la meilleure réponse à mes interrogations métaphysiques par le sentiment d'éternité qu'ils me procurent, pour leur amour inconditionnel et inaltérable.
  - à l'amour de ma vie, mon épouse adorée, Hélène, pour la qualité de sa relecture, de ses remarques et de ses reformulations. Son soutien et son amour en cette période resteront un inoubliable souvenir.
  - à mes parents qui ont avec courage et abnégation pris l'ascenseur social et ont transmis à leurs enfants une éducation et un système de valeurs qui leur ont permis de le prendre à leur tour.
  - à mes beaux-parents qui m'ont accueilli et chéri comme un fils.
  - à mes amis, fidèles et indispensables.
  - à mes maîtres Madame Buisson, Monsieur Dirion, Rémi Leurion et Michel Bialès qui ont su déceler, sous une apparence parfois brute, un potentiel qu'ils ont largement contribué à faire éclore par leur enseignement.
  - aux chemins de traverse.
  - à tous ceux qui continuent de se battre pour simplement continuer à penser et vivre librement au pays des Lumières.
-

<b>Remerciements</b> .....	1
<b>Abréviations</b> .....	7
<b>Principes de transcription des citations</b> .....	7
<b>Introduction</b> .....	9
<b>I- Liberté de commercer, liberté de circulation et développement des voies de communication aux XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, éléments fondateurs de l'économie politique</b> .....	23
<b>A- Une théorisation du développement des voies de communication, de la liberté de circulation et de la liberté de commercer</b> .....	23
1- Un consensus sur la liberté de commercer.....	23
2- Faciliter la circulation, une condition nécessaire pour que la liberté de commercer produise les effets attendus dans une analyse encore très territoriale .....	31
3- La liberté de commercer sans évocation des questions spatiales : une approche encore embryonnaire du marché comme principe .....	43
<b>B- La spécificité des voies navigables dans la pensée économique</b> .....	46
<b>C- Un contexte historique propice : la nécessité du développement des voies de communication en France, une prise de conscience nationale, une organisation qui se centralise et qui se professionnalise... mais des pratiques qui restent à affiner</b> .....	55
1- Un début d'organisation centralisée sous Henri IV .....	55
2- La création d'un corps spécifique : les Ponts et Chaussées .....	56
3- Science des canaux, calculs et pratiques économiques, enjeux juridiques des voies navigables .....	57
<b>Conclusion : Un consensus autour de l'intérêt du développement des voies navigables mais des problématiques qui demeurent complexes</b> .....	61
<b>II- Turgot en Limousin : articulation de l'action à la pensée économique</b> .....	65
<b>A- Turgot, la circulation des richesses, le développement des voies : sa pensée économique</b> .....	65
Dans l'œuvre de Turgot .....	65
Dans la littérature secondaire .....	71
<b>B- Turgot devient intendant de la Généralité de Limoges (1761-1774), un territoire complexe, une population pauvre</b> .....	73
<b>C- Le long combat pour la navigabilité de la Charente</b> .....	77
Les acteurs .....	77
Le contexte .....	77
Rendre la Charente navigable : un projet ancien.....	82
La navigation de la Charente, un projet que Turgot a très à cœur .....	83
La justification du projet .....	84
Le financement des travaux.....	87

L'entretien des ouvrages.....	90
L'action administrative subordonnée à l'expertise de l'ingénieur.....	91
Les obstacles à la réalisation du projet.....	92
Le rôle-clé de Mr Trésaguet, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.....	93
L'opposition au comte de Broglie .....	96
La bataille des experts.....	99
Intérêt général et intérêts particuliers, le concept de justice chez Turgot.....	103
<b>Conclusion.....</b>	<b>106</b>
<b>La concrétisation du projet.....</b>	<b>106</b>
<b>Des savoirs économiques aux pratiques administratives.....</b>	<b>108</b>
<b>Des pratiques administratives aux savoirs économiques.....</b>	<b>110</b>
<b>Frise n° 1 : La pensée économique des prédécesseurs de Turgot, jusqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle .....</b>	<b>115</b>
<b>Frise n° 2 : Situer Turgot par rapport à la pensée économique de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle .....</b>	<b>116</b>
<b>Frise n° 3 : Situer Turgot dans la pensée économique de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.....</b>	<b>117</b>
<b>Annexe 1 : Les acteurs .....</b>	<b>118</b>
<b>Annexe 2 : Les échanges entre les acteurs (classement chronologique des archives recensées) .....</b>	<b>120</b>
<b>Annexe 3 : Correspondance inédite de Turgot relative à la navigation de la Charente .....</b>	<b>126</b>
<b>État des lieux de la correspondance de Turgot.....</b>	<b>126</b>
<b>Documents transcrits .....</b>	<b>126</b>
<b>Principes d'établissement et de description matérielle des textes manuscrits .....</b>	<b>127</b>
<i>Turgot à Bertin, 2 août 1767 (AD Haute-Vienne, C308, minute non autographe, non signée, corrections autographes) .....</i>	<i>129</i>
<i>Turgot à Bertin, 2 août 1767 (AN, F14-1189-2, original non autographe, signature autographe) .....</i>	<i>134</i>
<i>Bertin à Turgot, 23 août 1767 (AD Haute-Vienne, C308, original non autographe, signature autographe).....</i>	<i>139</i>
<i>Turgot à Bertin, 8 septembre 1768 (AN, F14-1190, original non autographe, signature autographe).....</i>	<i>142</i>
<i>Turgot au comte de Broglie, 3 janvier 1769 (AN, F14-1190, copie non autographe, non signée). 157</i>	<i>157</i>
<i>Turgot à Bertin, 4 janvier 1769 (AN, F14-1190, original non autographe, signature autographe) .....</i>	<i>160</i>
<i>Turgot à Bertin, 30 mai 1769 (AN, F14-1190, original autographe signé) .....</i>	<i>164</i>

Points arrêtés par M. Bertin dans le travail qu'il a fait à Chatou avec M. de Voglie et M. Turgot, 4 mai 1772 (AN, F14-1190, original non autographe, non signé).....	169
<i>Turgot à M. Parent</i> , 12 mai 1772 (AN, F14-1190, original autographe signé).....	173
Principaux résultats de l'analyse matérielle.....	175
<b>Références .....</b>	<b>180</b>
<b>Cartes .....</b>	<b>180</b>
<b>Manuscrits .....</b>	<b>180</b>
Turgot.....	180
Correspondance (autres) .....	180
Autres documents manuscrits .....	181
<b>Imprimés .....</b>	<b>183</b>
Turgot.....	183
Autres .....	183

## Abréviations

### Institutions

**AD Charente** : Archives départementales de la Charente.

**AD Haute-Vienne** : Archives départementales de la Haute-Vienne.

**AN** : Archives nationales.

**BnF** : Bibliothèque nationale de France.

### Ouvrages

**Schelle** : SCHELLE Gustave (1913-1923), *Œuvres de Turgot et documents le concernant*, Paris, F. Alcan, 5 vol.

**Ruwet** : RUWET Joseph dir. (1976), *Lettres de Turgot à la duchesse d'Enville : 1764-74 et 1777-80*. Edition critique préparée par les étudiants en histoire de l'Université catholique de Louvain, Louvain-Leiden.

## Principes de transcription des citations

Toutes les citations sont indiquées *ne varietur*, avec rétablissement *a minima* des majuscules en début de phrase et pour les noms de lieux, quand nécessaire.

### **Le Chevalier**

De même si vous laissez aller librement le Bled de Picardie, il ira en Flandre, en Hollande, en Dannemarck, & par-tout où il peut aller par eau plutôt que de remonter par un petit espace de transport de terre, puisqu'il n'y a pas de comparaison à faire entre les frais d'un transport maritime & ceux d'un transport par terre. Ainsi vous vous engagerez à nourrir la moitié de l'Europe aussi longtemps qu'elle demandera votre Bled, avant que d'en avoir un septier pour donner aux Provinces intérieures de votre Royaume.

### **Le Marquis**

On vous reconnaît là. Votre comparaison est lumineuse & me fait entendre clairement le fond de la question ; mais si l'on creusait un canal ?

### **Le Chevalier**

Voilà précisément où je vous attendais. Vous voyez donc qu'un seul canal peut changer toute la police des Bleds d'une Province ou d'un Royaume entier. Le grand Colbert faisait des Ordonnances & projetait des canaux, des ports &c. Peut-être attendait-il l'achèvement de ses travaux pour changer ses Ordonnances.

F. Galiani, *Dialogues sur le commerce des bleds* (1770).

---

## Introduction

Turgot a la caractéristique singulière d'avoir été à la fois un théoricien de l'économie politique et un administrateur de haut rang, puisqu'il fut contrôleur général des finances de Louis XVI de 1774 à 1776. Son ministère a été beaucoup étudié malgré la disparition de nombreuses archives lors de l'incendie de l'hôtel de ville de Paris pendant la Commune tandis que sa longue administration à la tête de l'intendance de la généralité de Limoges (de 1761 à 1774), qui l'a conduit au pouvoir central, a été nettement moins analysée, alors même que les archives demeurent importantes. C'est pourtant durant cette période que Turgot produit son œuvre majeure (*Réflexions sur la formation et distribution des richesses*, 1766) et qu'il est amené à confronter ses théories économiques à la réalité du territoire qu'il administre. Or, l'étude des allers-retours entre savoirs économiques et pratiques administratives est féconde pour l'histoire de la pensée économique puisqu'elle permet d'appréhender le processus de « la fabrique des savoirs » (I. Laboulais, 2015, p. 448) de l'économie politique naissante. Et la bataille menée par Turgot pour rendre la Charente navigable en amont d'Angoulême est caractéristique de ces interactions. Elle s'est donc imposée comme objet principal de notre étude, ceci également parce qu'elle est au cœur de plusieurs thèmes importants pour l'histoire de la pensée économique : la production de savoirs économiques par des individus occupant des fonctions très diverses ; l'influence desdits savoirs et des rapports de pouvoir sur la prise de décision administrative ; la question fondamentale de la circulation, du rapport à l'espace et à la notion de marché de l'économie ; le degré d'abstraction de cette science encore balbutiante ; la « rationalisation » de l'action administrative.

L'économie politique, loin d'être une science autonome au XVIII<sup>e</sup> siècle, naît, entre autres, des débats sur la liberté de commercer<sup>1</sup>, la liberté de circulation et le développement des voies de communication. Ces derniers sont en effet envisagés par de nombreux auteurs comme des facteurs nécessaires pour accroître les richesses. Parce qu'ils préfigurent les économies et les États modernes, parce qu'ils sont à l'origine de l'économie politique (cf. D. Margairaz, 1998, p. 1), la circulation et le développement des voies de communication sont des sujets incontournables pour notre discipline. Mais les savoirs économiques qui constituent l'économie politique en germe sont produits par des individus qui occupent des

---

<sup>1</sup> Sur les significations du terme « commerce », nous renvoyons à P. Steiner (2011).

fonctions sociales très diverses : ingénieurs, lieutenants de police, négociants, parlementaires, philosophes, administrateurs, médecins, juristes, etc. Ils relèvent donc d'abstractions comme d'observations, de pratiques, et d'une multitude de sciences dont R. Olson (2003, p. 436-437) remarque que les catégories ne sont pas pensées dans les mêmes termes qu'aujourd'hui, ce qui les rend complexes à analyser. Ainsi, si la science économique actuelle se réfère au principe de marché plutôt qu'aux places de marché<sup>2</sup>, l'économie politique, au siècle des Lumières, ne peut se départir de la réalité de l'espace, du territoire, des marchés, bien concrets, alors même que « le principe de marché, fondé sur un schéma global d'ajustement automatique perpétuel exigeait que le commerce eût une liberté d'action sans entrave » (S. Kaplan, 1988, p. 16). Le fonctionnement du marché comme principe nécessite en effet un territoire où la circulation est libre et aisée, ce qui est loin d'être le cas au XVIII<sup>e</sup> siècle. S. Kaplan a montré toutes les conséquences de ces tiraillements entre principe de marché et places de marché au XVIII<sup>e</sup> siècle pour la question du blé, dont le commerce est au cœur de « la bataille du libéralisme sous Louis XV »<sup>3</sup> qui voit s'affronter les membres du cercle de Gournay, les physiocrates, et les anti-physiocrates. Et Turgot, l'auteur central de notre étude, est un élément pivot de cette bataille.

Dans le cadre de ces recherches, nous avons donc été conduit à nous intéresser à l'histoire concrète d'une abstraction spécifique, dans la lignée des travaux de J.-C. Perrot (1992, p. 19)<sup>4</sup> : celle du marché, et aux tensions qui naissent au mitan du XVIII<sup>e</sup> siècle de l'articulation complexe entre le marché comme principe et le marché comme site. D. Margairaz et P. Minard (2006, p. 241) rappellent combien il est nécessaire d'historiciser la catégorie du marché à rebours de toute abstraction intemporelle, laquelle constitue un obstacle à l'analyse. J.-M. Baldner et A. Conchon (2011, p. 301) examinent les implications

---

<sup>2</sup> S. Kaplan (1988, p. 15-30) nomme « le marché comme site » (*market place*), un « emplacement spatial et [un] corps de prescriptions lié à cet emplacement ». Le marché est conçu comme une institution régulée par l'administration, la police, qui poursuivent un objectif qui est la tranquillité publique. Le « marché comme principe » (*market principle*) désigne une économie régulée par les lois du marché conçu comme un principe abstrait.

<sup>3</sup> Sous-titre du livre de S. Kaplan (1986).

<sup>4</sup> « L'étude des textes économiques [...] se place [...] à l'articulation de connaissances hétérogènes théoriques et empiriques : l'économie et l'histoire. Elle requiert donc quelque *Novum Organum* qui dresse la table minutieuse des concordances/discordances de la théorie avec les situations observées (flux d'innovations, mouvements démographiques, antagonismes sociaux, événements politiques), qui classe les outils de pensée, établisse leur genèse et mesure leurs performances explicatives. En un mot, à cette étude des idées incombent des problèmes d'application au sens de l'ingénieur ; son rôle est de bâtir une histoire concrète de l'abstraction. ».

épistémologiques de la question du rapport de l'économie à l'espace en observant que, si la question de l'espace constitue une dimension à part entière de l'économie politique jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, une dichotomie se produit ensuite entre théorie économique et géographie économique en raison de la difficulté, voire du refus d'intégrer le facteur spatial dans la science économique (*ibid.*, p. 259). P. Dockès avait effectué le même constat et, selon lui (1969, p. 195), cette mutation dans les conceptions de l'espace se produit justement à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, conséquence d'un processus dialectique complexe entre libéraux et mercantilistes, au moment où Turgot entre dans l'administration et est confronté à ces questions. Or, après avoir reconnu dans son introduction l'intérêt d'une méthode inductive fondée sur l'hypothèse réductrice d'une absence d'espace (*ibid.*, p. 9), il considère néanmoins que les études fondées sur la réalité doivent nécessairement commencer par prendre conscience de la dimension (*ibid.*, p. 10). Il conclut (*ibid.*, p. 428) en énonçant que « l'intégration de l'espace est une nécessité pour la théorie économique, comme l'est l'intégration du temps ». P. Dockès souligne encore (*ibid.*, p. 9), qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle la séparation entre économie spatiale et économie « ponctiforme<sup>5</sup> » n'est pas encore accomplie et que les analyses restent « dimensionnelles ». Mais la déterritorialisation de l'économie (G. Garner, 2006) est en germe. Ce processus présente un enjeu majeur pour notre discipline et la question de la circulation en constitue une dimension essentielle.

La mutation du rapport de l'économie à l'espace peut être observée dans *la* grande affaire des décennies 1750 et 1760, moment-clé pour l'histoire, la politique, l'économie et, partant, l'histoire de la pensée économique : la libéralisation du commerce des grains. Cette période voit en effet se relayer, se disputer via des conflits de savoirs et de pouvoirs, l'influence des membres du cercle de Gournay, celle des physiocrates, et les deux formes de libéralisme qu'ils défendent et promeuvent, qui rompent avec le mercantilisme. Or, qu'est-ce qui est au cœur de ces dissensions ? Le rapport à l'espace, au marché, à la liberté de circuler, de commercer, nos thématiques centrales. En effet, ainsi que l'écrit S. Kaplan (1988, p. 22), l'histoire du commerce du grain est dans une large mesure celle des tensions entre place de marché et principe de marché. En 1763, conséquence de la diffusion des

---

<sup>5</sup> L'économie est dite ponctiforme lorsque la question de l'espace disparaît dans l'analyse des échanges qui, alors, semblent réalisés en un seul point. C'est le propre du marché comme principe, abstraction d'où disparaît le territoire. La déterritorialisation de l'économie décrit le processus du passage d'une économie politique qui intègre les questions spatiales dans ses analyses à une science économique qui s'en détache. C'est, pour reprendre la typologie de S. Kaplan, l'évolution d'une analyse reposant sur l'étude des places de marché vers une analyse davantage orientée vers le marché comme principe.

idées réformatrices, la libéralisation du commerce des grains est décrétée par Bertin, ce qui remet en cause le « pacte nourricier » décrit par S. Kaplan (1986). En 1764, ce sont les exportations (des grains) qui deviennent possibles. Qu'est-ce qui a conduit à ces mesures ? Des attentes théoriques fortes, conformes au principe de marché : la facilitation de l'échange des grains qui apporterait une réponse aux disettes locales, qui permettrait la formation d'un « vrai » prix, dont il est attendu une hausse modérée qui favoriserait les incitations à investir dans l'agriculture, à défricher, donc stimulerait ce secteur vu par les physiocrates comme la source de toute richesse, du développement de la Nation. Mais les mauvaises récoltes se multiplient en 1766, 1767 et 1768. Elles vont conduire à de graves émeutes frumentaires et amener un mouvement anti-physiocratique important. Ainsi, Forbonnais se montre très critique dans *Examen du livre intitulé Principes sur la liberté du commerce des grains* (1768). Selon lui, les physiocrates ont été trop optimistes notamment car il y a trop d'abstraction dans leur approche de la libéralisation du commerce des grains (comme dans leur *Tableau économique*)<sup>6</sup>. Il pointe plusieurs problèmes dont un central pour notre étude : la circulation dans le royaume de France est difficile. Il n'y a pas assez de voies de communication, pas assez de routes, pas assez de canaux et, de plus, les voies existantes ne sont pas de très bonne qualité. Selon Forbonnais, il faut limiter les exportations mais surtout il est nécessaire d'aller plus lentement dans la libéralisation : la liberté intérieure est judicieuse mais elle doit être accompagnée d'un développement des voies de communication avant de libéraliser le commerce extérieur. Il faudrait des dizaines d'années, selon Forbonnais, pour que la libéralisation produise les effets attendus, à condition notamment que les voies de communication soient également développées. Les commentateurs désigneront aussi les problèmes de transport (coût élevé, insécurité, précarité des voies, lenteur de la circulation, insuffisance des moyens de communication) parmi les principaux obstacles au développement d'un marché régional ou national (S. Kaplan (1988, p. 510-502))<sup>7</sup>.

Comme le souligne D. Margairaz (1998, p. 1), la société d'Ancien Régime a souvent été qualifiée de société immobile<sup>8</sup> : la question de la circulation ne va donc pas de soi. D. Roche, dans *Humeurs vagabondes* (2003) présente, lui, une société où les voyages, les

---

<sup>6</sup> Sur ce point voir articles de L. Charles, A. Orain, F. Magnot-Ogilvy (2015), et particulièrement l'article de T. Demals & A. Hyard sur Forbonnais (2015).

<sup>7</sup> P. Dockès (1969, p. 217-218) souligne, lui, que malgré les efforts de Colbert et de ses successeurs la circulation est encore fort entravée au XVIII<sup>e</sup> siècle, ce qui gêne considérablement le commerce.

<sup>8</sup> Sur l'origine de ce qualificatif, nous renvoyons à L. Allegra (2005).

échanges, la circulation, se multiplient. Selon lui, la société est plus ouverte, décloisonnée et même (*ibid.*, p. 13) : « Le XVIII<sup>e</sup> siècle exalte la figure du voyageur, symbole de la conquête des mondes lointains, héros d'une expansion porteuse de l'universalité des valeurs européennes ». Il y a donc là un paradoxe sur lequel il convient de s'attarder. Qu'est-ce que circuler ? Se déplacer, échanger. Mais sous l'Ancien Régime, les déplacements des personnes et des marchandises, qui s'effectuaient principalement à pied, à cheval, dans des « voitures » tirées par des chevaux, ou en bateau, faisaient l'objet d'un contrôle strict. Les cahiers de doléances, rédigés à la veille de la Révolution, témoignent de ces pesanteurs. La circulation est en effet doublement entravée : par les règlements, les taxes, les péages<sup>9</sup> d'une part, et par le mauvais état et l'insuffisance des voies de communication d'autre part. Mais, malgré les difficultés, les hommes se déplacent (afin d'administrer et servir le roi pour les intendants, les subdélégués, les diplomates, les gouverneurs, les militaires, afin de commercer pour les négociants, de voyager pour quelques classes aisées, de travailler pour des artisans dont les compétences sont recherchées, comme par exemple les constructeurs de bateaux<sup>10</sup>, les forgerons capables de réaliser des ancres<sup>11</sup>, pour fuir, s'exiler<sup>12</sup>). De même, les marchandises circulent... plus ou moins et plus ou moins bien, à l'intérieur du pays, comme d'un pays à un autre, au gré des règlements, des péages, du développement des voies de communication, de leur praticabilité, des conflits. Les voies de communication sont en plein développement au XVIII<sup>e</sup> siècle mais ce dernier est loin d'être abouti et la circulation reste difficile, lente, et coûteuse. De véritables circuits nationaux et internationaux (commerce triangulaire, route des épices, route de la soie, etc.) sont déjà à l'œuvre. Les idées circulent, également favorisées par la diffusion des journaux, qui amène celle des modes<sup>13</sup>. Mais D. Margairaz (1988, p. 65) constate qu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle,

---

<sup>9</sup> Le système fiscal et plus particulièrement les fermes générales du roi jouent ici un rôle particulier : le territoire français, les villes, sont parsemés de barrières dressées pour la perception des diverses « aides » et des octrois (cf. G. T. Matthews (1958) et Y. Durand (1976)).

<sup>10</sup> La lecture de *Deux corsaires* (Jean Bart et Surcouf) de L. Haffner (2001) est très instructive sur ce sujet.

<sup>11</sup> J. Gay (1997, p. 116) : « Une forge existait à Tonnay-Charente, avant la fondation de Rochefort. Elle était menée depuis 1665 par un forgeron nommé Mathias Rittmann, qu'on avait fait venir de Lübeck et qu'on payait fort cher : 72 livres par mois ».

<sup>12</sup> Cet inventaire est largement inspiré de la table des matières du livre de D. Roche (2003).

<sup>13</sup> Sur ce point, voir L. Vernet (2013).

D. Roche, s'intéressant à la naissance de la consommation, écrit à propos du costume que son étude permet de voir l'influence de la circulation et des échanges sur la propagation de ces modes (1997, p. 212), à l'origine desquelles se trouvent souvent la cour (*ibid.*, p. 219) et Paris (*ibid.*, p. 229), dans un siècle de rupture (le XVIII<sup>e</sup>) où commencent à pointer l'abondance, l'accumulation, la diversification.

L'organisation spatio-temporelle du commerce est plus commandée par des impératifs sociaux ou religieux que par une rigoureuse rationalité économique, même si une mutation est en cours ; ce que confirme D. Roche (2003, p. 215-216), pour qui une grande transformation est en marche, sous la double impulsion de l'intérêt économique et de l'intérêt politique. Son propos (*ibid.*, p. 218) sera au cœur de notre étude : « La mobilité des marchandises et des hommes dépend d'un état des routes et des voies d'eau, qui entretiennent des rapports de concurrence et de complémentarité. En ce domaine, la commodité des voyageurs est moins incitatrice que la sûreté des circulations commerciales, des courriers et des armées. Pour l'État, occuper cet espace est doublement motivant : il assure son contrôle du territoire et le progrès des productions, conformément aux exigences du mercantilisme et du libéralisme contrôlé qui s'impose à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle »<sup>14</sup>.

Turgot devient donc intendant de la Généralité de Limoges dans un contexte intellectuel, économique et politique particulier. En 1761, lorsqu'il est nommé, Gournay est mort depuis deux ans, et les physiocrates sont en pleine ascension (cf. frise n°3 en annexe). C'est donc un Turgot à la confluence de plusieurs courants de pensées que nous allons étudier : il est imprégné de la philosophie de Gournay, des principes physiocrates qui commencent à être diffusés, il a participé à l'*Encyclopédie*, est l'ami des philosophes des Lumières. Il se dit, on le sait, disciple de Gournay et de Quesnay mais développe une pensée originale. D'une érudition unanimement soulignée, il ne fait aucun doute qu'il a lu les précurseurs de l'économie politique et qu'il connaît les politiques menées par ses prédécesseurs dans l'administration. Nous nous proposons d'analyser ce qu'il fait de ces savoirs dans l'action en nous intéressant plus particulièrement à la bataille que Turgot va mener pour le développement de la navigation de la Charente lorsqu'il était intendant du Limousin. L'examen de nombreuses archives portant sur ce point et qui rendent compte de l'action de Turgot administrateur, confrontée à l'analyse de l'état des savoirs économiques et des relations de pouvoirs de l'époque, illustre le processus de rationalisation de la connaissance économique et, dans le même temps, celui de l'action étatique. Beaucoup de ces archives sont inédites, ce qui explique, comme nous allons le montrer, que cette histoire n'ait pas été complètement étudiée, et que sa portée ait été minorée. Selon M. C. Kiener & J.-C. Peyronnet (1979, p. 325) : « Il demeure aux Archives départementales de la Haute-Vienne un grand nombre de circulaires ou lettres aux services centraux qui mériteraient

---

<sup>14</sup> G. Arbellot (1973, p. 766) avait dressé le même constat.

d'être publiées, du fait des prises de position qu'elles contiennent. Schelle est loin d'avoir édité tout ce qui peut contribuer à une meilleure compréhension de la pensée et de l'œuvre de Turgot ». Datant d'un siècle, l'édition de G. Schelle (1913-1923), certes considérable, est en effet lacunaire. Nombre d'archives relatives à Turgot (et pas seulement celles de Limoges) sont trop peu, voire pas du tout, exploitées. Ainsi, si l'administration de Turgot en tant qu'intendant du Limousin est assez étudiée<sup>15</sup>, la plupart des commentateurs ont négligé, minoré, voire ignoré son action en faveur du développement de la navigation de la Charente. Il nous a semblé indispensable d'explorer et d'analyser les documents afférents dans le but de contribuer à combler un oubli, puis d'en mesurer les potentiels apports pour l'histoire de la pensée économique. En effet, cette administration constitue un exemple fertile d'allers-retours entre des savoirs économiques et des pratiques administratives. Il s'agira donc de reprendre le programme élaboré par P. Minard (1998, p. 12) en étudiant comment le développement des idées nouvelles repose sur les pratiques institutionnelles et sociales qui les portent, en supposant, comme c'est connu, qu'à la fin de l'Ancien Régime, les Lumières ne sont pas contre mais dans l'État<sup>16</sup>. R. Fox (2003, p. 114) cite Turgot parmi les quelques ministres éclairés qui ont conscience de l'inévitable intensification de la rationalisation de l'action de l'État sur le fondement des sciences. L'étude du travail administratif de Turgot permet d'observer concrètement la « fabrique des savoirs administratifs » pour reprendre le terme d'I. Laboulais (2015) en s'inscrivant, comme elle (*ibid.*, p. 448), dans la voie ouverte par M. Foucault (2004) sur la gouvernementalité.

Comme le souligne E. Brian (1994, p. 147), on touche ici la question des modalités de l'action de l'État au XVIII<sup>e</sup> siècle qui a profondément marqué l'historiographie consacrée à la fin de l'Ancien Régime, où s'opposent les réformateurs et les détenteurs de privilèges et dans laquelle l'instrumentalisation de l'analyse économique va jouer un rôle fondamental (*ibid.*, p. 172). Ce point est confirmé et approfondi par L. Hilaire-Pérez (2000, p. 36). Selon elle, l'État établit son propre crédit grâce aux techniques nouvelles qui induisent une « rationalité de l'administration », à l'œuvre dès le XVI<sup>e</sup> siècle. Ce faisant, ces techniques bousculent l'ancienne économie des pouvoirs en « promouvant l'utilité, la

---

<sup>15</sup> Condorcet (1786), Dupont de Nemours (1782), G. d'Hugues (1859), A. Mastier (1862), A. Neymarck (1885), L. Say (1887), M. C. Kiener & J.-C. Peyronnet (1979), J.-P. Poirier (1999). Beaucoup de ces ouvrages sont des hagiographies et comportent peu de pages sur la question de la Charente.

<sup>16</sup> Du même auteur (2009, p. 7), nous emprunterons la définition du mot « réforme » pour observer en quoi l'action de Turgot est réformiste, en tant qu'elle constitue un « projet concret de changement, mis en œuvre par les autorités au nom du bien public ».

primauté des effets sur les intentions et le règne des administrateurs professionnels », et contribuent en cela à une autonomisation dudit pouvoir et à « une légitimation qui ne s'inscrit plus dans un échange entre le roi et le royaume mais dans la compétence irréfutable d'une administration ». Selon la même auteure (2015, p. 415), l'organisation et l'institutionnalisation des cercles savants modifient les formes de l'expertise et légitiment les activités techniques, industrielles et économiques comme domaines de l'action publique. Pratiques administratives, pouvoirs et savoirs sont donc enchevêtrés. La science se politise (S. Kaplan, 1988, p. 350-351) en tant qu'elle fonde davantage l'action étatique, dans une approche que D. Roche (1978, t. 1, p. 163), R. Fox (2003, p. 107) et L. Hilaire-Pérez (2015, p. 420) désignent comme de plus en plus « utilitariste »<sup>17</sup>. Dit autrement, les connaissances scientifiques, les savoirs, sont mobilisés pour rationaliser l'action de l'État, les pratiques administratives, avec de considérables enjeux de pouvoirs. En effet (L. Hilaire-Pérez, *ibid.*, p. 423 et H. Vérin, 1993, p. 379-382), l'exigence du bien public omniprésente dans la rhétorique du pouvoir au XVIII<sup>e</sup> siècle est fondée par l'évaluation des économies, des avantages procurés par les dispositifs techniques. Il est donc fondamental de saisir quels sont les cadres cognitifs qui émergent, de quels espaces ils proviennent, portés par quels individus et quelles institutions<sup>18</sup> et comment finalement ces savoirs conduisent à des solutions spécifiques (D. Pestre, 2015, p. 11). Mais l'imbrication des sciences et savoirs pose un problème épistémologique, formulé notamment par A. Guery (2011, p. 8), relatif à l'éclosion d'un savoir économique théorique dans l'histoire : quel est son degré de dépendance aux savoirs politiques et scientifiques qui peuvent l'englober, voire le conditionner ; peut-il être développé en dehors de telles liaisons ? S. Van Damne (2015, p. 21) nous invite à un déplacement épistémologique : il faut renoncer « à une définition *a priori* des frontières entre sciences et savoirs pour lui préférer l'étude non seulement des opérations sociales et intellectuelles de bornage et de démarcation, mais aussi des circulations des pratiques et des objets de recherche ».

---

<sup>17</sup> On appelle utilitarisme le système qui consiste à ramener la notion du juste à celle de l'utile, par conséquent à faire de l'intérêt le principe du droit et de la morale. Ce concept, initialement développé par Bentham, est donc relativement anachronique lorsqu'il est appliqué à la période qui nous intéresse.

<sup>18</sup> R. Fox (*ibid.*) s'attarde longuement sur l'institutionnalisation des sciences par les gouvernements européens, notamment par la création d'académies comme l'Académie Royale des Sciences par Colbert en 1666. D. Kammerling Smith (2002, 2011) étudie, lui, l'influence politique des classes marchandes et manufacturières exercée par le biais du Bureau du commerce, institution « où s'impose [dans la première partie du XVIII<sup>e</sup> siècle] un nouveau discours pour la politique économique » (2011, p. 32), dont les priorités doivent être le « soutien de la circulation établie des marchandises » et « la liberté de commercer [qui crée] de l'abondance » (*ibid.*, p. 40).

Autre enjeu de l'étude de l'action étatique à l'œuvre : le processus de rationalisation. P. Steiner transpose la typologie des formes de rationalisations élaborée pour le droit par M. Weber à l'économie politique (1998b, p. 37 et suivantes). Il distingue ainsi la rationalisation formelle, associée à l'existence et au développement de la loi interne d'un phénomène, de la rationalité matérielle rattachée à des normes<sup>19</sup> qualitativement différentes de celles obtenues par la généralisation logique d'interprétations abstraites significatives. Or, selon P. Steiner (*ibid.*, p. 13), la constitution de la science économique passe par un processus de rationalisation formelle de la connaissance économique et Turgot, comme Smith, jouent en la matière un rôle majeur. Il consacre même un sous-chapitre complet (*ibid.*, p. 102-120) à l'opposition entre les rationalisations formelle (dont Turgot serait le « champion », *ibid.*, p. 107) et matérielle (incarnée par Necker). Il nous semble que les processus de rationalisation de l'économie politique à l'œuvre chez Turgot méritent d'être réexaminés car si, théoricien, il est capable de produire des œuvres purement abstraites, telles que les *Réflexions* (1766), s'il développe une analyse qui en fait, selon E. Rotschild (1992, p. 1200-1201) un « vrai visionnaire de l'équilibre », il ne peut, en tant qu'administrateur, que tenir compte de la réalité des territoires qu'il gère et il rencontre des difficultés liées à la faible institutionnalisation de l'économie de marché<sup>20</sup> en France et à une circulation malaisée dans le royaume. Or, le développement des voies de communication est une condition nécessaire (mais non suffisante<sup>21</sup>) pour faire du territoire français et de l'ensemble des places de marché un marché unifié qui produirait les effets du marché comme principe, en transformant la France en Hollande<sup>22</sup>, c'est à dire en un espace de

---

<sup>19</sup> Des « impératifs éthiques ou des règles utilitaires, des règles d'opportunité ou des maximes politiques qui brisent le formalisme de la caractéristique extérieure comme de l'abstraction logique », P. Steiner (1998b, p. 24).

<sup>20</sup> Selon P. Steiner (1998b, p. 106-107) « Turgot a rencontré les difficultés pratiques liées à la faible institutionnalisation de l'économie de marché en France – tout au moins dans la Généralité de Limoges dont il a la direction. En période de disette, on ne peut trouver des secours que dans l'action des marchands mais il n'en a trouvé aucun qui voulut s'engager dans le commerce des grains et risquer ses capitaux, sauf à leur promettre de garantir toutes les pertes. C'est dire que Turgot connaît la difficulté qu'il y a à enclencher le mécanisme d'auto-crédation du marché concurrentiel dont il a fait antérieurement la théorie. ».

<sup>21</sup> Il faudrait encore supprimer les entraves à la circulation, telles que les péages, barrières d'octroi, etc.

<sup>22</sup> Pour Turgot, la Hollande est l'archétype du territoire où les marchés sont connectés, la circulation libre, les voies bien développées, donc le commerce prospère. Il cite en ces termes Vincent de Gournay dans l'article « Foires » pour *l'Encyclopédie* : « En Hollande il n'y a point de foire ; mais toute l'étendue de l'État et toute l'année ne forment, pour ainsi dire, qu'une foire continuelle parce que le commerce y est toujours et partout également florissant » (Schelle, t. 1, p. 582).

marchés interconnectés où le commerce libre et la circulation fluide permettraient la véridiction<sup>23</sup> des prix et des comportements. Mais, comme l'écrit E. Rotschild (*op. cit.*, p. 1198), Turgot est confronté à un véritable dilemme en matière de politique publique face à la disette en Limousin, notamment parce qu'il faut du temps pour établir les communications (*ibid.*, p. 1200) et que leur développement, comme l'abolition des obstacles à la circulation, se heurtent aux privilèges établis. Face à ces difficultés, la rationalisation de la connaissance économique de Turgot, intendante en Limousin, nous paraît loin d'être uniquement formelle. En effet, son œuvre, son action reflètent bien les tiraillements entre approches abstraites et concrètes de l'économie. Or, selon J.-C. Perrot (1992, p. 19) « abstraite, la théorie économique élimine et réduit à l'identique. Pour observer ce passage à l'alambic, l'examen matériel des manuscrits et des imprimés offre de nouveau un point de départ privilégié. ». Et « [...] l'histoire concrète de l'abstraction économique trouve profit à reconstituer des biographies intellectuelles. Ce détour descriptif, quand il est possible, identifie comment les questions se sont posées à un homme précisément situé. La démarche concerne un parcours singulier, toujours exceptionnel à quelque titre ; elle ne procure donc aucune garantie d'exemplarité ; elle coupe seulement la route aux commentaires gratuits. Son principal intérêt est ailleurs ; elle rend patentes et vérifiables des formes d'interaction entre histoire individuelle, expériences collectives et programme de recherche. » (*ibid.*, p. 60). Il y a donc un intérêt manifeste à étudier comment Turgot s'inscrit dans ces problématiques, comment il agit, sur quels fondements, en adoptant quels registres discursifs, en réexaminant son œuvre complétée par des archives pour certaines inédites.

L'étude spécifique de l'action administrative de Turgot en Limousin, et plus particulièrement l'analyse de son approche du développement des voies navigables, vise à rappeler que, pas plus que Smith, Turgot ne mérite d'étiquette univoque et réductrice<sup>24</sup>. En observant comment les savoirs économiques de l'époque ont été intégrés par Turgot dans ses pratiques administratives, puis en quoi ces pratiques administratives ont à leur tour alimenté des savoirs économiques, nous verrons que, d'une certaine manière, l'action de

---

<sup>23</sup> Nous reprenons ici le point de vue de M. Foucault (2004) cité par N. Postel (2008, p. 23) : « dans la théorie économique classique le marché agit comme un "dispositif de véridiction". Par cette expression, [M. Foucault] souligne l'idée smithienne selon laquelle le marché est le seul dispositif permettant de révéler à la communauté humaine la juste et vraie valeur des biens qu'elle produit ».

<sup>24</sup> Nous voudrions établir une réalité plus nuancée que l'image laissée par Turgot à la postérité par, comme l'écrit F. Vergara (2008, p. 150-151), « les grands vulgarisateurs », également qualifiés par L. Robbins de « commentateurs mineurs » et par J. M. Keynes de « vulgarisateurs ».

Turgot constitue l'acmé de ce XVIII<sup>e</sup> siècle qui voit naître l'économie politique. Selon J. Robertson (2013, p. 18), l'étude de l'économie politique au XVIII<sup>e</sup> est encore sous-développée et une meilleure connaissance de la relation entre l'économie politique et la sphère publique doit permettre d'améliorer notre compréhension des Lumières dans son ensemble<sup>25</sup>. Turgot fait partie des auteurs incontournables qui, pour J. Astigarraga & J. Usoz (2013, p. 2) ont encouragé de nouvelles dynamiques intellectuelles et sociales. Nous étudierons ainsi en quoi, comme l'écrit (un peu différemment) G. Faccarello (1992, p. 281-282), la réflexion de Turgot sur les voies navigables et, plus largement, sur le rôle de l'État dans la vie économique, contribue à fonder ce qui, aujourd'hui, est connu sous le nom d'économie publique.

L'action de Turgot en faveur du développement de la navigation de la Charente constitue un archétype pour mener un programme de recherche pluridimensionnel, à savoir : étudier la production de savoirs économiques, leur influence et celle des rapports de pouvoir sur la prise de décision administrative, le rapport à l'espace et à la notion de marché de l'économie, le degré d'abstraction de l'économie politique, la rationalisation de l'action administrative, au siècle des Lumières. Pour réaliser cette analyse, nous avons procédé en plusieurs étapes. En premier lieu, nous avons suivi les traces d'E. Szulman (2011), qui a systématiquement exploré la sous-série F14<sup>26</sup> aux Archives nationales et qui mentionne des pièces jusqu'alors inexploitées. Leur intérêt pour notre sujet nous a conduit à en réaliser une analyse détaillée. Les résultats obtenus ont confirmé le potentiel de ce sujet. C'est pourquoi nous avons ensuite effectué une recherche systématique dans les textes des prédécesseurs de Turgot (« savants » et administrateurs) de tout ce qui a trait à la liberté du commerce, à la liberté de circulation, au marché, au développement des voies de communication (en particulier navigables), et à leur articulation. Puis nous avons étudié les pratiques administratives antérieures à Turgot, relatives au développement spécifique des voies navigables<sup>27</sup>. Ceci forme notre première partie dont l'objectif est de mesurer l'état des

---

<sup>25</sup> "I would suggest that study of political economy in the eighteenth century is still under-developed in two crucial aspects. We do not yet fully understand how political economy established itself as a central field of enquiry by the second half of the eighteenth century, nor have we sufficiently explained why it should be regarded as so important to the Enlightenment".

<sup>26</sup> F14 : Travaux publics. Et plus particulièrement pour ce mémoire : F14-1186 à F14-1216 (fleuves et rivières, XVIII<sup>e</sup> s.)

<sup>27</sup> Les voies de communication terrestres ont été écartées : elles ont déjà fait l'objet de travaux volumineux tels G. d'Hugues (1859), J. Letaconnoux (1908-1909), G. Arbellot (1973), M. C. Kiener & J.-C. Peyronnet (1979), B. Lepetit (1984).

pratiques et des savoirs économiques relatifs au développement des voies navigables au moment où Turgot devient intendant du Limousin. Dans un deuxième temps, nous avons réalisé une étude complète des œuvres connues de Turgot pour observer ce qu'il a écrit sur ces questions, puis une étude de la littérature secondaire pour relever la vision de ces problématiques qu'on lui prête. Ensuite, nous avons complété ce travail par des recherches approfondies dans les Archives départementales de la Haute-Vienne, dans les Archives départementales de la Charente et dans d'autres fonds qui pouvaient recéler des archives intéressantes pour ce sujet. À partir de ce matériau composé d'archives pour beaucoup inédites, nous avons consacré le reste de notre seconde partie aux pratiques administratives de Turgot, en étudiant avec qui il correspond au sujet de la navigation de la Charente, quels sont les arguments qu'il mobilise en faveur de son développement, si son argumentation relève d'une conception abstraite ou territorialisée de l'économie, comment il gère les rapports de pouvoirs. Notre verraons pour finir quels sont les résultats de cette recherche et plus particulièrement en quoi les pratiques administratives de Turgot sont conjointement fondées sur des savoirs économiques et des savoirs scientifiques (en particulier la science des ingénieurs des Ponts et Chaussées) et constituent à leur tour, des savoirs économiques dont nous mesurons la pertinence, les enjeux et l'actualité.

---

En raison de la spécificité du sujet, quelques précisions doivent être apportées dès l'introduction, sur plusieurs aspects.

**Des précisions sémantiques d'abord.** Dans le *Dictionnaire de l'Académie française* (4<sup>e</sup> édition, 1762), le terme « infrastructure » est introuvable. Sa première mention dans les dictionnaires date de 1875<sup>28</sup>. Il semble donc anachronique de solliciter le terme « infrastructure(s) » à propos de l'œuvre de Turgot, nous éviterons de le faire. En revanche, celui de « réseau(x) » existe déjà et est d'ailleurs utilisé par Turgot (Schelle, t. 1, p. 445). E. Szulman a longuement étudié les problématiques induites par la notion de « réseau de circulation fluviale ». Nous renvoyons à son analyse (2011, p. 11-14) et aux arguments d'A. Conchon en introduction de son livre (2014, p. 17-18). L'emploi de ce terme n'est pas anachronique.

---

<sup>28</sup> Dans Lexilogos, on trouve l'entrée suivante (<http://www.cnrtl.fr/definition/infrastructure>) : Étymol. et Hist. 1. a) 1875 « travaux de terrassement d'une voie ferrée » (*Journal officiel*, 18 août, p. 6743, 3<sup>e</sup> col. ds Littré *Suppl.*).

Le terme « monopole », hautement polysémique à l'époque, est ainsi défini dans le *Dictionnaire de l'Académie* : « Abus de la faculté qu'on s'est procurée de vendre seul des marchandises, des denrées, dont le commerce devoit être libre. *Les monopoles ruinent le commerce, sont contraires à la liberté du commerce.* Il se dit aussi de toutes les conventions iniques que des Marchands font entr'eux dans le commerce, pour altérer ou enchérir de concert quelque marchandise. *Quelques Marchands ayant enlevé tout ce qu'il y avoit de draps, pour les vendre beaucoup plus chers qu'à l'ordinaire, on se plaignit en Justice de ce monopole.* On appelle aussi Monopole, Tous les nouveaux droits qu'on établit & qu'on exige sur les marchandises, sur les denrées ; & cela se dit toujours en mauvaise part. *On a établi encore un monopole, un nouveau monopole sur telle & telle chose. Inventer des monopoles* ».

L'usage de ce terme est donc systématiquement connoté négativement.

Le terme « privilège » doit aussi d'être restitué dans ses diverses acceptions : « Faculté accordée à un particulier ou à une Communauté, de faire quelque chose, ou de jouir de quelque avantage à l'exclusion des autres. *Un beau privilège. Privilège exclusif. Un privilège fort étendu. Privilège nouveau. Privilège d'imprimer. Privilège pour vingt ans. Privilège pour une manufacture. Demander un privilège. Obtenir, accorder, refuser un privilège. User, abuser de son privilège. Se servir de son privilège. Oter un privilège.* Il signifie aussi L'acte qui contient la concession du privilège. *Un privilège signé en commandement. Un privilège scellé du grand sceau. Dresser un privilège. Enregistrer un privilège. Produire son privilège. Surprendre un privilège. Casser, annuler un privilège. Faire rapporter un privilège.* Privilège se dit aussi De toutes sortes de droits, de prérogatives, d'avantages attachés aux charges, aux emplois, aux conditions, aux états, &c. *Les Charges de Secrétaire du Roi ont de beaux privilèges. C'est un privilège de sa Charge. Privilège de l'âge. Les privilèges de la Noblesse. Les Princes du Sang ont de grands privilèges* ».

**Des précisions relatives aux sources ensuite.** Il semble paradoxal, à première vue, que la question des voies de communication soit très importante chez Turgot, et qu'elle n'ait pas été complètement étudiée. Cela mérite de s'interroger sur le *pourquoi* de ce paradoxe. En fait, ce n'est pas seulement parce que Turgot semble avoir peu écrit sur la question, c'est aussi parce que la plupart des recherches sur cet auteur utilise au mieux l'édition de Schelle<sup>29</sup> qui ne comporte peu de documents en lien avec la navigation<sup>30</sup>.

---

<sup>29</sup> Sur la préoccupante et passionnante question du désintérêt des économistes et des historiens de la pensée économique pour l'édition, nous renvoyons à l'article complet de N. Rieucou (2009). Nous formulons le souhait que ce mémoire contribue à faire prendre conscience de l'intérêt d'une nouvelle édition des œuvres de Turgot, qui « revivifierait l'histoire de la pensée économique » comme le fit celle des Walras en leur temps (cf. note 78, p. 35 de cet article).

Beaucoup d'archives relatives aux voies navigables antérieures à 1789 ont en effet été déplacées aux AN dans des fonds postérieurs à la Révolution française. Il n'est pas étonnant, dès lors, que la question des rivières et des canaux avant la Révolution ait été peu étudiée. C'est ce qu'explique très bien E. Szulman dans sa thèse (2011, t. 1, p. 19-20). Une autre disparition a pu également engendrer une sous-évaluation de l'intérêt de cette thématique jusqu'en 1976 : celle des lettres adressées par Turgot à la duchesse d'Enville, qui contiennent de nombreuses références à la navigation de la Charente. Sur ce point, nous renvoyons aux explications de J. Ruwet (1976, p. V-VII). Quelle que soit l'origine de ces disparitions, elles créent les conditions d'un véritable travail de recherche qui ne s'arrête pas là : au cours de la rédaction de ce mémoire, l'État français a acquis les archives de Turgot (le 6 février 2015) à ses descendants (domaine de Lantheuil) après les avoir classées trésor national en 2010. Ce sont plus de 14 000 pièces qui ont été versées aux Archives nationales. Si nombre d'entre elles avaient déjà été étudiées, notamment par Schelle et Tsuda, elles l'ont été imparfaitement, certaines datations posant même problème. Turgot constitue un sujet de recherche fécond, et pour longtemps.

---

---

<sup>30</sup> Nous avons tout de même relevé onze documents qui abordent la navigation de la Charente dans le t. III. La présence et le contenu de ces documents auraient pu davantage alerter les chercheurs (p. 101, 117-118 et 123, 134, 137, 144, 156, 262, 264, 434 et 451, 548-549, 549-553).

## **I- Liberté de commercer, liberté de circulation et développement des voies de communication aux XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, éléments fondateurs de l'économie politique**

Les prédécesseurs<sup>31</sup> de Turgot, qu'ils soient hommes de science et/ou administrateurs, ont contribué à la formation de sa pensée donc à son action lorsqu'il est devenu intendant du Limousin en 1761. Un passage en revue s'impose pour appréhender comment ils abordent, lorsqu'ils le font, la question de la circulation et des voies de communication, celle de la liberté de commercer, et quels liens ils établissent avec le développement du commerce, l'accroissement de la richesse (du royaume, du roi, de ses sujets). Si la plupart des auteurs sont d'accord sur la nécessité de libéraliser le commerce (tout du moins intérieur), tous n'ont pas la même justification, ni la même vision des conditions préalables à la réussite de cette libéralisation. Si beaucoup abordent la question du développement des voies de communication, de la nécessité de l'instauration de la liberté de circulation, peu s'intéressent aux voies navigables. Et, quand ils le font, ils apportent peu de réponses aux modalités de financement, de construction et d'entretien de ces voies. Les pratiques administratives sont également diverses, complexes, loin d'être complètement rationalisées. Cela amène Turgot à agir sur la base de savoirs économiques et de pratiques administratives encore embryonnaires qu'il va contribuer à enrichir par ses propres pratiques comme nous le montrerons dans le II-.

### **A- Une théorisation du développement des voies de communication, de la liberté de circulation et de la liberté de commercer**

#### **1- Un consensus sur la liberté de commercer**

Selon les mercantilistes<sup>32</sup>, la richesse économique est la condition d'un État puissant. Et la richesse repose sur le développement de l'industrie et du commerce qui

---

<sup>31</sup> Les auteurs et ouvrages mobilisés dans notre étude sont mis en perspective historique dans les trois frises en annexes.

<sup>32</sup> On peut considérer le mercantilisme comme « *l'ensemble des théories et des pratiques d'intervention économique qui se sont développées dans l'Europe moderne depuis le milieu du XV<sup>e</sup> siècle* » (P. Deyon, 1969, p. 13). Cependant, le terme de mercantilisme est controversé (P. Steiner, 1992) et anachronique : ses penseurs ne se considéraient pas comme appartenant à un courant commun. Hétérogènes, les auteurs mercantilistes ont en commun l'objectif d'enrichir le Prince sur le fondement de l'intervention de l'État dans l'économie. Ce sont les économistes de la fin du XVIII<sup>e</sup> qui lui donnent cette appellation quelque peu péjorative, afin de mieux identifier le système auquel ils s'opposent. Par exemple, Adam Smith est l'un de ceux qui a popularisé le terme en parlant, en 1776, de « *système mercantile* ».

permet d'écouler les produits. La facilitation du commerce, sa libéralisation (intérieure uniquement pour les mercantilistes) sont donc, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, vues comme des moyens d'accroître les richesses du royaume, la puissance du souverain, la richesse de ses sujets. Jean Bodin souligne le rôle fondamental du commerce pour la richesse des nations. Dans *Les six livres de la République* (1577, p. 655-656), les marchands, leur commerce, sont présentés comme l'un des sept moyens d'assurer la prospérité d'un État. L. Rothkrug souligne (1965, p. 32-33) que cette préoccupation pour la richesse nationale va perdurer chez les mercantilistes, dans la politique française comme dans les écrits économiques, car elle va de pair avec la consolidation du pouvoir royal qui resta une institution fragile jusque 1660.

Il semble que Sully ait été, en matière de commerce, largement influencé, sinon gouverné, par Barthélemy de Laffemas<sup>33</sup>, son conseiller. Les liens entre Sully, Laffemas, et Henri IV sont établis dans la longue introduction de J. Chailley, à une édition de 1820 des *Economies royales* de Sully (p. XXXII à XXXVI). Selon ce dernier, Laffemas a convaincu Henri IV du lien entre développement économique, développement des manufactures et liberté de commercer. Ce dernier va faire évoluer en ce sens un Sully récalcitrant car plus favorable à l'agriculture comme fondement du développement économique. Dans ses *Economies royales* (1572-1594 ; 1595-1599, p. 30), Sully aborde très vite la question du commerce, qu'il fait figurer en bonne place des « Règles de conduite du Roy » qui doit établir de bons règlements pour faciliter et amplifier le trafic et commerce des marchands, favoriser les artisans et manufactures et bonifier le labourage. Mais s'il reconnaît l'importance du commerce, elle reste subordonnée dans sa pensée à l'agriculture, fondement de la prospérité (*ibid.*, p. 96-97). Ainsi, il édicte la liberté de commerce des grains en février 1601 afin que règne l'abondance et un surplus dont l'exportation favoriserait l'enrichissement du royaume<sup>34</sup>. Au contraire, pour Barthélemy de Laffemas, le commerce est le fondement de la perfection des affaires du monde, ce qu'il écrit à la première ligne des *Trésors et richesses pour mettre l'état en splendeur et montrer au vrai la ruine des*

---

<sup>33</sup> Barthélemy de Laffemas, issu de la petite noblesse protestante, pauvre, a d'abord dû travailler comme tailleur-valet d'Henri de Navarre. Remarqué par le futur roi Henri IV à qui il adressa de nombreux mémoires, notamment sur le commerce, il deviendra son contrôleur général du commerce en 1602.

<sup>34</sup> « Sully fut très-sévère pour maintenir la libre circulation et l'exporation des grains. Les juges de Saumur arrêterent sur la Loire des bateaux qui en étaient chargés. Ce sage Ministre s'empessa de réprimer cette entreprise : « Sire, écrivait-il au Roi, si tous les juges en fesaient autant, vous seriez bientôt sans le sol, vous et tous vos sujets ». ». Citation extraite de *La Décade philosophique, littéraire et politique* (L'an 5 de la République française, p. 14).

*François par le trafic et le négoce des étrangers* (1598, p. 3). Il est source de richesse, tant pour le peuple que pour la couronne (*ibid.*, p. 3-4). Dans le même ouvrage (p. 23), il cherche à démontrer aux grands « le bien du commerce », qui (*ibid.*, p. 33-37), « nous rendra heureux en tresors & richesses ». Dès le début de ses courts discours (*Les discours d'une liberté générale et vie heureuse pour le bien du peuple*, 1601, p. 4), Laffemas établit un lien entre liberté générale, liberté du commerce, bien du peuple et bien du royaume. Comme prospérité du roi et prospérité de ses sujets sont indissociables (*ibid.*, p. 15), le roi doit encourager le commerce et lutter contre les monopoles. Page 8 des *Discours*, dans un petit quatrain, le refus de la liberté de commercer est présenté comme une offense à Dieu, car la liberté de commerce relève du bien public, de l'essence des bonnes lois, ce qui doit être compris et mis en place par les souverains. Son fils, Isaac, souligne dans la deuxième partie des *Mémoires sur le commerce* qui s'intitule *L'histoire du commerce en France*, l'importance du commerce (et du trafic, des échanges, de la circulation des marchandises) qui produit « de si beaux effets », assurant le redressement du royaume, la puissance du roi et le moyen de lutter contre pauvreté et disette parmi les sujets (1604, p. 69-70).

Montchrestien, poète, auteur, entrepreneur est une figure singulière parmi les mercantilistes. T. Funck-Brentano (p. LXXXIX-XC) souligne, dans l'introduction à la réédition de 1889 du *Traicté*, que Montchrestien ignore presque tout ce qu'ont fait Henri IV, Sully et Laffemas pour la prospérité du pays, qu'il est mort avant que Colbert arrive au pouvoir, mais que, pourtant, il a une conception de l'économie qui en fait le chaînon manquant entre ces auteurs, et ceci avec une acuité sans égale. Montchrestien souligne l'importance des activités de production et d'échange des biens, du commerce, que l'État doit, selon lui, encourager car fondement de l'enrichissement des peuples et de la puissance du roi (1615, p. 142-143). Il propose une distinction entre commerce intérieur (« du dedans ») et extérieur (« du dehors »). Selon lui (*ibid.*, p. 145-146), les deux sont importants mais le premier est facteur de cohésion sociale, tandis que le second permet d'accroître la puissance de l'État. Tous deux sont nécessaires et s'alimentent mutuellement.

Jacques Savary est un négociant que Colbert nomme en 1670 au Conseil du commerce. Il est le père du Code Savary, ancêtre du Code du commerce. Il a écrit *Le Parfait Négociant : ou Instruction générale pour ce qui regarde le commerce des marchandises de France, & des pays étrangers* (1675), qu'il dédie à Colbert (*ibid.*, dans l'épître, p. ij) dont il loue les règlements qui ont été favorables à la liberté de commercer. Savary consacre le chapitre premier (du livre premier) à « la nécessité, & utilité du Commerce ». D'emblée, il évoque l'interdépendance des êtres humains et la nécessité du commerce pour qu'ils puissent

satisfaire leurs besoins (*ibid.*, p. 1). L'utilité du commerce ne fait aucun doute pour lui, tant par le nombre de marchands et négociants dont il assure la fortune, que par l'abondance qu'il assure aux Nations et aux Princes (*ibid.*, p. 2). Savary, comme la plupart de ses prédécesseurs, lie donc développement du commerce, intérêt des sujets, intérêt du roi et intérêt du royaume.

L'influence du jansénisme sur l'émergence de l'économie politique en France est bien établie<sup>35</sup>. Pour J. Domat, juriste janséniste, le commerce est nécessaire à la satisfaction des besoins humains, qu'il est seul à même de satisfaire, tant ils sont variés (1697, t. IV, p. 202). Comme nous le verrons ultérieurement (en I-A-3), P. Nicole, autre janséniste, développe une analyse qui semble être la première approche économique déterritorialisée, véritable embryon d'une conception « principe de marché » de l'économie.

Pierre Le Pesant de Boisguilbert<sup>36</sup> entreprend ses études chez les jésuites de Rouen et les termine chez les jansénistes de Port-Royal dont les conceptions de l'économie vont l'influencer, avant d'étudier le droit à Paris. Il lie dès le début de son œuvre, et comme ses devanciers, prospérité du royaume, du roi, et de l'ensemble de ses sujets (1695, p.3). Ainsi, le sous-titre du *Détail de la France* est *La cause de la diminution de ses biens & la facilité du remede, en fournissant en un mois tout l'argent dont le Roy à besoin ; & en enrichissant tout le monde*. Pour Boisguilbert la richesse du royaume repose principalement sur l'agriculture et sur le commerce. Il le dit plusieurs fois dans ses œuvres : « L'Auteur (...) maintient qu'il n'est que l'Avocat de tout ce qu'il y a de Laboureurs & de Commerçans dans le Royaume, c'est-à-dire, de tous ceux qui sont la source & principe de toutes les richesses de l'État, tant à l'égard du Roy que des Peuples » (1705, p. 6) et « ces deux mamelles de toute la Republique, l'Agriculture et le Commerce » (1695, p. 79-80) mais encore « (l')opulence est inséparable, & du commerce, & du labourage » (*ibid.*, p. 124).

Auteur de *La Métropolitée*<sup>37</sup>, en 1682, Alexandre Le Maître est désigné par C. Levy (1957, p. 103) comme un des spécialistes des problématiques d'urbanisme dont la prise de conscience croît au XVII<sup>e</sup> siècle, dépassant alors le seul intérêt des ingénieurs militaires. Mais qui est ce personnage ? D'après C. Levy (*ibid.*, p. 103-104) nous n'en savons

---

<sup>35</sup> J.-C. Perrot (1992), J. Cornette (2008), A. Orain (2014).

<sup>36</sup> En 1690, il devient lieutenant-général civil au bailliage et siège présidial de Rouen avant d'en obtenir la charge de lieutenant de police neuf ans plus tard.

<sup>37</sup> Dont le titre *in extenso* annonce le lien avec notre sujet de mémoire : *La Métropolitée ou de l'Établissement des villes capitales, de leur utilité passive et active, de l'union de leurs parties, de leur anatomie, de leur commerce*. Amsterdam, B. Boekholt, 1682, in-12, par le sieur Le Maître, cy devant quartier maître et ingénieur général pour S.A.E. de Brandebourg.

quasiment rien en dehors des deux œuvres qu'il a laissées. Malgré ce peu d'informations sur la vie de Le Maître, il apparaît incontournable pour l'histoire de la pensée économique, et particulièrement pour notre étude, en tant que partisan de la liberté du commerce d'une part et pour l'intérêt qu'il porte aux questions d'urbanisme, aux voies de communication d'autre part. L'échange des richesses (et des « hommes éminents »), entre la province et la capitale est pour Le Maître au cœur de la puissance nationale, comme le relève C. Levy (*ibid.*, p. 110). Il développe ce thème dans son chapitre XII, intitulé *Que les Chapitres precedents font voir la Sympathie entre la Ville Capitale & la Republique, ou tout l'État*. Pour Le Maître, comme pour tous les auteurs précédents, il y a convergence des intérêts du souverain et du peuple : « Le Souverain vit par le peuple, & le peuple par le Prince » (1682, p. 29).

Pour les auteurs du second jansénisme, J. J. Duguet<sup>38</sup> (1739, première partie, p. 184) et C. Rollin<sup>39</sup> (1730-1738, t. VI, p. 191), comme pour Nicole et Boisguilbert, l'intérêt individuel joue un rôle moteur dans la production d'un ordre social cohérent. Le commerce assure la mise en relation des individus pour la satisfaction de leurs besoins. Chez les Jansénistes, la conception de l'intérêt individuel est proche du concept benthamien « d'identité artificielle des intérêts » : certes, l'intérêt individuel conduit à l'ordre social mais à condition qu'il soit guidé par de bonnes lois<sup>40</sup>. Ainsi, pour Duguet (*ibid.*, p. 26-27), « Le Prince doit se regarder comme étant à la République. (...) il est visible que le Prince étant le Ministre de Dieu pour le bien du peuple, c'est au peuple que Dieu le donne, & c'est au bien public qu'il est destiné ». D'où le rôle majeur du Prince, qui doit guider les individus mus par leur intérêt (*ibid.*, p. 35-36) en leur procurant les moyens d'être heureux et en levant les obstacles qu'ils ne pourraient surmonter (*ibid.*, p. 105). Le chapitre XIII du second volume de *L'institution d'un Prince* (*ibid.*, seconde partie, p. 271) porte le titre suivant : *Un troisième Moyen que le Prince doit employer pour enrichir les États, est de favoriser le Commerce du dedans & du dehors. Un quatrième est, d'établir des Manufactures, & d'occuper tout le monde à des Travaux utiles*. Pour Duguet, le Prince doit libérer le commerce, ou du moins l'entraver le moins possible, pour laisser agir les professionnels (« les Négociants ») qui « entendent mieux les choses du

---

<sup>38</sup> Jacques Joseph Duguet (1649-1733) était entré en 1667 dans la congrégation de l'Oratoire. Ordonné prêtre en 1677, il est d'abord professeur de théologie au séminaire Saint-Magloire. Il sera éloigné à Strasbourg en 1682 en raison de ses opinions jansénistes.

<sup>39</sup> Charles Rollin (1661-1741), professeur, historien. Il prit la direction du collège de Beauvais à partir de 1696. Il en fut écarté quinze ans plus tard en raison de sa sympathie pour le jansénisme. Il contribua à la résistance contre la bulle *Unigenitus*.

<sup>40</sup> Nous tenons cette information d'A. Orain. Qu'il en soit ici remercié.

commerce que ceux qui ne sont pas de leur profession » (*ibid.*, p. 280). Sur le commerce, le Prince doit viser à l'indépendance, à l'autarcie du royaume et à la formation d'un surplus, à exporter. Ces jansénistes sont favorables à l'instauration des droits de douane sur les importations de matières premières (principe très mercantiliste). Mais, en revanche, il faut libérer le commerce de l'emprise du Contrôle général des finances (ils s'opposent en cela au colbertisme, à la création de l'Inspection des manufactures qui produit des règlements très précis considérés comme des entraves). Il faut promouvoir le commerce et les commerçants, en leur apportant liberté de commercer, en abrogeant les règles qui asservissent le commerce, en accordant aux commerçants tous les secours dont ils ont besoin (Rollin, 1730-1738, t. VI, p. 239). Et parmi ces secours, le développement des voies.

Pour Savary des Bruslons, dans le tome I de son *Dictionnaire universel de commerce contenant tout ce qui concerne le commerce qui se fait dans les quatre parties du monde* (1742, p. XIII) : « Les négocians sont donc un troisième ordre de personnes dont la France a besoin & qui ne lui sont pas moins nécessaires que ses Soldats & ses Laboureurs ; & le Commerce, une profession sans laquelle tout languiroit dans le Royaume ».

Venons-en maintenant au basculement qui se produit dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle avec la naissance des libéralismes<sup>41</sup> en examinant en premier lieu les membres du cercle de Gournay puis les physiocrates. Les articles de G. Weulersse (1911) et Y. Citton (2004) me conduisent à un tel ordre de présentation : l'influence du cercle de Gournay est manifeste dans les années 1750, celle des physiocrates dans la décennie suivante (cf. frise n°3 en annexe). La distinction membres du cercle de Gournay / physiocrates n'est pas chose aisée. Je me réfère ici à la liste constituée par un spécialiste du cercle : L. Charles (2011, p. 86)<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> Selon M. De Vroey (2009, p. 4), « le libéralisme affirme que l'économie de marché constitue la meilleure manière d'assurer la croissance économique et d'améliorer le niveau de vie de la population d'une société donnée ». Mais comme le souligne cet auteur, il faut éviter d'avoir une représentation monolithique de ce terme. Ainsi, la conception du libéralisme par le cercle de Gournay est différente de celle des physiocrates. Nous employons donc ce mot au pluriel et renvoyons aux échanges d'A. Skornicki et A. Orain dans l'émission La Fabrique de l'histoire du 7 janvier 2015 (Libéralisme 3/4 : Les penseurs du libéralisme au XVIII<sup>e</sup>) pour mesurer la pertinence de cet usage.

<sup>42</sup> Louis-Paul Abeille, Buchet du Pavillon, Georges-Marie Butel du Mont, Claude Carlier, Simon Clicquot de Blervache, Gabriel-François Coyer, Jean-Paul Gua de Malves, Claude-Jacques Herbert, Jean-Bernard Le Blanc, Chrétien-Guillaume Lamoignon de Malheshes, Jean-Gabriel Montaudoin de la Touche, André Morellet, Pierre-André O'Héguerty, Louis-Joseph Plumard de Dangeul, Etienne de Silhouette, Daniel Trudaine, Jean-Charles-Philibert Trudaine de Montigny, Anne-Jacques-Robert Turgot, François Véron de Forbonnais.

Les membres du cercle de Gournay ont une vision désormais classique des liens entre les échanges, l'enrichissement du roi, du royaume et des sujets. Forbonnais (1753b, p. 740) décrit l'utilité des compagnies de commerce dans son article pour *l'Encyclopédie*, qui permettent « l'abondance de l'argent, le bas prix de son intérêt, le bon état du crédit public, l'accroissement du luxe, tous signes évidents de la prospérité publique » et contribuent à cette prospérité en fournissant au peuple du travail, des biens pour sa consommation, son aisance, et enfin des revenus pour l'État. Selon lui (1754, t. I, p. 1) les hommes sont interdépendants et échangent le produit de leurs terres et de leur industrie par le commerce, « communication réciproque ». Et « il faut se souvenir continuellement que le Commerce intérieur s'applique particulièrement à entretenir la richesse réelle d'un État » (*ibid.*, p. 42). Ne peut-on pas lire, dans la préface du traducteur (le même Forbonnais) de *Théorie et pratique du commerce et de la marine* (1753c, p. iii-iv) que « c'est au commerce, père de l'industrie, que le monde est redevable de ces heureux changements », commerce qui permet de peupler et d'enrichir les États, multipliant les liens entre individus et sociétés, « ami de la paix et de la liberté ». Son propos n'est pas sans rappeler ceux de Rollin, Melon et Montesquieu (1748) sur le « doux commerce ». Il insiste plus loin dans le même ouvrage (*ibid.*, p. 2), sur le rôle essentiel du commerce pour l'abondance des États. O'Heguerty (1757, p. 2-3) lie également développement du commerce et richesse en insistant davantage sur le commerce maritime. Pour Vincent de Gournay et Clicquot-Bervache (1758, p. 3), la science qui permet d'augmenter le commerce et de lever les obstacles à son agrandissement est « bien nécessaire à une Nation ».

Les physiocrates recouvrent une série d'auteurs qui se regroupent progressivement autour de Quesnay et Mirabeau pour former une véritable école : Du Pont de Nemours, Le Trosne, Le Mercier de la Rivière, l'abbé Baudeau, l'abbé Roubaud, sont les plus importants d'entre eux. Rejoindront également cette école Abeille et Morellet, initialement issus du cercle de Gournay. Dans de nombreux ouvrages d'histoire de la pensée économique, Turgot est, encore aujourd'hui, assimilé à tort à cette école. Les physiocrates sont des

---

La présence de Turgot sur cette liste, alors qu'il est cité avec le cercle de Gournay mais traité à part par A. Murphy (1992, p. 199-200) ou souvent purement et simplement assimilé aux physiocrates, n'est pas anodine. Il y a un intérêt analytique à observer la difficulté de classer Turgot pour ses contempteurs : C. Morilhat (1988) fait de la singularité de Turgot le thème central de son livre ; P. Fontaine s'est intéressé de manière détaillée à la question dans sa thèse (1989) ; C. Larrère (1992, p. 218) réaffirme son originalité ; P. H. Goutte et G. Klotz (2015, p. 200) rappellent les doutes qui demeurent sur les rapports de Turgot à la physiocratie (ardent défenseur, suiveur ou critique ?) ; J. Ravix et P.-M. Romani énoncent sans ambages que Turgot ne saurait être considéré comme un physiocrate (1984, p. 97).

tenants de la liberté du commerce, de la liberté de circulation mais aussi du développement des voies de communication comme nous le verrons dans la partie suivante. Leur chef de file, Quesnay, voit, comme tous ses prédécesseurs, dans la liberté de commercer un moyen de développer la prospérité de la nation, du souverain et des sujets :

« Qu'on maintienne l'entière liberté du commerce; car la police du commerce intérieur et extérieur la plus sûre, la plus exacte, la plus profitable à la nation et à l'État, consiste dans la pleine liberté de la concurrence<sup>43</sup> ».

Selon J.-C. Perrot (1998, p. 188), les physiocrates amènent un déplacement du rôle de l'État (non un effacement) qui doit désormais garantir la concurrence dans l'économie et financer par l'impôt le développement d'un réseau de circulation. Mais deux différences fondamentales les distinguent des membres du cercle de Gournay :

- la référence à l'ordre naturel pour les physiocrates les conduit à privilégier l'instauration de la liberté, donc à faire passer au second plan les conditions nécessaires à la réussite d'un commerce devenu libre. Une conception dogmatique de l'économie se développe, toute en « lois », qui préfigure largement le mode de développement ultérieur de la « science économique ». Le titre complet d'une des œuvres de Mirabeau, en collaboration avec Quesnay (1763) est très symptomatique de cette approche : *La Philosophie rurale, économie générale et politique de l'agriculture réduite à l'ordre immuable des lois physiques et morales qui assurent la prospérité des empires*. De fait, la déterritorialisation de l'économie, sa théorisation sont en cours, même si elles ne sont pas encore achevées sous la plume des physiocrates.
- il y a chez les physiocrates une claire hiérarchie, dans laquelle le commerce n'est que second par rapport à l'agriculture quant aux avantages procurés à la nation. C'est bien connu, et très net pour Quesnay (1756, 1757, 1767). C'est également très clair pour le Mirabeau de 1756 qui n'est pas encore physiocrate et qui rappelle la juste place du commerce dans la hiérarchie économique, en usant d'une métaphore (1756, vol. 1, seconde partie, p. 7) :

« L'État est un arbre, les racines sont l'Agriculture, le tronc est la Population, les branches sont l'Industrie, les feuilles sont le Commerce proprement dit & les Arts ».

Ce même Mirabeau se montre même plus loin (*ibid.*, p. 14-15) très critique à l'égard du commerce, dans un raisonnement quelque peu lapidaire où l'on retrouve la métaphore de

---

<sup>43</sup> F. Quesnay, 1767, *Maximes générales du gouvernement économique d'un royaume agricole* (maxime XXV). Il développe cela également dans son article « Grains » pour l'*Encyclopédie*.

l'arbre : s'adressant au Chevalier Guillaume Petti<sup>44</sup>, il l'avertit que sa nation (l'Angleterre) finira par « ébrancher [son] commerce » qui conduit de l'enrichissement à la corruption, de la corruption à l'esclavage, puis à la misère et à la pauvreté. Mais le Mirabeau de *L'ami des hommes* n'est pas à un paradoxe près : s'il énonce que la terre et l'homme sont les fondements de toute richesse, il consacre le chapitre I de sa seconde partie au commerce qu'il décrit comme « rapport utile & nécessaire de tout Etre sociable avec son semblable » (*ibid.*, p. 5). Il ajoute, qu'il y a deux principales sortes de commerce (*ibid.*, p. 6) « à sçavoir le Commerce intérieur et le Commerce extérieur ou étranger ; le premier établit & maintient la société entre citoyens, le second la lie de nation à nation ». Le commerce est donc perçu comme un facteur de cohésion nationale. Il développe une véritable dimension spatiale dans son analyse, en lien avec les échanges qui constituent « l'âme de la société » (1756, vol. 1, première partie, p. 3-4).

Il résulte de cette première revue de littérature que la plupart des auteurs, des mercantilistes aux physiocrates, font de la liberté de commercer une condition de la prospérité des États, du peuple (même si tous n'ont pas la même vision de son importance, par rapport à l'agriculture par exemple, ou à la taille de la population, même si tous ne sont pas d'accord sur la nécessité de libéraliser aussi le commerce avec l'extérieur). La liberté du commerce permet la satisfaction des besoins individuels par l'échange, la prospérité de la nation, du roi et de ses sujets. Mais l'analyse reste majoritairement ancrée dans une approche territoriale, comme nous allons le voir maintenant. Ce relatif unanimité sur la question de la liberté du commerce vaut aussi pour le développement des voies de communication et de la liberté de circulation comme conditions nécessaires à la production des effets attendus de la libéralisation du commerce.

## **2- Faciliter la circulation, une condition nécessaire pour que la liberté de commercer produise les effets attendus dans une analyse encore très territoriale**

À la lecture des mercantilistes français (Bodin, Montchrestien, Colbert, Laffemas, Sully), on est frappé par l'importance qu'ils accordent à la circulation des marchandises, à l'intérieur du royaume, et par le lien qu'ils établissent avec le développement des voies de communication. Pour eux, cette circulation est la condition pour dégager le surplus qui permettra des échanges extérieurs avantageux, donc c'est également la double condition de la puissance de l'État et de la cohésion du royaume. Cela est souligné par D. Margairaz

---

<sup>44</sup> Que nous connaissons sous le nom de William Petty. Il posa les bases de l'économie politique et de la démographie et fut en cela, selon J. Schumpeter, un précurseur de l'économétrie.

(1998, p. 3) qui affirme que la circulation a une double finalité (cohésion sociale par la reproduction des richesses, renforcement de l'État par l'accroissement des richesses) reposant sur un double circuit, intérieur et extérieur. Ceci explique bien pourquoi les mercantilistes cherchent à favoriser la circulation intérieure par la construction des canaux et des routes, pour stimuler le commerce. Ainsi, J. Bodin (1577, p. 685), souligne l'importance des voies de circulation et fait de leur développement par la dépense étatique un moyen de soulager la pauvreté du peuple, ce qui d'ailleurs justifie les impôts prélevés. Sully, lui, abolit un grand nombre de péages qui sont autant de barrières entre les provinces. Il ouvre de grandes voies de communication, et il fait creuser plusieurs canaux, notamment le canal de Briare qui relie la Seine à la Loire<sup>45</sup>. Il fut d'ailleurs le premier grand voyer de France, c'est à dire l'officier responsable des routes royales, charge érigée pour lui en grand office de la couronne par Henri IV. Cela constitue la toute première centralisation administrative pour le développement des voies de communication (cf. I-C). Henri IV est aiguillé sur ces questions par les Laffemas (Barthélemy et Isaac<sup>46</sup>). Le développement des voies de communication, notamment des canaux, constitue pour eux le fondement du développement du commerce. Cela amène une action étatique concrète d'une envergure nouvelle, considérable pour l'époque (pour les canaux par exemple l'entreprise est « neuve et colossale », selon les termes de J. Chailley dans l'introduction aux *Economies royales* de Sully, 1820, p. XXXII-XXXVI). En effet, Henri IV incite Sully à tenir compte du commerce et à en faciliter le développement par celui des voies de communication, convaincu par Barthélemy de Laffemas qui prône la réhabilitation et le développement des routes, des ponts, des voies navigables pour favoriser la circulation des marchandises donc le commerce intérieur. Henri IV demande ainsi à Sully d'établir l'état des ouvrages de communication, leur avancement, leur coût, celui des projets en cours, « afin de faciliter le trafic et commerce du royaume » (*ibid.*, p. 116-117). Isaac de Laffemas aborde également la question des voies de communication (1604, p. 53-54), soulignant l'importance de la commodité et de la sûreté des chemins, des ponts pour le commerce, la prospérité des villes et des nations.

---

<sup>45</sup> H. Vérin (1993, p. 199) souligne que la formulation du projet par Sully lorsqu'il la présenta au roi en 1609 (*Devis et accomodement pour la conjonction des trois mers, sans être sujets à détroits, caps, raps, pointes ni marches...*) illustre bien la communauté de vue avec les futurs ingénieurs des Ponts et Chaussées du XVIII<sup>e</sup> siècle : relier au plus court, au plus droit, surmonter les désordres naturels en vue de faciliter la circulation. Nous reverrons cela dans le I-C.

<sup>46</sup> Isaac est le fils de Barthélemy.

Selon J.-P. Baldner & A. Conchon (2011, p. 267), Montchrestien (comme Cantillon) place la circulation au cœur de ses réflexions, en tant qu'élément essentiel autour duquel s'articule la structuration de l'espace (il avait d'ailleurs intitulé son livre *Traicté oeconomique du trafic*). Mais il évoque peu les voies de communication sauf pour observer que le coût du transport par bateau est plus faible que par route. Sa préférence va nettement au développement du transport maritime, pour le commerce extérieur. Il critique même la gabegie du creusement du canal de Briare (1615, p. 308) dont les fonds auraient été mieux employés si ils avaient été consacrés au développement des ports. C'est l'un des rares auteurs mobilisés qui n'établit pas un lien explicite entre richesse, commerce et facilitation de la circulation par le développement des voies de communication intérieures. Ceci peut s'expliquer par le fait que (*ibid.*, p. LXXXIX) « notre économiste ignore à peu près tout ce que Henri IV, Sully et Laffemas ont fait pour la prospérité du pays » (il s'est exilé en Angleterre à la suite d'un duel, et ne revient qu'en 1610) ; mais surtout parce que Montchrestien a certainement la conception mercantiliste la plus tournée vers l'enrichissement par le commerce extérieur (« le grand commerce du dehors »). Ce faisant, même s'il n'évacue pas la dimension spatiale dans les dynamiques économiques (A. Guery, 2011, p. 52), il néglige l'étude des moyens du développement du commerce intérieur (« le petit commerce du dedans »).

En 1661, Colbert devient intendant des finances de Louis XIV puis Contrôleur général des finances en 1665 avec dans ses attributions les Travaux publics. Issu d'une famille de marchands (C. Cole, 1939, t. I, p. 279), il développe l'industrie en créant des manufactures et favorise le commerce par le développement des routes et des canaux (qui accompagne celui de la marine marchande et militaire, ainsi que la fortification des ports). Selon Cole (*ibid.*, p. 280), Colbert pourrait avoir été influencé, lors de son arrivée à Paris, dans ses considérations économiques, par l'entourage d'Henri IV, notamment par Isaac de Laffemas. Colbert va ainsi développer une conception mercantiliste de l'économie indissociable du développement des voies de communication intérieures qui favorisent la circulation donc le commerce, indispensable pour attirer l'argent dans le royaume. Selon E. Szulman (2014, p. 29), la circulation constitue le concept clé du colbertisme, puisqu'elle favorise la compétitivité de la production nationale en réduisant les coûts de transport et assure l'indépendance vis-à-vis de l'extérieur par la mise en relation des besoins et ressources intérieurs. C. Cole (*op. cit.*, p. 340) insiste également sur l'importance de la circulation : le désir des individus de réaliser des profits conduira à la circulation de l'argent dont le trésor royal aura sa part par le biais des taxes. Pour ce faire, Colbert prend de

nombreuses mesures (C. Cole, *ibid.*, p. 341) : soutien et développement de la marine marchande, élimination des obstacles au commerce intérieur, diminution des frais de douane à l'exportation, augmentation à l'importation, établissement de multiples manufactures, création des Compagnies des Indes de l'Est et de l'Ouest, et développement des voies navigables.

Selon C. Cole (*ibid.*, p. 374), les efforts de Colbert en matière de développement des voies de communication sont particulièrement remarquables. En effet, les améliorations apportées par Henri IV et Sully ont été mises à mal pendant la Fronde, et Colbert a une conscience aigüe de la nécessité de ces voies. Il va donc s'atteler sans tarder à cette tâche considérable. C'est d'ailleurs dans sa correspondance et sous son administration que l'expression Ponts et Chaussées apparaît pour la première fois, comme désignation du service des voies publiques (ce point sera approfondi dans la partie I-C). En pratique, Colbert établit en 1661 la centralisation du service relatif aux voies publiques et donne une vive impulsion aux travaux de construction et d'entretien des grands chemins et des voies navigables. Il est à l'origine du canal du Midi, nommé à l'époque canal des Deux Mers puis canal royal de Languedoc qui visait à relier, pour des raisons économiques et géostratégiques, la mer Méditerranée et l'océan Atlantique (afin d'éviter le détroit de Gibraltar contrôlé par les Espagnols, et ainsi, ruiner ces derniers). Barthélemy de Laffemas avait déjà perçu l'enjeu d'un tel ouvrage pour le royaume.

Selon A. Skornicki (2011, p. 44) reprenant Foucault, le mercantilisme est le gouvernement des individus par l'intérêt mais avec les instruments du souverain. Ce dernier use de son pouvoir, non pour asservir son peuple, mais pour le rendre plus productif et ainsi augmenter ses richesses et, conjointement, celles du royaume. Ce programme est fondé en partie sur le développement des voies de communication qui facilitent la circulation, que les mercantilistes sont les premiers à mettre en œuvre de manière centralisée.

Savary, lui, n'aborde pas la question des voies de communication car son livre est vraiment un livre de praticien, d'observateur savant et avisé des pratiques des négociants, en France et à l'étranger. Pour le dire autrement (et de manière anachronique), son approche est toute « microéconomique » et, ce faisant, il ne s'intéresse pas à la question du rôle de l'administration dans le développement du commerce. Mais l'hommage appuyé qu'il rend à Colbert (1675, épître, p. ij) montre son approbation pour sa politique, qu'il a largement influencée puisque les mémoires de Savary envoyés à Colbert lors de

l'élaboration du Code de Commerce l'avaient tant impressionné que Colbert l'avait désigné comme corédacteur dudit Code (C. Cole, 1939, t. 1, p. 326-327).

Jean Domat (1689, p. 16 et p. 44) nous fournit une première définition juridique de ces voies :

« Les fleuves, les rivières, les rivages, les grands chemins sont des choses publiques, & qui sont à l'usage de tous les particuliers, suivant les loix des Pays. Et ces sortes de choses n'appartiennent à aucun particulier, & sont hors du commerce. Mais c'est le Prince qui en règle l'usage. [...] Tout ce que la nature & les loix rendent commun, ou à tous les hommes, ou à un peuple, ou à quelque ville ne peut être vendu. Ainsi les ports, les grands chemins, les places publiques, les murs & fossez des villes & routes les autres choses que cet usage commun & public met hors du commerce, ne peuvent être vendues ».

Cette qualification juridique des voies de communication comme « choses publiques » en rappelle une autre, économique et bien postérieure : celle de « biens publics ». Les conséquences qu'en tire J. Domat sont intéressantes : d'une part, elles sont hors du commerce, d'autre part, elles relèvent du pouvoir du Prince, qui « en règle l'usage ». Il développera ce point dans le titre VIII du *Droit public* (1697). Il engage par cette qualification une réflexion qui va perdurer : la spécificité de ces « choses publiques » implique un traitement particulier de leur économie, de leur construction et leur financement initiaux, à leur entretien. Nous retrouverons cela dans l'action de Turgot. J. Domat consacre un titre complet (1697, titre VII, p. 202 et suivantes du tome IV) à la question de l'abondance, de la richesse et des moyens de les stimuler : *Des moyens de faire abonder toutes choses dans un État. Des Foires et Marchés, et des Règlements pour empêcher la cherté des choses les plus nécessaires*. Selon lui, les « liaisons » sont indispensables au commerce : il faut comprendre ici les voies de communication, intérieures, comme extérieures (maritimes notamment, Domat y revient longuement). Un peu plus loin (*ibid.*, p. 209), Domat évoque la nécessité de multiplier les voies afin de développer les échanges, pour répondre aux besoins, d'une province à l'autre. Selon lui, les voies de communication doivent être développées pour permettre l'approvisionnement des foires et marchés, leur interconnexion. Quand il aborde la section foires et marchés (*ibid.*, p. 214-215), il lie le choix des lieux à la facilité d'accès, donc aux « bons chemins ». Il évoque immédiatement après (*ibid.*, p. 215) l'importance du choix des villes frontières, des ports et des rivières pour le commerce avec l'étranger, et pour le « bien de l'État ». Le titre VIII du *Droit public* est également d'importance. J. Domat l'intitule : *De la police pour l'usage des Mers, des Fleuves, des Rivières, des Ports, des Ponts, des Ruës, des Places publiques, des grands Chemins, & autres lieux publics, & de ce qui regarde les Eaux & Forêts, la Chasse, & la Pêche*. Il lie ici très explicitement

satisfaction des besoins et facilitation des communications<sup>47</sup> et aborde le rôle de la police (*ibid.*, p. 224-225) responsable des règles établies pour « toutes ces communications par terre & par eau ». Il précise celui de la Police des rivières (*ibid.*, p. 235) :

« La Police des rivières consiste en ce qui regarde la pêche et la navigation sur celles qui sont, ou qui peuvent être rendues navigables par quelques travaux. Et il importe au public de les rendre telles, autant qu'il se peut, soit que le Prince veuille en faire luy-même la dépense, ou la permettre à ceux qui voudroient l'entreprendre, leur accordant les droits & les privileges que ce service pourroit meriter ».

Dans ce passage, on peut déjà observer une alternative à l'œuvre, qui relève de choix économiques et politiques : les travaux pour rendre navigables les rivières sont d'utilité publique, mais ils peuvent faire l'objet d'une dépense étatique directe ou être effectués par des particuliers intéressés par l'ouvrage, en contrepartie de droits et privilèges. Moins d'un siècle plus tard, Turgot, confronté à la même alternative pour le financement des travaux sur la Charente, sera amené à justifier sa préférence.

Selon Boisguilbert, la richesse est d'autant plus grande que le commerce est important, donc que la circulation, les échanges sont aisés. Selon lui, « la République [ne peut] s'entretenir que par un commerce, & une circulation continuelle » (1695, p. 63). Mieux, le commerce libre permet de remédier aux deux très grandes « déféctuosités » que sont l'abondance et la disette en formant au contraire « deux perfections » par l'échange (1695, p. 71-72 ; 1705, p. 34) « d'homme à homme, mais même de païs à païs, & de Royaume à Royaume ». *A contrario*, la richesse est d'autant plus réduite que le commerce est entravé, que les échanges et la circulation diminuent (1695, p. 72). Et, comme chez les mercantilistes, la richesse du roi est liée à celle de ses sujets donc le roi doit faciliter le commerce, les échanges, le trafic (1705, p. 139). Il faut « regarder la liberté des chemins comme le principe de toutes sortes de commerces, et par conséquent de richesses : une mer remplie de pirates est impraticable ; or, la terre en France est plus couverte d'obstacles dans ses routes, que toutes les mers du monde les plus décriées<sup>48</sup> ». Boisguilbert, qui était lieutenant général à Rouen, décrit longuement dans *Le détail de la France* les effets, en

---

<sup>47</sup> G. Faccarello (2009, p. 52) souligne d'ailleurs la place importante pour J. Domat de ceux qui veillent sur les biens publics que sont les routes, les canaux et les ports en observant le rang élevé qu'il leur attribue dans la société.

<sup>48</sup> Cité par G. Faccarello (1999) : Boisguilbert 1703a : *Maximes ou principes incontestables pour rétablir ou soutenir la France dans la conjoncture présente*, 296. Un autre propos du même type dans *Le détail de la France*, p. 19 et *Le factum de la France*, p. 116.

Normandie<sup>49</sup>, des douanes (ou « Droits », « Aydes<sup>50</sup> », « Passages »), réglementations, et autres entraves à la circulation intérieure, responsables de la diminution des richesses dans le royaume causée par les difficultés de commercer. Autres conséquences : des déséquilibres régionaux, de la contrebande, une baisse de la consommation, une baisse du rendement des impôts et taxes. Selon G. Faccarello (1992, p. 156), Boisguilbert est nettement influencé par les jansénistes (il a fréquenté les Petites Ecoles de Port-Royal). Comme pour P. Nicole (cf. *infra*), tout le commerce de la terre repose sur la liberté laissée aux individus de poursuivre leur intérêt individuel. Mais pour Boisguilbert, à la différence de Nicole, la libre circulation intérieure (des hommes et des marchandises) est une condition *sine qua non* de l'échange donc de l'accroissement des richesses. Qu'est-ce qui la favorise ? Les voies de communication. Qu'est-ce qui l'entrave ? L'insuffisance de ces voies, leur mauvais état, les problèmes de sécurité, les péages, les réglementations. Boisguilbert lie bien facilitation de la circulation (« liberté des chemins »), développement du commerce, et accroissement des richesses dans une approche territorialisée de l'économie.

Pour A. Le Maître les échanges, la circulation doivent être facilités pour accroître les richesses. Pour ce faire, il imagine une organisation spatiale du territoire dont il décrit l'idéal-type dans le chapitre XVIII de *La Métropolité* (1682, p. 51-54). La place de la capitale dans le royaume est abordée dans le chapitre XXXVIII (*ibid.*, p. 130-131). Elle doit être au croisement des voies de communication (l'approvisionnement de la Cour constituant un facteur d'accélération des échanges). Elle doit être le plus au centre possible du pays (sauf si le pays est isolé par la mer ou a une grande façade maritime) : « à celle fin qu'elle puisse avec plus de commodités & de facilité agir [...] à recevoir de toutes les parties du païs les danrées, les marchandises & les manufactures, & avec les memes avantages redonner ses biens à la Province ». Sinon les habitants « s'abîmeroient en longueur de voyage [...] pour tirer l'argent nécessaire de leurs danrées & de leur labeur ». Car « toutes les lignes, qui se tirent de la circonférence du Cercle au centre sont égales ; & il n'y en a point de plus longues que celles qui se tirent d'un bout à l'autre comme le diametre ». Le Maître cherche donc à optimiser les flux, à l'échelle du pays. Les distances à parcourir constituent une

---

<sup>49</sup> Dans de savoureux passages sur les « Chapeaux fins », « les Cartes à jouer », « le Papier », « les Pipes de tabac », « les Baleines à accommoder les habillemens », « les Bleds », « les Vins »...

<sup>50</sup> « Vraies aides » (taxes sur les ventes), octrois, droits de transit, « droits y jointes » (excises, droits de timbre et formule), ce sont des taxes indirectes, les plus importantes selon G. T. Matthews (1958, p. 145 et suivantes). Elles sont prélevées par les fermiers généraux. Barrières à l'entrée des villes, octroi, droit de passage, de sortie... inutile de préciser les effets de ce système sur la circulation, cela a déjà été évoqué dans l'introduction.

donnée-clé de l'aménagement du territoire : elles doivent être minorées. Dans le chapitre suivant (chapitre XXXIX : *Que la ville Capitale doit avoir la grande route*, p. 132), Le Maître aborde la question des voies de communication : la « commodité de se bien communiquer avec tout l'état », « la facilité des correspondances » sont un critère essentiel de choix de la capitale pour profiter des avantages du commerce. Selon J.-C. Perrot (1998, p. 183) Le Maître est l'un des précurseurs de la réflexion spatiale. Il est en effet le premier à articuler hiérarchiquement trois modalités de regroupement des hommes en société, avec pour chacune une fonction économique principale, un niveau d'échanges et un type dominant d'outil de circulation. De fait, la prospérité pour Le Maître naît de la coexistence des trois niveaux d'organisation qu'il décrit, et dépend de la circulation dans laquelle les villes, et en particulier la capitale, jouent un rôle moteur. Libre commerce, schéma de circuit, effets de la consommation sur les revenus, favorisation de la circulation intérieure, J.-C. Perrot (1998, p. 183-184) insiste avec raison sur le rôle novateur de Le Maître pour l'économie.

Dans l'imaginaire collectif, le nom de Sébastien Le Prestre, seigneur, marquis de Vauban, premier militaire du Génie promu maréchal de France en 1703, reste principalement attaché à la gloire militaire du règne de Louis XIV, par les sièges victorieux auxquels il a participé et surtout l'empreinte architecturale - ses fortifications - qu'il a laissée aux frontières du pays. Pourtant, l'ingénieur Vauban ne s'est pas limité à l'art qui était le sien : l'architecture militaire. Il s'est également intéressé à l'architecture civile (aqueducs, ports, phares, etc.), l'urbanisme, l'hydraulique (remodelages de canaux, comme le canal royal de Languedoc, futur canal du Midi) et également aux questions économiques (il est parfois considéré comme l'inventeur de la statistique en tant que précurseur du recensement de la population). Selon lui (1691, p. 82), le commerce facilite « la circulation et le mouvement de l'argent, non moins nécessaires au corps politique que celle du sang au corps humain, à l'entretien et subsistance des peuples ». Les voies de communication constituent un moyen d'augmenter la richesse du royaume, comme de ses sujets, ainsi que le rendement de l'impôt. Il est donc dans l'intérêt du roi de les développer. Vauban expose cela notamment dans *Utilité du canal* et *Du commerce en général (Mémoire sur le canal du Languedoc, 1691)*. Selon lui, le développement du canal du Languedoc permet le développement des transports et une importante économie de temps pour passer de l'océan Atlantique à la mer Méditerranée (« le trajet se pourrait faire d'une mer à l'autre en 20 jours ») et donc stimule l'activité économique. Il étend son propos à l'ensemble des voies de communication (1691, p. 88) :

« Le commerce du pays est celui qui, sans sortir du royaume, se fait de ville en ville et de province en province, et l'étranger est celui qui se fait du royaume

aux pays étrangers. Celui du pays, quand les communications sont libres et faciles, sert à faire que les provinces se puissent entre-communiquer leurs besoins sans être obligées de les aller chercher ailleurs<sup>51</sup> ».

Dès le début du *Mémoire sur la navigation des rivières* (1699, p. 89-90), Vauban pose des enjeux qui nous sont désormais familiers : le commerce et la circulation libres permettent la satisfaction des besoins réciproques des provinces du royaume par l'échange, la facilitation du mouvement de l'argent, l'enrichissement du roi et de son peuple. Il faut donc « trouver moyen de rendre ce mouvement plus vif et de l'étendre le plus également qu'il sera possible dans toutes les parties du royaume ». Et quels sont ces moyens de faciliter le commerce, donc l'enrichissement du roi et de ses sujets ? Vauban en énonce deux (*ibid.*, p. 90-91) :

« Pour le faciliter, il y a deux moyens qui concourent à même fin tous deux : le premier est celui d'accommoder et bien entretenir tous les grands chemins, qui sont extraordinairement négligés ; et le second, de procurer la navigation aux rivières qui en sont capables, en prolongeant celle de toutes les grandes vers leurs sources, autant que les eaux y pourront fournir, et en rendant navigables toutes celles qui ne le sont pas et qui peuvent le devenir par le travail des hommes ».

Le développement des voies de communication, notamment des voies navigables, est donc considéré par Vauban comme essentiel pour la prospérité.

Duguet et Rollin abordent la question des voies de communication en plusieurs endroits. Ainsi, chez Duguet, elle transparaît dans la formation du Prince, comme dans les fonctions qu'il doit assumer. À partir de la page 343 de *L'institution d'un Prince*, il hiérarchise les sciences que le Prince doit préférer, celles auxquelles il doit être formé et l'usage qu'il « en doit faire ». Un peu de mathématique, de la métaphysique, de la morale, et surtout de l'histoire pour l'expérience qu'elle apporte au jeune Prince. C'est la seule matière pour laquelle il prend la peine de répertorier les ouvrages incontournables (1739, p. 356-357). Et « à l'étude de l'Histoire, le Prince doit joindre celle du Droit », en particulier « des principes simples mais féconds, qui servent de base au Droit public » (*ibid.*, p. 358). Ce lien nous renvoie à Jean Domat et à l'importance des « choses publiques », en particulier des voies de communication, qui relèvent de la bonne gestion du Prince. Dans le second volume de *L'institution d'un Prince*, Duguet est très explicite sur le rôle du Prince (*ibid.*, seconde partie, p. 272-273) : il doit faciliter le commerce à l'intérieur du royaume, diminuer les impôts qui empêchent le transport et le débit, lever les péages car « ces obstacles engourdissent le

---

<sup>51</sup> Vauban décrit ensuite précisément les échanges et le profit qui résulteraient de ces communications libres. Ce passage, p. 88 et suivantes, permet de découvrir les spécialisations régionales de l'époque, dont beaucoup ont perduré.

Commerce, font périr les Denrées qui n'ont pas d'issue, & laissent dans l'indigence et la misère, des lieux où elles sont nécessaires, & où elles seroient vendues à un juste prix [...]. L'union des principales parties d'un État est ainsi interrompue : l'abondance ne se communique point ». Il doit également développer les voies de communication, notamment les voies navigables (*ibid.*, p. 274) :

« Quelquefois c'est la difficulté des Chemins qui ferme le Commerce entre les Provinces : & l'on doit, si cette difficulté n'est pas invincible, tâcher de la surmonter.

On peut souvent, avec une dépense qui n'est pas excessive, rendre une Riviere navigable ; ou faire remonter la Navigation d'une autre un peu plus haut. Les païs attentifs au Commerce n'ont garde de négliger de tels avantages ; & dans un temps de paix, un Prince plein d'affection pour son Peuple, n'y sera pas indifférent ».

On ne peut plus clairement dire l'importance que le Prince doit attacher à développer les voies pour favoriser le commerce. Le dernier passage qui présente l'intérêt de rendre une rivière navigable et celui de « faire remonter la navigation d'une autre un peu plus haut » présente un écho particulier quand on le lit à l'aune des archives explorées dans la deuxième partie, qui portent justement sur les travaux à réaliser pour faire remonter la navigation sur la Charente en amont d'Angoulême, sous Turgot, alors intendant du Limousin. Ensuite (*ibid.*, p. 274-275), c'est avec celui de Le Maître que le propos de Duguet entre en résonnance, quand il présente l'intérêt d'un développement spatial ordonné :

« Quelquefois c'est le trajet d'un païs inculte & desert, où l'on ne trouve ni villages ni hôtelleries, qui sert de barrière au Commerce : il seroit à propos d'établir dans cet espace quelques petites villes, ou quelques bourgades, qui servissent comme de chaîne & de lien pour passer d'un païs à l'autre, & d'y attirer des habitants par des privilèges. Il n'y a rien qui rend le Commerce intérieur plus vif, que la fréquence des Villes, la sureté des Chemins, & la commodité des Voitures : & il est incroyable combien les Voyageurs assidus contribuent à rendre une Nation moins lente & moins paresseuse, & réveillent son industrie ».

Pour Hume (1754, p. 291-292) : « Il y a un mot qui est ici dans la bouche de tout le monde, qui a aussi fait fortune au-dehors, & qui est fort employé par les Ecrivains étrangers, à l'exemple des Anglois, & ce mot est celui de CIRCULATION ». Hume blâme les « obstructions & impositions que toutes les Nations de l'Europe & l'Angleterre plus que toutes les autres ont mises sur le Commerce » (*ibid.*, p. 226) car « elles privent les nations voisines de cette liberté de communication & d'échange que l'Auteur de la Nature a eu en vûe en leur donnant des sols, des climats & des génies si différens les uns des autres » (*ibid.*, p. 227). Hume développe une vision très spatiale de l'organisation du territoire, en lien avec les voies de communication et l'activité économique (1754, p. 200) : « Les hommes se

rassemblent naturellement dans les Capitales, dans les Ports de mer, ou sur les rivières navigables. Là nous trouvons plus d'hommes, plus d'industrie, plus de travail, & par conséquent plus d'argent ».

Au fondement de la richesse pour les membres du cercle de Gournay : « la liberté du commerce intérieur et extérieur des bleds », et la multiplication des « vaisseaux de transport » (Vincent de Gournay et Clicquot-Bervache, 1758, p. 7). Il faut selon Forbonnais établir une communication libre (1754, t. I, p. 127) pour vivifier le commerce, notamment en supprimant les *Douanes intérieures pour la liberté du commerce intérieur* (titre du chapitre LV de *Théorie et pratique du commerce et de la marine*) car (1753c, p. 162) :

« Il est aisé de concevoir quelle facilité & quelle augmentation cet arrangement des Douanes apporte au commerce intérieur & extérieur des Provinces ; la circulation étant libre, elles se secourent mutuellement de ce qui leur manque réciproquement ; les Manufactures se procurent l'abondance des matières, le débouché de leurs productions ; les terres ont un produit plus considérable & plus assuré ; le Royaume consomme moins de denrées étrangères, & fait sortir davantage des siennes ».

Pour Vincent de Gournay et Clicquot-Bervache (1758, p. 9) « Tout le monde convient de l'utilité des chemins Royaux ». Plumard de Dangeul fait d'ailleurs des voies de communication le troisième pilier des avantages de la France (1754, p. 2-3), en soulignant pour les voies navigables qu'à la générosité de la nature s'ajoute celles qui sont fournies par l'industrie de l'homme qui procure des profits au commerce :

« La commodité des communications, & la facilité du transport des productions naturelles & manufactures à la mer, sont deux objets bien importants pour un Royaume d'une aussi grande étendue que la France. Ses principales rivières, la Seine, la Loire, la Garonne, le Rhône & les autres qui s'y rendent, sont un avantage qu'elle doit à la Nature. Son industrie y a ajouté des canaux navigables, admirables pour l'immensité du travail, & pour les profits que le commerce en retire (...). Je ne parle point d'autres canaux & projets de rivières à rendre navigables, dont l'exécution aura ses utilités particulières ».

Enfin pour Butel-Dumont, autre membre du cercle de Gournay, les difficultés de transport des pelleteries<sup>52</sup>, en raison d'une navigation dangereuse entre Montreal et Quebec, constituent un désavantage pour le commerce des Français dans les colonies anglaises (1755, p.148-150).

D. Margairaz (1998, p. 4) a souligné la place spécifique de la circulation dans le discours des économistes libéraux : l'espace est pour ces auteurs (notamment pour Turgot cité par l'auteur) intégré à l'économie politique. Mais si cela vient d'être vérifié pour les

---

<sup>52</sup> Les « pelleteries » font référence au commerce des peaux, des fourrures.

membres du cercle de Gournay, c'est moins évident pour les futurs physiocrates. Si, dans leurs œuvres des années 1750, il y a encore un rapport à l'espace dans leurs considérations économiques, celui-ci va s'effacer dans les années 1760 au profit d'une analyse de plus en plus déterritorialisée, axée sur le marché comme principe.

Ainsi, la question de la circulation intéresse le Mirabeau de *L'ami des hommes* (1756), avant sa fameuse conversion à la phyiocratie. Il y consacre le chapitre II de son deuxième livre (juste après le commerce). Selon lui, la circulation est « l'âme du mouvement intérieur sans lequel un État ne peut subsister » (*ibid.*, vol. 1, seconde partie, p. 11). Donc « un grand État ne peut se soutenir que par les rapports & liens intérieurs » (*ibid.*). Dans la deuxième partie de *L'ami des hommes*, Mirabeau décrit comment mettre en valeur les terres entre Bordeaux et Bayonne. Le développement de ce territoire reposerait, selon Mirabeau qui présente une pure analyse spatiale, sur l'ouverture de grands chemins, l'établissement de petits ports, la construction de canaux, car « toutes ces communications sont les veines du commerce qui se glisseroit dans le pays » (*ibid.*, p. 18-19). Cependant, si pour Mirabeau, le développement des voies de communication favorise le commerce, c'est surtout bon pour le pays en tant que cela offre des débouchés pour l'agriculture et par ce truchement permet l'accroissement de la population : « Le produit des terres ayant un débouché, sans aller le chercher si loin que dans les villes voisines de ces différents cantons qui en sont quelquefois à vingt lieuës, la culture augmenteroit en proportion, & conséquemment le nombre des habitations » (*ibid.*, p. 19). Commerce et développement des voies de communication ne présentent donc qu'un intérêt subordonné à ces deux fondements de la prospérité pour le futur physiocrate : l'agriculture et la population. Un peu plus loin (*ibid.*, p. 22-23), Mirabeau répète les différents effets du développement des voies de communication<sup>53</sup> (chemins, routes, canaux), en présentant une nouvelle analyse territoriale dans laquelle c'est le roi qui doit établir d'abord « des grands chemins pour les grandes routes & des communications pour les traverses » et ordonner « qu'on lui traçât des plans de canaux de communications » qui fourniraient « un débouché sûr & peu coûteux » pour les denrées, ce qui stimulerait l'agriculture (et « offrirait le paysage le plus riant & le plus fertile »).

Quesnay a lui aussi décrit dans son article « Grains » (1757, p. 829) toute l'importance de la facilitation des communications, notamment par les travaux d'entretien et de développement des voies navigables :

---

<sup>53</sup> dont guérir le peuple berrichon de sa nature « inepte et paresseuse ».

« Il est important aussi de faciliter par-tout les communications & les transports des marchandises par les réparations des chemins & la navigation des rivières ». Et dans la note de bas de page : « On pourroit faire avec les provinces de pareils arrangements pour les rivières qui peuvent être rendues navigables. Il y a des provinces qui ont si bien reconnu l'utilité de ces travaux, qu'elles ont demandé elles-mêmes à être autorisées à en faire les dépenses ; mais les besoins de l'état ont quelquefois enlevé les fonds que l'on y avoit destinés : ces mauvais succès ont étouffé des dispositions si avantageuses au bien de l'état ».

Les futurs physiocrates n'ont pas le même intérêt que leurs prédécesseurs pour le commerce, secondaire par rapport à l'agriculture, source de toute richesse, mais ils le conçoivent libre. Le développement des voies de communication est surtout vu comme un facteur du développement de l'agriculture, tant par les débouchés que ces voies fournissent, par la fertilisation des sols qu'elles permettent (canaux, irrigation, arrosage), que par les incitations qu'elles génèrent. Dans *La philosophie rurale* (Mirabeau & Quesnay, 1763), véritable ouvrage physiocrate, s'opère un net déplacement. Le développement des voies de communication facilite le commerce (*ibid.*, t. III, p. 317) dont il résulte un « accroissement de consommation, de production d'abondance, & par conséquent un accroissement des richesses disponibles, qui constituent la puissance de l'État, le bonheur et la sûreté de la Nation » (*ibid.*, p. 138). Mais, au contraire de certains de leurs prédécesseurs, dont les membres du cercle de Gournay, les physiocrates abordent désormais peu les aspects pratiques de ce développement qui sera bientôt relégué au second plan au profit d'une approche du marché plus abstraite (« principe de marché ») : ce commerce « excité par la concurrence » conduit à une baisse des prix, une hausse des quantités échangées, une élévation de la qualité des produits, une augmentation du produit net et des revenus par la mise en relation de consommateurs et de producteurs sur un territoire plus vaste en raison du développement des voies de communication, de la baisse du prix des transports qui en résulte et par la levée des obstacles qui doit être instaurée (*ibid.*, p. 139).

### **3- La liberté de commercer sans évocation des questions spatiales : une approche encore embryonnaire du marché comme principe**

Dans les parties précédentes, la liberté de commercer est systématiquement pensée par les divers auteurs en association aux réalités territoriales, dans un espace qui doit être structuré par des voies de communication et dans lequel la liberté de circulation doit être instaurée. Dans cette partie, nous relevons quelques approches qui s'affranchissent des questions territoriales pour tendre vers une conception abstraite des phénomènes

économiques. Bien qu'encore embryonnaires, ces analyses « principe de marché » opèrent un déplacement dont les conséquences vont être durables.

C'est sous la plume d'un janséniste, P. Nicole, un théologien, qu'apparaît la première conception déterritorialisée de l'économie connue. En effet, selon celui-ci (1671, t. II, p. 150-151 puis 152-154), les individus laissés libre d'agir concourent à l'intérêt général. Un long passage traduit la fascination de Nicole pour ce processus qui, partant de la liberté de chacun de poursuivre son instinct de cupidité, encadrée par « l'ordre politique » pour éviter les abus, conduit à procurer à tous « toutes les commoditez ». Dans son livre ne figure aucune référence à l'espace, aux voies de communication. Tout son propos se rapporte à ce qui constituera plus tard le marché comme principe, sans que jamais Nicole ne mobilise le terme de « marché » en ce sens.

Dans son *Essai politique sur le Commerce*, J.-F. Melon brosse en 1734 un tableau de principes que l'on retrouvera chez les physiocrates. En effet, avec sa parabole des trois îles, il énonce que le blé et la population constituent le fondement de la prospérité des nations. Le commerce, les négociants, le transport permettent la lutte contre les disettes et la formation d'un prix d'équilibre (*ibid.*, p. 15-16). Melon s'exprime aussi sur la liberté du commerce, dont il estime les effets supérieurs à ceux de la protection :

« La plus grande des maximes & la plus connue, c'est que le Commerce ne demande que liberté & protection ; & si la liberté a quelque restriction dans le bled, elle doit être dans toute son étendue pour les autres denrées & marchandises. Leur disette ou leur abondance, leur cherté ou leur bon marché ne sauraient être que momentanées, & de peu de conséquence ; variation non préjudiciable au citoyen, & avantageuse au Négociant, qu'elle excite au travail. Dans l'alternative entre la liberté & la protection, il seroit bien moins nuisible d'ôter la protection que la liberté ; car avec la liberté la seule force du Commerce peut tenir lieu de protection<sup>54</sup> ».

Melon décrit ici un véritable mécanisme de convergence vers un équilibre, stable, avec des forces de rappel, à l'œuvre chez les agents économiques (ici incarnés par la figure du négociant et du citoyen), sous condition de liberté du commerce. Sa parabole des trois îles nous semble constituer un intéressant premier modèle économique.

L. Charles (2007, p. 4) souligne que Cantillon est un auteur essentiel pour comprendre le glissement sémantique que va connaître le terme de « marché » d'une conception « places de marché », concrète, vers une conception « principe de marché », abstraite. En effet, même s'il développe tout de même une vision hiérarchisée des voies de

---

<sup>54</sup> *Ibid.*, p. 26-27.

communication, souligne l'importance des voies navigables pour le commerce, et a une approche spatiale (cf. ci-dessous et A. Guery, 2011, p. 52), son *Essai sur le commerce en général* (rédigé vers la fin des années 1720 mais publié en 1755, par les membres du cercle de Gournay) présente un site de marché qui remplit une fonction théorique clairement évoquée : la rencontre des offreurs et demandeurs en un même lieu réduit les coûts de transaction, produit de l'information, permet la fixation d'un prix unique peu éloigné de la valeur intrinsèque des biens (L. Charles, *op. cit.*, p. 4-5). Mais, comme le soulignent L. Charles (*ibid.*, p. 6) et A. Guery (2011, p. 52), les conditions posées par Cantillon pour la réalisation de ces mécanismes de marché restent rattachées à une conception territoriale de l'économie. En effet, cette coordination ne peut s'effectuer que si les places de marché sont reliées par des voies de communication qui permettent une circulation sans entrave, ce qui n'est pas le cas lorsque Cantillon écrit. Donc ce dernier est ramené à la nécessaire action régulatrice des magistrats. Dit autrement, si Cantillon a déjà une intuition du « principe de marché », il reste conscient des obstacles qui demeurent en son temps à sa mise en œuvre, au premier rang desquels l'insuffisante mise en relation des « places de marché ». Néanmoins, selon J.-P. Baldner & A. Conchon (2011, p. 270), Cantillon conçoit davantage un espace dématérialisé structuré par des rapports marchands. La déterritorialisation de l'économie est en germe dans son œuvre. La mise en place du concept de marché chez Cantillon inspirera Turgot, auteur-pivot de l'évolution d'une conception concrète vers une conception abstraite pour L. Charles (*op. cit.*, p. 6-7). Mais lui aussi, comme nous le verrons dans le II-, ne peut se détacher complètement de la réalité spatiale du territoire français, ce qui le conduit à user d'un double registre discursif.

Si, comme nous l'avons vu précédemment, les physiocrates ne s'affranchissent pas complètement des réalités territoriales, leur approche du marché tend de plus en plus vers une conception abstraite, dont les contours théoriques s'affirment. Si le commerce est libre, la concurrence conduit à une égalisation des prix (Quesnay, 1757, p. 825) sur un marché devenu général (premières occurrences de ce terme dans V. Mirabeau et F. Quesnay, 1763, p. 163, 197 et 336).

Lorsque Turgot devient intendant du Limousin en 1761, l'évolution conceptuelle d'une approche concrète des phénomènes économiques vers une approche plus abstraite n'en est donc qu'à ses prémices. Ainsi, les décennies 1760 et 1770 constituent une période-charnière pour l'histoire de la pensée économique et pour la science économique. Avant cela, comme nous avons pu l'établir dans cette partie, la pensée économique est rattachée à une conception territorialisée, où le rapport à l'espace est primordial. L'approche « places

de marché » est transversale aux écrits étudiés. L'approche « principe de marché » n'est, elle, qu'en germe chez Melon et Cantillon d'abord, puis chez Turgot et, en parallèle, chez les physiocrates qui finiront par reléguer au second plan les questions territoriales. Remarquons que Turgot est intendant du Limousin puis contrôleur général des finances justement pendant ces deux décennies. C'est ainsi qu'il va être amené dans l'ensemble de son œuvre à adopter différents registres discursifs qui tantôt font référence à une approche territorialisée de l'économie, tantôt à une approche déterritorialisée, comme nous le verrons dans le II-.

Avant cela, étudions plus précisément si la question spécifique des voies navigables est abordée par ses prédécesseurs, ce qu'ils en disent, dans quel contexte scientifique, et observons comment elle est traitée dans les pratiques administratives.

## **B- La spécificité des voies navigables dans la pensée économique**

Tous nos auteurs et administrateurs ne s'intéressent pas aux voies navigables. Les quelques écrits que nous recensons montrent que les savoirs, pratiques et techniques sont encore à un stade non stabilisé de connaissances lorsque Turgot devient intendant du Limousin.

B. de Laffemas, avec Sully, sera à l'origine de la création du canal de Briare qui relie la Seine à la Loire, première de ces voies navigables qui seront développées par la suite. Il s'exprime très clairement sur la question de l'intérêt des voies navigables pour l'économie, dans *Mémoires sur le commerce* (1604, p. 34-35) en évoquant le projet de canal des Deux Mers (futur canal royal du Languedoc, rebaptisé canal du Midi à la Révolution française). Selon Laffemas ce canal serait bien plus facile à faire que celui qui se fait pour joindre les rivières de Seine et de Loire (le canal de Briare, en construction, qui a déjà coûté cent quatre-vingt mille écus en trois années), aux frais d'un entrepreneur « qui offre caution de joindre ladite navigation [...] dans un an pour quarante mille écus seulement ». Ces dépenses amèneraient « un grand enrichissement et commodité incroyable en ce royaume ». Laffemas, alors Contrôleur général du commerce, évoque dans cet extrait du *Recueil présenté au Roi de ce qui se passe en l'Assemblée du commerce*<sup>55</sup>, ce qui sera entrepris bien plus tard, sous Colbert. Il explique dans un autre passage (*ibid.*, p. 35-36) comment le rétablissement de la navigation de l'Oise apporterait un grand enrichissement « aux pays circonvoisins, pour le grand débit qu'ils feraient des blés, bois, fer, ardoises et autres marchandises dont ils abondent, et pour la

---

<sup>55</sup> Première partie des *Mémoires sur le commerce*.

voiture des vins, sel et autres commodités dont ils ont nécessité ». Il aborde également la question du financement des travaux pour rendre une rivière navigable et évoque précocement la possibilité d'un financement privé, pour ce bien public, avec une contrepartie spécifique : un monopole d'exploitation de dix ans (du transport sur ladite rivière), avec la garantie d'un prix inférieur de moitié au prix du transport sur route (*ibid.*, p. 36-37). Avec le coût réduit, un autre avantage du transport par voie navigable est la sécurité (*ibid.*, p. 37).

M. Virol écrit à propos de Vauban (2003, p. 16) que « l'observation, les calculs, les échanges ont fait de cet expérimentateur non un théoricien mais un administrateur gestionnaire » et qu'« adepte d'une démarche empirique, il recherche, démontre puis propose au roi des solutions qu'il souhaite générales ». Ce faisant, Vauban s'inscrit précocement dans une démarche de rationalisation de l'administration, fondée sur des calculs savants et l'observation, comme ce sera le cas plus tard pour Turgot. Et comme pour Turgot, la rationalisation passe chez Vauban par une intense communication de lettres et mémoires adressés à l'administration centrale. Cette mise en forme écrite des savoirs, et leur communication dans l'intention de faciliter la prise de décision politique est, selon H. Verin (1993, p. 190, puis 204-205), « un modèle structuré et structurant de la science pratique : celle qui vise l'action sur les idées, sur les hommes, sur les choses, en vue du bien public ». Elle souligne d'ailleurs (*ibid.*, p. 201) que les ingénieurs, en rapportant directement au secrétaire d'État dont ils dépendent les travaux à faire ou en cours, assurent son autorité effective et appuient l'action des intendants de province, tant pour la surveillance des travaux que des pouvoirs locaux. Ces deux points seront particulièrement importants dans la seconde partie de notre étude (dans l'association de l'ingénieur Trésaguet et de l'intendant Turgot). Vauban établit un lien entre commerce, circulation, richesse et développement des voies de communication, et en particulier des rivières qui doivent être rendues navigables. Vauban a été chargé de l'inspection du canal royal de Languedoc. Il loue les mérites de l'ingénieur Riquet (qui a conçu et réalisé le canal) puis expose tous les défauts de l'ouvrage et les moyens de l'améliorer, au service d'enjeux qui nous intéressent (1691, p. 73-74) :

« La quantité d'autres canaux faits et à faire qui pourront faciliter le commerce de la jonction des mers<sup>56</sup>.

Le commerce de ce canal peut joindre celui des trois plus grandes rivières du royaume, et serait beaucoup augmenté par plusieurs autres petits canaux et

---

<sup>56</sup> Titre de la partie.

rivières qui sont ou peuvent devenir navigables [...]. Les rivières navigables de la mer océane, plus proches du canal, et qui pourraient aisément participer à son commerce, sont la Charente, la rivière de Marans, la Loire et la Vilaine, qui font quatre en tout ».

Bel extrait qui mêle enjeux du développement des voies navigables, facilitation du commerce, et inscription de la Charente dans le réseau national imaginé par Vauban. Celui-ci établit ensuite un lien entre ces voies navigables, le développement du commerce, et l'accroissement de la richesse (*ibid.*, p. 74) :

« Ainsi en voilà trente-six auxquelles ajoutant les quatre tiges<sup>57</sup>, ce sera quarante, qui toutes traversent, touchent ou approchent de fort près 26 ou 27 provinces, et plus de 80 villes considérables, sans compter beaucoup d'autres plus petites et une infinité de bourgs ou villages qu'elles peuvent enrichir par l'augmentation et l'établissement du commerce ».

Vauban souligne dans de nombreux mémoires l'importance de la mesure et de la maîtrise de l'espace, d'un royaume pensé comme un tout, comme un espace de pouvoir (M. Virol, 2003, p. 139-144). Ce faisant, il contribue grandement à une conception d'un territoire qui doit être rationalisé, homogène pour pouvoir être administré. Les ingénieurs jouent dans la rationalisation de l'espace un rôle privilégié : leurs savoirs, leurs calculs, leurs expériences vont participer à la crédibilisation des décisions des administrateurs, en les fondant scientifiquement. Lui-même tire de ses observations de nombreux enseignements. Il évoque la praticité de ces voies<sup>58</sup> par rapport aux routes qui nécessitent des animaux qui seraient utiles pour l'agriculture et qui sont très coûteuses, comme l'écrit l'abbé Castel de Saint-Pierre dans son *Mémoire sur la réparation des chemins* (1708) : « Combien nous perdons tous les ans en France, faute de rendre plusieurs rivières navigables où elles ne le sont point, faute de faire des canaux navigables où il n'y en a point ». Il y a donc ici un critère scientifique (économique) de choix des voies : il paraît évident pour l'abbé Castel de Saint-Pierre comme pour Vauban que les avantages induits par le développement des voies navigables seraient supérieurs aux dépenses effectuées, au vu des économies réalisées par rapport au transport par route. F. Etner souligne (1987, p. 22-39) que le mémoire de Castel de Saint-Pierre est présenté à tort comme le premier essai français de calcul économique : les travaux de Vauban sont antérieurs et ont justement pour objectif de démontrer l'intérêt économique des voies navigables. Il a ainsi un avis sur l'entretien du canal du Languedoc et

---

<sup>57</sup> Vauban décrit là des rivières, et leurs affluents.

<sup>58</sup> Selon M. Virol (2003, p. 232-233) il a expérimenté cela pour l'approvisionnement des chantiers qu'il a conduits et pour ses déplacements personnels qui furent très nombreux : il aurait parcouru 180 600 kilomètres de 1678 à 1698 (*ibid.*, p. 11).

la manière de le financer et développe un propos fort instructif pour la suite de notre étude (1691, p. 76) puisque Turgot aura une conception identique de l'utilité, de l'entretien et de l'affranchissement de la navigation sur la Charente :

« On pourrait aussi partager toute l'étendue de ce canal aux paroisses qui en seraient distantes de 2 à 3 lieues de part et d'autre pour l'entretien des nettoiemens toutes les fois qu'il en serait besoin, ce qui me paraît d'autant plus juste que l'ouvrage en serait petit, et l'utilité que son voisinage apporterait, considérable. Au reste, il faudrait l'affranchir tant qu'on pourrait, et n'y mettre de droits que ceux qui seraient absolument nécessaires pour payer les gages des directeurs et éclusiers, et entretenir les sas et écluses, ponts et aqueducs, ce qui se connaîtrait facilement en deux ou trois années d'expérience ».

Pour Vauban, ce sont les paroisses bordurières qui doivent pourvoir à l'entretien des voies navigables, car elles en sont les principales bénéficiaires (référence intéressante à l'utilité). De plus, Vauban a bien pour optique que la circulation soit la plus libre possible (« affranchie »), et les droits limités à la couverture des frais d'entretien. Enfin, Vauban fait une estimation du coût de l'ensemble des travaux d'achèvement du canal, et il écrit (*ibid.*, p. 79-80) que la dépense initiale du roi est légitimée car non seulement elle peut être étalée sur une dizaine d'années, mais surtout elle augmentera le bien de l'État et des sujets, rapportant plus que ce qu'elle aura coûté. Avec son *Mémoire sur la navigation des rivières* (1699), Vauban passe à l'étude d'un système général de navigation fluviale. Dans l'introduction à ce mémoire réédité en 2007 sous la direction de M. Virol, on peut lire sous la plume d'A. Conchon (2007, p. 639) que Vauban mesure l'intérêt du développement des voies navigables à l'aune de leur utilité pour la commercialisation des marchandises. Là encore, le processus de rationalisation formelle est à l'œuvre. Quant aux pratiques qu'il observe, Vauban condamne celle de la concession à laquelle a eu recours Colbert pour les travaux de grosses infrastructures (quand il ne pouvait les faire financer par le budget général, ce qui fut le cas pour le canal de Languedoc) ainsi que les péages supplémentaires dont les recettes abondaient le budget général à la ligne des Ponts et Chaussées (M. Virol, 2003, p. 235). Selon lui, la dépense doit être effectuée par le roi, seul à même d'obtenir et de garantir des ouvrages solides, utiles au développement des provinces. De plus, il répète que les péages doivent être strictement limités au montant nécessaire à l'entretien des voies navigables. On retrouvera nombre de ces principes sous la plume de Turgot (*infra.*, II-).

Dans son *Traité de la police* (1705), de La Mare<sup>59</sup> s'intéresse à la question des voies de communication. Ainsi écrit-il (*ibid.*, t. I, p. 70) que les voies de communication permettent

---

<sup>59</sup> Commissaire de police sous Louis XIV, il a publié le premier *Traité de la police*.

de fournir Paris d'abondance. Mais il introduit une hiérarchie intéressante : les voies navigables sont décrites comme plus « faciles » que les voies routières, apportant avec abondance « toutes les choses nécessaires à la vie », assurant la fourniture de marchandises lointaines et plus rares, par les connexions qu'elles offrent avec l'océan Atlantique et la mer Méditerranée. Comme chez Vauban, il y a une distinction entre les voies de communication, et les voies navigables apparaissent avantageuses.

Si Melon a une conception de l'économie précocement « principe de marché », il aborde tout de même dans son chapitre XI consacré à la liberté du commerce la question des voies de communication (1734, p. 159-160). Il explique en quoi certaines entorses à la liberté de commercer (les privilèges) sont parfois nécessaires pour le bien public, précisément pour le développement des canaux :

« Dans des Entreprises de Canaux, de défrichemens, de dessèchemens, ce qui est dépensé par les Riches est gagné par des travailleurs indigens ; & il est rare que le Public ne profite tôt ou tard de ces dépenses, quoique souvent abandonnées par les premiers Entrepreneurs, qui ont dû examiner ce qu'ils avoient à craindre ou à espérer. Les Privilèges accordés à de tels projets sont favorables au Commerce. Nous n'irons point chercher d'anciens faits historiques, ni des faits étrangers pour nous autoriser. Le courage pour entreprendre le Canal de Languedoc, n'est comparable qu'à l'utilité de ce grand travail ; exemple d'autant plus touchant, qu'il est sous nos yeux, & que nous en ressentons tous les jours les effets avantageux ».

Au-delà de l'utilité soulignée du développement des voies navigables pour le commerce, Melon aborde ici un point important pour la suite : leur possible prise en charge par des particuliers, riches entrepreneurs, les privilèges qu'ils obtiennent en retour... et les problèmes que cela peut poser, comme ici leur abandon.

Savary des Bruslons dans son *Dictionnaire universel de commerce* (1742, p. 635-643) définit le terme « Canal » comme un « conduit artificiel, qu'on creuse dans les terres, pour faire communiquer des mers ou des rivières les unes aux autres, & par là faciliter le commerce & abrégé le transport des marchandises ». Il décrit longuement les canaux finis ou en construction à son époque (Briare, Languedoc, Picardie, etc.) et souligne l'importance de chaque ouvrage pour la circulation des marchandises. Un droit de péage assure aussi bien « l'entretien du Canal et de ses écluses » que le remboursement des Propriétaires qui en ont fait les avances ». Savary des Bruslons insiste sur le projet de jonction entre la Somme et l'Oise, qui « fait la communication de toutes ces rivières & presque des deux mers ; & facilite le commerce de toutes les villes & provinces au dessus & au dessous, qui sera plus abondant & à moindre fraix » [...] « Les avantages qu'on attend de cette entreprise ne sont pas peu considérables, puisque par l'immensité de son étendue, elle

fera commercer par les rivières & les canaux qui la composent & qui se communiqueront, la partie nord avec la méridionale, la Manche avec la Méditerranée, & qui aura pour centre de son commerce la ville de Paris » (*ibid.*, p. 638). Il y a donc chez Savary des Bruslons un lien très clair entre le développement d'un réseau de voies navigables et la facilitation du commerce, indispensable au royaume. Là encore, d'évidence, les avantages retirés du développement des voies navigables sont supérieurs à leur coût. Mais aucun calcul ne démontre cette assertion. Savary des Bruslons constate certes que le péage assure entretien du canal et remboursement des avances des propriétaires mais ne porte sur la question aucun jugement utile pour la suite.

J.-C. Perrot (1998, p. 186) affirme que si Cantillon a noté l'importance cruciale de la circulation, il ne croit pas aux effets significatifs de l'aménagement des voies de communication sur la richesse. Pourtant Cantillon évoque les transports et les voies de communication, par exemple pour les échanges entre la capitale et les provinces. Il imagine les effets des coûts des transports sur les prix des denrées, et hiérarchise clairement les voies de communication (1755, p. 84-85) : le coût du transport par les voies navigables est moins élevé que le coût du transport routier donc l'éloignement des villes aux voies navigables est, selon Cantillon, déterminant pour le commerce. Il en tire des enseignements quant à l'organisation spatiale des activités économiques, qui ne sont pas sans rappeler Le Maître dans sa recherche d'optimalité géographique (sauf que chez Le Maître, ce sont les villes qui devaient être positionnées pour optimiser les échanges, tandis que chez Cantillon, ce sont les activités économiques - en particulier les manufactures - qui doivent l'être, par rapport à la capitale). Du chapitre III au chapitre VI, il étudie la constitution et le fonctionnement des villages, bourgs, villes et villes capitales. Il termine en répétant son argument principal : « On construit ordinairement les grandes villes sur le bord de la mer ou des grandes rivières, pour la commodité des transports, parce que le transport par eau, des denrées et marchandises nécessaires pour la subsistance et commodité des habitants, est à bien meilleur marché que les voitures et transport par terre ». Il applique le même raisonnement en examinant la localisation des manufactures (*ibid.*, p. 86) et en observant combien l'absence de voies de communication par eau avec la capitale ou avec la mer conduit à une raréfaction de l'argent dans la province concernée et à de faibles revenus des terres pour le prince et les propriétaires. Il semble donc incontestable que pour Cantillon la présence d'une voie de navigation permet de faciliter le transport, d'économiser des dépenses (et plus précisément des « ressources en chevaux, en valets, en voitures »). Ce faisant, l'intérêt de leur développement pour multiplier les richesses paraît clair. Mais

Cantillon ne pousse pas plus avant l'étude des voies navigables. Centré sur l'étude de la nature du commerce, sur l'importance de la terre et du travail comme sources principales de richesses, il n'évoque pas de quelle manière l'État pourrait contribuer à stimuler la création de ces richesses par le développement des voies navigables. Cela s'explique aussi par le fait que Cantillon, comme Montchrestien, pense le commerce extérieur plus important que le commerce intérieur, donc il ne s'attarde pas à étudier les facteurs qui stimuleraient ce dernier (*ibid.*, p. 132-133).

Forbonnais, l'un des auteurs les plus féconds du groupe de Gournay, s'intéresse directement à l'objet de notre étude, liant circulation, enrichissement, sûreté et praticabilité des voies de communication, en particulier des voies navigables (1754, t. 1, p. 169-170) : « Si, par des canaux ou des rivières navigables bien entretenues les provinces de l'intérieur n'avoient l'espérance de fournir aux besoins des provinces les plus éloignées, elles s'occuperoient uniquement de leur propre subsistance ; beaucoup de terres fertiles seroient négligées ; il y auroit moins de travail pour les pauvres, moins de richesses chez les propriétaires de ces terres, moins d'hommes et de ressources dans l'état ». Voici comment il traduit Ustariz abordant la grandeur de Louis le Grand (1753c, p. 77 à 79) et louant l'action de Colbert : « Plusieurs rivières furent rendues navigables, plusieurs canaux furent ouverts pendant ce glorieux Règne, pour diminuer les frais de la communication au dedans & au dehors, & afin que les Provinces puissent se secourir entr'elles ; enfin ce Prince par un projet digne de sa grande ame, établit la communication entre les deux mers, par le moyen d'un canal immense dans sa longueur & par ses dépenses ». Le chapitre XLIX s'intitule *Instruction du Roi Philippe V aux Ingénieurs pour la réparation des grands chemins & des ports de mer en faveur du Commerce*. On peut y lire (*ibid.*, p. 149-151) que :

« sa Majesté [...] vouloit avoir une connoissance détaillée de la situation des villes & bourgs de chaque Province, des grands chemins qui servoient à leur communication, des ponts & chaussées, des rivières, de l'état de ses places de guerre, de ses ports, des ances, & des côtes, ainsi que de tous les travaux nécessaires pour la facilité des communications & des transports, des dépenses auxquelles on pourroit évaluer ces travaux, les navigations qu'il seroit possible d'ouvrir dans l'intérieur, soit sur les rivières, soit par des canaux pour transporter à peu de frais & commodément les denrées d'une Province à l'autre [...]. Elle défend en même tems de faire aucun travail public sans sa permission, & autrement que sous la conduite des Ingénieurs qu'elle jugera à propos de nommer, afin d'éviter que l'on employe comme par le passé des sommes considérables à des travaux inutiles ou peu solides. Cette instruction ordonne entr'autres choses aux Ingénieurs des Provinces de lever des plans détaillés de chacune, en outre de faire une relation circonstanciée & séparée de tout ce qui regarde le pays, observant la nature du terrain, ses productions, ses besoins, les bons ou mauvais chemins, la nature des terres qu'ils traversent, celle des réparations nécessaires, l'état des ponts, les endroits où il en faut [...]. Il est

enjoint aux Gouverneurs & aux Magistrats de veiller à l'entretien des forts, des canaux, des rivières, des moles & autres ouvrages aux dépens des revenus municipaux, & avec économie. Il est défendu de rien jeter dans les rivières, dans les canaux, dans les ports ».

Le roi (ici Philippe V d'Espagne) doit donc faciliter le développement des voies de communication, en particulier celui des voies navigables présentées comme moins coûteuses et plus commodes. Les ingénieurs apparaissent ici comme les seuls garants de la bonne conduite des travaux publics qui ne peuvent être décidés par un autre que le roi. Ils sont en charge de l'établissement des plans, de l'évaluation du coût des travaux, ainsi que de l'expertise des terrains et des besoins. L'entretien des ouvrages publics (canaux et rivières notamment) doit être effectué sur les deniers municipaux sous le contrôle des gouverneurs et magistrats (locaux). Forbonnais écrit encore (1754, t. 1, p. 57-58) que le transport par terre est infiniment plus coûteux que le transport par eau donc que le développement et l'entretien des voies navigables constituent « une partie essentielle de l'administration ». Il aborde par ailleurs une question centrale pour la réflexion ultérieure de Turgot, celle de la propriété et de l'entretien des voies de communication (*ibid.*, p. 172) : « A l'égard des péages, il convient de partir d'un principe certain : les chemins et les rivières appartiennent au roi. Les péages légitimes sont, ou des aliénations anciennes en faveur d'un prêt, ou le fonds d'une réparation publique ». Et (*ibid.*, p. 173-174) : « En général, le plus sûr est que le soin des chemins, des canaux et des rivières, appartienne au prince, qui en est le propriétaire immédiat ».

Ainsi, comme J. Domat, Forbonnais conçoit les voies de communication comme des biens spécifiques, publics, et cette qualification juridique a des implications considérables : ces voies doivent être la propriété du roi, qui en assure l'entretien et le développement, dans l'intérêt du royaume et des sujets. Le roi doit être le seul à décider de la mise en œuvre des travaux publics relatifs à ces voies, soutenu dans sa prise de décision par les ingénieurs qui en permettent la rationalisation par leur science, relayé par les administrateurs locaux pour le contrôle des dépenses. Le coût d'entretien doit être pris en charge par les provinces bordurières qui tirent le plus d'avantages de leur développement. Les péages sont légitimes s'ils constituent une contrepartie d'un prêt effectué pour financer une voie, ou la réparer.

Mirabeau relève également l'importance du développement et de l'entretien des voies de communication. Selon lui, même lorsque ces travaux concernent un bien « local », ils présentent un intérêt pour la collectivité (1756, vol. 1, 1<sup>ère</sup> partie, p. 21). Donc, selon le périmètre du bien, les « agents économiques » qui vont le prendre en charge peuvent être

différents. En effet, les « objets généraux » sont du ressort de l'État, tandis que les particuliers ou groupements (comme les églises), voire à nouveau l'État, peuvent s'occuper des objets de « détail ». Mais tout ceci, non sans difficultés (financement, entretien, contrôle). Mirabeau consacre la totalité du chapitre III de sa troisième partie de *L'ami des hommes* aux *Communications et ports*. Il y pose un véritable programme d'administration en la matière (1756, vol. 1, troisième partie, p. 45) : « J'ai dit que les chemins & les canaux de communication doivent être tracés & conduits avec soin de la Capitale aux extrémités des Provinces ; ils aboutissent alors à l'étranger. Bientôt, dès que votre confiance aura attiré la sienne, il ne craindra pas d'imiter votre régime prospère, il fera des chemins chez lui, il joindra ses canaux aux vôtres ; la facilité des communications fera chez lui le même effet qu'elle a fait chez vous, elle rendra les transports aisés, vivifiera l'agriculture ».

Ce passage en revue de la littérature nous amène à conclure que s'il y a un relatif consensus des prédécesseurs de Turgot sur l'intérêt du développement des voies de communication pour le commerce et l'enrichissement du royaume, du roi et du peuple, si les voies navigables sont perçues comme avantageuses pour leur sûreté, leur commodité et le coût de transport plus faible qu'elles offrent comparativement aux voies routières, les savoirs en matière de développement, de financement et d'entretien des voies navigables sont loin d'être aboutis au moment où Turgot va prendre ses fonctions d'intendant. En effet, si quelques auteurs ont analysé ces modalités, nombre d'entre elles restent à définir afin de rationaliser l'action de l'État. Pour la plupart des auteurs que nous avons recensés, les voies navigables relèvent du domaine public donc doivent appartenir au roi. Élément essentiel de l'administration étatique, le développement des voies navigables, les travaux doivent être assurés, pour les rares auteurs qui l'évoquent, sur la base de l'expertise des ingénieurs qui en mesurent la pertinence, la faisabilité et le coût, et en assurent le contrôle, ce qui doit assurer la rationalité de l'action étatique. Mais aucun de ces auteurs n'aborde la question des droits de propriété antérieurs pour les rivières rendues navigables, ni pour les canaux. D'autre part, pour le financement des ouvrages, plusieurs solutions sont envisagées : financement direct sur le budget de l'État, participation des provinces bordurières, financement par une avance d'un riche particulier qui peut en contrepartie se voir offrir une concession, avec droit de péage afférent, ou une autre forme de remboursement, sans concession. Idem pour l'entretien qui peut relever de la responsabilité du concessionnaire ou des provinces bordurières (sous le contrôle des administrateurs locaux). Lorsque Turgot devient intendant du Limousin, il fait face à des alternatives que ni

les savoirs, comme nous venons de le voir, ni les pratiques (comme nous allons le découvrir ci-après) n'ont définitivement tranchées. Il se révélera dans ses choix assez proche de Forbonnais qui a, en la matière, la pensée la plus aboutie. Ses pratiques, fondées sur des arguments économiques et scientifiques (en collaboration avec l'ingénieur Trésaguet) vont contribuer à la formalisation rationnelle des décisions d'action publique.

### **C- Un contexte historique propice : la nécessité du développement des voies de communication en France, une prise de conscience nationale, une organisation qui se centralise et qui se professionnalise... mais des pratiques qui restent à affiner<sup>60</sup>**

#### **1- Un début d'organisation centralisée sous Henri IV**

Selon J. Petot (1958, p. 10), les administrateurs étaient, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, avertis de l'intérêt économique des voies de communication. Mais plusieurs obstacles subsistaient : manque de capitaux pour le financement de ces coûteux ouvrages, de techniciens compétents pour les réaliser, problèmes de surveillance et d'entretien des ouvrages existants. Seule une administration stable, centralisée, pourvue de spécialistes pouvait obtenir des résultats probants. C'est ainsi que pour donner à la manufacture naissante et à l'agriculture les routes dont elles avaient besoin, Henri IV réorganisa et centralisa le service des ponts et chaussées, que, jusque-là, les trésoriers généraux dirigeaient en maîtres dans chaque généralité. Il créa, en mai 1599, un office de grand voyer de France et y nomma Sully, à qui il attribua (déclaration du 7 juin 1604) la surintendance tant sur les voyers que sur les travaux de voirie. C'est le premier acte de centralisation du développement des voies de communication (et c'est d'ailleurs l'année que choisit J. Petot comme point de départ de sa thèse sur l'histoire de l'administration des ponts et chaussées). Cet acte fondateur constitue la matérialisation administrative des prémices d'une pensée économique convergente sur l'importance du développement de ces voies de communication pour la facilitation du commerce et l'enrichissement du royaume, comme nous l'avons largement décrit précédemment. Selon H. Vérin (1993, p. 201) cette ambition mercantiliste agit sur l'organisation de la fonction technico-politique des ingénieurs. En effet, si l'emprise royale doit désormais s'exercer par le biais d'une meilleure circulation des biens, le choix et le

---

<sup>60</sup> Cette partie a essentiellement été réalisée à partir du site actuel des Ponts et Chaussées (<http://www.enpc.fr>), de la thèse de Jean Petot (1958), de celle d'Antoine Picon (1992) et de celle d'E. Szulman (2011).

contrôle des infrastructures utiles deviennent un élément déterminant de cette emprise et il faut donc qu'ils relèvent d'hommes compétents rattachés à l'autorité royale.

## **2- La création d'un corps spécifique : les Ponts et Chaussées**

C'est dans la correspondance et sous l'administration de Colbert que l'expression Ponts et Chaussées apparaît pour la première fois, comme désignation du service des voies publiques. En 1661, ce dernier, alors Contrôleur général des finances, établit la centralisation du service relatif aux voies publiques et donne une vive impulsion aux travaux de construction et d'entretien des grands chemins, comme des canaux. Colbert avait dès son entrée en fonction écrit que « rien n'est d'une plus grande utilité et n'apporte plus d'avantages au peuple que la navigation des rivières » (lettre de Colbert aux intendants de Tours et Limoges, 11 juin 1681, citée par E. Szulman, 2014, p. 26). Néanmoins, comme l'écrit E. Szulman (*ibid.*, p. 28) les voies d'eau, subordonnées aux politiques forestières et militaires, relèvent de multiples instances administratives, ce qui n'en facilite pas le développement. Nous reverrons cela sur le terrain concret de la Charente sous Turgot.

Le 1<sup>er</sup> février 1716, est instituée la première organisation régulière et hiérarchique d'un corps d'ingénieurs des Ponts et Chaussées (par le Régent Philippe d'Orléans). Après avoir occupé les charges de maître des requêtes, de conseiller d'État, d'intendant de la généralité de Riom, Charles-Daniel Trudaine fut choisi en 1743 par le contrôleur général Orry pour diriger, en qualité d'intendant des finances, le service des Ponts et Chaussées. Son premier soin fut de créer à Paris en 1744 un bureau de dessinateurs dont la mission était de lever et conserver les plans des grandes routes du royaume. En 1747, un arrêt du conseil du roi transformera ce « bureau » en école (l'École royale des Ponts et Chaussées) et confiera à Jean Rodolphe Perronet la mise en place d'une formation spécifique des géomètres et dessinateurs de plans et cartes pour leur permettre de remplir avec capacité les différents emplois des Ponts et Chaussées. Cette formation s'appliquera bientôt à celle des ingénieurs eux-mêmes. Selon A. Picon (1992, p. 299), les préoccupations essentielles qui gouvernent la création de l'école sont la volonté d'accroître la production et les échanges, signe que la monarchie entend désormais privilégier la vie économique, l'agriculture, les manufactures et le commerce.

En 1749, Trudaine est nommé Directeur du commerce, fonction considérable puisqu'il gouverne l'ensemble des intendants du commerce de France. Il l'occupera jusqu'à sa mort (son fils Jean Charles Philibert Trudaine de Montigny lui succèdera de 1769 à 1777). En 1750, Trudaine crée le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il donne l'impulsion à nombre de grands travaux : les ponts d'Orléans, de Moulins, Tours, Joigny...

quelque 10 000 km de routes empierrées reliant Paris aux frontières et aux principaux ports de mer. L'administration de Trudaine, qui a duré plus de vingt-cinq ans (1743-1769), a été féconde en résultats utiles pour le développement parallèle du corps des Ponts et Chaussées et des voies de communication. Selon R. Fox (2003, p. 121), les académies d'ingénierie civile et militaire apportent de nombreuses preuves des bénéfices scientifiques et technologiques qui peuvent découler d'un système bien pensé d'instruction contrôlée par l'État. Et il cite l'École des Ponts et Chaussées comme un exemple remarquable de lieu de formation d'ingénieurs de haute volée dans laquelle mathématiques et mécanique sont étudiées tant dans leurs aspects théoriques que pratiques. Puis il décrit les nombreuses avancées permises par l'articulation des pratiques administratives à la science de ces ingénieurs.

### **3- Science des canaux, calculs et pratiques économiques, enjeux juridiques des voies navigables**

Selon G. Espinas (1946, p. 347), le canal de Briare est à la fois le premier canal de ligne de partage au monde, l'une des premières manifestations d'un capitalisme collectif, la véritable démonstration de la nécessité d'un pouvoir homogène pour l'achèvement d'une telle œuvre d'intérêt public et le symbole de la science française. Commandé par Sully en 1604, il fut creusé de 1604 à 1642, en trois étapes. Sa construction débuta sous la direction de l'ingénieur H. Cosnier, qui fut nommé adjudicataire du projet. À la mort d'Henri IV, les travaux seront interrompus pendant 25 ans. Ils furent terminés par la « Compagnie des Seigneurs du Canal de Loyre en Seyne », créée en 1635, qui proposa à Louis XIII d'achever le canal à ses frais, et obtint une concession (et la propriété du projet, au contraire de Cosnier, simple entrepreneur) ainsi que le droit de percevoir un péage sur toutes les marchandises transportées sur le canal. Le canal (*ibid.*, p. 348) « connut une prospérité inouïe », procurant un revenu net de 13,1 % du capital engagé. Du point de vue fiscal, l'exécution de la concession était assortie d'une exemption d'imposition. Les plans initiaux de Cosnier furent peu retouchés. Le canal de Briare est en effet réputé comme étant le prototype de tous les canaux modernes. Ainsi, la plupart des principes de base qui allaient être utilisés dans les canaux ultérieurs y sont déjà présents dès les premières années de sa construction. D. Plouviez (2014, p. 471) souligne ainsi que la maîtrise technique des écluses est acquise depuis la construction des canaux de Briare et du Languedoc au XVII<sup>e</sup> siècle. Le développement des voies navigables sera même au siècle suivant l'objet de véritables coopérations entre ingénieurs de la marine et ingénieurs des Ponts et Chaussées (*ibid.*, p. 472) dont le champ d'action s'est considérablement étendu dans la seconde moitié du

XVIII<sup>e</sup> siècle, notamment dans le domaine des travaux maritimes et fluviaux (*ibid.*, p. 474). H. Cosnier, malgré des tâtonnements, se montre en effet très compétent en matière hydraulique, et résout les problèmes qui se présentent à lui. Il apporte une nette amélioration au principe du bief de partage connu déjà sous une forme embryonnaire en Allemagne depuis plus de deux siècles, invente les écluses multiples, délaisse le cours des rivières côté Loing, après en avoir vu les inconvénients avec les crues de la Trézée côté Loire, pour établir son canal en site propre, inventant ainsi le canal latéral. Il applique l'invention de Léonard de Vinci, l'écluse à sas avec deux portes. Il adapte aux écluses, qu'il conçoit en maçonnerie durable, le principe du tunnel de fuite qu'il a vu en Belgique. P. Pinsseau (1943) a minutieusement étudié la maîtrise de la science des canaux de Cosnier. Tous ses successeurs, à commencer par Pierre-Paul Riquet, le concepteur du canal de Languedoc lui-même, viendront prendre modèle sur son ouvrage qui reste une référence. À peu de choses près, tous les canaux de jonction à bief de partage qui seront construits par la suite, du canal du Midi à celui de Panama, le seront sur les mêmes principes.

J. Delalande (1778) écrit dans son introduction que la construction du canal royal de Languedoc fut « l'entreprise la plus hardie & la plus étonnante que les hommes aient exécutée, & le premier exemple de la jonction des mers ». Dans une note de bas de page (*ibid.*, p. iii), il indique que Pierre-Paul Riquet, « guidé par son génie naturel [...] suppléa aux connoissances qui lui manquoient sur la Géométrie & l'Hydraulique, [...] conçut & exécuta le canal de communication des mers, sans études préliminaires ». Il rappelle, p. iv, tous les avantages retirés de l'ouvrage, qui font écho aux savoirs économiques découverts précédemment (sûreté, économie de bestiaux employés à des voitures qui le sont actuellement à la culture des terres, lutte contre la disette dans le Languedoc ou la Guyenne, satisfaction des besoins en blés, vins, et autres marchandises, débouchés pour le commerce, facilitation des importations et exportations, du transport des munitions, mise en relation des foires - de Beaucaire et de Bordeaux). Page vj, il recense les différents plans établis par M. Andréossy (1669), N. de Fer (1669), P. Duval (1681), V. Coronelli (1685), J. B. Nolin (1694 et 1697). Il souligne plus loin (p. viii) l'insuffisance des descriptions techniques, la présence de notices soit défectueuses soit incomplètes, et le fait que le canal a été changé et perfectionné depuis cinquante ans, les mesures ayant été prises avec plus de justesse. Pour financer ce chantier, et après en avoir fait étudier l'opportunité et les modalités de réalisation par une commission nommée par le roi et les États du Languedoc, il fallut trouver des fonds. Le chantier sera financé par les États du Languedoc, par le roi à travers le reversement de la gabelle, mais aussi par Riquet sur sa fortune personnelle. La structure

de financement est complexe (sur 17 millions de livres au total, le roi a pris en charge 7,5 millions, les États du Languedoc 6 millions et Riquet le reste). En octobre 1666, Louis XIV signe l'Édit de création du canal. Pour permettre une réalisation cohérente, le chantier est divisé en deux entreprises soumises à adjudication dont Riquet se porte acquéreur. Fermier général des gabelles du Languedoc et entrepreneur, il investit plusieurs millions de livres sur ses fonds propres et reçoit en échange les droits de péage du canal et l'exclusivité de la navigation sur le canal. E. Szulman (2014, p. 41) observe que Colbert a choisi la concession pour le canal royal de Languedoc estimant que l'intérêt privé était plus avantageux pour la conduite des travaux : le risque est assumé par les particuliers, nécessairement parmi les plus riches du royaume car la dépense initiale est élevée, les travaux durent longtemps donc la rentabilité n'est possible que sur le long terme. Les concessionnaires se rémunèrent par le biais de péages qui couvrent normalement les dépenses d'entretien et l'amortissement du capital investi (en cas d'excédent, il doit être reversé aux seigneurs-propriétaires). L'État choisit les investisseurs, contrôle les travaux effectués par l'intermédiaire des ingénieurs et des intendants et encadre les péages. Ainsi, si Riquet est désigné entrepreneur des travaux, son travail est contrôlé par l'ingénieur militaire François Andréossi, spécialiste d'hydrologie, et l'ingénieur principal de l'entreprise, le chevalier de Clerville, commissaire général des fortifications et ingénieur du roi, qui a dressé le devis du canal à la demande de Colbert, et qui sera remplacé à sa mort par Vauban. La voie concessionnaire ne va pas de soi. À la mort de Clerville, La Feuille, ingénieur en charge de la surveillance de l'entretien du canal du Languedoc, s'élève contre ce mode de gestion du canal. Pour lui, la gestion et l'entretien du canal ne peuvent être assurés que par un mode d'action public pour garantir la fixation d'un droit de péage qui ne compromet pas l'attractivité de l'ouvrage. Colbert lui-même exprime des doutes quant à l'efficacité de la concession par rapport à une gestion publique (E. Szulman, 2011, t. I, p. 102). L'échec des grandes concessions aristocratiques (E. Szulman, 2014, p. 53 et suivantes) amène à une remise en question des pratiques en matière de développement des voies navigables. Le plan Bertin (1763-1773) puis le plan Turgot qui le complète (1774-1776) constituent des tentatives de rationalisation de l'action publique fondée à la fois par des savoirs et des pratiques.

Selon F. Etner (1984, p. 186 et suivantes), la construction des canaux semble plus favorable au développement du calcul économique mais en réalité, ce dernier se heurte à une contrainte technique et à une contrainte financière. Le problème n'était pas tant la dépense ou les recettes escomptées que la possibilité même de terminer l'ouvrage. Ainsi, au XVIII<sup>e</sup> siècle, s'il y avait quatre projets concurrents pour un même canal, un seul avait été

fini sur les cinq commencés. Le canal de Briare était ensablé et la navigation quasiment impossible presque toute l'année. Le canal du Languedoc, mieux alimenté en eau, avait coûté cent fois plus cher que les économies annuelles qu'il permettait. Dans les deux cas, l'État accorde des concessions privées et se borne à choisir entre les projets concurrents dont les ingénieurs vérifient la sincérité. Ce faisant, il légitime ces entreprises (L. Hilaire-Pérez, 2015, p. 412). Plus rarement, l'État peut entrer en gestion directe (régie d'État). Les calculs relatifs aux canaux sont souvent limités à la rentabilité du projet, plutôt qu'à son incidence sur l'utilité publique sommairement mesurée par la comparaison des économies de transport attendues aux frais de construction. Les désaccords sont légion quant à la fixation des droits de péage. Et, comme on a pu le constater pour le canal de Briare comme pour le canal du Languedoc, les modalités de financement comme de construction et d'entretien restent complexes. Selon J.-C. Perrot (1992, p. 63-67), l'intérêt économique devient le critère principal de décision. Mais il faut relativiser ce propos car bien d'autres enjeux, notamment militaires, peuvent encore prédominer, comme ce fut le cas pour le canal du Languedoc (Szulman, 2011, t. I, p. 68). Il faudra finalement attendre 1787 pour que Nicolas de Fer de La Nouerre écrive un ouvrage, *La science des canaux navigables*, qui constituera un véritable traité d'économie des transports, étayé par des mesures empiriques et par de nombreux calculs économiques.

Cette partie serait incomplète sans une présentation succincte des enjeux juridiques et administratifs de la qualification des voies navigables. L'ordonnance de 1669, élaborée en droite ligne des écrits de J. Domat, énonce que rivières et fleuves navigables « sans artifices et ouvrages de mains » font partie du domaine royal. Ils sont donc d'usage commun et le roi doit en garantir, par l'exercice de son pouvoir de police, un libre accès pour tous. Les usages privés sont soumis à la permission du roi qui vérifie qu'ils ne nuisent pas à la circulation. De plus, le pouvoir de police du roi s'étend aux bords de la rivière navigable, espace privé soumis à des obligations publiques d'entretien (chemin royal, passage des chevaux de traits, interdiction de planter des arbres, de tenir clôtures ou haies, ...). Le droit de péage est associé à l'entretien, légal s'il permet de financer la conservation de la navigation (E. Szulman, 2011, t. I, p. 74). Par ailleurs, une voie d'eau peut être rendue navigable sur décision royale, ou des canaux construits pour opérer des jonctions, faciliter la circulation. En ce cas, ces voies d'eau sont rendues navigables par l'intervention humaine, ce qui implique que les propriétaires lésés (par rapport à l'exploitation antérieure de leur terrain ou entreprise en lien avec le cours d'eau aménagé) doivent être indemnisés. Les conflits liés aux voies navigables ou rendues telles par main d'homme sont nombreux. La

police des rivières navigables est organisée sous Colbert et administrée par les officiers des Eaux et Forêts. Ils assurent une fonction de juge mais des appels peuvent être introduits auprès de la table de marbre, des cours du Parlement ou du Conseil du roi (par dépôt direct de requête), sans compter que par arrêt du Conseil du roi, des intendants peuvent être ponctuellement nommés juges de toutes les affaires en lien avec une voie navigable spécifique, par un régime dérogatoire instauré par Colbert pour des circulations stratégiques, ce qui complexifie les procédures, et accroît les enjeux de pouvoirs, comme nous le reverrons dans l'affrontement entre Turgot et le comte de Broglie.

### **Conclusion : Un consensus autour de l'intérêt du développement des voies navigables mais des problématiques qui demeurent complexes**

Malgré les divergences, parfois profondes, entre les prédécesseurs ou contemporains de Turgot, la liberté de circulation des marchandises, la libéralisation du commerce intérieur, le développement des voies de communication sont perçus par la plupart de ces penseurs comme bénéfiques. Ils en attendent un enrichissement du royaume, du souverain et des sujets par un commerce stimulé (commerce intérieur, *a minima*, pour tous les auteurs), et/ou une agriculture fortifiée<sup>61</sup>. Les penseurs et décideurs qui précèdent Turgot sont donc favorables au développement de ces voies, notamment navigables. Pour S. Meyssonier (1989, p. 204), l'organisation de la circulation constitue même la condition préalable de la réussite de la libéralisation. A. Conchon (1998, p. 145-146), souligne également l'unanimité des mercantilistes et des libéraux pour plaider la libéralisation du commerce intérieur et évoque (*ibid.*, p. 145) un lien intéressant entre cette question et le rôle des ingénieurs des Ponts et Chaussées qui réfléchissaient déjà en matière d'utilité des infrastructures de transport. Comme nous l'avons établi, cette convergence de vues des mercantilistes aux physiocrates (malgré, répétons-le, de notables différences par ailleurs) fonde une communauté et, par là-même, une « science nouvelle » (P. Steiner, 1998a), une science de l'économie politique, comme l'avaient déjà relevé D. Margairaz (1998, p. 1) et J.-C. Perrot (1998, p. 182). Ainsi, pour ce dernier « la circulation n'est pas considérée sous l'Ancien Régime comme un domaine particulier de l'économie, mais comme une façon de penser l'économie entière » et « l'ambition de fonder une philosophie de l'État, la volonté de construire une science nouvelle sur des propositions liées entre elles par le calcul ont pris naissance ici, sur le terrain du trafic des marchandises ».

---

<sup>61</sup> On peut aussi ajouter les enjeux en matière de salubrité publique de l'assèchement des marais.

Selon J.-C. Perrot (1998, p. 186), l'économie de la circulation connaît une véritable évolution, sous l'effet du libéralisme qui introduit petit à petit des vues nouvelles, invitant les administrateurs à plus de modération. Cela n'est bien entendu pas synonyme de la fin de l'intervention étatique en matière de développement des voies de communication, mais bien au contraire un début d'évolution vers des décisions davantage fondées sur des calculs qui gagnent en précision (F. Etnier, 1987). Une véritable transformation est à l'œuvre, où l'action étatique, prise de décision des administrateurs, calculs économiques fondés sur les calculs des ingénieurs commencent à s'articuler d'une manière qui va durablement nous intéresser, et que nous mobiliserons particulièrement dans le cas de Turgot. Ainsi, c'est dans son rapport à l'espace que la pensée libérale se singularise, impliquant une transformation de l'action de l'État, qui n'a rien à voir avec une théorisation de sa disparition. Au contraire, comme l'écrit D. Margairaz (1998, p. 4), elle se déplace d'un espace structuré par des privilèges à un espace équilibré par une intervention étatique conçue rationnellement pour développer les voies de communication au service de la circulation marchande. Sur la question de l'importance du commerce et de son lien à la circulation pointent pourtant des différences entre le cercle de Gournay et les physiocrates, soulignées là encore par D. Margairaz (*ibid.*). Cela nous semble même le point central des divergences entre ces deux formes de libéralismes et la « victoire » de la physiocratie (du point de vue de l'économie envisagée comme relevant d'un « ordre naturel », donc de « lois ») pour la postérité fut lourde de conséquences pour le devenir de la science économique<sup>62</sup>. La place laissée par Turgot dans l'histoire nous paraît très symptomatique de cette confrontation.

Comme le souligne E. Szulman (2011, p. 12), « l'initiative d'un développement des voies d'eau ne fut pas tant le fait d'ingénieurs obnubilés par l'exclusive routière au moins jusque dans les années 1750, que le produit de forces sociales et économiques que relayaient de nouveaux acteurs étatiques ». Il en résulte que « les représentations forgées par l'administration résultent d'une élaboration collective complexe », produit des savoirs et pratiques tant des ingénieurs, que des intendants, du Bureau du commerce, des contrôleurs

---

<sup>62</sup> Notons que cette « victoire » ne vaut que pour la postérité, et encore faut-il le dire avec prudence et mesure. En leur temps, les physiocrates furent abondamment critiqués et un véritable mouvement anti-physiocratique s'est dressé contre cette doctrine perçue comme sectaire, fanatique, dangereuse et analytiquement bancale. Nous renvoyons sur ce point aux diverses sources mentionnées dans la frise n°3 en annexe, ainsi qu'au numéro spécial de l'EJHET consacré à l'anti-physiocratie (2015, volume 22, issue n° 3).

généraux, de l'Académie des sciences, etc. Mais les modalités de ce développement sont encore mal définies. Les théoriciens abordent finalement peu la question, les premières pratiques révèlent des failles inquiétantes. Ainsi, si au moment où Turgot entre en scène dans l'exercice de son intendance, l'intérêt des voies navigables ne fait aucun doute, il subsiste de nombreuses indéterminations théoriques et pratiques quant aux modalités de leur financement, de leur construction, de leur exploitation, de leur entretien. Constituent des acquis : l'idée que le développement des voies, notamment navigables est facteur d'accroissement des richesses ; l'idée que le transport par des voies navigables est moins coûteux et plus sûr que le transport par route, qu'il offre des débouchés à une échelle spatiale plus importante, sur l'ensemble du territoire, voire au-delà par l'interconnection facilitée aux ports, qu'il permet de mettre en relation plus aisément les provinces en situation d'abondance et celles en situation de disette ; l'idée selon laquelle une voie navigable relève en droit de la « chose publique » donc du domaine public pour son administration ; l'idée que les propriétaires lésés par les travaux pour rendre une voie navigable (ou construire un canal) doivent être indemnisés. En revanche, de nombreuses incertitudes demeurent : comment choisir de développer telle ou telle voie navigable ? Comment financer des ouvrages de cette ampleur, particulièrement quand les caisses de l'État sont vides ? Qui doit être propriétaire des voies navigables alors qu'elles ont un tel caractère juridique et une telle importance économique ? Si l'on recourt à un particulier ou à une compagnie, quelle forme doit prendre leur remboursement ? Comment contrôler leurs travaux ? L'entretien de l'ouvrage ? Qu'est-ce qui sera plus efficace et plus juste d'un financement par l'impôt, d'un financement par péage ou par la concession d'un privilège (de navigation par exemple) ? Si c'est un impôt qui est mis en place, qui doit-on imposer ? Si c'est un péage, comment s'assurer qu'il ne soit pas désincitatif et donc contraire aux objectifs poursuivis ? Comment mettre en place un système d'incitations qui permettent de garantir un entretien correct de l'ouvrage ? Comment organiser efficacement l'administration pour procéder à ces choix, à ces contrôles, pour trancher les nombreux litiges qui naissent du développement de ces voies ?

Sully pour le canal de Briare, Colbert pour celui du Languedoc ont déjà été confrontés à ces questions. Et les réponses apportées sont loin d'avoir donné pleine

satisfaction, reposant sur un « savoir éclaté<sup>63</sup> ». Pourtant, comme le dit J.-C. Perrot (1998, p. 188-189) « le gouvernement n'a pas esquivé le calcul des coûts/bénéfices, jalonné d'expériences en vraie grandeur » et il cite « Turgot en Limousin vers 1761 et dans l'ensemble du royaume en 1776 » comme un acteur de premier plan dans cette évolution. Turgot arrive en effet au pouvoir dans le Limousin dans un contexte de pratiques administratives à parfaire, et de savoirs économiques incomplets. Il va être confronté à l'expérience du développement des voies de communication « grandeur nature » et la suite de notre étude montre que Turgot aborde ces questions en pleine connaissance de ses prédécesseurs. Par son action, il va développer des savoirs économiques riches d'enseignements pour l'action publique, à un moment-clé qualifié de rupture politique par E. Szulman (2011, p. 217 et suivantes) : celui du « petit ministère » Bertin. La poursuite du tâtonnement des pratiques administratives, sous Turgot intendant du Limousin, va nous fournir des enseignements théoriques. Ses échanges avec Trudaine, Bertin, la duchesse d'Enville, les ingénieurs des Ponts et Chaussées comme Trésaguet, constituent des jalons importants dans le lien qui unit les pratiques administratives aux savoirs théoriques car ils permettent de comprendre quels sont les critères de décision retenus en matière d'action publique et de quelle manière se met en place la rationalisation de l'action administrative en cette seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Mais l'organisation du territoire sera lente comme l'écrit J.-C. Perrot (1998, p. 181) pour qui Turgot est l'un des grands ministres qui ont joué un rôle important en la matière (*ibid.*, p. 182). G. Faccarello, qui étudie la transition vers l'économie de marché à l'œuvre au XVIII<sup>e</sup> siècle, rappelle combien Turgot était conscient de la nécessité de la modération pour la mise en oeuvre des réformes et du temps pour qu'elles produisent leurs effets (1998, p. 48-49). Ainsi, ce dernier écrit-il en 1769 à l'abbé Terray, alors contrôleur général des finances : « C'est une révolution<sup>64</sup> qui ne peut s'opérer que lentement et par degrés » (Schelle, t. III, p. 119), notamment parce que le Limousin est « peu à portée des ports de mer et des grandes communications du commerce » (*ibid.*, p. 121).

---

<sup>63</sup> Pour approfondir ce point, voir E. Szulman (2011, p. 58 et suivantes) et le bilan très mitigé effectué par A. Conchon pour les ouvrages - canaux - réalisés par le biais des concessions sous l'Ancien Régime (2005, p. 65).

<sup>64</sup> La libéralisation du commerce des grains.

## II- Turgot en Limousin : articulation de l'action à la pensée économique

### A- Turgot, la circulation des richesses, le développement des voies : sa pensée économique

#### Dans l'œuvre de Turgot

La culture de Turgot est unanimement décrite comme encyclopédique. Il ne fait aucun doute qu'il a échangé avec les physiocrates comme avec les membres du cercle de Gournay. Le *Catalogue des livres de la bibliothèque de feu M. Turgot* (1782) révèle qu'il détenait les ouvrages de Bodin, Domat, Vauban, de La Mare, Savary, Cantillon, Montesquieu, Hume, Forbonnais, Gournay, O'Heguerty, Mirabeau, Quesnay, Dupont de Nemours. Le travail de T. Tsuda (1974-1975) enrichit cette liste de Boisguilbert, Sully (Turgot possédait deux exemplaires des *Oeconomies royales*), Plumard de Dangeul, Butel-Dumont, Clicquot de Blervache. La dispersion de la bibliothèque de Turgot ne permet pas de vérifier s'il a effectivement lu ces livres mais il est par contre certain que Turgot possédait au moins les trois-quarts des références étudiées dans le I-, et on peut légitimement avancer qu'il ignorait peu de la pensée de ses prédécesseurs comme de ses contemporains et des pratiques des grands administrateurs à qui il succédait.

Comme l'a écrit L. Charles (2007, p. 3), le marché, avant 1750 désigne presque exclusivement le lieu où s'effectuent les transactions, soit ce que S. Kaplan (1988, p. 15) appelle le marché comme site. Ses occurrences sont alors rares dans la littérature économique française. Puis un glissement sémantique s'opère avec Cantillon (1755) qui, le premier, selon L. Charles (*ibid.*, p. 5), en propose une théorisation. Mais il faut attendre Turgot (article « Foire », 1757, dans Schelle, t. I, p. 578-583) pour que le marché désigne (L. Charles, *ibid.*, p. 7) une « institution naturelle qui émerge de manière non planifiée des choix individuels ». En fait, l'examen des œuvres de Turgot pour notre étude montre que ce dernier adopte différents registres discursifs qui tantôt renvoient à la notion de marché comme site, tantôt renvoient à la notion de marché comme principe. Et l'on peut observer que lorsqu'il décrit des principes du marché en tant qu'abstraction, il mobilise rarement le terme de « marché » et souvent le concept plus en vogue à l'époque de liberté de commercer. En fait, Turgot, s'il est capable d'appréhender les effets théoriques d'un marché libre et concurrentiel, reste conscient de la subordination de ces principes aux obstacles concrets qui entravent leur réalisation. Dit autrement, Turgot, aussi bien comme théoricien de l'économie politique, que comme administrateur, ne peut s'abstraire des

conditions nécessaires et non encore réunies à son époque au fonctionnement du marché comme principe. La liberté de commercer à laquelle Turgot souscrit (J. Nio, 1928, y a consacré toute sa thèse) comme la liberté de circuler ne sont encore qu'embryonnaires. Turgot va donc œuvrer pour faire de la France une Hollande (cf. *infra*) mais, en tant qu'intendant de la généralité de Limoges, il a une approche très spatiale de la question (avec une originalité certaine dans la mise en relation du local à l'international, par le développement de la navigation de la Charente et l'ouverture maritime - port de Rochefort - qu'elle permet), tandis qu'en tant que contrôleur général des finances pressé de mettre en place des réformes, il va privilégier la libéralisation du commerce pour que le marché et la concurrence produisent les effets attendus (du marché comme principe), alors même que le développement des voies de communication n'est pas achevé<sup>65</sup>. Pourtant, Turgot avait nettement conscience que le passage à une économie concurrentielle ne pouvait être réalisé du jour au lendemain et sans condition : « la révolution doit être lente » ; « les ajustements doivent être effectués lentement et par degrés » (lettre à Terray de 1770, Schelle, t. III, p. 311 et p. 340). Ces évolutions peuvent être observées par l'étude de son œuvre, des archives inédites, des circulaires et arrêts qui sont promulgués sous ses ordres.

Les premières occurrences du terme « marché » dans l'œuvre connue de Turgot figurent dans le *Plan d'un ouvrage sur le commerce, la circulation et l'intérêt de l'argent, la richesse des états* (Schelle, t. I, p. 376-387) daté, pour Schelle, de 1753-1754. Le mot « marché » y est utilisé dans plusieurs sens, du prix (« à bon marché ») ou du contrat (« marché conclu »), jamais au sens du « principe de marché ». Mais l'ensemble de ce long document décrit les processus d'agrégation des offres et de demandes, la formation du prix qui en résulte (le « prix courant ») qui ne peut pas s'éloigner d'un « prix naturel », à condition que la liberté de commercer soit instaurée, que la concurrence puisse s'exercer librement, et que la circulation s'effectue sans entraves (ces dernières sont critiquées abondamment par Turgot qui cite, *ibid.*, p. 382 : taxes, monopoles des communautés de boulangers, actions du magistrat, de la police pour fixer autoritairement les prix ou réguler les quantités). Ce projet précoce dans l'œuvre de Turgot constitue bien une description du marché comme principe, sans référence aux « places de marché ». Mais, comme L. Charles (2007, p. 8) le suggère, la datation de ce document pose problème. Elle paraît bien antérieure à sa production réelle

---

<sup>65</sup> G. Faccarello (1998, p. 120) voit d'ailleurs dans la période août 1774-mai 1776 où Turgot est contrôleur général, la deuxième tentative historique, après la libéralisation du commerce des grains de 1763 à 1764, « pour combler le fossé entre théorie et pratique et pour achever la transition vers une économie de marché ».

au regard de son contenu et s'intègre assez mal dans la logique de maturation de la pensée de Turgot. Un examen matériel de ce document devrait être effectué pour revoir cette datation (comme nous l'avons fait pour d'autres archives de Turgot, cf. annexe 3). Examinée par Schelle aux archives de Lantheuil, la pièce est signalée dans l'inventaire<sup>66</sup> récent de ces documents versés aux AN (inventaire provisoire auquel nous avons pu accéder fin janvier 2016). Dès leur mise à disposition aux chercheurs, nous irons étudier cela.

Les occurrences suivantes du terme marché figurent dans un fragment intitulé *Sur la géographie politique* (Schelle, t. I, p. 436-441). Turgot écrit que « le commerce supplée à ce que l'État ne produit pas et la denrée dont il a trop se change contre celle dont il n'a pas assez. Cette diversité de productions, jointe au plus ou moins de facilité des communications, renferme presque toute la *Géographie politique*, par rapport au commerce ». Turgot établit explicitement un lien entre liberté de commercer avec l'étranger et satisfaction des besoins, selon le degré de facilité des communications donc la liberté de circulation et l'état et le développement des voies qui la permettent. Ce document est daté par Schelle aux alentours de 1753-1754. L'inventaire provisoire des AN mentionne 1754. Il faudrait, là encore, effectuer une vérification de cette datation par une analyse matérielle approfondie. Dans ce même document (Schelle, t. I, p. 438), Turgot aborde concrètement les questions spatiales pour « la nouvelle Manufacture de porcelaine<sup>67</sup> » en étudiant les effets d'une implantation près d'une rivière qu'on rendrait navigable. Selon lui, le transport par rivière puis par le canal de Briare s'effectuerait « presque sans frais » et permettrait le débouché des marchandises à Paris, mais également au-delà par la mer et par rivière (vers le nord et le sud). Turgot est donc conscient de l'intérêt du développement des voies navigables qu'il évoque explicitement comme un facteur de réduction des coûts de transport et d'accroissement des débouchés, double moyen de voir se réaliser le principe de marché (ce qu'il ne dit pas, en revanche, de manière explicite dans ce texte). La traduction par Turgot des *Questions importantes sur le commerce* de J. Tucker (1755, Schelle, t. I, p. 442-471), qui s'inscrit dans une démarche typique des membres du cercle de Gournay (L. Charles, 2011,

---

<sup>66</sup> Voici sous quelle forme ce document est pour le moment référencé : Plan d'un ouvrage sur le commerce, la circulation, l'intérêt de l'argent et la richesse des états, fragments de pensées destinées à cet ouvrage, notamment développement de quelques propositions sur l'origine du droit de propriété. 6 pièces aut., 16 p. S. d. [1754 ?].

<sup>67</sup> La manufacture de Sèvres selon Schelle, note de bas de page 438. Soit Schelle s'est trompé pour la manufacture (elle a été créée en 1756), soit pour la datation (1754).

p. 63 et suivantes), énonce que le commerce doit être encouragé, les entraves brisées (« monopoles », « communautés exclusives », « communication interceptée », « règlements téméraires qui empêchent le fabricant de se plier au goût du consommateur », note de bas de page de Turgot, Schelle, *ibid.*, p. 451) afin que la circulation devienne plus vive, les débouchés et les profits plus importants (*ibid.*, p. 458). D'autre part, l'émulation entre les individus, la concurrence à l'intérieur du royaume sont désignés comme les aiguillons du bien public et les ententes entre manufacturiers et les marchands leur contraire (*ibid.*, p. 463). Ce document, daté de 1755 par Schelle (1753, selon E. Daire), évoque donc encore le marché comme principe, à nouveau sans mobiliser le terme de marché, en liant leur réalisation à l'instauration de la liberté de commercer, à celle de circuler, sans entraves.

Dans l'article « Foire » rédigé pour l'Encyclopédie (1757, Schelle, t. I, p. 578-583), Turgot expose à nouveau le marché comme principe mais ne mobilise le terme « marché(s) » que dans le sens du prix (« bon marché ») ou au sens des places de marché, en faisant par exemple référence à l'établissement et l'administration des marchés par la police, à leur effet négatif sur la réalisation du marché comme principe. Il décrit dans cet article les mécanismes d'ajustement de l'offre et de la demande, de la formation des prix lorsque la concurrence et le commerce peuvent s'exercer librement. Il cite le propos de Vincent de Gournay, traduisant Child : « En Hollande, il n'y a point de foires ; mais toute l'étendue de l'État et toute l'année ne forment pour ainsi dire qu'une foire continuelle parce que le commerce y est toujours et partout également florissant ». Il en tire à nouveau la conclusion que les entraves au commerce, à la circulation (la police qui réglemente les marchés, les interdictions, les formalités, les péages - qui relèvent « d'un gouvernement féodal ») constituent un système fatal à la manufacture. *A contrario*, il énonce que l'instauration de la liberté de commercer amènerait une augmentation du commerce, et ce faisant, un accroissement de la puissance et de la richesse de l'État. Encore une fois, Turgot mélange allègrement les registres discursifs mais cela montre en fait qu'il subordonne bien la réalisation du marché comme principe à l'instauration préalable de la liberté de commercer, de la liberté de circuler et des voies de communication qui permettraient de faire de la France une Hollande, c'est à dire un espace unifié où le commerce libre, continu, pourrait s'exercer conformément au principe de marché.

Dans son *Eloge de Gournay* (1759, Schelle, t. I, p. 595-623), il observe que l'intérêt particulier concourt nécessairement à l'intérêt général si le commerce est « abandonné à lui-même » (*ibid.*, p. 602). L'administration doit donc (*ibid.*, p. 606-607) rendre le commerce libre, « écarter tous les obstacles », « faciliter le travail à tous les membres de l'État, afin

d'exciter la plus grande concurrence dans la vente, d'où résulteront nécessairement la plus grande perfection dans la fabrication et le prix le plus avantageux à l'acheteur » et « donner en même temps à celui-ci le plus grand nombre de concurrents possibles, en ouvrant au vendeur tous les débouchés de sa denrée ». L'État doit de plus limiter son action à la protection des particuliers (contre les abus de droit), à la protection du territoire, et à l'emploi de grandes sommes pour les améliorations intérieures, terme qui peut sans peine s'appliquer aux voies de communication. Les entraves au commerce (règlements, formalités, frais, compagnonnage, barrières à l'entrée des provinces et des villes, « esprit de monopole » - *ibid.*, p. 601 -, privilèges qualifiés de « barbarie gothique », *ibid.* p. 602), doivent être levées. Il décrit par exemple les effets désastreux de la réglementation des pièces d'étoffe pour la famille d'un ouvrier. La richesse de l'État dépend de celle de ses sujets, de la vitalité de son agriculture et de son commerce, de la liberté de travailler et d'échanger. Plusieurs fois Turgot lie commerce et prospérité, en faisant référence à l'Angleterre et la Hollande, et au rôle de Vincent de Gournay qui a introduit en France les principes de Child et Jean de Witt : « Et, si ces principes deviennent un jour adoptés par notre administration dans le commerce, s'ils sont jamais pour la France, comme ils l'ont été pour la Hollande et l'Angleterre, une source d'abondance et de prospérité, nos descendants sauront que la reconnaissance en sera due à M. de Gournay ». Turgot souscrit donc au marché comme principe (il n'utilise pourtant toujours pas ce terme en ce sens dans cet éloge) qu'il décrit ici par le truchement de Vincent de Gournay. Comme le dit C. Bordes (1982, p. XXVIII) : « L'adhésion de Turgot à ce programme a été permanente et chaque passage de *l'Eloge de Gournay* nous renvoie à des mesures qu'il prit quand il eut la charge des affaires ».

Toute l'œuvre de Turgot est à l'aune de ces quelques extraits : il décrit le marché comme principe mais en utilisant peu le terme « marché » en ce sens. Il subordonne sa réalisation à des conditions préalables qui dépendent de l'administration, notamment le développement des voies de communication. Il a donc une conscience claire de la nécessité de l'aménagement de l'espace. Mais développe-t-il un propos plus précis sur la question du développement des voies de communication ? Dans son œuvre, cette question est rarement directement évoquée. Pourtant, il avait envisagé très tôt d'écrire sur la question de la circulation, si l'on en croit G. Schelle (t. I, p. 29) : « Dès l'époque où il écrivit la *Lettre sur le papier-monnaie*<sup>68</sup>, ou à une époque voisine, Turgot songea à composer un *Traité de la circulation*

---

<sup>68</sup> Soit en 1749, Turgot a alors moins de 22 ans.

où il aurait parlé des banques, du système de Law, du crédit, du change et du commerce, enfin du luxe, c'est-à-dire de presque toute l'économie politique telle qu'on l'entendait alors. Ce projet est indiqué dans une liste d'*Ouvrages à faire* ». On retrouve d'ailleurs dans ses manuscrits de jeunesse (*ibid.*, p. 70), « des fragments destinés à un vaste ouvrage sur la *Géographie politique* qu'il avait projeté et dont il continua à s'occuper pendant plusieurs années ». Cela démontre un intérêt précoce pour les questions territoriales. Mais, dans ses œuvres théoriques connues, Turgot dit peu sur la question du transport, sur les voies de communication. On peut lire, dans ses *Réflexions* (1766), ce propos sur le transport des marchandises « Toute marchandise est un gage représentatif de tous les objets du Commerce ; mais plus ou moins commode dans l'usage, suivant qu'elle est plus ou moins facile à transporter & à conserver sans altération ». Dans *Sur le mémoire de Graslin* (1767, Schelle, t. II, p. 637-638), il lie clairement commerce, satisfaction des besoins, transport et organisation spatiale du territoire<sup>69</sup>. Et il évoque les effets avantageux et structurant des grandes communications, dont les rivières navigables (*ibid.*, p. 638)<sup>70</sup>.

On imagine alors la résonance des propos de Forbonnais (1754, t. 1, p. 57-58) chez Turgot au moment où il est nommé intendant du Limousin :

« Le transport se fait ou par terre ou par eau. Il est reconnu que la voiture par terre est infiniment plus coûteuse. Ainsi, dans les états commerçans, les canaux pour suppléer au défaut des rivières navigables, l'entretien et la commodité de celles-ci, la franchise absolue de cette navigation intérieure, sont une partie essentielle de l'administration ».

---

<sup>69</sup> « Le commerce rapproche les consommateurs des producteurs, leur épargne la peine de se chercher réciproquement, leur assure de trouver la denrée dans le lieu et au moment où ils en ont besoin. Le commerce comme dit très-bien l'auteur du Mémoire, se charge des transports, des magasins, des assortiments et de l'attente. Les besoins réciproques des vendeurs et des acheteurs les engagent à se rapprocher, et ils doivent naturellement se rassembler dans les lieux de chaque canton les plus commodément situés, les plus habités, où les routes que chacun suit pour ses affaires particulières se croisent en plus grand nombre. Ces points deviennent naturellement les rendez-vous du commerce ; les habitations de ces entremetteurs s'y rassemblent ; il s'y forme des bourgs, des villes, où le concours des acheteurs et des vendeurs augmente d'autant plus, qu'ils sont de plus en plus assurés d'y trouver les occasions d'acheter et de vendre. Il s'établit partout différents centres de commerce plus ou moins rapprochés, et correspondant à ces districts plus ou moins étendus à raison de l'abondance des productions du pays, de la population plus ou moins nombreuse, de la facilité plus moins grande du transport des denrées ».

<sup>70</sup> « C'est la situation avantageuse des villes à la croisée, si je puis ainsi parler, des grandes communications, au débouché de grandes rivières navigables, la bonté des ports, quelquefois l'industrie des habitants et l'état florissant de certaines fabriques, qui déterminent les grands entrepôts du commerce à s'y placer ».

Et ceux de C. Duclos, dont Turgot possédait un exemplaire de *l'Essai sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées*, et qui écrit en 1759 (p. 71) que l'on ne peut rien concevoir de plus utile à l'État que ces intendants qui remplissent de multiples tâches dont celle de « faire enfin fleurir le Commerce par la vivification des manufactures, par la réparation des chemins & la conservation du lit des rivières ». Nous allons ainsi voir que c'est confronté à l'exercice du pouvoir administratif que Turgot va développer, pour mener son action, une pensée de la circulation, du développement des voies, en lien avec des problématiques régionales bien réelles. La pensée du théoricien va s'enrichir de l'expérience du praticien, et nous apporter des enseignements théoriques.

### **Dans la littérature secondaire**

Dans la littérature secondaire, le rapport de Turgot à la circulation, et plus précisément au développement des voies de communication, est diversement traité. Son implication pour l'amélioration de la construction et l'entretien des routes, sa lutte contre les corvées ont été maintes fois décrites et analysées. En revanche, son rapport aux voies navigables n'est pas toujours évoqué, et quand il l'est, il l'est peu, voire mal. Condorcet (1786) n'évoque pas cette question. La seule mention des voies navigables dans la version commentée par F. Vergara (1997, p. 43) est une note de ce dernier qui renvoie à une lettre de Turgot administrateur citée dans Schelle. E. Daire (1844) n'aborde pas non plus ce sujet, hormis par les lettres de 1772 que l'on retrouve dans Schelle. Mastier (1862, p. 116-117) expédie la question de la navigation intérieure en quelques lignes, en faisant référence uniquement à l'action de Turgot Contrôleur général des finances qui confia à d'Alembert, Condorcet et Bossut la mission d'étudier tous les projets propres à améliorer le système et à l'arrêt du 20 septembre 1775 qui ordonne la navigation de la Charente. P. Foncin (1877, p. 275 et suivantes), s'il consacre un chapitre aux voies de communication, évoque principalement aux routes et aux turgotines<sup>71</sup> avant de dire sans plus de précision, « qu'on avait entrepris aussi de rendre la Charente navigable » (p. 283) puis de décrire très succinctement le rôle joué par Turgot intendant du Limousin en la matière et de mentionner, lui aussi, l'arrêt du 20 septembre 1775. Neymarck (1885, t. II, p. 266) ne mentionne cette question que marginalement. L. Say (1887) ne l'aborde pas du tout.

---

<sup>71</sup> Dans le cadre de la réorganisation des messageries royales, Turgot impose (par un arrêt du Conseil d'État du 7 août 1775) la circulation de nouvelles diligences légères, suspendues sur des ressorts et qui faisaient 8 kilomètres à l'heure, tandis que la diligence ordinaire n'atteignait pas 4. Elles seront très vite nommées « turgotines » par le peuple.

Aucune ligne sur ce sujet dans les actes du séminaire pour le bicentenaire de la mort de Turgot (C. Bordes et J. Morange, 1982). J.-F. Nys (1982, p. 28-29) cite l'amélioration des transports mais pas les voies navigables. M. C. Kiener & J.-C. Peyronnet (1979) proposent une analyse paradoxale puis une conclusion erronée. En effet, après avoir souligné qu'il y a eu des projets pour rendre les cours d'eau du Limousin navigables, ils affirment que l'irrégularité des débits et la vigueur des profils rendaient illusoire toute tentative, et que donc seules restaient les voies de terre. Ils en concluent dans un premier temps que Turgot ne s'est vraiment intéressé qu'au développement des grands chemins (*ibid.*, p. 152). Puis, ils se contredisent en évoquant « l'obsession de Turgot pour la Charente », mais en ne mobilisant que la correspondance avec la duchesse d'Enville et une pièce marginale des AD Haute-Vienne (*ibid.*, p. 186 à 189). Et encore le font-ils sans donner de détails<sup>72</sup>. Comment la navigation de la Charente peut-elle passer dans le même ouvrage d'une voie de communication qui n'aurait pas intéressé Turgot à une obsession à laquelle les auteurs ne consacrent que trois pages et qu'ils concluent hâtivement par un abandon après le départ de Turgot du Limousin (*ibid.*, p. 189) ? M. C. Kiener (1982, p. 229) va jusqu'à écrire « Symptôme caractéristique, aucune des *Questions posées aux deux Chinois* ne portent sur les communications, et ses réflexions sur les richesses n'évoquent pas non plus ce problème. Dieu sait pourtant si le Limousin, dont tout commerce de céréales était absent précisément faute de voies de communication décentes, aurait dû lui accrocher l'attention sur ce point ! ». J.-P. Poirier (1999, p. 146-147) évoque un « rêve commun » avec la duchesse d'Enville à propos de la navigation de la Charente en amont d'Angoulême avant de conclure, comme M. C. Kiener & J.-C. Peyronnet, qu'il abandonna ce projet lorsqu'il fut nommé Contrôleur général des finances en 1774, ce qui est inexact. Dupont de Nemours (1782, t. II, p. 182), est l'un des seuls qui ait mesuré l'importance des décisions prises par Turgot sur la question de la navigation de la Charente : « il avait vu par ses yeux combien il importait de rendre la Charente navigable jusqu'à Angoulême, & de perfectionner sa navigation d'Angoulême à Rochefort. [...] Il avait extrêmement à cœur les progrès de la navigation intérieure ». Dupont de Nemours fait d'ailleurs référence à l'arrêt du Conseil du 20 septembre 1775 que nous reprendrons dans notre conclusion pour marquer l'obstination et la cohérence de Turgot dans ce projet. G. d'Hugues (1859, p. 205-210) relate également l'intérêt de Turgot pour le développement de la navigation de la Charente, le liant à sa défense de la liberté de commercer, à la stimulation de la concurrence et à

---

<sup>72</sup> Voir note 39 p. 312.

l'accroissement des débouchés. Mais il se fonde sur un très petit nombre de documents (arrêt du 2 août 1767, lettres<sup>73</sup> du 7 juillet 1772, et arrêt du 20 septembre 1775) alors que de nombreuses autres archives nous éclairent aujourd'hui davantage.

C'est donc par la voie des manuscrits que nous allons pouvoir appréhender la pensée de Turgot au travers de cet exemple précis de la navigation de la Charente. L'intérêt économique de la Charente, les moyens de financer les travaux pour la rendre navigable, les moyens d'entretenir les ouvrages, le rapport aux propriétaires borduriers, les obstacles à la navigation, le rôle des ingénieurs, les calculs économiques, le contrôle... tous ces points sont abordés dans les échanges épistolaires de Turgot, dans les mémoires qu'il ordonne, recueille et soumet, dans les arrêts du Conseil du roi, etc. Il accompagne ses réflexions d'une véritable conceptualisation de l'efficacité économique reposant sur une plus grande liberté des agents économiques et de la circulation marchande, soutenue par le développement des voies de communication, notamment des voies navigables. Il aborde en parallèle les questions de justice (fiscale, sociale) qui apparaissent au cœur de ses préoccupations.

## **B- Turgot devient intendant de la Généralité de Limoges (1761-1774), un territoire complexe, une population pauvre**

Comme l'écrit J. Nouillac (1927, p. 3), la désignation de Turgot comme intendant de la généralité de Limoges fut un véritable évènement : des salons parisiens à l'une des provinces les plus déshéritées du royaume, il y avait une distance énorme. L'histoire est connue : Turgot, alors maître des requêtes, a demandé à exercer une fonction administrative en province, ce qui constituait à l'époque un passage obligé pour faire carrière. Ses candidatures pour Grenoble, Lyon et la Bretagne sont écartées par Choiseul qui le trouve trop jeune et lui confie l'intendance de la généralité de Limoges, peu recherchée en raison de son éloignement de Paris, et de l'inconfort des communications. Turgot, qui se met en route fin septembre 1761, y est d'ailleurs très vite confronté comme le montre la description de son premier voyage de Paris à Limoges par M. C. Kiener & J.-C. Peyronnet, 1979, p. 15-17.

Pour Schelle (t. II, p. 4), « la généralité de Limoges était l'une des plus pauvres de France et une des plus surchargées d'impôts ». La pauvreté tient à la fois à la lourdeur de l'imposition, à l'inefficacité et l'iniquité de la corvée (à laquelle Turgot s'attaquera très vite),

---

<sup>73</sup> Il fait une erreur en datant du 17 juillet 1772 la lettre au maire de Rochefort.

à l'insuffisance et à l'état des voies de communication<sup>74</sup> qui privent de débouchés la production de la province, aux taxes et péages qui la grèvent. G. d'Hugues (1859, p. 17-18) confirme cette articulation de nos problématiques :

« Y avait-il des communications ouvertes avec le dehors ? Non : ce n'étaient pas seulement les matières, mais encore les voies et les débouchés qui manquaient au commerce de la province. [...] Les deux rivières qui arrosent le Limousin sont la Vienne et la Vézère. La Vienne le traverse de l'est à l'ouest : elle n'est point navigable dans cette partie de son cours, et des travaux pour la rendre telle seraient complètement inutiles, vu la prodigieuse quantité de rochers qui se trouvent dans son lit. La Vézère, qui coule de l'est au sud, est dans les mêmes conditions, et ne commence à porter bateau qu'à Terrasson, dans l'élection de Périgueux. Quant aux voies de terres, elles se réduisaient à quatre, et quelles voies ! « Il y a des endroits où les roches les rendent difficiles, d'autres où il y a des bourbiers profonds ». [...] L'Angoumois était mieux partagé de ce côté. Il avait sa Charente et le voisinage de la mer. Ses bois de haute futaie s'expédiaient facilement pour Rochefort, l'un de nos grands chantiers de construction maritime. Sans doute, les récoltes de céréales n'y étaient généralement pas abondantes ; mais les vins et surtout les eaux-de-vie y formaient une branche de commerce très importante ».

Pour prendre conscience de la complexité du territoire que découvre Turgot, et également de l'enjeu de la Charente pour la Généralité, la carte la plus claire est celle présentée par M. C. Kiener & J.-C. Peyronnet.

---

<sup>74</sup> M. C. Kiener & J.-C. Peyronnet (1979), p. 150-158.

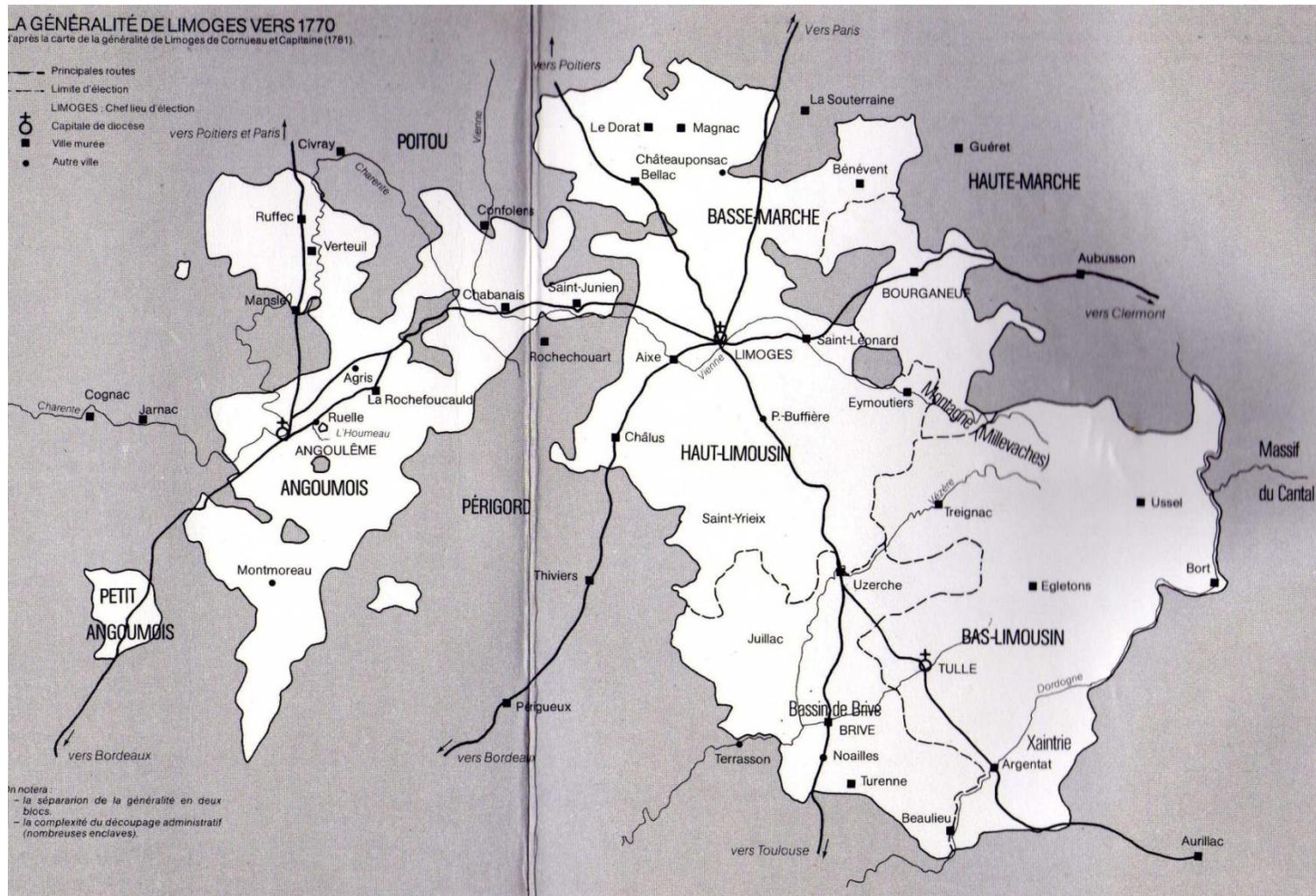


Fig. : M. C. Kiener & J.-C. Peyronnet (1979, dos de la couverture). D'après la carte de la généralité de Limoges de Cornueau et Capitaine (1781).

Il saute aux yeux sur cette carte que le territoire que Turgot va devoir administrer présente une rare complexité en raison de son découpage administratif : des portions de la Généralité sont disjointes ; les enclaves territoriales sont multiples. Un premier problème relatif aux voies de communication est également évident : de nombreuses parties du territoire sont éloignées des routes principales donc mal desservies. Les trajets sont lents et périlleux (Turgot l'écrit souvent, cf. par exemple sa lettre à la duchesse d'Enville du 25 juillet 1769, dans Ruwet, p. 37). Il faut jusqu'à deux jours pour rallier La Rochefoucauld (et la duchesse d'Enville) de Limoges par la route (103 km), dans des conditions d'inconfort important. Un autre problème est moins immédiatement perceptible : les rivières sont peu nombreuses, les parties navigables encore moins, et l'accès à la mer, possible par la seule Charente pour le Haut-Limousin<sup>75</sup>, est très réduit. Or, cette dernière n'est navigable qu'à partir d'Angoulême. Mis à part l'Angoumois, les autres élections de la Généralité de Limoges administrée par Turgot ne bénéficient donc pas de cette voie, et de ses débouchés, notamment pour le commerce maritime et le commerce avec l'arsenal de Rochefort comme le montre l'extrait de carte ci-dessous :



Fig. : extrait de la carte de J.-B. Bourguignon d'Anville (1719)

<sup>75</sup> Le Bas-Limousin peut accéder à la mer, difficilement également, par la Dordogne.

Confronté à ces problématiques, Turgot va agir, confrontant ses savoirs à la réalité de ce territoire difficile. Nous allons examiner l'articulation entre sa pensée et son action, plus particulièrement sur la question centrale du développement de la navigation de la Charente, au nord d'Angoulême.

## **C- Le long combat pour la navigabilité de la Charente**

### **Les acteurs**

Dans la correspondance que nous avons exploitée, plusieurs personnages apparaissent de façon récurrente. J'en dresse en annexe 1 un panorama le plus exhaustif possible pour faciliter la lecture.

### **Le contexte**

Alors que Turgot est déjà intendant, la question de la navigation intérieure va subir de profonds bouleversements au niveau national, avec la création en 1763 du nouveau secrétariat d'État, le « petit ministère » Bertin<sup>76</sup>, qui gère notamment les voies navigables. E. Szulman (2011, p. 217 et suiv.) a précisément décrit la rupture engendrée par cette transformation administrative. Nous allons en mesurer les impacts pour la question de la navigation dans le Limousin. Bertin lance en 1764 une enquête nationale qui conduira à un mémoire sur la navigation du royaume présenté le 22 septembre 1765. Il écrit à Turgot le 25 février 1767 (AD Haute-Vienne, C308) pour l'interpeler quant à son absence de réponse à son arrêt du 13 octobre 1765 (arrêt ordonnant la navigation de la Vézère jusqu'à la Dordogne, AD Haute-Vienne, C308). La réponse argumentée de Turgot, en date du 2 août 1767 (AD Haute-Vienne, C308 pour la minute ; AN, F14-1189-2 pour la lettre) constitue un véritable plaidoyer pour la navigation de la Charente. Il y mène une réflexion économique profonde renforcée par les crises frumentaires de 1766 et 1767. En effet, le transport des grains importés est rendu très coûteux en raison de l'insuffisance des voies

---

<sup>76</sup> Henri-Léonard Bertin succède, en novembre 1759, à M. de Silhouette en tant que contrôleur général des finances. Le roi ne peut s'opposer à son renvoi en 1763 mais crée spécialement pour lui, son ami, un secrétariat d'Etat, le cinquième du ministère. C'est une espèce de fourre-tout que, faute d'autre nom, l'on désignera comme « le département de Monsieur Bertin » ou « le petit ministère Bertin ». Y sont affectés, pêle-mêle, les manufactures de porcelaine, l'agriculture, les mines, les canaux et la navigation intérieure, les carrosses publics et les fiacres, les messageries, le roulage et la petite poste, les dépôts des chartes, les loteries, la Compagnie des Indes, les manufactures de toiles peintes et de coton.

navigables, et de la pénibilité et la cherté du transport par routes. Turgot l'écrit dans de nombreux documents. Il va donc défendre la Charente qu'il préfère à la Dordogne et la Vézère pour des raisons géographiques et économiques que nous détaillerons par la suite. Pour ce faire, Turgot demande à Bertin qu'un arrêt charge officiellement Trésaguet, ingénieur des Ponts et Chaussées, de l'évaluation de la faisabilité et des coûts pour rendre la Charente navigable en amont d'Angoulême, jusqu'à Civray. Dans cette même lettre, il critique explicitement les ouvrages réalisés par certains propriétaires de moulins, de forges ou de pêcheries. En effet, comme c'était d'usage à l'époque, les propriétaires riverains, construisaient souvent des ouvrages sur la rivière (écluses, pertuis, pas, digues, etc.) pour leur propre industrie. Cela générait de multiples conflits, notamment entre ceux qui voulaient naviguer, transporter par voie fluviale (commerçants, propriétaires des autres industries, de bois, etc.) et ces propriétaires, dont les ouvrages pouvaient entraver cette circulation et être endommagés par ce qui circulait. Ou encore entre les propriétaires industriels et les simples riverains qui voyaient parfois leurs biens accaparés ou dévalorisés par l'ouvrage des premiers. En Limousin, la pratique du flottage était au cœur de ces conflits. La production de bois était en effet une spécialité locale, et son transport par voies navigables ou le flottage simple était nettement moins coûteux et complexe que le transport terrestre<sup>77</sup>. Comme nous l'avons vu dans le I-, l'approvisionnement en bois relèvait des Eaux et Forêts. Mais la fourniture des arsenaux impliquait l'intervention de la Marine (intendant portuaire et ministère) donc une collaboration entre ces institutions (depuis une ordonnance de 1689), très difficile (cf. D. Plouviez, 2014, p. 48). Comme déjà mentionné, la navigation de la Charente relève de plus, pour l'époque qui nous intéresse, d'un troisième organe étatique, le ministère Bertin, responsable de la navigation intérieure. Et il faut encore ajouter l'incontournable Contrôle général des finances et bien entendu les intendants des Généralités. Les enjeux de pouvoirs et les conflits sont donc inévitables.

Le comte de Broglie et la duchesse d'Enville ont partie liée sur la question de la navigation de la Charente. Le premier possède des forges importantes<sup>78</sup> situées sur la

---

<sup>77</sup> Pour de plus amples détails sur la pratique du flottage en Limousin et les conflits qui en résultent, voir L. Lacrocq (1933), « Le Flottage des Bois sur la Vienne, le Taurion et leurs affluents », dans le *Bulletin de la Société archéologique et historique du Limousin*, p. 337-367.

<sup>78</sup> G. Tesson (1964, p. 74) : On obtient dans cette forge « neuf cents milliers de fonte qui produisent environ six cents milliers de fer forgé, dont cent vingt milliers passent à la fenderie pour assortir les marchands en verge et fer feuillard, et soixante et dix milliers sont convertis en bâtes d'acier destiné

Charente, au nord de Ruffec (forge rachetée au duc de Saint-Simon en 1762), et à Ruelle juste au nord d'Angoulême (sur la Touvre, affluent de la Charente). Elles sont alimentées par les bois de la duchesse d'Enville (qui en possède de nombreux autour de La Rochefoucauld<sup>79</sup>) dont le comte de Broglie s'est rendu adjudicataire sous un faux nom (le S<sup>r</sup> Blanchet, cf. lettre de Turgot à Bertin du 8 septembre 1768, AN, F14-1190), et en fer, en provenance des mines locales (Civray et Charroux), en amont sur la Charente. Le bois, l'acier, les canons et les boulets sont vendus à l'arsenal de Rochefort situé en aval. Selon J.-P. Quenot (1818, p. 445-447) « la forge de Taizé-Aizié, ou de Ruffec, est la plus considérable, la mieux organisée, celle où il se fabrique le plus de fer, et où il est d'une meilleure qualité ; un des grands avantages de son exploitation est la facilité de se procurer à très-bon compte tout le bois qu'elle peut consommer ». La proximité des matières premières et l'usage des voies navigables pour leur transport constituent deux avantages. Il y a donc un intérêt conjoint du comte et de la duchesse pour le développement de la navigation de la Charente en amont d'Angoulême (voir carte page suivante).

---

pour les ports du Roi et pour les colonies. Le surplus du fer se débite dans le Poitou, la Saintonge, l'Angoumois et le Limousin ».

<sup>79</sup> Je me suis rendu le 8/7/2015 à La Rochefoucauld, dans le château qui appartient encore à la famille de La Rochefoucauld, pour essayer d'obtenir des informations plus précises sur la localisation de ces bois et sur les relations avec le comte de Broglie. J'avais l'espoir d'y trouver des archives de l'époque. J'ai eu le bonheur d'être reçu par Madame la duchesse de La Rochefoucauld qui m'a conté que les archives de La Rochefoucauld avaient été détruites à la Révolution. Elle m'a confié le trousseau de clés du château pour que j'aie me promener librement dans les bibliothèques (21 000 ouvrages), la salle des cartes, et celle du trésor (les archives). La prospection s'est révélée vaine pour l'analyse.



Fig : Extrait de la carte de Cornueau et Capitaine (1781), avec nos ajouts.

Turgot va également voir un intérêt économique à la navigation de la Charente, pour l'ensemble de la généralité, compatible avec celui de la duchesse, son amie. Turgot n'ignore rien de cet intérêt, lui qui écrit à Bertin, le 2 août 1767 (minute, AD Haute-Vienne, C308 ; lettre, AN, F14-1189-2) à propos du père de celle-ci : « M. Le Duc de la Rochefoucauld [...] avoit beaucoup de zèle pour l'exécution de ce projet auquel en effet y avoit un grand interet, les principales terres de sa maison étant situées sur les bords de cette riviere ». Mais le comte de Broglie a déjà effectué des ouvrages<sup>80</sup> sur la Charente (qui engendrent des conflits avec des riverains) et en demande la prise en charge par l'État, au nom de leur intérêt public, ce que va contester Turgot, étant donnée la piètre qualité des ouvrages expertisés par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Trésaguet. Il va au contraire réclamer un financement étatique des ouvrages à réaliser pour rendre la Charente navigable en amont d'Angoulême, reposant sur une évaluation objective de Trésaguet.

Forge de Tésé<sup>81</sup> (Ruffec) :



Fig. : Extrait de la carte de Cassini (1753-1789).

---

<sup>80</sup> G. Tesson (1964 : 75-76) : « L'usine proprement dite fut établie dans le lit même de la rivière, sur un terre-plein que l'on y forma avec des matériaux pris au pied du coteau d'Aizie. Les eaux ainsi retenues dérivèrent ; celles qui ne servirent pas à alimenter les coursiers formèrent un canal qui donna naissance à un bras de la Charente. Au moyen d'un barrage mobile placé sur ce canal, on put maintenir l'eau au niveau désirable et former un petit courant latéral servant au lavage du minerai. Les eaux d'amont refluerent, du fait du barrage, à près d'un kilomètre et inondèrent une vaste étendue de prairies. Ces prairies devinrent les marais de la Forge qui existaient encore il y a 30 ans ». Pour la visualisation de cette construction, cf. *Ecluse à sas de la forge de Ruffec [sic]*, AD Charente, 1C92 : L'empreinte de cet ouvrage peut encore être observée aujourd'hui (sur Google Earth et *in situ*).

<sup>81</sup> Une autre mention de cette forge figure sur le dessin en six pages effectué par Trésaguet pour son *Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente et itinéraire de la rivière depuis Civray jusqu'à Cognac* du 6 janvier 1773 (AD Charente, 1C91). C'est la pièce d'archive dont la couverture constitue celle de ce mémoire.

Nous avons recensé près de cent documents en lien direct avec cette affaire en provenance de multiples sources. Ils sont détaillés dans l'annexe 2 et sont exploités de manière thématique-chronologique. Seuls onze d'entre eux figuraient dans l'édition Schelle.

### **Rendre la Charente navigable : un projet ancien**

Le premier document connu qui atteste de l'intérêt de Turgot pour ce projet a été trouvé aux AN, à Paris, dans les fonds publics de l'Ancien Régime (Marine, Affaires étrangères, cote MAR/B2/370). Une copie d'une lettre adressée à Turgot, dans le *Registre des ordres du Roy et dépêches concernant la marine de Ponant*, datée du 5 mars 1762, contient le propos suivant : « Je ne perdray point de vuë ce que vous me demandez par rapport à la navigation de la Charente qu'il est, ainsi que vous l'observez, très important de tacher de perfectionner, et je feray rendre compte des moyens qu'il y auroit à employer pour remplir cet objet ». Ce document prouve que Turgot, nommé intendant de la généralité de Limoges en 1761, s'est très tôt intéressé à la question de la navigation de la Charente, même s'il a différé son action en raison d'autres priorités de son administration (réforme de la fiscalité, suppression des corvées, établissement d'une cartographie correcte de la Généralité, réfection et développement des routes).

Dans la lettre du 2 août 1767 (AD Haute-Vienne, C308 ; AN, F14-1189-2), qui marque le début du siège de Bertin pour rendre la Charente navigable, Turgot écrit : « Il y a de fortes raisons de croire la chose possible et les ingénieurs qui ont été envoyés en differens lieux pour examiner l'État des choses ont tous assuré que la rivière étoit susceptible d'être rendue navigable. Le S<sup>r</sup>. Ferry, ingénieur de La Rochelle, a donné a cet effet son avis en 1696 et le S<sup>r</sup>. Lefevre, ingenieur, employé par M Le Duc De La Rochefoucauld a donné les mêmes assurances, en conséquence d'une nouvelle visite ». C'est dire si le projet n'est pas nouveau. On trouve d'ailleurs aux archives départementales de la Charente plusieurs mémoires sur la question, dont certains ont été présentés par le duc de la Rochefoucauld, père de la duchesse d'Enville. Son mémoire de 1720 (AD Charente, 1C89) retrace toute l'histoire de la navigation de la Charente (François 1er la rendit navigable de Cognac à Angoulême, autorisation fut donnée dès 1637 de procéder à des estimations de la faisabilité de la rendre navigable en amont d'Angoulême, etc.). On peut y lire que « la riviere de Charente n'a jamais été navigable quoique depuis 1637 il ait été fait plusieurs projets et tentatives pour la rendre telle ». Le duc de La Rochefoucauld propose de prendre en charge les travaux en échange d'un droit de péage « pour les

marchandises qui feront voiture par eau sur l'étenduë de riviere qu'il rendra navigable » Y figurent également l'autorisation « accordée au duc de La Rochefoucauld pour rendre la Charente navigable, par le Roy », en 1717 déjà (AD Charente, 1C86) et des mémoires qui s'opposent au flottage du bois proposé par le duc de La Rochefoucauld (AD Charente, 1C89). Aux AN, des mémoires de 1732 et de 1740 des marchands « fréquentans la riviere de Charente » attestent également d'un intérêt ancien (AN, F14-1190) pour la navigation sur cette rivière.

### **La navigation de la Charente, un projet que Turgot a très à cœur**

Voilà ce qu'écrivit Turgot à Desmarests<sup>82</sup> dans une lettre du 16 mai 1767 (BNF, NAF 10359) : « Je compte que M<sup>r</sup> Tresaguet ne tardera pas d'aller visiter la Charente et alors je sauroy un peu plus positivement ce qu'on pourra faire pour la navigation de la Charente, objet que j'ay très à Cœur ». Il use des mêmes termes dans la lettre déterminante qu'il adresse à Bertin le 2 août 1767, en faisant référence, avec une indication chronologique supplémentaire (AD Haute-Vienne, C308 ; AN, F14-1189-2), à : « un autre projet de même genre que j'ai au moins autant à Cœur depuis long tems ». Dans une lettre à Bertin du 8 septembre 1768 il écrit qu'il croit la navigation de la Charente avantageuse et exprime « le désir [qu'il a] que la province en puisse jouir » mais subordonne les travaux à la réalisation d'une expertise sérieuse de l'ingénieur des Ponts et chaussées (cf. *infra*). Dans sa lettre au comte de Broglie du 3 janvier 1769 (AN, F14-1190), il écrit qu'il y a longtemps qu'il ne s'est pas borné à faire examiner l'ordonnance relative aux rivières navigables mais qu'il l'a lui-même examinée et est entré « dans un très grand détail ». Et dans sa lettre au maire de Rochefort du 7 juillet 1772 (Schelle, t. III, p. 548), Turgot se dit « depuis plusieurs années, occupé du projet de perfectionner la navigation de la Charente au-dessus d'Angoulême, et de rendre cette rivière navigable dans toute l'étendue de l'Angoumois, et jusqu'à Civray en Poitou ».

Turgot s'implique personnellement dans ce projet et n'hésite pas à affronter la pénibilité des transports pour visiter les travaux : « Je compte visiter les ouvrages de M<sup>r</sup> de Broglie dans le commencement du mois prochain » - soit octobre 1768 (Ruwet, p. 25) ; ce qui est confirmé dans sa lettre du 9 octobre : « Je suis ici en train de visiter la Charente ». Il

---

<sup>82</sup> Géographe, membre de l'Académie des sciences. Il fut inspecteur des manufactures de la généralité de Limoges (1762-1772).

effectue une nouvelle visite en juillet 1769 (Ruwet, p. 37) ; puis il écrit, le 7 novembre 1769 (Ruwet, p. 43) : « Je dois, si le tems le permet, continuer ces jours-cy avec eux la visite de la Charente, depuis Montignac jusqu'à Cognac ».

### **La justification du projet**

Dans la lettre à Bertin du 2 août 1767 (AD Haute-Vienne, C308 ; AN, F14-1189-2), Turgot justifie de manière détaillée l'intérêt de rendre navigable la Charente : « L'utilité d'une pareille entreprise serait inappréciable pour une partie du Poitou, pour l'angoumois presque entier et pour plusieurs cantons très fertiles de la généralité de la Rochelle dont cette rivière déboucherait les blés, les eaux de vie, les bois, les fers et les denrées de toutes espèces jusqu'à la mer<sup>83</sup> ». C'est donc bien la facilitation du commerce qui constitue l'argument principal de Turgot, en droite ligne des écrits économiques examinés précédemment. Ses pratiques administratives sont bien, pour les objectifs poursuivis, influencées par les savoirs économiques. Bertin est parfaitement en accord avec cela, lui qui écrit à Turgot, d'abord à propos de la Vézère et de la Dordogne, le 25 février 1767 (AD Haute-Vienne, C308) : « Vous sentés, Monsieur, que la navigation de ces rivières seroit infiniment utile au commerce et à l'agriculture » ; ou qui lui répond, cette fois-ci à propos de la Charente, dans sa lettre du 23 août 1767 (minute, AN, F14-1190 ; lettre, AD Haute-Vienne, C308), que ce projet « seroit infiniment avantageux à la province, puisque Manles est le marché général des Bleds qui vont d'une partie du Limousin et du Poitou dans l'angoumois et dans les pays de vignobles qui l'avoisinent » et un peu plus loin « j'attendrai avec empressement l'effet de vos soins pour le rétablissement d'une navigation si interessante pour l'agriculture et pour le commerce ». Notons que ni Bertin ni Turgot ne

---

<sup>83</sup> Le mémoire du 10 mai 1740 (AN, F14-1190) offre un descriptif intéressant des échanges de marchandises qui sont effectués par la Charente : « Les marchandises [...] sont principalement destinées pour la construction des vaisseaux, les approvisionnements et les munitions de guerre. Ces marchandises sont les vins, les farines, les eaux de vie, les bois de construction pour les vaisseaux [...], les canons, bombes, mortiers, boulets, ancrs, les fers de toute qualité qui se fabriquent et se fondent dans cette province, le plus beau papier qu'il y ait dans le Royaume, le safran, les tonneaux pour les vins, eaux de vie et farine, les cercles, lausiers, les armes comme fusils, pistolets, épées [...]. Au retour ces mêmes bateaux sont le plus communement chargés de sel et souvent des approvisionnements nécessaires pour l'angoumois et les provinces voisines, comme de bœure, fromage, huisles, [...] morue, harans, sardines, episseries, indigo, cochenille, bois des Indes, sentaux, drogues du Levant, cuivre, laiton, étain, bray, gouderon, souffre, resine. Cette province qui est généralement dans un terrain maigre sec et aride a souvent en besoin de grains pour la nourriture de ses habitans ».

hiérarchisent agriculture et commerce. Ils s'inscrivent donc dans une filiation plus proche des idées des membres du cercle de Gournay que de celles des physiocrates. Dans une nouvelle lettre à Bertin du 8 septembre 1768 (AN, F14-1190), Turgot rappelle l'utilité du projet car « la Charente traverse un pays très fertile dont les denrées acquerreroient par le débouché que leur donneroit cette navigation un accroissement de valeur qui feroit la richesse de la province ». Les provinces bordurières en retireraient des « avantages prodigieux ». Dans cette même lettre, il évoque un autre intérêt pour le royaume : que l'arsenal de Rochefort (la marine royale) se procure des matières à un prix moins élevé et dans un meilleur état qu'en l'absence de navigation en amont d'Angoulême (il fait directement référence aux bois de la duchesse administrés par le comte et fournis aux arsenaux ; son propos s'applique aussi bien à l'acier, aux canons, et aux boulets produits dans les forges du comte). D. Plouviez, dans son étude approfondie de la *Marine française et ses réseaux économiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*, rappelle combien les coûts de transport par terre ainsi que la plus grande facilité de l'acheminement par les rivières et fleuves ont qualifié durablement la voie d'eau comme la seule capable d'assurer un approvisionnement dans de bonnes conditions (2014, p. 469). C'est le cas ici pour l'arsenal de Rochefort alimenté par la Charente.

Dans sa lettre au maire de Rochefort du 7 juillet 1772 (Schelle, t. III, p. 548), Turgot écrit que la liberté du port de Rochefort et l'accroissement de la navigation de la Charente « doubleront leur utilité réciproque ». Dans cette même lettre, il commente l'opposition des fermiers généraux et de la ville de la Rochelle et affirme que, même si leur intérêt était plus grand, « ce ne serait pas une raison pour priver toutes les provinces, à portée de la Charente de leur débouché naturel ». En effet, comme l'explique G. T. Matthews (1958, p. 145 et suivantes) les « Vraies aides » sont les taxes indirectes qui constituent la part la plus importante du revenu des fermiers généraux. Libérer le commerce et la circulation les priverait donc de cette manne. Turgot fait donc à nouveau un lien explicite entre son projet et les débouchés maritimes qu'il permet. Il argumente encore plus précisément dans une lettre du même jour adressée au Contrôleur général des finances (Schelle, t. III, p. 549-553) dans un passage si éloquent qu'il mérite d'être cité *in extenso* :

« La Charente, dont les ports de Rochefort et de Charente forment l'abord, est le débouché naturel de toutes les denrées de la Saintonge et de l'Angoumois. Plusieurs parties du Périgord, du Poitou et du Limousin n'ont de communication avec la mer et avec l'étranger que par le moyen de cette rivière. C'est par elle que leurs habitants peuvent se procurer les moyens de pourvoir à leurs besoins et tirer un parti utile de leur superflu. Ils ont donc le plus grand

intérêt à tout ce qui peut donner au commerce de cette province plus d'étendue et d'activité. Les vrais principes du commerce auraient dû sans doute assurer à tous les ports, à toutes les provinces, à tous les lieux, à tous les particuliers du Royaume, la libre jouissance des avantages que la nature leur a donnés car la liberté, la concurrence universelle, l'activité qui en résultent, peuvent seules établir entre toutes les parties et tous les membres d'un État la proportion la plus juste et l'équilibre le plus favorable à la plus grande richesse du tout. Un débouché plus facile diminue les frais, augmente le profit des exportations, et modère la dépense des importations ; un débouché qui communique avec l'intérieur par un plus grand nombre de routes et de canaux, multiplie au profit de l'État les objets et les bénéfices du commerce ».

La navigation de la Charente aurait donc de multiples avantages, tous conformes aux arguments théoriques développés en première partie par les prédécesseurs et contemporains de Turgot : multiplication des débouchés, baisse des coûts, satisfaction accrue des besoins, possibilité d'échanger son « superflu », accroissement de la concurrence, accroissement des richesses, pour les individus comme pour l'État qui doit donc instaurer la liberté de commercer et s'assurer du développement de cette navigation. Selon Turgot, dans cette même lettre au Contrôleur général des finances du 7 juillet 1772, « les avantages qu'elle procurera seront fort au-dessus de la dépense de l'exécution » (des travaux pour la rendre navigable). D'autres propos de Turgot vont en ce sens dans cette même lettre : « plus son commerce extérieur acquerra d'activité, plus aussi la navigation intérieure développera les richesses naturelles de cette partie du Royaume » ; « le commerce s'accroît en raison des facilités de le faire » ; « l'intérêt de l'État serait toujours de favoriser le commerce ». On peut constater que les arguments de Turgot font intervenir deux échelles : la liberté du commerce et le développement de la navigation comme facteurs de réalisation du marché comme principe et de l'enrichissement de l'État (registre discursif : « principe de marché » mais Turgot ne mobilise pas le terme « marché » en ce sens dans les archives connues) ; le développement d'une voie navigable spécifique pour le développement d'une région par l'accroissement de son commerce (registre discursif : mise en relation des « places de marché », analyse territoriale). On peut souligner ici une singularité chez Turgot par rapport à la plupart des autres économistes : la mise en relation de l'espace local (ici le Limousin) et de l'international par le biais des débouchés maritimes que permettrait la navigation de la Charente (par le port de Rochefort).

Autre argument important développé par Turgot, confronté à la disette : le transport des grains importés est rendu très coûteux en raison de l'insuffisance des voies navigables, de la pénibilité et de la cherté du transport par routes. Cette insuffisance de

voies navigables accroît donc les effets désastreux de la disette. Turgot l'écrit dans de nombreux documents<sup>84</sup>. Comme le mentionnera plus tard S. Kaplan (1986, p. 370), les « moyens de transport et de communication primitifs renforcent encore cette tyrannie du grain », ce qu'avait bien analysé Turgot.

### **Le financement des travaux**

Dans sa lettre à la duchesse d'Enville, du 8 septembre 1768 (Ruwet, p. 8), Turgot dit toute sa préférence pour un financement par des fonds publics. Mais il exprime aussi les difficultés pour les obtenir et compte sur la duchesse (sur son « crédit » et ses « secours »). Il évoque aussi Bertin et le Contrôleur général (des finances : L'Averdy pour encore quelques semaines), ce qui nous donne des indications intéressantes sur les pratiques administratives : l'intendant propose des « arrangements » pour trouver les fonds, essaie de les obtenir du Contrôleur général des finances, mais Bertin, à la tête de son « petit ministère » et responsable de la navigation est également décisionnaire, de même d'ailleurs que Trudaine à la tête des Ponts et Chaussées. Le processus décisionnel est d'une grande complexité (cf. schémas d'E. Szulman, 2011, p. 270 et p. 275).

Les fonds peuvent être obtenus par divers moyens, dont les conséquences économiques sont très différentes :

- financement direct par l'État (central), recouvrement par l'impôt (« imposition des provinces riveraines » dans Ruwet, p. 26) mais cela nécessite que l'État possède les sommes nécessaires pour réaliser les avances et que le Contrôleur général des finances consente à cette dépense ; cela implique par ailleurs une réflexion sur la manière de répartir l'impôt pour les provinces riveraines ;
- avances réalisées par un particulier à l'État ;
- travaux effectués par un particulier ou une compagnie à leurs frais.

Dans ces deux derniers cas, les modalités de remboursement du (ou des) riche(s) particulier(s) peuvent être très différentes (remboursement simple avec intérêts, obtention

---

<sup>84</sup> Dans sa lettre à Bertin du 8 septembre 1768 (AN, F14-1190) ; dans ses lettres au Contrôleur général des finances du 16 décembre 1769 (Schelle, t. III, p. 118 et p. 123), du 27 février 1770 (*ibid.*, p. 134), du 9 mars 1770 (*ibid.*, p. 137) ; dans son ordonnance du 3 avril 1770 (*ibid.*, p. 262) ; dans l'arrêt du Conseil (qui fait suite à l'ordonnance de Turgot) du 8 avril 1770 (*ibid.*, p. 264) ; dans la minute de sa lettre au Contrôleur général des finances de juin 1770 (AN, F14-1190), et la lettre correspondante de septembre (AN, F14-1190), du 15 novembre 1771 (Schelle, t. III, p. 434).

d'une concession temporaire ou pérenne ouvrant un droit de péage ou un monopole d'exploitation), de même que la propriété de l'ouvrage (temporaire ou non).

Turgot exprime sa préférence absolue pour la première voie (le financement direct par l'État), rappelée dans sa lettre à la duchesse du 27 septembre 1768 (Ruwet, p. 26) : « De deux choses l'une. Ou l'on se déterminera à faire, comme je le propose, l'opération aux dépens des provinces riveraines par une imposition, partagée en plusieurs années, qui serviroit à rembourser chaque année les intérêts et une portion du capital emprunté pour faire l'ouvrage en un ou deux ans. Ou bien l'on rejettera ce moyen et l'on préférera d'accepter les offres d'une compagnie qui se chargeroit de l'ouvrage, moyennant un péage » (...) « Dans ma façon de penser, je crois la première façon d'opérer plus avantageuse pour le commerce de la province ». Turgot précise (27 septembre 1768, Ruwet, p. 26) les différentes manières de procéder, selon que le financement s'effectue par l'imposition des provinces riveraines ou par une avance des fonds à l'État par une compagnie (ou un particulier). Dans le premier cas, il écrit qu'il faut payer directement les entrepreneurs, pour l'exécution de leur marché, sans passer par le trésor royal, ce qui garantirait que « le gouvernement ne pourroit avoir aucun prétexte pour mettre la main sur ces fonds ». Dans le second cas, « vous (la duchesse) feriez une véritable avance, mais dont vous retireriez un revenu aussi assuré que celui de Mr de Camaran sur le canal de Languedoc, ou de tout autre propriétaire de canal au même titre ». En effet, lorsque les contraintes financières semblent insurmontables, Turgot consent à un financement par un particulier, de préférence la duchesse « plus en état de la faire réussir que M<sup>r</sup> le comte de Broglie », et qui ferait « au Roy des conditions au moins aussi bonnes que luy », moyennant « l'assurance d'un remboursement ou d'un péage » (8 septembre 1768, Ruwet, p. 25). Il écrit encore à ce sujet, lorsque les travaux de Trésaguet sont terminés (7 novembre 1769, Ruwet, p. 43) et que la question du financement devient pressante : « Si, pour avoir de l'argent, il faut recourir à votre voisin [le comte de Broglie], il faut désespérer du succès, car il n'en demanderoit qu'autant qu'il seroit luy-même chargé de l'entreprise ».

Turgot écrit à Bertin, le 8 septembre 1768 (AN, F14-1190) que trouver des fonds sera difficile car il sait l'épuisement où la dernière guerre a mis les finances, ce qui « vous (Bertin) fait pencher à accepter les offres de M. le comte de Broglie ». Turgot, malgré sa préférence réitérée pour un financement par l'État, connaît les difficultés financières de celui-ci, et comprend les hésitations de Bertin, près de céder aux propositions du comte de Broglie (financement des travaux contre concession et péage à

son profit). Il rappelle cette alternative dans cette même lettre et redonne ses arguments en faveur du financement public. Selon lui, les péages amènent l'effet inverse sur le commerce et la richesse de ceux attendus par le développement de la navigation : entravant la circulation, ils diminuent le commerce au lieu de l'augmenter, ce qu'il constate pour le canal de Languedoc. Si toutefois l'on était obligé de recourir à un financement particulier, Turgot exprime sa préférence absolue pour un péage perçu de manière temporaire (jusqu'au remboursement total du prêteur) par ce particulier, plutôt que pour le compte du roi. Il craint que l'incitation à entretenir les ouvrages soit nulle dans le dernier cas. Turgot propose un financement par l'entremise de la duchesse d'Enville, à 5 % l'an, au lieu des 10 % proposés par le comte. Il préférerait que le remboursement soit effectué au moyen d'une imposition. Il en présente les différents montants annuels pour un emprunt d'un million de livres, pour des durées de remboursement variant de 10 à 20 ans, calculés à partir de « l'ouvrage de M. de Parcieux<sup>85</sup> sur les probabilités de la vie humaine » (cf. transcription de cette lettre du 8 septembre 1768, annexe 3). Il précise plus loin dans la même lettre « qu'il faut d'abord tenter [...] d'obtenir le consentement de M. le Contrôleur general. Si l'on ne peut y réussir, alors on pourra recourir à l'expédient d'un péage dont le produit servira au remboursement de Mad<sup>e</sup> la duchesse d'Enville, de la même manière que vous proposés de la faire servir au remboursement de M. le comte de Broglie : mais il sera essentiel que l'arrêt qui en ordonneroit l'établissement [précise] en même temps les formalités à prendre pour en constater les produits annuels afin que la suppression en fut opérée de plein droit au moment où le remboursement total seroit effectué ». La hiérarchie

---

<sup>85</sup> J. Dupâquier a écrit *L'invention de la table de mortalité* (1996), dans lequel il évoque le rôle de Deparcieux (chapitre V, p. 83-119). La table de mortalité met en relation l'âge, la probabilité de décéder à cet âge et l'espérance de vie. Elle est conçue dès 1662 par l'anglais John Graunt, père de l'arithmétique politique selon J. Dupâquier (*ibid.*, p. 13). Elle est fondée sur les progrès du calcul des probabilités, de l'arithmétique politique. Deparcieux a élaboré la première table française de mortalité et en a établi la première théorie (*ibid.*, p. 97) dans son *Essai sur les probabilités de durée de la vie humaine* (1746). Il donne 22 tables dont 14 concernent le calcul des rentes viagères, fondé sur l'espérance de vie. D'après J. Dupâquier (*ibid.*, p. 83), les tables de Deparcieux sont parfaitement correctes. C'est à partir de ces tables que Turgot calcule le montant des remboursements à effectuer selon la durée d'emprunt. Mais ses calculs ne sont pas explicités dans sa lettre, ce qui pose un problème quant au processus de rationalisation du financement des ouvrages publics : soit le taux est fixe et facilement comparable (5 % annuels pour la duchesse sont d'évidence moins coûteux que les 10 % réclamés par le comte), soit le calcul est autre, fondé sur l'espérance de vie du prêteur suivant Deparcieux, et le critère de rationalisation nous échappe, en l'absence de détails supplémentaires.

des préférences économiques de Turgot en matière de financement de ces travaux est donc très nette. Turgot ajoute : « Il me paroît juste en soi que les provinces qui doivent profiter de la nouvelle navigation par l'augmentation de leur commerce et la vente plus avantageuse de leurs denrées en supportent la dépense par imposition répartie sur les propriétaires des biensfonds ».

Mais les difficultés persistent. Le 9 octobre 1768 (Ruwet, p. 27), Turgot écrit à la duchesse qu'il visite la Charente et glisse dans sa lettre qu'il espère trouver plus de « facilité » dans le nouveau Contrôleur général des finances (Etienne Maynon d'Invault), que dans l'ancien (L'Averdy) pour l'exécution du projet. Le 16 octobre 1770 (Ruwet, p. 58), il lui écrit encore : il « faudra bien que Mr Trudaine fournisse le surplus des fonds, malgré tous les retranchements de l'abbé Terray qui nous réduits encore ce mois-ci de 4000<sup>lt</sup> à 2000. Si la guerre vient, il faudra tout cesser. ». Ces difficultés sont accrues par des conditions météorologiques catastrophiques qui endommagent les ouvrages en construction. Ainsi, le pont de La Rochefoucauld subit-il les assauts des « pluyes, plutôt [d]es déluges » ce qui amène Turgot à être « d'autant plus fâché que les tentatives pour les épuisemens ont consommé de l'argent en pure perte. Il faudra bien que Mr Trudaine nous en donne pour le finir » (7 décembre 1770, dans Ruwet, p. 60). L'abbé Terray, qui a remplacé Etienne Maynon d'Invault comme Contrôleur général des finances ne semble pas un interlocuteur facile sur la question du financement de la navigation de la Charente : « J'ay vu Mr l'abbé Terrai, je l'ai trouvé le même sur l'article des grains ; mais ce qui me fâche le plus, c'est que je l'ai trouvé un peu difficile sur l'article de la Charente » (4 septembre 1773, Ruwet, p. 88).

### **L'entretien des ouvrages**

C'est dans sa longue lettre à Bertin du 8 septembre 1768 (AN, F14-1190) que Turgot aborde pour la première fois la question de l'entretien des ouvrages. Ces dépenses se réduisent selon lui à l'entretien des digues et pertuis et « au curement du canal de navigation dans l'intervalle d'un pertuis a l'autre ». Il présente les différents moyens d'y pouvoir : aux dépens du roi, aux dépens de la province, ou en en chargeant des particuliers moyennant une rétribution qui leur serait payée par les bateaux qui fréquentent la rivière (ce qui formerait « une augmentation legere sur le prix du service indispensable de l'ouverture de chaque pertuis pour laisser passer les batteaux et du tirage des batteaux dans l'intervalle d'un pertuis a l'autre »). Turgot ne hiérarchise pas ces solutions. Il explique juste que la

troisième ne pose pas de problème car n'est pas du même ordre qu'un péage tel qu'envisagé pour le financement des travaux : ce droit serait « infiniment peu à charge du commerce ». Dit autrement ici, le droit nécessaire au financement de l'entretien ne pèserait que marginalement sur le coût total donc ne serait pas désincitatif. Circulation par voie navigable et commerce ne seraient pas entravés par ce type de droit, selon Turgot qui n'étaye d'aucun calcul cette assertion.

### **L'action administrative subordonnée à l'expertise de l'ingénieur**

Dans sa lettre à Bertin du 2 août 1767 (AD Haute-Vienne, C308 ; AN, F14-1189-2), à propos des travaux de la Vézère et de la Corrèze, Turgot prend un parti dont il ne variera pas : l'action administrative doit reposer sur une expertise précise. Voici de quels termes il use : « je réserve tout ce que j'aurai à vous dire sur cet objet, au tems où des opérations plus précises et des nivellements pris avec scrupule me mettront en état de porter un jugement assuré de l'entreprise et de vous présenter un plan tout fait pour son exécution ». Dans cette même lettre, il fait référence aux expertises précédentes, notamment celle dont fut chargé par l'un de ses prédécesseurs (M. de Lamillière), l'ingénieur des Ponts et Chaussées, M. Montgazon et M. du Tillet-Dauberie, procureur du roi. Turgot est critique sur le travail effectué, d'où sa demande d'une nouvelle expertise par Trésaguet :

« J'ay examiné les plans et les projets qui furent dressés par ces deux personnes et qui n'ont jamais eu d'exécution. Je les crois beaucoup trop dispendieux et nullement nécessaires. Ils consistent en des projets d'écluses construites sur les mêmes principes que celles qui servent à la navigation du canal de Languedoc et des autres grands ouvrages de ce genre mais on peut très bien se passer de pareilles ecluses pour la navigation d'une riviere telle que la Charente ou il ne sauroit être question de faire franchir à la fois à des bateaux une aussi grande difference de niveau que dans le canal de Languedoc. Je regarde donc le travail fait à cet egard comme à peu près inutile, et il me paroît indispensable de le recommencer. C'est un des objets de l'opération dont je crois nécessaire de charger dans ces moments cy le S<sup>r</sup> Trésaguet ».

Et il subordonne la suite de son action administrative (« exécution des travaux et moyens de trouver des fonds pour y subvenir ») au rapport de l'ingénieur Trésaguet.

De manière identique, dans la lettre à la duchesse d'Enville du 27 septembre 1768 (Ruwet, p. 26), Turgot, après avoir longuement abordé la question du financement des travaux pour rendre la Charente navigable, subordonne explicitement leur mise en œuvre à la connaissance préalable des travaux à réaliser et de leurs coûts : « Mais, pour le moment, il ne s'agit que de bien connoître ce qu'on a à faire et d'évaluer exactement la dépense et, tout l'objet de ma lettre à M<sup>r</sup> Bertin n'a été que d'empêcher qu'on adoptât aveuglément les

propositions du comte de Broglie ». Dans cette lettre à Bertin du 8 septembre 1768 (AN, F14-1190), Turgot écrit en effet : « Lorsque par l'évaluation exacte des ouvrages d'art et des indemnités qui seront dûes aux riverains, on connaîtra la totalité de la dépense qu'exigera l'entreprise, il ne sera plus question que de trouver des fonds suffisants subvenir ». Puis, le 3 novembre 1768 (Ruwet, p. 28) : « Je crois qu'il faut attendre que nous sachions avec plus d'exactitude ce que l'opération coûtera. L'on travaille toujours aux plans. Le tems n'est malheureusement pas trop favorable ». Dans sa lettre au comte de Broglie du 3 janvier 1769 (AN, F14-1190), Turgot écrit qu'il aimerait bien l'obliger au regard du pertuis de Condat mais que « M. Trésaguet [...] [lui] a dit qu'il n'étoit pas possible qu'il formât le devis de ce pertuis avant d'avoir examiné sur les lieux la disposition qu'on peut lui donner ». Dit autrement, il ne procédera pas au remboursement du comte sans que le rapport de son ingénieur ne soit établi et ne valide l'intérêt des travaux entrepris. En revanche, dès les travaux de Trésaguet terminés, Turgot se lance dans la recherche de financement (Ruwet, p. 40).

### **Les obstacles à la réalisation du projet**

Dans sa lettre à Bertin du 2 août 1767 (AD Haute-Vienne, C308 ; AN, F14-1189-2), Turgot aborde les différentes entraves à la navigation de la Charente : des problèmes naturels (pente trop rapide, manque d'eau), des problèmes liés aux aménagements (digues, pas) réalisés par les propriétaires de moulins, d'usines. La construction de piètre qualité des ouvrages souvent mal positionnés est liée, selon Turgot, au fait qu'ils ont été « construits originairement au hasard et par des gens fort peu habiles<sup>86</sup> ». La mauvaise volonté et la négligence des riverains ne viennent qu'en dernier sur la liste des obstacles dressée par Turgot, et encore leur influence est-elle jugée moindre que les constructions anarchiques des propriétaires de moulins et d'usines. L'un de ces propriétaires est justement le comte de Broglie, propriétaire de forges. Turgot évoque également les difficultés de navigation sur la Charente dans sa lettre au Contrôleur général des finances du 7 juillet 1772 (Schelle, t. III, p. 549-553) : « Cette rivière n'est à présent navigable que jusqu'à Angoulême ; encore, depuis Cognac jusqu'à cette ville, la navigation est-elle difficile, embarrassée, interrompue pendant une partie de l'année ».

---

<sup>86</sup> Il emploie ce qualificatif dans la version initiale de sa lettre, raturée dans la minute (AD Haute-Vienne, C308). Cela se transforme en « ignorans dans la science des canaux » dans la version définitive.

Le seul moyen de surmonter ces obstacles pour Turgot : l'expertise des ingénieurs. « Tous les procès verbaux et les ordonnances des officiers de maîtrises ne pouvoient remplir l'objet qu'on se proposoit et suppléer a des ouvrages entrepris en connaissance de cause et projetés par d'habiles ingenieurs d'après des nivellemens bien faits » (lettre à Bertin du 8 septembre 1768, AN, F14-1190).

### **Le rôle-clé de Mr Trésaguet, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées**

L'ingénieur des Ponts et Chaussées Trésaguet est un personnage-clé. D'abord inspecteur des Ponts et Chaussées à Paris, il intervient dans divers travaux à Nevers et est nommé ingénieur de la généralité de Limoges le 22 juillet 1764. Inspecteur général des routes et ponts en 1775, il termina sa carrière comme ingénieur général. Il est l'auteur du premier programme national de construction et d'entretien des routes et le créateur du corps des cantonniers. Il a publié dans une notice une description de sa méthode de construction des routes et un mémoire sur la construction et l'entretien des chemins de la généralité de Limoges. Le rôle qu'il va jouer auprès de Turgot, la manière dont son expertise est mobilisée, dans les échanges, puis dans la prise de décision, constituent une sorte de prélude du devenir de l'économie politique, en partie fondée sur le calcul, notamment des ingénieurs (et partant, ce qui va devenir une spécificité française, celle des « ingénieurs-économistes »). La hiérarchie des tâches qui lui sont confiées nous apporte une précieuse information. En effet, Turgot, dans une lettre à la duchesse d'Enville du 13 octobre 1767 (Ruwet, p. 22) rappelle qu'il n'a pas oublié le chemin de la Rochefoucauld mais doute que « Mr Tresaguet puisse faire cet automne le projet du pont de Ruelle qui doit être la première opération relative à ce chemin. (...) il est chargé de visiter la Charente pour examiner la possibilité de la rendre navigable et je doute qu'il ait le tems de faire autre chose ». Ce document rend compte d'une hiérarchie qui n'a pas été encore évoquée, où la navigation semble primer sur la réalisation des chemins (ce qui est démenti dans les faits puisque le développement des voies routières va fort occuper Turgot et son ingénieur).

Autre hiérarchie, celle qui concerne les rivières à rendre navigables. Bertin a ordonné qu'une expertise soit réalisée pour examiner la possibilité d'accroître la navigabilité de la Vézère et de la Corrèze (arrêt du Conseil du 13 octobre 1765, AD Haute-Vienne, C308) et s'étonne de n'avoir pas reçu d'information à ce sujet (lettre à Turgot du 25 février 1767, AD Haute-Vienne, C308). Turgot lui répond le 2 août 1767 (minute, AD Haute-Vienne, C308 ; lettre, AN, F14-1189-2) en invoquant l'urgence des autres tâches confiées à

Trésaguet avant d'entamer un long plaidoyer pour la navigation de la Charente. Dans cette même lettre, il demande que Trésaguet soit officiellement commis pour dresser les projets relatifs à la navigation de la Charente (ce qu'il obtiendra par l'arrêt du Conseil du 22 août 1767, AD Haute-Vienne, C308). Abordant les problèmes techniques et financiers, il explique à Bertin qu'une nouvelle expertise, de Trésaguet, est essentielle : « D'après l'examen de ce plan, je crois pouvoir vous dire qu'il ne suffit pas pour juger de la possibilité et de la cherté de cette entreprise. En conséquence il est absolument nécessaire qu'un ingénieur habile visite de nouveau les bords de cette rivière, en leve tous les plans, fasse les nivellements, s'assure de la quantité d'eau qui y coule en différentes saisons et projette et évalue tous les ouvrages à construire et l'indemnité de ceux appartenans à différens particuliers, qu'il faudra supprimer ou changer. Je compte charger le S<sup>r</sup> Trésaguet de cette double opération, l'une au dessus d'Angoulême depuis les frontières de la généralité de Limoges et l'autre au dessous depuis Angoulême jusqu'à Cognac ».

Faisabilité des travaux, ouvrages à réaliser, coûts, plans, mesure du débit d'eau, évaluation du dédommagement des propriétaires d'ouvrages existants à supprimer ou modifier, voici les missions dont Trésaguet est chargé. Ses rapports constituent le fondement des arguments et pratiques administratives de Turgot. Ainsi, ce dernier écrit-il à Bertin le 8 septembre 1768 : « vous avés de même vu dans le premier rapport du S<sup>r</sup> Trésaguet que la possibilité de cette navigation n'est pas douteuse ». Ce travail de Trésaguet conditionne la suite des opérations. Turgot l'écrit à Bertin dans cette même lettre : « Il me semble que pour parvenir à un but si désirable il y a trois choses à faire : la première, de constater par des plans et des devis exacts les ouvrages nécessaires pour lever les obstacles qui se sont opposés jusqu'icy à la navigation de la Charente et le prix que ces ouvrages doivent coûter », la deuxième fait référence à l'indemnisation des riverains que ces travaux pénaliseraient (suppressions/modifications des ouvrages réalisés pour les usines, les moulins, abattement des arbres bordant la Charente, perte des terrains pour la formation des chemins de halage), et la troisième aborde la question du financement. L'expertise de l'ingénieur constitue un préalable incontournable. Il écrit la même chose à la duchesse d'Enville le 19 septembre 1769 (Ruwet, p. 40). Il réitère son propos dans sa lettre au Contrôleur général des finances du 7 juillet 1772 (Schelle, t. III, p. 549-553) : « Il est possible et même aisé, non seulement de rendre cette navigation sûre et facile dans tous les temps, mais encore la prolonger pendant un cours de près de cinquante lieues de rivière, depuis Angoulême jusqu'à Civray, petite ville assez peu éloignée de Poitiers. Les plans et les

devis de ce travail ont été levés et rédigés sous mes yeux par l'ingénieur de la Province [...]. J'attends que l'ingénieur ait mis la dernière main à son travail pour avoir l'honneur de vous en rendre compte ». Trésaguet assumera une autre fonction : le contrôle des ouvrages réalisés par le comte de Broglie, ainsi que l'expertise des dépenses engagées. Ce sont ses conclusions qui vont fonder le refus de Turgot d'indemniser le comte.

La confiance de Turgot en Trésaguet est établie par plusieurs documents. Par exemple, Turgot écrit à la duchesse d'Enville, le 29 novembre 1768 (Ruwet, p. 35) : « Mr Trésaguet, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est en Angoumois pour les travaux de la Charente. Il aura l'honneur de vous faire sa cour et je demande pour luy vos bontés. C'est un homme très intelligent dans son métier et d'un caractère très honnête et très doux. Il aura moins de peine à vous contenter qu'à satisfaire Mr de Broglie ». Ou à Bertin, le 30 mai 1769 (AN, F14-1190) : « Je dois rendre au S<sup>r</sup> Trésaguet la justice de dire qu'il m'a toujours parlé le meme langage. (...) je le crois incapable d'avoir dit le contraire de sa pensée : je le connois pour un homme honnête digne de toute confiance, et la mienne en lui est entiere ». L'hypothèse d'un intérêt particulier pour Trésaguet a été examinée et rejetée. En effet, son père (J. Gay, 1997, p. 123-124) possède lui-même une forge et va être très impliqué dans les évolutions techniques liées à la fabrication des ancrs (il reçoit en 1734 le prix de l'Académie des sciences pour avoir déterminé « la meilleure manière de fabriquer les ancrs »). Mais la fabrication est réalisée à Cosne sur Loire, et les ancrs sont acheminés à Nantes par la Loire, puis à Rochefort par bateau (*ibid.*, p. 118). Aucune connexion ne peut être raisonnablement établie entre la Charente et la Loire<sup>87</sup> pour favoriser les forges familiales, ce qui conduit à écarter toute recherche d'un intérêt personnel pour Trésaguet dans le développement de la navigabilité de la Charente.

Trésaguet rencontrera de nombreuses difficultés pour effectuer ses opérations. Des difficultés météorologiques (déluge, pluies, crues, inondations l'empêchent de visiter les ouvrages) : Turgot, dans sa lettre à Bertin du 4 janvier 1769 (AN, F14-1190), évoque « Les pluies excessives qu'on a éprouvées dans ce pays dès le mois de septembre ne luy

---

<sup>87</sup> Selon H. Heude (1910, p. 13-14), Trésaguet rêvait d'une grande voie de navigation entre la Gironde, la Charente, la Loire et la Seine mais cela semble plus un rêve d'un ingénieur « précurseur » selon le terme d'Heude qu'une entreprise envisagée pour les intérêts familiaux. D'ailleurs, si une telle connexion a été à nouveau envisagée bien plus tard par un inspecteur-divisionnaire des Ponts et Chaussées, M. Brisson (cf. de Prony & *al.*, 1828, p. 32, puis 35-36), elle ne sera jamais réalisée tant son coût et les obstacles techniques en faisaient un projet trop onéreux au regard des revenus qu'il procurerait (*ibid.*, p. 122).

[Trésaguet] ayant presque pas permis de travailler, je ne puis aujourd'hui vous envoyer ainsi que je l'avois espéré les derniers resultats de ses operations » ; des « oppositions, de l'humeur et des mauvais procédés » des seigneurs d'Echoisy (comme Bertin le relate dans un brouillon de lettre du 18 juin 1770, AN, F14-1190). Ces derniers ont présenté une requête au conseil pour « qu'il soit fait défense au S<sup>r</sup> Tresaguet de continuer ses operations sur la Charente ». Les seigneurs d'Echoisy s'opposent par la voie juridique à la navigation de la Charente (« impraticable », « ruineuse pour tout le pays ». Leurs arguments reproduits dans le brouillon du 18 juin 1770 ont disparu de la lettre envoyée en septembre, AN, F14-1190). Ils sont également défavorables au flottage des bois réalisé par les adjudicataires de la duchesse d'Enville (dont le comte de Broglie). Il est fait référence dans ce document à un arrêt du 3 novembre 1767 qui « a permis le flotage sur la riviere de Charente aux adjudicataires des bois de madame La duchesse d'Anville » susceptible d'avoir induit les d'Echoisy en erreur. Cet arrêt va engendrer une bataille juridique qui retardera la mise en œuvre du projet.

### **L'opposition au comte de Broglie**

Dans sa lettre à la duchesse d'Enville du 8 septembre 1768 (Ruwet, p. 8), Turgot écrit : « je ne veux pas vous laisser ignorer que, voyant Mr Bertin très ébranlé par les persécutions de Mr le comte de Broglie, et tout près d'accepter ses propositions... ». À nouveau, il utilise ce terme dans sa lettre du 27 septembre 1768 (Ruwet, p. 26) : « Votre lettre m'a presque fait craindre, Madame, d'avoir fait une indiscretion en me servant de votre nom pour me débarrasser des persécutions du comte de Broglie ». De quoi s'agit-il ? Le comte de Broglie réclame le remboursement des travaux qu'il a effectués pour rendre la Charente navigable, pour son propre compte. Et il assaille Turgot (et Bertin) de ses demandes. Il adresse au moins cinq lettres à Turgot en 1768 (AN, F14-1190) au fur et à mesure desquelles le ton évolue, de la courtoisie à l'irritation en passant par la surprise que le remboursement n'aille pas de soi.

Selon l'expertise de Trésaguet qui en rend compte à Turgot (observations préliminaires de juillet 1768, et confirmation par procès-verbal de l'inspection des ouvrages du comte de Broglie, AN, F14-1190), les travaux ont été mal faits. Selon Turgot (Ruwet, p. 26, lettre du 27 septembre 1768), le comte cherche à se faire rembourser « ce qu'il a

dépensé pour accommoder grossièrement les pertuis des moulins, pour le passage de vos bois<sup>88</sup> ». La demande du comte de Broglie est détaillée dans une lettre de Bertin à Trudaine, du 28 août 1769 (AN, F14-1190) : il a « l'esperance d'obtenir ou le privilege de cette navigation ou le remboursement de ses avances » pour avoir rendu la Charente navigable du pont de Montignac (à côté d'une autre forge du comte<sup>89</sup>, à Ruelle, sur La Touvre, affluent de la Charente) jusqu'à Angoulême, ouvrant la voie vers Rochefort. Turgot refuse dans un premier temps tout remboursement ou privilège au vu de la piètre qualité des travaux réalisés. Il précise cela à Bertin dans une lettre du 8 septembre 1768 (AN, F14-1190), reprenant les critiques de Trésaguet contre le devis présenté par le comte : les cinquante-quatre pertuis ont été évalué au même prix, ce qui n'a aucun sens (ils ne peuvent être identiques en raison du terrain et des difficultés, variables) ; pas de détails sur leur construction ni leurs dimensions ; pas de précisions sur les matériaux utilisés ; « omission absoluë de tout ce qui concerne les ponts et arceaux qu'il sera nécessaire de construire sur les ruisseaux affluens a la Charente pour assurer le service de tirage » ; critique des pertuis prévus dans le devis du comte techniquement incompatibles avec un service de qualité pour les gabarres. Il ajoute : « si d'ailleurs il [ce devis] avoit été precedé des recherches necessaires pour qu'on y put donner quelque confiance », ce qui exprime à nouveau sa défiance envers le comte. Il refuse que le comte soit remboursé sur la base d'une « estimation aussi vague » pour « des ouvrages incapables de resister aux effets de l'eau et dont la depense seroit entierement perduë ». Dans une nouvelle lettre à Bertin du 4 janvier 1769 (AN, F14-1190), il va même plus loin : « Vous pourrés remarquer par la lecture de ce procès verbal que le S<sup>r</sup> Tresaguet regarde la plus grande partie des ouvrages faits par M. le comte de Broglie comme ne pouvant être d'aucune utilité réelle pour l'établissement de la navigation projecttée ». Turgot souligne de plus que le comte n'a pas fait tenir de « registres en regle tant des journées d'ouvriers que des travaux auxquels on les employeroit chaque jour ». Il se moque même littéralement de l'état des dépenses fourni par le comte qui présente une ligne « arrachage d'arbres » et une autre « arbres arrachés » dont Turgot se demande quelle peut être la différence. Pour lui, le comte a travaillé « sans être autorisé et

---

<sup>88</sup> Il fait référence ici aux bois de la Duchesse d'Enville, acheminés par flottage.

<sup>89</sup> Cette forge qui fabriquait les gros canons appartenait en fait au marquis de Montalembert mais lui avait été confisquée en 1755 (et ce jusqu'en 1772). Selon toute hypothèse, le comte de Broglie la gérât à l'époque qui nous intéresse.

au moins la plus grande partie des ouvrages qu'il a faits etait necessaires pour le debouché des bois dont il a entrepris l'exploitation ; ce ne peut être qu'a titre de grace qu'on lui accorderoit le remboursement de la partie de ces depenses qu'on croiroit pouvoir être utiles pour l'etablissement ulterieur de la navigation ».

Turgot a beaucoup de mal à supporter le comte. Ainsi écrit-il le 7 novembre 1769 à la duchesse d'Enville (Ruwet, p. 43) : « Je dois, si le tems le permet, continuer ces jours-cy avec eux la visite de la Charente, depuis Montignac jusqu'à Cognac. Heureusement, M. de Broglie, qui étoit à Vars, en est parti avec l'évêque pour aller à Ruffec, au moyen de quoy je ferai mon voyage très paisiblement ». Son inimitié provient notamment du fait que, selon Turgot, le comte ne recherche que son intérêt particulier, sans considération de l'intérêt général, ni d'autrui (celui des propriétaires borduriers de ses travaux sur la Charente qu'il n'a pas indemnisés par exemple). « Mr le comte a de très beaux projets d'embellissement qu'il voudroit faire exécuter aux dépens du Roi » (7 décembre 1773, Ruwet, p. 98). Et dans cette autre lettre à la duchesse d'Enville (14 décembre 1773, Ruwet, p. 99) : « J'aimerois bien mieux que vous eussiez acheté Ruffec qu'une terre en Poitou, j'aurois grand plaisir à vous faire payer ce vingtième-là. J'admire que votre voisin achète des terres. Il compte apparemment sur un nouveau système de Law. Il veut aujourd'hui qu'on lui élargisse son avenue et qu'on la termine par une place aux dépens du Roy ou de la Province. Mr Trésaguet n'a point voulu aller à Ruffec pour éviter ce nouveau sujet de dispute ». Turgot écrit encore le 25 août 1769 (Ruwet, p. 38) : « Me de Lamet a dit, en passant à Forges, à quelqu'un qui me l'a mandé, que son frère [le comte de Broglie] se ruinoit en établissemens dans l'Angoumois, mais qu'il avoit vos bois à bon marché ; cela diminue un peu la pitié qu'il me faisoit, et j'en serai un peu plus endurci à résister à ses prétentions pour le remboursement de ses travaux sur la Charente »

Turgot exprime donc son absolue préférence pour la duchesse en cas de nécessité de faire financer les travaux par un particulier. C'est ce qu'il écrit à la duchesse dans sa lettre du 8 septembre 1768 (Ruwet, p. 8) : « s'il n'y avoit d'autre moyen que d'accepter les offres de quelque particulier en état de faire l'entreprise à ses frais, moyennant l'assurance d'un remboursement ou d'un péage, vous étiez plus intéressée à la chose et plus en état de la faire réussir que Mr le comte de Broglie et que vous feriez au Roy des conditions au moins aussi bonnes que luy ». Il écrit la même chose à Bertin dans sa lettre du même jour (AN, F14-1190).

### La bataille des experts

Le refus d'indemniser le comte sur la base de son propre devis, dans la lettre à Bertin du 8 septembre 1768 (AN, F14-1190), s'accompagne d'une ouverture : une possible indemnisation sur le fondement d'un devis bien en règle que l'ingénieur Trésaguet établira, et à condition que l'utilité des ouvrages soit vérifiée. Mais Turgot envisage l'inconfort pour l'ingénieur « vis-à-vis d'une personne aussi considérable que M. le comte de Broglie ». Les relations entre les parties sont très tendues. Turgot critique avec beaucoup d'ironie le devis du S<sup>r</sup> Hygel, le lieutenant-colonel d'infanterie qui a dirigé l'ouvrage, réalisé « sans opération de levés de plans, de nivellements et de calculs ». Il juge « bien difficile de se persuader que l'intelligence de cet officier, jointe au souvenir de ce qu'il a vu, puisse suppléer au défaut des connaissances mathématiques qui lui manquent ». Il n'hésite pas à communiquer franchement ses réserves au comte, le 3 janvier 1769 (AN, F14-1190) : « M. Trésaguet est persuadé que vos pertuis tels qu'ils sont construits n'ont ni une disposition assés avantageuse ni une solidité de construction suffisante pour pouvoir servir a la navigation ». Dans cette même lettre, il oppose au comte son prétendu pouvoir de faire procéder à son remboursement à la nécessité d'en faire préalablement valider l'intérêt par le roi et d'en avoir reçu l'autorisation. Mais il laisse tout de même ouverte la possibilité d'un remboursement des ouvrages réalisés pour le flottage de façon à pouvoir y faire passer des gabarres, « espèce d'extension à l'arrêt de flottage obtenu par Madame la duchesse d'Enville », mais en des termes sans équivoque : c'est l'« unique chose qu'on puisse vous accorder sans injustice », et encore à condition « non seulement de faire tous les frais, mais encore d'indemniser pleinement tous les propriétaires riverains de toute espèce de dommages occasionnés par vos travaux » (lettre au comte de Broglie, 3 janvier 1769, *op. cit.*).

Le comte de Broglie va vivement contester les conclusions de Trésaguet dans une lettre qu'il adresse à Bertin le 20 mars 1769 (AN, F14-1190). Il fait répondre à son procès-verbal, article par article, par Hygel. Il s'étonne des conclusions de Trésaguet qui l'avait assuré « qu'il étoit très satisfait de tous les ouvrages et pertuis qu'il venoit de voir tant par leur emplacement que pour leur direction ». Le comte affirme dans cette lettre que si ces travaux présentent pour lui un intérêt personnel (pour le transport de ses bois à Rochefort), ils ont fait l'objet de « dépenses considérables [qu'il a] hasardées dans la seule vuë du bien

général<sup>90</sup> ». Il juge que l'examen qui est fait constitue « un désagrément » et n'est pas impartial, effectué par un temps d'inondation qui ne permettait pas une expertise correcte. Il propose donc qu'un autre « examinateur » soit nommé, au choix de Bertin et de Trudaine. Il en profite pour proposer également d'effectuer les avances pour tous les travaux nécessaires à la navigation de la Charente, en se conformant aux plans et devis, « quoique cette entreprise ne soit pas de [s]on goût », par souci de rendre service à la province, et afin d'accélérer l'ouvrage.

Un peu plus tard, le 30 mai 1769, Turgot écrit à Bertin (AN, F14-1190) : « Vous verrés par ce procès verbal que le Sr Tresaguet et le Sr Hygel sont absolument contraires en faits, et qu'il y a meme assés d'humeur dans les observations respectives. Cette humeur n'est pas un des moindres inconveniens de ce melange de vues et d'interets qu'amene necessairement l'intervention de M. le comte de Broglie dans une operation qui regarde principalement le gouvernement, et qui, pour etre bien conduite, exigeoit la plus grande unité de vues dans la formation des projets et dans l'execution ». Ce passage rappelle que pour Turgot ce genre de projet a une importance nationale, est d'intérêt général (cf. point suivant), ce qui requiert une intervention coordonnée non entravée par des vues et intérêts particuliers comme ceux du comte. S'ensuit un commentaire affuté sur les expertises de Trésaguet et de Hygel (notamment sur la qualité des bois utilisés dans les ouvrages du comte). Puis Turgot évoque une pièce en forme de procès-verbal établi par le commissaire de la marine à Angoulême, et sur laquelle le comte croit pouvoir établir que ses travaux ont rendu la rivière navigable jusqu'à Angoulême. Il raille cette « preuve », d'une douteuse force probante car simple « déclaration des gabarriers et floteurs aux gages de M. le comte de Broglie que son préposé a conduits devant le commissaire ». Turgot écrit qu'elle n'apporte aucun éclaircissement sur « la bonté et la solidité des ouvrages ». Il demande donc une nouvelle expertise (« si l'on ne s'en rapporte pas à Trésaguet », donc si l'on ne fait pas confiance à son expertise) pour établir « s'il est avantageux au Roi de s'y tenir et d'en rembourser la depense suivant la demande, ou si l'on doit se borner comme le pretend le S<sup>r</sup> Tresaguet a rembourser le peu d'ouvrages qui seront veritablement utiles a l'execution d'un

---

<sup>90</sup> La conclusion de sa lettre évoque également le bien public en ces termes : « On ne peut me contester d'avoir rendu par la à tout le pays un service très important qui pourroit mériter quelques egards de la part d'un Ministre qui désire autant que vous, Monsieur, le bien public, et s'occupe avec autant de zèle de tout ce qui y peut contribuer ».

projet mieux conçu et mieux réfléchi ». Le comte de Broglie prendra ombrage de cette lettre dont copie lui a été communiquée par Bertin à qui il écrit le 14 août 1769 (AN, F14-1190) : « j'ay été un moment tenté de répondre avec une juste sensibilité à la manière peu mesurée avec laquelle M. l'intendant se permet de traiter cet objet ; il paraittoit qu'il voudroit supposer dans les preuves que j'ay administrées de l'utilité des travaux que j'ay fait faire sur la Charente, des moyens de séduction ou d'autorité dont j'aurois espéré qu'il ne me soupçonneroit pas ». Il prend également très mal le fait que Turgot ait utilisé le terme « pièce informe » pour le procès-verbal qu'il a produit (celui de Hygel). Dans cette même lettre, le comte de Broglie remet en cause l'expertise de Trésaguet en évoquant des ingénieurs très habiles pour les constructions mais peu versés dans les navigations. Il ne veut plus traiter qu'avec Bertin et souhaite, avec Turgot, « mettre fin à une discussion qui dégénère en personnalités très désagréables ». Il demande que soient mises à l'écart les réponses de Trésaguet qui ne sont que « des disputes de mots et des ironies qui ne signifient rien ».

Bertin, dans sa lettre à Trudaine du 28 août 1769 (AN, F14-1190) écrit que la vérification de Trésaguet a d'abord réduit de 50000 à 26000 livres « l'état présenté par M. le comte de Broglie ce qui a causé entre un officier nommé M. Hylar employé par M. le comte de Broglie et le S<sup>r</sup> Tresague des discussions assés vives ». Mais suite à cette contre-expertise, Trésaguet revient sur sa première estimation, convenant qu'une partie des ouvrages réalisés était sous l'eau au moment de sa visite. Turgot, comme le relate Bertin, a alors proposé (suivant l'idée initiale de Trésaguet lui-même, cf. lettre de Turgot à Bertin du 30 mai 1769, AN, F14-1190, et celle du comte de Broglie dans sa lettre du 14 août 1769, AN, F14-1190) de faire vérifier les ouvrages par un inspecteur général des Ponts et chaussées, M. Gendrier. Ce dernier, dans un courrier adressé à Trudaine en septembre 1769 (AN, F14-1190) explique qu'il ne peut s'en charger car il est déjà en mission pour le roi pour un autre ouvrage mais, examinant les pièces du dossier, il estime que rien ne sert de multiplier les vérifications, qu'il en suffit d'une pratiquée par un « homme de l'art, éclairé et judicieux » et qu'une nouvelle expertise ne permettra pas de conciliation entre les parties. Il conseille donc de prendre une « autre voye pour concilier les intérêts du Roy avec ceux de M. le comte de Broglie »... mais il n'indique pas laquelle. Il s'étonne qu'aucune pièce du dossier ne montre que Trésaguet est revenu sur son estimation initiale (car les ouvrages étaient en partie couverts d'eau lors de sa première expertise). Bertin explique pourquoi à Trudaine dans sa lettre du 28 mai 1770 (AN, F14-1190) : ce nouveau point de vue n'est

consigné que dans une lettre secrète que Turgot lui a envoyée et qu'il n'a pu communiquer ni à Gendrier, ni au comte. Il ajoute dans cette lettre : « il m'a paru que le S<sup>r</sup> Tresaguet a mis un peu de chaleur ou d'amertume dans l'examen qu'il a fait et du travail et des mémoires du S<sup>r</sup> Hygle ».

Le 27 mai 1771 (AN, F14-1190) Trudaine écrit à Bertin que le remplaçant de Gendrier, Boucher n'a pas non plus pu réaliser l'inspection des ouvrages en raison des « hautes eaux ». C'est finalement M. de Voglie, autre inspecteur général des Ponts et Chaussées, qui réussira à effectuer cet examen. Son procès-verbal est commenté par Manguelin pour le comte de Broglie dans un mémoire du 15 mars 1772. Mais les nouvelles contestations n'empêcheront pas un remboursement final très éloigné des demandes initiales du comte, comme l'atteste le mémoire du 8 mai 1772 (AN, F14-1190). Dans ce mémoire adressé par le comte qui commente les décisions prises chez Bertin lors d'une réunion avec Turgot et Voglie, il est rappelé que « M. le cte de Broglie n'a rien à opposer à la rigueur du jugement sur les deux premiers articles, il sçait qu'il n'a pas de titre légal pour répéter la totalité des dépenses qu'il a fait faire sur la Charente, dans la vuë de faire connoître par le fait la possibilité et même la facilité d'une navigation dont on retarde cependant l'exécution depuis plus d'un siècle mais il espère que M. Bertin n'en sentira pas moins la justice d'engager sa Majesté à diminuer considérablement la perte énorme qu'il auroit à supporter si le remboursement qui lui sera fait se bornoit à la somme [...] indiquée ». *Marginalia* autographe de Bertin : « ce qu'il appelle rigueur n'est que la Règle même, équitable ». Turgot adresse le 12 mai 1772 une courte lettre (AN, F14-1190) au premier commis de Bertin (Parent) dans laquelle il rappelle les points principaux convenus lors de cette réunion. Il insiste sur « la nécessité de couper court à toute espèce de prétentions ultérieures » car « [l]e comte de Broglie veut encore faire à ce sujet des représentations ». Il évoque les abus du comte pour le pertuis de Condat dont il lui a accordé l'adjudication par une « malheureuse condescendance » : la dépense a doublé car « il a fallu paier M. de Broglie sur ses États, et qu'au lieu de paier le fer et le bois au prix ordinaire, il a fallu le paier au prix qu'il y a mis lui-même, car il etoit aussi le marchand de bois et le marchand de fer ».

Finalement, le 24 août 1772, le mémoire qui reprend les conclusions de la réunion entre Bertin, Turgot et Voglie reçoit le bon du roi. Le comte de Broglie n'est indemnisé que pour 22 550 livres tournoi, pour 84 772 dépenses. Il trouve « que les ingénieurs le traitent avec une vraie sévérité, mais il espère que cette considération et la bonne volonté qu'il a

marquée dans cette circonstance pour le bien du commerce et de l'État lui mériteront de la justice et de la bonté du Roi de diminuer la perte énorme qu'il auroit à supporter, si le remboursement qui lui sera fait se borneoit à la somme de 22550<sup>lt</sup> ». Le mémoire invite à accorder une gratification (9450<sup>lt</sup>) au comte en échange de son engagement à ne pas porter de réclamation ultérieure. Il propose également que le roi paye aux propriétaires l'indemnité qui leur est due.

### **Intérêt général et intérêts particuliers, le concept de justice chez Turgot**

Turgot se montre inflexible sur la question de l'intérêt général et du bien public<sup>91</sup> qui doivent primer sur les intérêts particuliers. Ainsi, dès 1762, dans une lettre du 12 janvier au duc de La Rochefoucauld (Ruwet, p. 1 et 2), il recense les objections au passage du chemin de Limoges à Angoulême par La Rochefoucauld, « dont celle de la dépense et de l'immensité des travaux à faire » et blâme son subdélégué d'avoir entrepris ces travaux par la corvée : « Les corvées sont une chose assés dure par elle-même pour ne pas se risquer de faire faire par cette voye un ouvrage inutile ». Turgot est opposé au gaspillage des deniers publics, mais aussi aux corvées qu'il juge iniques et inefficaces. Cet épisode est très symptomatique de l'éthique de Turgot : il en veut à son subdélégué d'avoir subodoré que cette prise de position serait la sienne, du fait de son amitié pour le duc. Or, pour Turgot, le sens du bien public prime sur l'intérêt particulier (ce qui ne l'empêche nullement de concilier les deux lorsque c'est possible). Dans sa lettre à la duchesse d'Enville, du 24 janvier 1766 (Ruwet, p. 13), il dit encore plus explicitement la priorité qu'il accorde à l'intérêt général : « je ne pourrois employer, pour vous persuader, que la considération de l'intérêt général de la province, qui doit l'emporter sur l'utilité particulière de la ville de la Rochefoucauld ».

Nous avons vu plus haut que Turgot abhorre le comte de Broglie, en particulier parce que son éthique est contraire à la sienne : le comte privilégie sans cesse son intérêt personnel. Dans le conflit qui les oppose, Turgot, lui, ne perd jamais de vue l'intérêt général (même s'il veille à ne pas léser les intérêts particuliers). Pour lui, les considérations

---

<sup>91</sup> Remarquons avec D. Margairaz (2005, p. 124) que si le bien public est une notion-clé du siècle, sa signification est volatile. C'est une notion « proprement idéologique, puisqu'elle sert à légitimer une action ou un discours de nature intrinsèquement politique » ; « Le bien public est non seulement l'affaire de la haute administration, dont Turgot est la figure réformatrice symbolique, mais encore le souci de tous ceux qui dans la société civile, revendiquent en quelque sorte un droit d'ingérence dans les affaires publiques ».

économiques l'emportent sur les privilèges, l'intérêt général sur les intérêts particuliers. L'utilité des ouvrages déjà conçus doit être la seule aune à laquelle doit être évalué le remboursement des dépenses réalisées par le comte. Ces principes et l'inflexibilité qui les accompagnent seront selon E. Faure (*La disgrâce de Turgot*, 1961a), les causes principales de sa disgrâce en 1776. Dans sa lettre à Bertin du 8 septembre 1768 (AN, F14-1190), voici comment il analyse le comportement du comte sans oublier l'intérêt du royaume : « Quoique je ne doute pas que l'intérêt public n'entre pour beaucoup dans le zèle avec lequel M. le comte de Broglie cherche à hâter l'exécution du projet dont il s'agit, il est cependant certain que c'est un intérêt personnel et momentané qui le fait insister si vivement à ce que ce projet soit exécuté dès à présent et sans aucun délai. Cet intérêt est le débouché des bois que M. le comte de Broglie fait actuellement exploiter dans les forêts de Mad<sup>e</sup> la duchesse d'Enville dont il s'est rendu adjudicataire sous un nom emprunté. Comme cette exploitation doit durer plusieurs années, il est certain que M. le comte de Broglie trouveroit un très grand profit à pouvoir déboucher ses bois sur une rivière navigable. La marine du Roy y trouveroit aussi un avantage en ce que les bois provenant de cette exploitation, arriveroient à Rochefort mieux conditionnés que si l'on étoit obligé de les faire flotter jusqu'à Angoulême ». Dans cette même lettre Turgot insiste sur « l'injustice » qui consisterait à rembourser (à confier) les travaux au comte alors qu'il n'entend pas indemniser les propriétaires qui ont été (seraient) lésés par ceux-ci. Il précise en effet que les bords des rivières n'appartiennent pas de droit au roi, que « ce sont des propriétés susceptibles, comme toutes les autres, d'entrer dans le commerce » et donc qu'il convient de dédommager les propriétaires affectés par les travaux visant à rendre la Charente navigable. Dit autrement, l'administration des biens qui ont un caractère public doit prendre en compte ses effets sur la propriété privée, et il faut indemniser leurs propriétaires lorsqu'elle leur cause des dommages. L'objectif d'efficacité économique s'accompagne chez Turgot de considérations d'équité (terme qu'il utilise d'ailleurs dans cette longue lettre). Cette double préoccupation apparaît clairement dans sa lettre à Bertin du 8 septembre 1768 (AN, F14-1190). Turgot préfère un financement étatique et un remboursement par une imposition des provinces bordurières de la rivière car il estime juste que les provinces qui profitent des effets de la navigation supportent le coût de son financement.

Dans sa longue lettre au Contrôleur général des finances du 7 juillet 1772 (Schelle, t. III, p. 549-553), Turgot écrit : « Il ne s'ouvre aucune route, il ne se creuse aucun canal, aucun port ; il ne se fait aucune amélioration dans quelque genre que ce soit, sans qu'il en

résulte quelque préjudice pour quelque particulier ; mais le bien général l'emporte et doit l'emporter. Quand ce bien général exige que le particulier perde sa propriété, l'État doit l'en indemniser ». Ce propos est constant chez Turgot qui reproche dans ses lettres au comte de Broglie de n'avoir pas indemnisé les riverains de ses ouvrages dont les biens ont été affectés par ceux-ci (cf. par exemple la lettre de Turgot à Bertin du 30 mai 1769, AN, F14-1190). L'atteinte aux droits de propriété fait partie des injustices que Turgot ne perd jamais de vue lorsqu'il prend une décision qui vise l'intérêt général. Autre considération du même ordre, dans sa lettre du 8 septembre 1768 (AN, F14-1190) : « Il est sans doute permis à M. le comte de Broglie et à toute personne qui fait des entreprises de courir des risques, mais il n'est permis à personne de faire courir des risques à autrui ».

Liberté et propriété, grands principes admis par Turgot doivent être instaurés et protégés, mais peuvent faire l'objet de contraintes dans le cadre de mesures d'intervention publique utiles pour l'intérêt général. C'est le cas pour le développement des voies de communication, notamment pour celui des voies navigables, pour lequel Turgot aborde bien la hiérarchisation, l'articulation de ces grands principes de justice : si l'intervention de l'État est parfaitement justifiée par les effets bénéfiques qu'elle procurera à de nombreux sujets, les droits de propriété affectés doivent faire l'objet d'une indemnisation. Si le développement de ces voies nécessite de recourir aux services d'un particulier lorsque l'État n'est pas en fonds, le particulier en question ne doit pas en obtenir un avantage indu.

## Conclusion

### La concrétisation du projet

La nomination par Louis XVI de Turgot comme Contrôleur général des finances, ne met pas fin à notre histoire, contrairement à ce qui a parfois été écrit. Dans les Archives départementales de la Charente (1C87), on peut lire une lettre rédigée le 7 mars 1775 par son successeur à l'intendance, D'Aine, qui écrit :

« Je m'occupe dans ce moment ci, Monsieur, des moyens de faire mettre à exécution le projet donné depuis si longtemps pour rendre la Charente navigable entre Civray et Cognac ; j'ai déjà eu plusieurs conférences à ce sujet avec M. Le Contrôleur général<sup>92</sup>, qui paroît désirer que la dépense qui résultera de l'exécution de ce projet ne soit supportée que par les Paroisses des 3 généralités de Limoges, Poitiers et La Rochelle qui bordent la Rivierre, et qui tireront le plus grand avantage de la Navigation ; il veut prendre pour base de l'imposition celle des vingtièmes. J'ai en conséquence demandé à M. Trésaguet, et il m'a remis l'état de toutes les paroisses qui sont riveraines de la Charente ».

Nous retrouvons ici nos acteurs principaux, Turgot et Trésaguet. En effet, Turgot, devenu Contrôleur général, n'a pas abandonné la Charente, bien au contraire. Le 1<sup>er</sup> août 1775, un arrêt du Conseil du roi ordonne l'imposition annuelle<sup>93</sup> pour la navigation de la Charente (« & autres ouvrages de cette nature, destinés aux progrès de la Navigation ») (AD Haute-Vienne, C400). Cet arrêt est souvent cité pour les travaux du Canal de Picardie et de celui de Bourgogne, jamais pour ceux de la Charente pourtant indiqués dans le titre. Cela rend d'autant plus étonnantes les conclusions de M. C. Kiener et J.-C. Peyronnet (1979, p. 189) quant à un supposé abandon de Turgot. Ce dernier est au contraire parvenu à faire se ranger le Conseil à ses vues : le financement étatique de ces travaux, dont les dépenses seront couvertes par des impôts prélevés sur les provinces bénéficiaires (bordurières), par imposition des vingtièmes<sup>94</sup>. Et l'arrêt du Conseil du roi du 20 septembre 1775 (AD

---

<sup>92</sup> Turgot.

<sup>93</sup> Arrest du Conseil d'Etat du Roi, qui ordonne une imposition annuelle, à commencer en 1776, de la somme de Huit cent mille livres ; savoir, celle de Sept cents vingt-un mille neuf cents cinq livres sur les Pays d'Elections, & celle de Soixante-dix-huit mille quatre-vingt-quinze livres sur les Pays conquis, pour être employée aux travaux du Canal de Picardie & celui de Bourgogne, de la navigation de la Charente, & autres ouvrages de cette nature, destinés aux progrès de la Navigation.

<sup>94</sup> Prélèvement d'un vingtième sur tous les revenus, privilégiés ou non, instauré en 1749 pour remplacer le dixième, mis en place en 1710. Il s'agit essentiellement du vingtième des biens-fonds, des revenus de l'industrie et du commerce.

Charente, 1C87) reprend en tous points les autres arguments de Turgot. Trésaguet y est encore la cheville ouvrière de l'action :

« Sa Majesté s'étant fait représenter lesdits Arrêts, Plan, Devis & détails estimatifs redigés en conséquence par ledit Sieur Trésaguet contenant l'estimation de tous les Ouvrages d'Art, & du montant des sommes qui pourront se trouver dûes en indemnités aux Propriétaires des terres Riveraines sur lesquelles on prendra le chemin de Hallage, & à ceux qui possèdent en vertu de titres légitimes, des Moulins, Usines ou Pêcheries, qu'il pourroit être nécessaire de détruire ou de reconstruire autrement. Sa majesté auroit reconnu tous les avantages qui résulteront des Ouvrages proposés non seulement pour plusieurs Provinces fertiles que la Charente traverse dans son cours, dont les productions accroîtront nécessairement de valeur, mais même pour tout le Royaume, par les nouvelles & faciles communications que l'exécution de ces Ouvrages donnera à des Villes déjà commerçantes & à d'autres propres à le devenir. Elle auroit crû de sa bonté paternelle pour ses Sujets, de ne pas différer à les faire jouir d'un bien désiré depuis tant d'années, à l'effet de quoi Elle auroit ordonné qu'il fut fait des fonds suffisans tant pour l'exécution desdits Ouvrages, que pour le payment des indemnités qui pourroient être dûes légitimement à aucuns Propriétaires à raison des dommages qui leur seroient occasionnés ; A quoi voulant pourvoir, oùi le rapport du Sieur Turgot, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur Général des Finances, Le Roi a approuvé & approuve les Plans, Devis & détails estimatifs dressés par le Sieur Trésaguet Inspecteur Général des Ponts et Chaussées & Ingénieur en chef de la Généralité de Limoges, ce faisant, a ordonné & ordonne que les Ouvrages nécessaires pour rendre la Riviere de Charente Navigable depuis Civray jusqu'à Angoulême & pour en perfectionner la Navigation depuis Angoulême jusqu'à Cognac [...] seront exécutés [...] sous la conduite & direction dudit Sieur Trésaguet, qu'à cet effet l'Adjudication des Ouvrages sera passée par ledit Sieur Intendant en la forme ordinaire & les dépenses acquittées par les Trésoriers Généraux des Ponts et Chaussées chacun dans leur Année d'exercice en vertu de ses Ordonnances ; qu'il sera pareillement procédé par ledit Sieur Intendant de la Généralité de Limoges à la liquidation des indemnités qui pourroient être dûes à aucuns Propriétaires Riverains [...] »

Obstination et victoire de Turgot : le roi approuve en bloc les travaux de Trésaguet<sup>95</sup> et ordonne leur financement et leur exécution (sous la direction de celui-ci). Problème : Turgot a rétabli dès 1774 l'ordonnance de 1763 relative à la liberté de circulation des grains,

---

<sup>95</sup> Ces documents de Trésaguet peuvent être consultés aux Archives départementales de Charente :

- 30 septembre 1772, AD Charente, 1C91 : détail des ouvrages et devis pour rendre la Charente navigable depuis Civray jusqu'à Cognac (de près de 400 pages)
- 1773 (s. d.), AD Charente, 1C92 : mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente (avec chiffres détaillés et 89 plans)
- 6 janvier 1773, AD Charente, 1C01 : mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente (avec la couverture du mémoire)

alors même qu'il sait que le développement des voies de communication est loin d'être réalisé sur l'ensemble du territoire français et que la liberté de circulation n'est encore qu'utopique. Confronté à l'exercice du pouvoir central et la nécessité d'obtenir rapidement des résultats, Turgot est conduit à agir vite et, même s'il sait que le marché comme principe ne peut se réaliser qu'à de multiples conditions préalables, notamment le développement des voies de communication, le temps nécessaire à faire de la France une Hollande est trop important au regard du temps de l'urgence politique. Dans son administration centrale, Turgot est en quelque sorte contraint de faire passer au second plan l'extension du réseau de navigation dont la construction est coûteuse et lente<sup>96</sup>.

Bien des années plus tard, l'opiniâtreté de Turgot est soulignée par un autre de ses successeurs à l'intendance de Limoges (de 1784 à 1789), Meulan d'Ablois, qui évoque dans ses *observations sur les travaux de la Charente* (AD Haute-Vienne, C308 et A. Leroux, 1895, p. 233) « l'ardeur bien naturelle de M. Turgot pour rendre la Charente navigable ». Il rappelle également que Trésaguet a « plus fait pour le Limousin et même pour tout le royaume que l'ingénieur de la plus grande réputation ». Selon Daine, dans un commentaire manuscrit qu'il rédige sur une lettre de Delacroix datée du 14 janvier 1776 (AD Haute-Vienne, C308) : « nous avons toute la correspondance de la Charente, il n'y a qu'à voir la première lettre que M. Turgot écrivit à M. Bertin pour mettre en train le projet, et engrainer celui de la Vézère et de la Corrèze de la même manière que le fût celui là ». Les échanges relatifs à la Charente constituent donc pour les contemporains de Turgot une source d'enseignements, sur les pratiques administratives, comme sur les savoirs économiques relatifs à l'action publique.

### **Des savoirs économiques aux pratiques administratives**

Liberté de commercer et liberté de circuler favorisent l'enrichissement d'une nation et des citoyens qui la composent. Elles doivent donc être instaurées, et soutenues par le développement des voies de communication. Si la plupart des auteurs, des mercantilistes aux physiocrates, s'accordent sur cela, peu vont s'intéresser aux modalités concrètes du développement et de l'entretien des voies de communication, en particulier des voies navigables, au cœur de notre étude. Selon quelques auteurs des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, ces voies peuvent être qualifiées de « choses publiques » en droit ; ils en tirent la conclusion

---

<sup>96</sup> C'est une illustration assez intéressante des effets du cycle politique sur la prise de décision pour des éléments relevant de l'intérêt général mais dont les effets ne peuvent se produire qu'à long terme.

qu'elles appartiennent au roi, qui doit les développer, les gérer, mais aucun ne précise comment. La théorie économique est donc bien lacunaire sur ce sujet. Les savoirs économiques émergent d'une multitude d'individus dont les fonctions sociales, le rang et le pouvoir sont très divers. Il en résulte quelques convergences mais encore beaucoup de conflits et d'incertitude. Ce sont donc les pratiques administratives qui, confrontées aux difficultés du développement de ces voies à partir d'Henri IV, vont déterminer des modalités de financement de la construction et de l'entretien des ouvrages, définir les droits de propriété et les obligations liées pour les différentes parties prenantes. Archétype de ces interactions entre savoirs économiques et pratiques administratives, l'action de Turgot se fonde sur quelques grands principes économiques fondés sur des savoirs convergents (nécessité de la liberté de commercer, de circuler, fonctionnement du marché comme principe sous condition d'un développement des voies de communication, intérêt des voies navigables par rapport aux voies routières). Turgot rationalise son action avec le concours des sciences de l'ingénieur (des Ponts et Chaussées). Les calculs de l'ingénieur (limités aux coûts, non aux résultats escomptés), son contrôle des ouvrages faits, son expertise, ses plans pour les ouvrages à réaliser sont fondamentaux pour la justification de l'action étatique. Ils sont également essentiels dans la sourde lutte de pouvoir qui oppose Turgot au comte de Broglie, comme dans la bataille que mène Turgot auprès des diverses instances qui ont le pouvoir de décision. D'ailleurs, Turgot n'obtiendra finalement gain de cause qu'après quinze ans de combat, de lettres, de mémoires, et une fois seulement qu'il occupe lui-même ce pouvoir central.

On peut ici observer que si la constitution de la science économique passe bien par un processus de rationalisation de la connaissance économique, ce processus ne s'accompagne pas nécessairement d'une mise à l'écart des exigences pratiques immédiates et des représentations qui leur sont liées. Au contraire, chez Turgot, pour le développement de la navigation de la Charente, le processus de rationalisation découle de l'intégration de ces exigences pratiques à des savoirs économiques embryonnaires. Nous pensons donc à rebours de P. Steiner (1998b, p. 13 et p. 102-120), que le processus de rationalisation de l'action administrative et de la connaissance économique chez Turgot n'est pas un

processus de rationalisation formelle mais un processus de rationalisation matérielle<sup>97</sup>. En effet, la mise en place des réformes par Turgot devenu contrôleur général des finances relève plus, à notre avis, de l'urgence politique que d'une rationalisation formelle qui se référerait à de grandes lois économiques. Turgot reste en effet conscient de l'importance du développement des voies de communication, comme le montrent l'arrêt du 20 septembre 1775 sus-cité ou l'arrêt du 6 février 1776 sur la largeur des routes<sup>98</sup>, mais il doit obtenir des résultats rapidement et il commence, comme souvent en politique, par ce dont il espère obtenir des résultats à court terme<sup>99</sup> : la libéralisation. Le principe de marché montrera à nouveau toutes ses limites face à ces questions non résolues de circulation, de territoire et d'espace avec les nouvelles disettes de 1774 et 1775 qui contribueront à la chute de Turgot.

### **Des pratiques administratives aux savoirs économiques**

La mise en œuvre d'une politique de développement des voies navigables pose plusieurs problèmes. La manière dont Turgot les affronte dans l'épisode de la Charente constitue un gisement de savoirs économiques. Que nous enseignent les pratiques administratives et les échanges de Turgot ? Dans le prolongement d'E. Rotschild (1992, p. 1206 et suiv.), un certain nombre de critères de choix de politique publique doivent être établis car le marché comme principe ne peut fonctionner sans eux :

- l'État doit mettre en place le cadre légal qui instaure la liberté de commercer et de circuler comme fondement de la mise en œuvre du marché comme principe,

- mais l'État doit intervenir d'un point de vue pratique pour développer les voies de communication, nécessaires pour que liberté de commercer et de circuler ne soient pas que formelles et produisent les effets attendus,

---

<sup>97</sup> Il en découle que Necker en 1775 s'oppose au Turgot de 1775 (et de l'édit de libération du commerce des grains) dont la rationalisation est en apparence formelle, mais non au Turgot de l'intendance du Limousin et de la Charente, dont le processus de rationalisation était matériel puisqu'il subordonnait son adhésion à l'abstraction du marché comme principe aux conditions d'institutionnalisation d'une véritable économie de marché, en tenant compte d'impératifs éthiques comme la nécessité d'approvisionner le peuple en denrées de base nécessaires à sa survie.

<sup>98</sup> Arrêt qui repose sur les préconisations du *Mémoire sur la construction et l'entretien des routes*, rédigé par P. Trésaguet le 17 septembre 1775.

<sup>99</sup> J.-P. Poirier intitule d'ailleurs son chapitre 10 relatif aux débuts de Turgot au contrôle général des finances « Cent jours pour réussir » (1999, p. 204-231), titre qui n'est pas sans faire écho à l'actualité politique récente.

- et l'État peut déroger au principe de marché pour garantir l'approvisionnement en cas de disette.

Sur la question spécifique des voies de communication :

- 1- Les infrastructures de communication doivent de préférence être financées par l'État.
- 2- La couverture de ces dépenses doit de préférence être réalisée par l'imposition des provinces bordurières des ouvrages (celles qui profitent le plus de leurs effets externes positifs en quelque sorte, concept de justice explicitement formulé par Turgot) et plus précisément des propriétaires de bienfonds (qui seront également les principaux bénéficiaires des ouvrages réalisés, même concept de justice).
- 3- S'il y a nécessité de faire appel à un particulier pour assurer le financement, les représentants de l'État doivent choisir celui qui présente le projet le plus avantageux pour la Nation (Turgot n'aborde que la question du coût mais on pourrait étendre à l'ensemble des propositions pour assimiler cela à un appel d'offres).
- 4- Le remboursement du particulier qui assurerait le financement doit de préférence être effectué par les provinces bordurières qui doivent imposer pour ce faire les principaux bénéficiaires de ces travaux (par le biais des vingtièmes, imposition des propriétaires fonciers, des revenus des commerçants et des industriels) ; sinon, on peut imaginer accorder une concession (selon quels critères ? Turgot ne le dit pas) au particulier qui pourra mettre en place un péage temporaire qu'il gèrera (il sera ainsi incité à entretenir l'ouvrage) jusqu'à ce qu'il soit remboursé, ou qui disposera d'un monopole d'exploitation. Turgot élimine la possibilité d'un péage géré par un particulier pour l'État, dépourvu de toute forme d'incitation, et passible d'abus de droits.
- 5- La mise en place d'un péage pour rembourser le prêteur est énoncée en dernier ressort par Turgot qui en critique les effets désincitatifs et contre-productifs, en accord avec les savoirs économiques de la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. En revanche, il envisage le financement de l'entretien par ce biais, en évoquant un coût faible donc une absence de désincitation.
- 6- Les décisions relatives à la construction et au financement des biens publics doivent reposer sur des calculs d'experts avérés : les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Une analyse détaillée des travaux à entreprendre et des coûts à supporter constitue le préalable de toute action publique. Mais Turgot n'aborde pas la question des avantages procurés par les ouvrages de manière calculatoire : comme pour la plupart des théoriciens et praticiens de son temps, les avantages sont énoncés sous forme générale (accroissement du commerce, débouchés, circulation facilitée). Lorsque qu'un avantage est mesuré, il l'est sous la forme

des économies de frais de transport par rapport au roulage, ce qui est un calcul bien incomplet.

7- Si un particulier entreprend des travaux sans autorisation, pour son compte personnel, et en demande le remboursement par l'État au nom de leur intérêt pour le public, celui-ci ne peut intervenir que sur le fondement d'une expertise sérieuse, par des gens de l'art. Il faut donc produire un état détaillé des travaux entrepris et des dépenses afférentes. Un ingénieur des Ponts et Chaussées doit vérifier le bien-fondé du caractère d'intérêt général des travaux entrepris et en contrôler la qualité.

8- Les propriétaires lésés par les travaux nécessaires à la construction de l'ouvrage d'intérêt général doivent être justement dédommagés.

Turgot, avant Smith et ses « devoirs du Souverain », dessine précisément les contours de l'intervention étatique dans l'économie, poursuivant un double objectif d'efficacité et d'équité<sup>100</sup>, nés de la confrontation de savoirs économiques aux obstacles que rencontrent ses pratiques d'administrateur. Celles-ci mobilisent des savoirs qui se situent au carrefour de la théorie économique, du droit, des savoirs techniques (des ingénieurs). Ses échanges, ses décisions, ses arguments fondent des savoirs économiques qui peuvent permettre de le considérer comme un précurseur de l'action publique, qu'il fonde sur une démarche de rationalisation. Paraphrasant mais avançant de dix ans le propos de J.-C. Perrot (1998, p. 192), nous dirions que les décennies 1760 et 1770 sont « comme un temps de légende où s'annonce une effervescente révolution des savoirs et pratiques » dans lequel Turgot, d'abord intendant du Limousin, puis Contrôleur général des finances a joué un rôle fondamental. Les savoirs économiques développés par Turgot sont clairement rattachés à son observation du territoire et de la circulation. Or, comme le dit B. Lepetit (1984, p. 9), « dans un monde qui ne possède jamais la transparence postulée par les théories dominantes, la fécondité de l'approche spatiale en histoire économique n'est plus à démontrer ». C. Morilhat (1988, p. 75) pense même que réside là, dans la pratique scientifique, la principale différence avec Quesnay, pour qui domine un rationalisme dogmatique auquel Turgot oppose, sur le fondement de son expérience administrative, la nécessité de mettre en place les conditions de fonctionnement du marché comme principe. On est donc bien loin avec Turgot d'une science économique déterritorialisée pour laquelle

---

<sup>100</sup> La célèbre lettre qu'il adresse à Louis XVI le 24 août 1774 lors de sa prise de fonction reflète parfaitement cette double préoccupation (AN, AA-71).

le rôle de l'État devrait se limiter à ses fonctions régaliennes. Comme l'a justement observé F. Vergara (2008, p. 151), tous les grands théoriciens depuis la naissance de l'économie politique ont critiqué le prétendu principe de non-intervention attribué à leur discipline. Turgot ne fait pas exception à la règle, et nous espérons avoir démontré, par une étude approfondie des archives, à quel point sont dépourvus de connaissances historiques ceux qui pourfendent toute action de l'État au nom du libéralisme. Finalement, la légitimation de l'économie politique sur le fondement des sciences mathématiques et de l'ingénieur dans les années 1760-1770, l'évolution de son rapport à l'espace, à la notion de marché, semblent préfigurer l'autonomisation de la science économique qui se produira au siècle suivant par son hybridation aux mathématiques. Turgot, lui, n'avait pas encore rompu avec la dimension spatiale de l'analyse économique et les fondements théoriques de l'action publique, que son administration a contribué à établir, sont encore aujourd'hui à l'œuvre. Il suffit pour s'en convaincre d'observer avec O. Dupéron (2014) la diversité des modalités actuelles de l'administration des transports, qui correspond aux différentes options évoquées par Turgot ; et avec A. Conchon (2005, p. 55) que le recours aujourd'hui répandu à la concession dans les pays développés, pour combler les besoins d'équipement en infrastructures, trouve ses racines sous l'Ancien Régime, et plus particulièrement avec l'ouverture des nouvelles navigations (*ibid.*, p. 58).

---

Pour conclure, Turgot ne peut être appréhendé dans toute sa complexité par sa seule œuvre d'économiste (au sens strict). Son action administrative et ses échanges prolifiques éclairent sa pensée d'économiste, montrant tout l'intérêt de l'étude de la correspondance d'un auteur. En effet, cela nous permet d'en présenter un portrait plus nuancé, davantage que ses écrits théoriques qui n'abordent que peu ces questions, ce qui paraît de prime abord étonnant. Mais P. D. Groenewegen<sup>101</sup> (1983, p. 615), étudiant la place de Turgot dans l'histoire de la pensée économique, souligne le peu de temps (quelques mois), qu'il a consacré à la rédaction de son œuvre majeure (ses *Réflexions*), favorablement comparée, malgré la grande différence de volume, à *La Richesse des nations* que Smith a mis

---

<sup>101</sup> Ce même Groenewegen, dans son article de 1969 sur « Turgot et Adam Smith », cite ce propos de Du Pont de Nemours : « Tout ce qu'il y a de vrai dans ce livre estimable (*Richesse des Nations*), mais pénible à lire, ... se trouve dans les *Réflexions* de Turgot... ; tout ce qu'Adam Smith y a ajouté manque d'exactitude et même de fondement ».

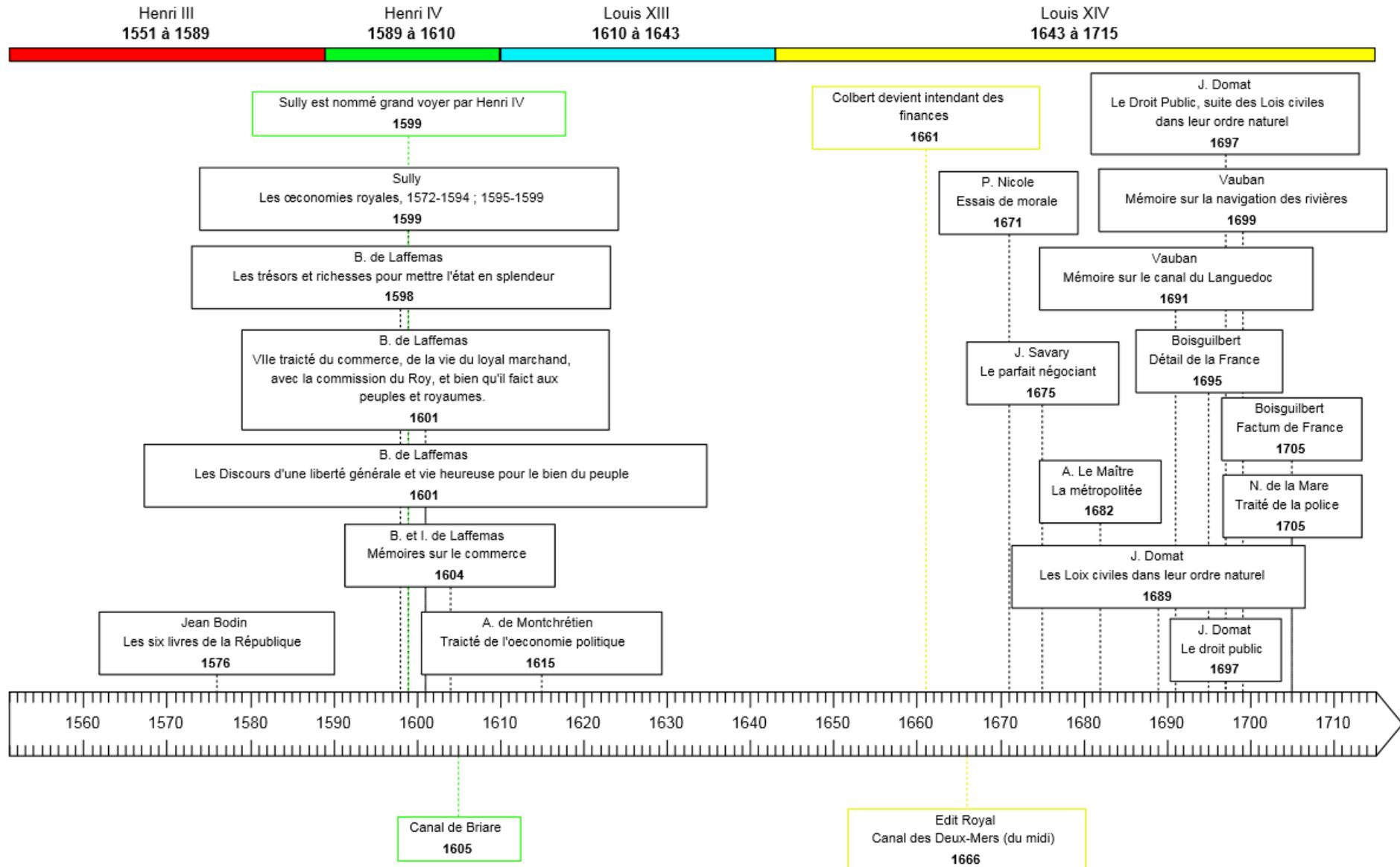
plus de dix ans à conclure. Nous avons d'ailleurs trouvé une autre piste intéressante en effectuant nos recherches : Turgot écrit à la duchesse d'Enville, le 17 septembre 1770 (Ruwet, 1976, p. 56) : « Il me paroît difficile de rendre la vue aux aveugles par une simple lettre<sup>102</sup> et ce que je me propose sera beaucoup plus long, et plus long de beaucoup que le morceau sur les richesses<sup>103</sup> ». Turgot avait donc en 1770, postérieurement à la rédaction de ses *Réflexions*, le projet d'étayer ses théories. A-t-il été trop absorbé par l'exercice du pouvoir ? A-t-il eu le temps de le faire et ce document aurait-il disparu ? Voici peut-être un nouveau « trésor » à rechercher. Mais l'inventaire (transmis par les AN en février 2016) des documents récemment acquis par l'État auprès de la famille de Turgot, s'il laisse entrevoir un prometteur travail de recherche, ne fait pas état d'un tel document. On peut sinon souscrire à l'hypothèse de J.-C. Perrot (1992, p. 255) reprise par J.-T. Ravix et P.-M. Romani (1997, p. 4-5 puis 17-18) selon laquelle Turgot, confronté à la réalité de l'administration, aurait reçu un double choc intellectuel qui l'a conduit à abandonner l'illusion selon laquelle l'économie se conforme à des lois comme la physique, donc à préférer l'action, la décision, en devenant Contrôleur général des finances de Louis XVI, plutôt que de s'atteler à un nouvel opus théorique. Sa chute et la déception qui s'en est suivie expliquent peut-être son incapacité à le faire ; si ce n'est la goutte qui le faisait atrocement souffrir, comme l'attestent toutes les lettres envoyées à la duchesse d'Enville après 1776.

---

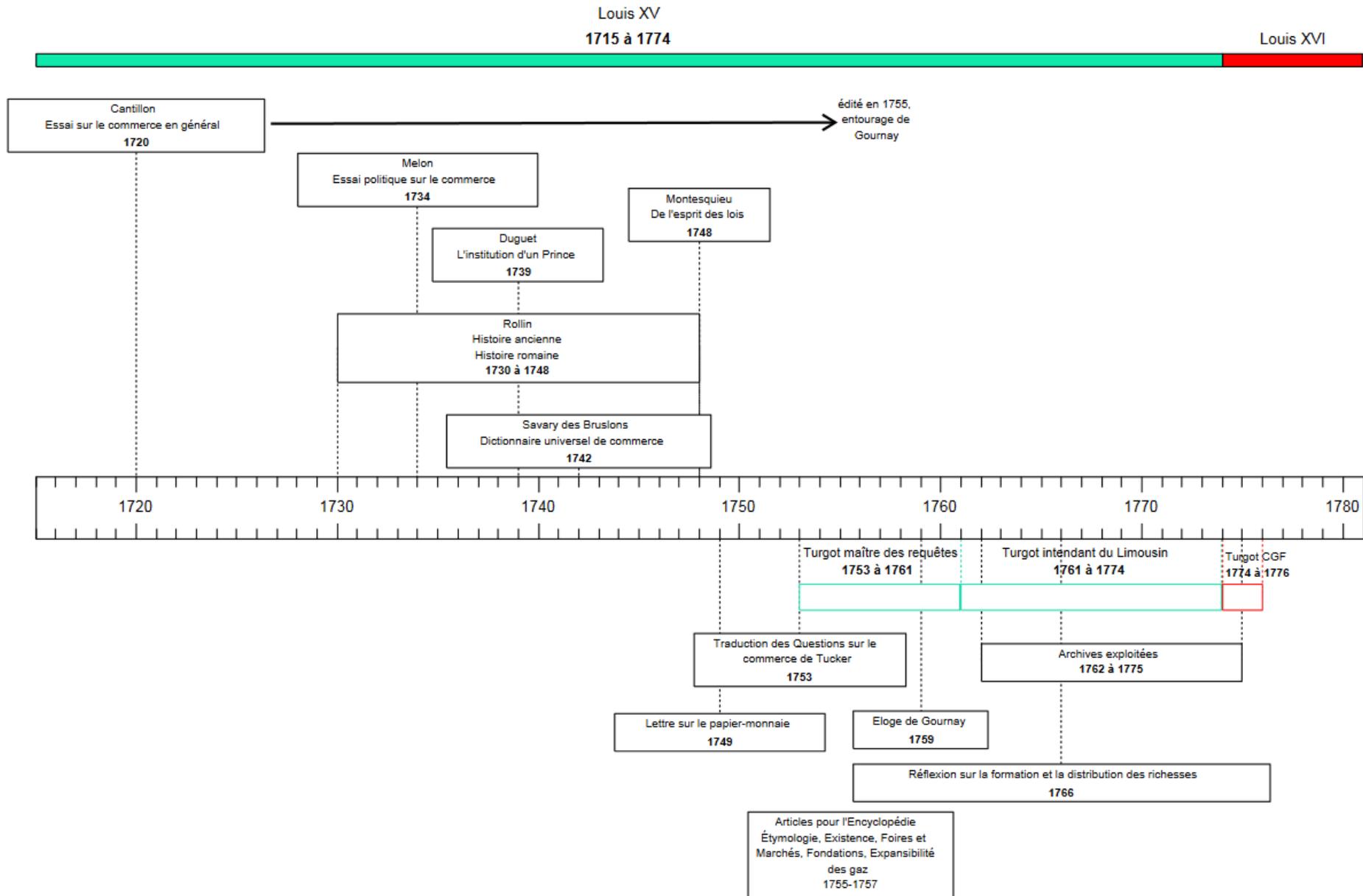
<sup>102</sup> Allusion à la *Lettre sur les aveugles* de Diderot.

<sup>103</sup> Il fait référence à son œuvre économique principale : *Réflexions sur la formation et la circulation des richesses*, 1766.

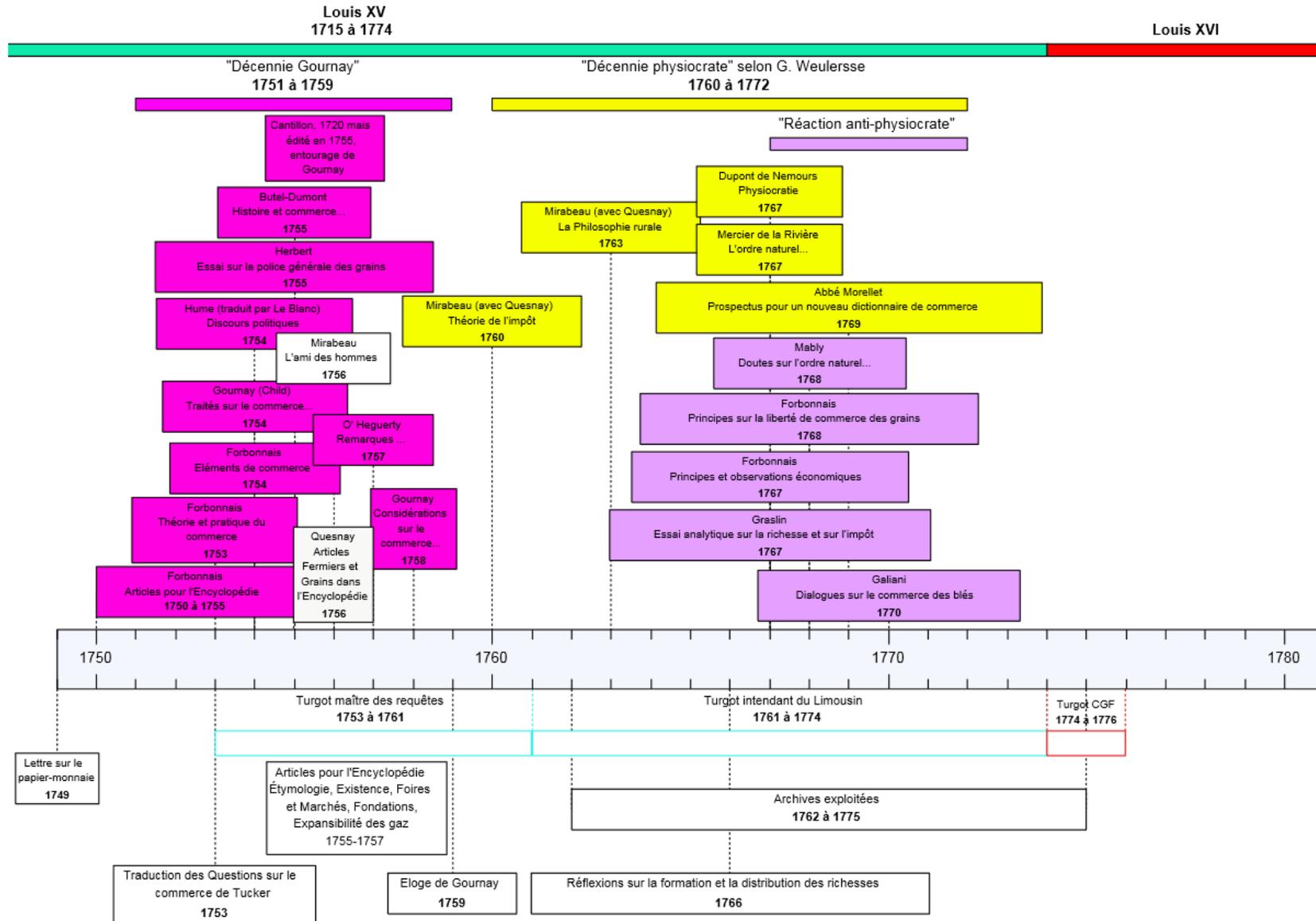
# Frise n° 1 : La pensée économique des prédécesseurs de Turgot, jusqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle



## Frise n° 2 : Situer Turgot par rapport à la pensée économique de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle



# Frise n° 3 : Situer Turgot dans la pensée économique de la seconde moitié du XVIIIe siècle



## Annexe 1 : Les acteurs

<p>La duchesse d'Enville (autres formes possibles dans les lettres : « d'Amville » ou « Danville »)</p>	<p>Marie-Louise, fille du duc de la Rochefoucauld (descendante de l'auteur des <i>Maximes</i>). Lettrée, grande amie de Turgot. Nombreux échanges épistolaires. Elle possède un domaine situé dans la Généralité de Limoges (château de La Rochefoucauld) dont les bois font l'objet d'un commerce.</p>
<p>Le comte de Broglie</p>	<p>Voisin de la duchesse d'Enville. Propriétaire de forges bordant la Charente (à Taisé-Aizié - Tésé sur les cartes de l'époque, au nord de Ruffec, et à Ruelle, à l'est d'Angoulême). A obtenu concession pour le flottage de ses bois, qu'il achète à la duchesse. A fait réaliser des travaux pour rendre la Charente navigable et réclame le remboursement des frais engagés et une concession pour l'exploitation. Il s'oppose à Turgot sur ce point. Leur conflit et les échanges épistolaires relatifs à celui-ci sont au cœur de notre étude. Il fut le chef du « ministère secret » sous Louis XV.</p>
<p>Henri Léonard Jean Baptiste Bertin</p>	<p>Contrôleur général des finances de 1759 à 1763, il succède, en novembre 1759, à M. de Silhouette. Le roi ne peut s'opposer à son renvoi en 1763 mais crée spécialement pour lui, son ami, un secrétariat d'État, le cinquième du ministère. C'est une espèce de fourre-tout que, faute d'autre nom, l'on désignera comme « le département de Monsieur Bertin » ou « le petit ministère Bertin ». Y sont affectés, pêle-mêle, les manufactures de porcelaine, l'agriculture, les mines, les canaux et la navigation intérieure, les carrosses publics et les fiacres, les messageries, le roulage et la petite poste, les dépôts des chartes, les loteries, la Compagnie des Indes, les manufactures de toiles peintes et de coton.</p> <p>L'Averdy lui succède comme Contrôleur général des finances de 1763 à 1768. Puis, brièvement, Etienne Maynon d'Invault. Et enfin, l'Abbé Terray, de 1769 à 1774, à qui Turgot succèdera.</p>
<p>Daniel-Charles Trudaine</p>	<p>Intendant des finances, responsable du service des ponts et chaussées, fondateur de l'école des Ponts et Chaussées. Son fils, Trudaine de Montigny, lui succèdera à sa mort en 1769.</p>
<p>Pierre Trésaguet (ou</p>	<p>Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Généralité de</p>

« Trésaguet », « Tresaguet », « Trésague »)	Limoges (à partir du 1 <sup>er</sup> avril 1754). À la demande de Turgot (et Bertin), il fut chargé en 1767, de faire le projet des travaux nécessaires pour établir la navigation sur la Charente en amont d'Angoulême, jusqu'à Civray. On lui confia la direction des travaux qui commencèrent en 1776 <sup>104</sup> .
Hygle (ou « Hygel », « Higel », « Hylar », « Higle »)	Lieutenant-colonel d'infanterie. Maître d'ouvrage pour le comte de Broglie.
Chrétien (ou « Chrestien »)	Établit l'état des dépenses effectuées par le comte de Broglie (pour la navigation de la Charente).
Gendrier	Inspecteur général des Ponts et Chaussées <sup>105</sup> . Est commis par Bertin pour reprendre et vérifier les rapports de Trésaguet et Hygel.
De Voglie	Inspecteur général des Ponts et Chaussées <sup>106</sup> qui va finalement effectuer la contre-expertise qui fondera la décision de Bertin.
D'Echoisy (ou « d'Echoisi »)	Seigneur de plusieurs terres et héritages situés sur les bords de la Charente (s'est opposé aux visites de Tresaguet).
Charles-François- Hyacinthe d'Esmangart	Intendant de Guyenne (dont le siège est Bordeaux) : échange avec Turgot à propos de la navigabilité de la Dordogne et la Vézère.
Detourny	Intendant de Guyenne également. Œuvre à la transformation de Bordeaux.
Daine (ou « d'Aine » ou « d'Aisne »)	Successeur de Turgot à l'intendance du Limousin.
Desmarets	Inspecteur des manufactures de la généralité de Limoges (1762-1772). Géographe membre de l'Académie des sciences.

<sup>104</sup> <https://archive.org/stream/noticesbiograph00hargoog#page/n41/mode/2up>

<sup>105</sup> <https://archive.org/stream/noticesbiograph00hargoog#page/n35/mode/2up>

<sup>106</sup> <https://archive.org/stream/noticesbiograph00hargoog#page/n39/mode/2up>

## Annexe 2 : Les échanges entre les acteurs (classement chronologique des archives recensées)

Sont surlignées en jaune les archives inédites, analysées et transcrites en annexe 3.

Date	Courrier de... à ... Ou autre document	Contenu - Mots-clés	Source
6/7/1696	Mémoire touchant la navigation de la rivière de la Charente au-dessus d'Angoulême	Navigation de la Charente ; histoire des travaux entreprise pour la rendre navigable ; demande du Duc de la Rochefoucauld	AD Charente, 1C89
1717	Autorisation accordée par le roi au duc de La Rochefoucauld	Navigation de la Charente au-dessus d'Angoulême ; duc de La Rochefoucauld	AD Charente, 1C86
24/8/1720	Mémoire favorable à la navigation de la Charente avec état estimatif des ouvrages à faire pour rendre la Charente navigable depuis Angoulême jusqu'à Verteuil	Navigation de la Charente au-dessus d'Angoulême	AD Charente, 1C89
1720	Mémoire touchant la navigation de la rivière de la Charente au-dessus d'Angoulême	Navigation de la Charente au-dessus d'Angoulême	AD Charente, 1C89
[mars] 1732	Mémoire adressé au Contrôleur général des finances par marchands de sel et gabarriers fréquentant la Charente	Obstacles à la navigation sur la Charente (entreprises des particuliers), de plus en plus difficile, depuis Angoulême jusqu'à Cognac. Altération du commerce.	AN, F14-1190
16/11/1733	Réponse du Contrôleur général des finances	Condamnation des particuliers pour construction des ouvrages en fraude de droits.	AN, F14-1190
10/5/1740	De Baudry (Contrôleur général des finances) à de Tourny (intendant de Limoges)	Copie d'une requête adressée au Roy au nom des marchands. Demande rétablissement navigation de la Charente	AN, F14-1190
5/3/1762	? à Turgot	Registre des ordres du Roy et dépêches concernant la marine de Ponant. Réponse à Turgot attestant de son intérêt précoce pour la navigation de la Charente.	AN, MAR-B2-370
12/1/1762	Turgot au duc de la Rochefoucauld	Routes, choix, critères, utilité, dépenses, corvées + éthique	Ruwet, p. 1-2
19/10/1764	Turgot à la duchesse d'Enville	1 <sup>ère</sup> mention de l'ingénieur. Lettre écrite un mercredi. Le « lundi suivant » dans la lettre fait donc référence au 22/10/1764	Ruwet, p.4
13/10/1765	Arrêt du Conseil	Copie arrêt ordonnant navigation Vézère jusqu'à la Dordogne.	AD Haute-Vienne, C308
24/1/1766	Turgot à la duchesse d'Enville	Ingénieur, routes, choix, critères + corvées	Ruwet, p.13
25/2/1767	Bertin à Turgot	Vézère et Dordogne. Arrêt 13 octobre 1765, courrier 24 octobre 1765. Attente des devis des ingénieurs.	AD Haute-Vienne, C308
16/5/1767	Turgot à Desmarests	Intérêt pour la navigation de la Charente	BNF, NAF 10359

2/8/1767	Turgot à Bertin	Minute. Intérêt de Turgot (marqueurs chronologiques). Où Turgot demande que Trésaguet, ingénieur des Ponts soit commis par arrêt du Conseil pour dresser les projets relatifs à la navigation de la Charante [sic] ; ancienneté du projet (cf. ses prédécesseurs) ; propriétaires. Ouvrages mal faits. Comparaison Canal du Languedoc. Constitue une réponse/justification à Bertin ; problèmes techniques ; coût ; arbitrages ; demande d'une nouvelle expertise (Trésaguet) ; intérêt du projet pour la Généralité (commerce) ; hiérarchie par rapport aux deux autres rivières	AD Haute-Vienne, C308
2/8/1767	Turgot à Bertin	Lettre. Idem.	AN, F14-1189-2
22/8/1767	Arrêt du Conseil	Nomme Trésaguet	AD Haute-Vienne, C308
23/8/1767	Bertin à Turgot	Navigation de la Charente. Intérêt de Bertin pour le plaidoyer de Turgot (cf. lettre 2/8). Communication de l'arrêt portant nomination de Trésaguet.	AD Haute-Vienne, C308
23/8/1767	Bertin à Turgot	Brouillon. Navigation de la Charente, communication de l'arrêt portant nomination de Trésaguet.	AN, F14-1190
23/8/1767	Bertin à Trésaguet	Communication de l'arrêt du Conseil favorable à sa mission pour la Charente	AN, F14-1190
13/10/1767	Turgot à la duchesse d'Enville	Ingénieur Trésaguet, routes, Charente (1ère mention dans les lettres à la duchesse)	Ruwet, p. 22
10/1/1768	Rapport de Trésaguet	Navigation de Civray à Cognac. Mentionné par Bertin dans sa lettre à Turgot du 30/7/1768 (AN, F14-1190)	AN, F14-1190
2/7/1768	comte de Broglie à Bertin	Requête pour rendre navigable la Charente depuis Civray jusqu'à Angoulême (+ mémoire)	AN, F14-1190
Juillet 1768	Trésaguet	Observations préliminaires sur les rivières de la Généralité de Limoges	AN, F14-1190
Juillet 1768	Bertin à Turgot	Communication de la requête du comte de Broglie	AN, F14-1190
30/7/1768	Bertin à Turgot	Mentionne proposition du comte de Broglie (remboursement ou péage) ; communique devis adressé par le comte ; manifeste sa désapprobation pour le péage mais son inclination pour le remboursement. Veut éviter les lenteurs (ajout manuscrit de la main de Bertin)	AN, F14-1190
Août 1768 (cf. pièce sommaire début dossier car non daté). Avant 8/9/1768 car Turgot s'y réfère	Trésaguet avec Observations de M. Hügel	Observations sur les estimations des ouvrages à faire pour la navigation de la Charente. Annotations importantes de Hygel : pas une seule page sans contestation.	AN, F14-1190
13/8/1768	comte de Broglie à Turgot	Recherche son approbation et demande	AN, F14-1190

		une réponse rapide	
8/9/1768	Turgot à Bertin	Observations sur le devis adressé par le comte de Broglie ; Turgot souligne l'intérêt d'accroître la navigabilité de la Charente et aborde les différentes problématiques liées (longue lettre)	AN, F14-1190
8/9/1768	Turgot à la duchesse d'Enville	Charente, travaux, financement (alternatives)	Ruwet, p. 25
14/9/1768	comte de Broglie à Turgot	Evoque la navigation de la Charente, et le coût immense des travaux pour un particulier. Lui demande son remboursement (justice)	AN, F14-1190
27/9/1768	Turgot à la duchesse d'Enville	Charente, travaux, financement (alternatives plus précises), entrepreneurs, comparaison canal du Languedoc, lien au commerce, intérêt de la province, intérêt général + critique comte de Broglie	Ruwet, p. 26
27/9/1768	comte de Broglie à Turgot	Mentionne lettre de Turgot et le mauvais état des ouvrages qui a été relaté à Turgot par Trésaguet ; argumente en faveur du remboursement	AN, F14-1190
9/10/1768	Turgot à la duchesse d'Enville	Charente, visite	Ruwet, p. 28
3/11/1768	Turgot à la duchesse d'Enville	Charente, financement des travaux, coût (et manifestation d'une attente sur ce point)	Ruwet, p.28-29
15/11/1768	Chrestien	État des dépenses du comte de Broglie pour rendre la Charente navigable.	AN, F14-1190
29/11/1768	Turgot à la duchesse d'Enville	Critique du comte de Broglie	Ruwet, p. 29
7/12/1768	comte de Broglie à Turgot	Adresse l'état de ses dépenses de l'année. Décrit avantages procurés. Demande qu'un arrêt du Conseil déclare la Charente navigable.	AN, F14-1190
12/12/1768	Trésaguet	Procès-verbal de son inspection des ouvrages du comte de Broglie.	AN, F14-1190
12/12/1768	comte de Broglie à Turgot	Lui joint procès-verbal fait par commissaire de la marine	AN, F14-1190
1769	Extrait article Ephémérides du citoyen	Corvée, fournitures de la marine, embarrassent le débit de la Charente	Schelle, III, p. 101
3/1/1769	Turgot au comte de Broglie (copie)	Arguments de Turgot pour justifier son opposition	AN, F14-1190
4/1/1769	Turgot à Bertin	Critique ferme des travaux effectués par le comte reposant sur le procès-verbal de Trésaguet	AN, F14-1190
20/3/1769	comte de Broglie à Bertin (selon toute vraisemblance)	État des dépenses pour rendre la Charente navigable, Hygel (lieutenant-colonel d'infanterie), maître d'œuvre des travaux	AN, F14-1190
13/4/1769	Bertin à Turgot	Observations du comte sur le rapport de Trésaguet, état des dépenses du comte faites par Chrestien et certificat des commissaires de la marine	AN, F14-1190
13/4/1769	Bertin au comte de Broglie	L'informe de l'envoi de ses observations à Turgot	AN, F14-1190
30/4/1769	Réponse de Trésaguet aux observations de Hygel	«Le Sr Trésaguet se croit dispensé de répondre aux invectives, on n'a besoin que d'éclaircissements sur les faits et non de	AN, F14-1190

		discussions personnelles ».	
5/5/1769	Trésaguet à Bertin	Envoi l'état de Chrétien, les observations de Hygel sur son procès-verbal, et ses réponses en marge. Demande nouvelle expertise (de Gendrier ou d'un commissaire)	AN, F14-1190
30/5/1769	Turgot à Bertin	Réponse de Trésaguet aux observations de Hygel, critique du comte de Broglie, de ses ouvrages, de ses preuves, de l'absence d'indemnisation des riverains touchés par l'indemnisation	AN, F14-1190
3/7/1769	Turgot à la duchesse d'Enville	Trésaguet, Charente, travaux, critique du comte de Broglie	Ruwet, p. 35
25/7/1769	Turgot à la duchesse d'Enville	Transport (lenteur/état des voies) + visite des travaux sur la Charente + Trésaguet	Ruwet, p. 37
14/8/1769	comte de Broglie à [Bertin]	Au sujet de la lettre de Turgot du 30 mai et des réponses de Trésaguet à Hygel	AN, F14-1190
17/8/1769	Turgot à Bertin	L'informe des obstacles que les d'Echoisy ont apporté aux opérations de Trésaguet	AN, F14-1190
25/8/1769	Turgot à la duchesse d'Enville	Charente, travaux du comte de Broglie, coût, remboursement	Ruwet, p. 38
27/8/1769	Bertin à Turgot	Mentionne l'opposition de M. d'Echoisy aux visites de Trésaguet (Charente); flottage du comte de Broglie, dégâts occasionnés à la rivière (et propriétaires non indemnisés)	AN, F14-1190
28/8/1769 (attention date raturée mais 1769 au vu du contenu)	Bertin à Trudaine	Navigation de la Charente, demandes du comte de Broglie (remboursement des travaux), expertise de Trésaguet, avis de Turgot, mémoire de Hygel + demande contre-expertise de Gendrier	AN, F14-1190
30/8/1769	Trudaine à Bertin	A envoyé document à Gendrier pour avis	AN, F14-1190
Septembre 1769	Gendrier à Trudaine	Observations sur les mémoires de Trésaguet et Hygel	AN, F14-1190
4/10/1769	Trudaine à Bertin	L'informe des observations de Gendrier	AN, F14-1190
19/9/1769	Turgot à la duchesse d'Enville	Préoccupation pour le peuple, menace de disette + Fin des travaux (au sens de calculs/estimations/contrôle) de Trésaguet sur la Charente, financement	Ruwet, p. 40
20/10/1769	Turgot à la duchesse d'Enville	Travaux, voie, pont, entrepreneur, Trésaguet	Ruwet, p. 42
7/11/1769	Turgot à la duchesse d'Enville	Charente, visite, Desmarets, Trésaguet, financement, Bertin, comte de Broglie	Ruwet, p. 43
16/12/1769	Turgot au Contrôleur général des finances	Disette, livraison de grains à Angoulême par la Charente ; trois lieux (ports) les plus à portée où le grain puisse arriver par eau (Angoulême sur la Charente, Souillac sur la Dordogne et Saint-Léon sur la Vézère)	Schelle, III, p. 117-118 et 123
1770 (non daté)	Turgot. Mémoire sur les prêts d'argent	Angoulême. Situation sur la Charente. Commerce.	Schelle, III, p. 156
20/2/1770	Turgot à la duchesse d'Enville	Disette, misère, route, approvisionnement, ponts et chaussées, financement	Ruwet, p. 48
27/2/1770	Turgot au Contrôleur général des finances	Disette, grains par mer (transport risqué) + Charente et Dordogne manquent d'eau, transport difficile	Schelle, III, p. 134

9/3/1770	Turgot au Contrôleur général des finances	Disette, grains. Retards livraison pour mer et sur la Charente. Perte de temps, cherté.	Schelle, III, p. 137
3/4/1770	Ordonnance (de Turgot) annulant un arrêt du lieutenant de police d'Angoulême	Marché des grains ; Angoulême ; transport par la Charente ; droit de propriété ; liberté de commercer	Schelle, III, p. 262
8/4/1770	Arrêt du Conseil cassant un arrêt du lieutenant de police d'Angoulême	Idem (illustre appui de Turgot par Conseil)	Schelle, III, p. 264
28/5/1770	Bertin à Trudaine (minute)	Nouvelle expertise, Gendrier, impossibilité examen des ouvrages réalisés par le comte de Broglie sur la Charente (météo)	AN, F14-1190
28/5/1770 (partie le 1 <sup>er</sup> juin)	Idem (lettre)	Idem	AN, F14-1190
18/6/1770	Bertin à Trudaine (brouillon)	Affaire de la Charente, référence à une demande adressée par l'intendant de Limoges (Turgot) dès 1766 ([sic], mais erreur : 1767) relatif à la navigation de la Charente, persévérance de Turgot, intérêt pour le transport des denrées et des marchandises, opposition locale à Trésaguet, flottage, mention de la duchesse d'Enville (écrit danville)	AN, F14-1190
Juin 1770	Minute Bertin à Trudaine, affaire D'Echoisy	idem	AN, F14-1190
Septembre 1770	Projet de juin mis au propre	idem	AN, F14-1190
16/10/1770	Turgot à la duchesse d'Enville	Financement des travaux (ponts), financement, dépendance, arbitrages	Ruwet, p. 58
25/10/1770	Turgot au Contrôleur général des finances	Disette, grains. Retards livraison pour mer et sur la Charente. Perte de temps, cherté.	Schelle, III, p. 144
7/12/1770	Turgot à la duchesse d'Enville	Dégâts occasionnés par la météo, travaux (pont), dépenses, financement	Ruwet, p. 60
27/5/1771	Trudaine à Bertin	L'informe que M. Boucher, qui remplace Gendrier, n'a pu, lui non plus, inspecter les travaux du comte, en raison des hautes eaux	AN, F14-1190
15/11/1771	Turgot au Contrôleur général des finances (compte-rendu des opérations relatives à la disette de 1770)	Livraison grains ; frais de transport proportionnels à l'éloignement des rivières navigables ; pour les parties bordurières, le commerce peut être laissé à lui-même + transport des grains par gabarres jusqu'à Angoulême	Schelle, III, p. 434 et 451
20/11/1771	Rapport de l'inspecteur général (de Voglie)	Vérification du procès-verbal de Trésaguet du 24/10/1768 relatif aux travaux du comte de Broglie. Ne le déjuge pas. Dit qu'il appartient au ministre de trancher.	AN, F14-1190
15/3/1772	Mémoire adressé par comte de Broglie à Bertin	Commente procès-verbal adressé par de Voglie (inspecteur général des Ponts et chaussées). A noter : ce même document est annoté de la main de M. de Voglie qui répond point par point.	AN, F14-1190
4/5/1772	Points arrêtés par Bertin dans le travail qu'il a fait à Chatou avec M. de Voglie	Décision des sommes à allouer au comte de Broglie et aux riverains si le roi décide de la navigation de la Charente. Pour le comte :	AN, F14-1190

	et M. Turgot	remboursement uniquement des sommes présumées utiles à cette navigation.	
8/5/1772	Mémoire/compte-rendu des conclusions d'une conférence chez Bertin	Mémoire qui fait référence à une conférence du 5 mai chez Bertin à Chatou, en présence de Turgot, où a été traité l'objet de la navigation de la Charente. Montants à allouer au comte de Broglie.	AN, F14-1190
12/5/1772	Turgot à Parent (premier commis de Bertin)	Relate points à rapporter de la conférence (et sur lesquels le roi doit mettre son bon) ; insiste sur la nécessité de couper court à toute espèce de prétentions ultérieures. « Le comte de Broglie veut encore faire à ce sujet des représentations ». Fait référence aux abus du comte pour le pertuis de Condat.	AN, F14-1190
7/7/1772	Turgot au Maire de Rochefort	Nombreux arguments en faveur de la navigation de la Charente.	Schelle, III, p. 548-549
7/7/1772	Turgot au Contrôleur général des finances	Nombreux arguments en faveur de la navigation de la Charente.	Schelle, III, p. 549-553
24/8/1772	Bons du roi	Mémoire navigation de la Charente, remboursement du comte conformément à réunion Bertin/Turgot/de Voglie de mai	AN, F14-1190
30/9/1772	Devis de Trésaguet	Détail des ouvrages + Devis pour rendre la Charente navigable depuis Civray jusqu'à Cognac (presque 400 pages !)	AD Charente, 1C91
6/11/1772	Turgot à la duchesse d'Enville	Navigation, Charente, commerce (lien)	Ruwet, p. 76
1773	Mémoire de Trésaguet	Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente (avec chiffres détaillés et 89 plans)	AD Charente, 1C92
6/1/1773	Mémoire de Trésaguet	Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente (couverture comprise, beaux dessins/plans)	AD Charente, 1C91
4/9/1773	Turgot à la duchesse d'Enville	Charente, financement	Ruwet, p. 88
7/12/1773	Turgot à la duchesse d'Enville	Critique du comte de Broglie	Ruwet, p. 98
14/12/1774	Turgot à la duchesse d'Enville	Nouvelle critique du comte de Broglie	Ruwet, p. 99
7/3/1775	D'Aine (successeur de Turgot) à Beaulieu	Répartition financement travaux Charente entre provinces	AD Charente, 1C87
1/8/1775	Arrêt du Conseil d'État du Roi	Arrêt qui ordonne l'imposition annuelle pour la navigation de la Charente (« & autres ouvrages de cette nature, destinés aux progrès de la Navigation »)	AD Haute-Vienne, C400
20/9/1775	Extrait d'un arrêt du Conseil d'État	Approuvant les plans et devis pour rendre la Charente navigable entre Civray et Cognac et ordonnant de procéder à la liquidation des indemnités dues aux propriétaires riverains	AD Charente, 1C87
16/11/1775	D'Aisne à Trudaine	Navigation Charente, financement, imposition	AN, F14-1189-1
14/1/1776	Delacroix à Daine	Mention manuscrite de Daine sur la lettre. Il fait référence à la première lettre envoyée par Turgot à Bertin pour la Charente (du 3 août 1767)	AD Haute-Vienne, C308

## Annexe 3 : Correspondance inédite de Turgot relative à la navigation de la Charente

### État des lieux de la correspondance de Turgot

Schelle, dans son édition des *Oeuvres de Turgot*, a publié 776 lettres de Turgot (dont 315 à Du Pont de Nemours) et 56 lettres reçues par lui. D'autres lettres ont été depuis publiées par Ruwet (1976, 218 lettres de Turgot à la duchesse d'Enville) ou, plus ponctuellement - exemples non exhaustifs - dans le *Bulletin et mémoires de la société archéologique et historique de la Charente* (1916 ; 1920), et le *Bulletin de la Société archéologique et historique du Limousin* (1964). Au total, à peine plus d'un millier de lettres de la correspondance de Turgot ont été à ce jour éditées. C'est peu : on devine que ces échanges ne représentent qu'une faible part de son activité épistolaire. Parmi la centaine de documents inédits que nous avons sollicités, figurent de nombreuses pièces trouvées aux AN ou à la BnF, notamment neuf lettres écrites par Turgot (à Bertin, à Parent, au comte de Broglie, à Desmarests) et douze reçues par lui (envoyées par Bertin, le comte de Broglie).

### Documents transcrits

Nous transcrivons ci-après quelques-uns de ces documents relatifs à notre objet d'étude, tous inédits à l'exception du premier, déjà publié par A. Leroux (1895) mais de manière incomplète et avec des imprécisions.

- *Turgot à Bertin*, 2 août 1767 (minute non autographe, non signée, corrections autographes)
- *Turgot à Bertin*, 2 août 1767 (original non autographe, signature autographe)
- *Bertin à Turgot*, 23 août 1767 (original non autographe, signature autographe)
- *Turgot à Bertin*, 8 septembre 1768 (original non autographe, signature autographe)
- *Turgot au comte de Broglie*, 3 janvier 1769 (copie non autographe, non signée)
- *Turgot à Bertin*, 4 janvier 1769 (original non autographe, signature autographe)
- *Turgot à Bertin*, 30 mai 1769 (original autographe signé)
- *Points arrêtés par M. Bertin dans le travail qu'il a fait à Chatou avec M. de Voglie et M. Turgot*, 4 mai 1772 (original non autographe, non signé)
- *Turgot à M. Parent*, premier commis de Bertin, 12 mai 1772 (original autographe signé)

## Principes d'établissement et de description matérielle des textes manuscrits

La transcription est effectuée *ne varietur*, avec rétablissement *a minima* des majuscules en début de phrase et pour les noms de lieux, quand nécessaire.

Les conventions de présentation des textes sont les suivantes :

- Les ratures sont mentionnés entre chevrons : « <rature> ». Leur mode de transcription s'inscrit dans une perspective « diplomatique ».
- Les additions sont encadrées par des barres verticales : « |addition| ».
- Les crochets carrés (« [ ] ») signalent les interventions éditoriales. Ils ont été utilisés dans les cas suivants :
  - ✓ Foliotation. Celle-ci précède le contenu de chaque feuillet. Elle est indiquée en caractères gras ; les rectos et les versos sont respectivement abrégés par « r » et « v » : [1 r], [1 v], etc.
  - ✓ Restitution de mots oubliés.
  - ✓ Mention des ajouts manuscrits postérieurs et d'une main différente de celle de son scripteur original.
  - ✓ Transcription incertaine : « mot [?] » signifie que la transcription du mot est possible mais pas certaine.
  - ✓ Transcription non réalisée : « [... ?] » signifie qu'il n'a pas été possible de déchiffrer un mot ou une série de mots.

La description matérielle comporte :

- le type et la couleur du papier,
- l'état de sa surface,
- ses dimensions,
- son format (nombre de feuillets, pliage),
- sa rognure (ou l'absence de rognure),
- son état de conservation,
- l'écart entre les lignes de chaînette,
- le filigrane (marque / contremarque),
- l'espace graphique (demi-marge, pleine page, etc.),
- l'identification des écritures : les mains (distinguées par « Main 1 », « Main 2 » et « Main 3 »).

La description matérielle a pour objectif de contribuer à terme à la datation des manuscrits de Turgot. La comparaison entre les caractéristiques matérielles d'un corpus épistolaire daté avec celles d'un corpus manuscrit non daté peut en effet permettre de confirmer, d'affiner ou d'établir la chronologie de ce dernier. D'autre part, les indices de provenance et de fabrication du papier peuvent être utiles, en tant que tels, en matière de datation. Nous établissons, par exemple, qu'un papier spécifique d'Angoumois a été utilisé par Turgot à l'époque de son intendance dans le Limousin, ce qui ne sera plus le cas lorsqu'il quittera cette région, suite à sa nomination au ministère de la Marine en 1774 (cf. document de synthèse des apports de cette analyse à la fin de cette annexe, *infra* p. 174). Les occurrences multiples de certains types de papiers nous ont d'ailleurs conduit à regrouper les photographies des marques et contremarques des différents documents en fin d'annexe également.

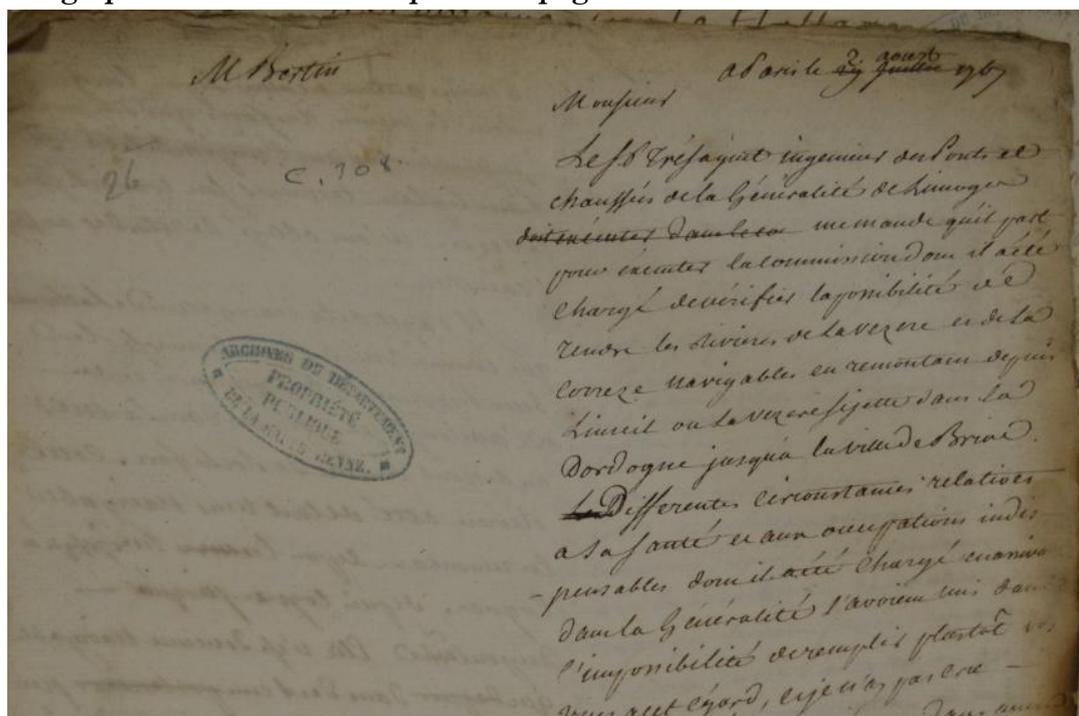
Outre son intérêt en matière de datation, l'identification des mains, pouvant être liée elle-même aux informations relatives aux papiers utilisés, pourrait contribuer à l'établissement d'une isographie des copistes de Turgot qui peut se révéler fructueuse s'agissant de l'identification de son œuvre.

Turgot à Bertin, 2 août 1767 (AD Haute-Vienne, C308, minute non autographe, non signée, corrections autographes)

Description matérielle :

- **Type, couleur du papier** : vergé, écru.
- **État de la surface** : assez rugueux.
- **Format** : deux bifeuillets in-folio.
- **Dimensions de la page - bifeuillet plié (largeur x hauteur en mm)** : 220 x 320.
- **Rogné** : non.
- **État de conservation** : côté droit des feuillets fort abîmé.
- **Écart entre les lignes de chaînette (min – max en cm)** : 2,4 - 2,6.
- **Filigrane** : marque non déchiffrée.
- **Espace graphique** : demi-marge à gauche.
- **Identification des écritures** : Main 1. Ce document n'est pas signé mais son auteur est sans aucun doute Turgot comme le confirme la lettre découverte aux AN, F14-1189-2 analysée après. Quelques additions de la main de Turgot.

Photographie d'un extrait de la première page :



[1 r] [En haut à gauche :] | M Bertin |

a Paris le <29 Juillet> 2 août 1767

Monsieur

Le Sr Trésaguet ingenieur des Ponts et chaussées de la Généralité de Limoges <doit exécuter dans le t> me mande qu'il part pour exécuter la commission dont il a été chargé de vérifier la possibilité de rendre les Rivieres de la Vezere et de la Corrèze navigables en remontant depuis Limeil ou la Cezere se jette dans la Dordogne jusqu'a la ville de Brive. <Les> Differentes circonstances relatives a sa santé et aux occupations indispensables dont il a été chargé en arrivant dans la Généralité l'avoient mis dans l'impossibilité de remplir plus tôt vos vues a cet égard, et je n'ay pas cru necessaire d'entrer avec vous aucun

detail sur cette operation jusqu'au moment ou je pourrai vous parler avec certitude de la possibilité, de la depense qu'elle entrainera et du moyen d'y pourvoir. Quoique je n'ay pas a beaucoup près négligé de m'en occuper, et que j'aye déjà fait avec le S<sup>r</sup> Trezaguet une première visitte de la partie de ces Rivieres ou je trouvai les plus grandes difficultés a vaincre, je reserve tout ce que j'auroy a vous dire sur cet objet, au tems ou des operations plus <correctes> précises, et des nivellemens pris avec scrupule me mettront en etat de porter un jugement assuré de l'entreprise et de vous presenter un plan tout fait pour son execution. Jusques là, je vous supplie de n'etre point etonné de mon silence.

L'objet de cette lettre est moins de vous rendre compte de ce qui se fait actuellement sur la vezere que de vous faire part d'un autre projet de même genre que j'ay [1 v] au moins autant a cœur depuis longtems et dont les mêmes raisons qui ont mis l'Ingénieur dans l'impossibilité de <faire le plan> terminer son travail sur la Vezère m'ont obligé de retarder aussy l'exécution.

Il s'agit de la navigation de la Charente qui comme vous le savés traverse les deux provinces d'Angoumois et de Saintonge, et tombe dans la mer au dessous du port de Rochefort. Cette Rivière a été de tout tems navigable en remontant depuis la mer jusqu'à Cognac. Depuis Cognac jusqu'à Angoulême elle n'est devenue navigable que <depuis> dans des tems <posterieurs> peu anciens, et la navigation y est encore sujette a beaucoup de difficultés. La pente de la Riviere est trop rapide, et l'eau y manqueroit si elle n'etoit retenue d'espace en espace par des Dignes. Ces Dignes ont été originaires construites par les Propriétaires des moulins ou usines établies sur cette Riviere. On a profité de ces Dignes et on les a adaptées a l'usage de la navigation en y pratiquant des ouvertures qu'on ouvre pour le passage des bateaux et qu'on appelle des pas. Ces pas forment des especes de chutes plus ou moins élevées ou l'eau acquiert une très grande rapidité, et ou les bateaux chargés ne passent pas sans un assés grand péril, soit en descendant soit même en montant. Les naufrages y sont assés fréquents.

Pour rendre cette navigation sûre et facile, il seroit absolument nécessaire de changer en beaucoup d'endroits [2 r] la construction et meme la situation de ces pas, peut être faudrat il y joindre d'autres ouvrages plus dispendieux. <Dabord> Il y a déjà quelques années qu'on s'est occupé de cet objet assez serieusement. D'abord les officiers de la maitrise d'Angoulême sur les plaintes des marchands fréquentant la Rivière se proposerent d'y remedier par voye de réformation en dressant un Procés verbal <qu'opposeroient> |de tous les obstacles qu'apporteroient a la navigation| les Riverains propriétaires des iles, et des contraventions a l'ordonnance des Eaux et forets, et en faisant assigner les contrevenans pour se voir condamnes a faire les demolitions, reparations et ouvrages qui seroient jugés nécessaires.

On pensa en 1734 avec raison qu'il resulteroit de ces assignations aux foules de procès dont la décision etant sujette a l'appel a la table de marbre entrainerait des frais immenses et des longueurs interminables pendant lesquelles la navigation <ne seroit ni plus facile ni moins> |resteroit aussi difficile et aussi| dangereuse <D'ailleurs> qu'auparavant. D'ailleurs pour remedier a tous les inconveniens dont on se plaignoit il n'etoit pas seulement question de juger et de punir des contraventions. La mauvaise construction, et la mauvaise position de plusieurs de ces pas construits originaires au hazard et par des gens fort <peu habiles> |ignorans| dans la science des canaux <avoient> |influoient| probablement plus que la mauvaise volonté et la négligence des riverains sur les difficultés de la navigation. Tous les proces verbaux et les ordonnances de officiers de maîtrises ne

pouvoient <suppléer a des ouvrages projettes par d'habiles ingenieurs d'après des nivellemens bien faits> remplir l'objet qu'on se proposoit et suppléer a des ouvrages entrepris en connaissance de cause et projettes <d'après> par d'habiles ingenieurs d'après des nivellemens bien faits. Ces considérations déterminent le conseil a évoquer toutes les contestations nées et a naitre <pour raison> a l'occasion du retablissement de la navigation de la Charente et a les renvoyer par devant [2 v] M. de Tourny<sup>107</sup> alors intendant de la Generalité de Limoges pour les juger souverainement et en dernier ressort en appelant des gradués au nombre de sept au moins, et ce sur les poursuites et diligences du S<sup>r</sup> de Vassigny alors Procureur du Roy de la maitrise d'Angoulême qui fut établi Procureur du Roy de la commission.

Cette attribution a été renouvelée par differens arrêts du Conseil <a l'effet de subroger> pour chacun des Intendans qui ont succédé a M. de Tourny, mais depuis le depart de M Demarcheval<sup>108</sup>, il n'a point été rendu d'arrêt pour me subroger à lui, et les operations de la commission ont été suspendues.

Je vois par l'examen que j'ay fait des papiers qui se trouvent dans les Bureaux de l'intendance de Limoges, qu'a l'exception de quelques procès qui ont été jugés peu apres l'establissement de la commission, il n'a été fait aucune operation serieuse qui tende veritablement a perfectionner la navigation de la Charente. Seulement en 1755, M. De Lamilliere<sup>109</sup> chargea le S<sup>r</sup> Demontgazon son ingénieur des Ponts et chaussées de visiter la Riviere conjointement avec le S<sup>r</sup> Du Tillet Dauberie, Procureur du Roy de la maitrise et de la commission pour former les Projets de differents ouvrages a faire dans les endroits les plus difficiles.

J'ay examiné les plans et les projets qui furent dressés par ces deux personnes et qui n'ont jamais eu d'exécution. Je les crois beaucoup trop dispendieux et nullement nécessaires. Ils consistent en des projets d'écluses construites sur les mêmes principes que celles qui servent a la navigation du canal de Languedoc et des autres grands ouvrages de ce genre mais <de pareilles ecluses> on peut très bien se passer de pareilles ecluses pour la navigation d'une Riviere telle que la Charente ou il ne sauroit être question de faire franchir a la fois a des bateaux une aussi grande difference de niveau que dans le Canal de Languedoc.

Je regarde donc le travail fait a cet egard comme a peu près inutile, et il me paroît indispensable de le recommencer.

[3 r] C'est un des objets de l'opération dont je crois necessaire de charger dans ces moments cy le S<sup>r</sup> Trésaguet.

Au dessus d'Angouleme, la Riviere de Charente n'a jamais été navigable quoique depuis 1637 il ait été fait plusieurs projets et tentatives pour la rendre telle.

Il n'avoit été d'abord question que de faire remonter la navigation jusqu'à Montignac a quelques lieues au dessus d'angoulême, mais depuis, M. le Duc de La Rochefoucauld a proposé de la rendre navigable jusqu'auprès de Verteuil et l'on prétend meme dans le País qu'il y a assés d'eau pour qu'on puisse faire remonter les bateaux jusqu'à Civray en Poitou sur la frontiere de l'Angoumois. L'utilité d'une pareille entreprise seroit

---

<sup>107</sup> Intendant de la Généralité de Limoges de 1730 à 1743.

<sup>108</sup> Intendant de la Généralité de Limoges de 1757 à 1761.

<sup>109</sup> Intendant de la Généralité de Limoges de 1751 à 1756.

inappréciable pour une partie du Poitou, pour < tout > l'Angoumois presque entier et pour plusieurs cantons très fertiles de la généralité de La Rochelle dont cette Rivière déboucheroit les blés, les eaux de vie, les bois, les fers et les denrées de toutes espèces jusqu'à la mer. Il y a de fortes raisons de croire la chose possible, et les ingénieurs qui ont été envoyés en différens tems pour examiner l'état des choses ont tous assuré que la Rivière étoit susceptible d'être rendue navigable. Le S<sup>r</sup> Ferry, ingénieur de La Rochelle, a donné a cet effet son avis en 1696, et le S<sup>r</sup> Lefevre ingénieur employé par M Le Duc De La Rochefoucauld a depuis < fait une nouvelle visite. Il a > donné les mêmes assurances, en conséquence d'une nouvelle visite, il a meme fait l'évaluation de la depense des ouvrages necessaires pour exécuter le projet.

J'ay eu aussi sous les yeux les plans qu'avoit fait faire feu M Le Duc de La Rochefoucauld, lequel avoit beaucoup de zèle pour l'exécution de ce projet auquel en effet y avoit un grand interet, les principales terres de sa maison etant situées sur les bords de cette Riviere.

**[3 v]** D'après l'examen de ce plan, je crois pouvoir vous dire qu'il ne suffit pas pour juger de la possibilité et de la cherté de cette entreprise. En conséquence il est absolument nécessaire qu'un ingénieur habile visite de nouveau le cours de cette Riviere, en leve tous les plans, fasse les nivellemens, s'assure de la quantité d'eau qui y coule en différentes saisons, projette et évalue tous les ouvrages a construire et l'indemnité de ceux | appartenans à différens particuliers |, qu'il faudra supprimer, ou changer.

Je compte charger le S<sup>r</sup> Tresaguet de cette double opération, l'une au dessus d'Angouleme depuis les frontieres de la generalité de Limoges et l'autre au dessous depuis Angouleme jusqu'à Cognac. Si la totalité de la Charente dans cet intervalle étoit renfermée dans la Generalité de Limoges, il pourroit vacquer à ses operations sans autre autorisation que la commission que je luy en donnerois. Mais comme la Charente dans son cours passe < alternativement > et repasse plusieurs fois de la Generalité de Limoges dans celle de La Rochelle et de celle cy dans la premiere et que le S<sup>r</sup> Trésaguet pourroit éprouver des difficultés dans la partie de la Generalité de La Rochelle, je crois qu'il est à propos que vous ayés la bonté de le faire commettre par arret du conseil pour dresser les projets relatifs a la navigation de la Charente depuis Civray en Poitou jusqu'à Cognac, ainsi qu'il est commis pour faire la même operation sur les Rivieres de la Corrèze et de la Vezère, depuis Brive jusqu'à Limeil. Je vous seray obligé de vouloir bien luy adresser cet arret directement a Limoges, afin qu'il luy parvienne plus promptement.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire quant a présent de s'occuper des plans relatifs a **[4 r]** l'exécution et aux moyens de trouver des fonds pour y subvenir. Je crois même qu'on peut laisser en suspens ce qui concerne l'attribution a l'intendance des contestations auxquelles de pareilles operations donneront necessairement lieu attendu la multitude des Propriétaires Riverains qui auront des interets < quelques foi > particuliers quelques fois difficiles a concilier avec l'interet public, et qui reclameront avec fondement des < indemnités de dédommagement pour > indemnités pour le dérangement que le changement d'état de la riviere apportera dans la jouissance de leurs usines et des < leurs terrains qui > rivages qui leur appartiennent.

Je me réserve de remettre ces objets sous les yeux du conseil lorsqu'il en sera tems et lorsque je sauray < quels sont les ouvrages, ce qu'on peut et ce > ce que la nature des lieux permet et ce qu'elle exige pour parvenir a établir la navigation au dessus d'Angouleme et a

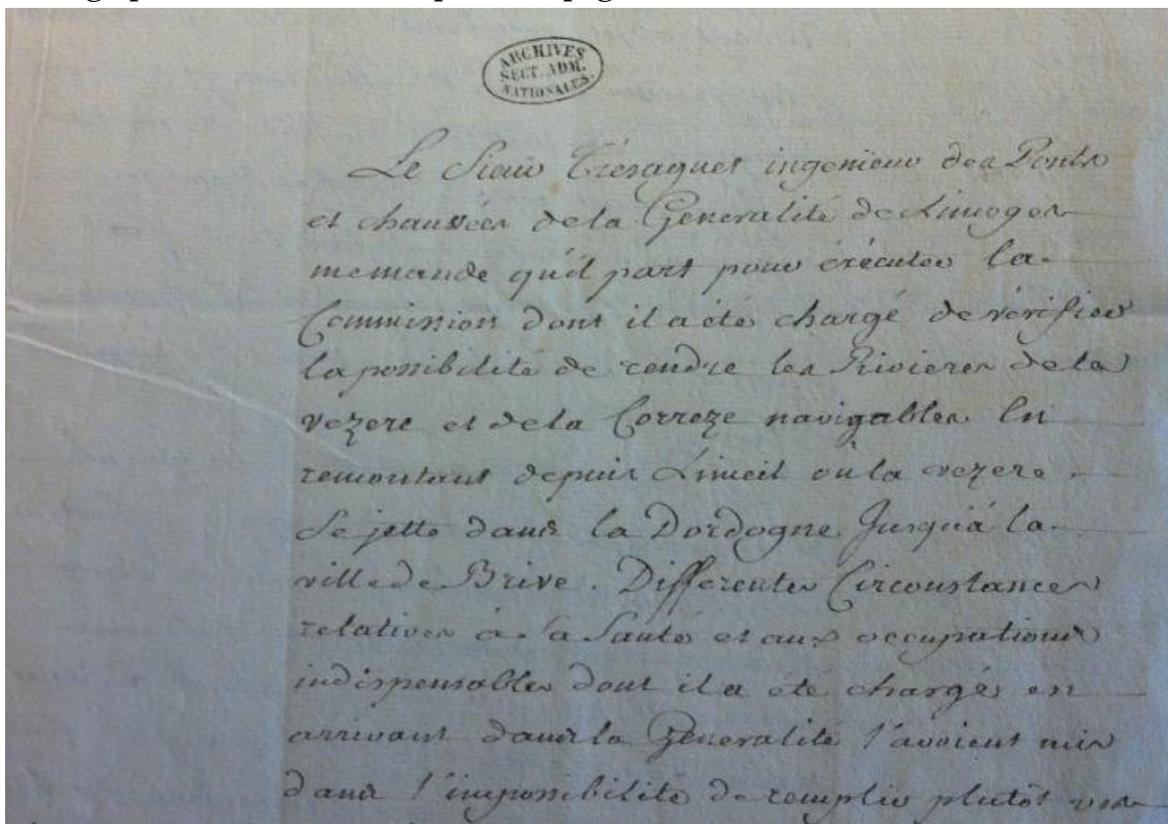
la rendre au dessous plus facile et plus sure. Je me borne quant à présent à vous demander l'autorisation dont l'ingenieur a besoin pour examiner le local.  
Je suis avec respect M<sup>r</sup>

Turgot à Bertin, 2 août 1767 (AN, F14-1189-2, original non autographe, signature autographe)

Description matérielle :

- **Type, couleur du papier** : vergé, écru.
- **État de la surface** : assez rugueux.
- **Format** : trois bifeuillets in-folio.
- **Dimensions de la page - bifeuillet plié (largeur x hauteur en mm)** : 205 x 315.
- **Rogné** : oui.
- **État de conservation** : altération légère par endroits, et plus prononcée en haut, à la pliure verticale au centre (mouillures). Papier légèrement tâché en bas de la première page, à droite.
- **Écart entre les lignes de chaînette (min - max en cm)** : 2,5 - 2,7.
- **Filigrane** : marque : griffon / « 1749 » / monogramme « IS » en cursive, soit I. Sazerac, marchands-papetiers d'Angoulême (R. Gaudriault, 1995, p. 299) ; contremarque : « J SEGUIN / FIN DANGOUMOIS ». Ce papier, régulièrement utilisé par Turgot en Limousin sera par la suite désigné sous le nom de Type 1 (cf. photographies à la fin de cette annexe).
- **Espace graphique** : un tiers de marge à gauche, marquée par une pliure. Traces d'autres marques de pliures verticales.
- **Identification des écritures** : Main 2 (écriture assez ronde, très différente de la lettre précédente). Signature de Turgot.

Photographie d'un extrait de la première page :



[1 r] [En haut à gauche de la main de Bertin :] | Expedier l'arret et l'envoyer tout au plus tôt. La poste part apres demain. |

a Paris Le 2. aoust 1767.

Monsieur

Le Sieur Trésaguet ingenieur des Ponts et chaussées de la Generalité de Limoges me mande qu'il part pour exécuter la Commission dont il a été chargé de vérifier la possibilité de rendre les Rivieres de la Vezere et de la Correze navigables en remontant depuis Limeil où la Vezere se jette dans la Dordogne jusqu'à la ville de Brive. Differentes circonstances relatives à sa Santé et aux occupations indispensables dont il a été chargé en arrivant dans la Généralité l'avoient mis dans l'impossibilité de remplir plutôt vos vües à cet Egard, et je n'ai pas crû nécessaire d'entrer avec vous dans aucun detail sur cette operation jusqu'au moment ou je pourrai vous parler avec [1 v] certitude de la possibilité, de la Depense qu'elle entrainera et des moyens d'y pourvoir. Quoique je n'aye pas à beaucoup près négligé de m'en occuper, et que j'aye déjà fait avec le S<sup>r</sup> Trezaguet une premiere visitte de la partie de ces rivieres, ou se trouvent les plus grandes difficultes a vaincre, je reserve tout ce que j'aurai à vous dire sur cet objet, au tems où des operations plus précises, et des nivellemens pris avec scrupule me mettront en etat de porter un jugement assuré de l'entreprise et de vous presenter un plan tout fait pour son exécution. Jusques là, je vous supplie de n'etre point etonné de mon silence.

L'objet de cette lettre est moins de vous rendre compte de ce qui se fait actuellement sur la Vezere que de vous faire part d'un autre projet de même genre que j'ay au moins autant à cœur depuis long tems et dont les mêmes raisons qui ont mis l'ingénieur dans l'impossibilité de terminer son travail sur la Vezère m'ont obligé de retarder aussy l'exécution.

Il s'agit de la navigation de la [2 r] Charente qui comme vous le savés traverse les deux provinces d'Angoumois et de Saintonge et tombe dans la mer au dessous du Port de Rochefort. Cette riviere a été de tout tems navigable en remontant depuis la mer jusqu'à Cognac. Depuis Cognac jusqu'à Angoulême, elle n'est devenuë navigable que dans des temps peû anciens, et la navigation y est encore sujette a beaucoup de Difficultés. La pente de la Riviere est trop rapide, et l'eau y manqueroit si elle n'etoit retenuë d'espace en espace par des Dignes. Ces Dignes ont été originaiement construites par les proprietaires des moulins ou usines etablies sur cette riviere. On a profité de ces Dignes et on les a adaptées à l'usage de la Navigation en y pratiquant des ouvertures qu'on ouvre pour le passage des bateaux et qu'on appelle des pas. Ces pas forment des especes de Chûtes plus ou moins elevées où l'eau acquiert une très grande rapidité, et où les Bâteaux chargés ne passent pas sans un assés grand péril, soit en descendant [2 v] soit même en montant. Les naufrages y sont assés fréquents.

Pour rendre cette navigation sûre et facile, il seroit absolument nécessaire de changer en beaucoup d'endroits la construction et même la sittuation de ces pas, peut être faudrat il y joindre d'autres ouvrages plus dispendieux. Il y a déjà quelques années qu'on s'est occupé de cet objet assés sérieusement. Dabord les officiers de la maitrise d'Angoulême sur les plaintes des marchands frequentant la Rivière se proposerent d'y remédier par voyë de Reformation en dressant un Procés verbal de tous les obstacles qu'apportoient à la navigation les Riverains et Proprietaires des îles et des Contraventions

à l'ordonnance des Eaux et forêts, et en faisant assigner les contrevenans pour se voir condamnés à faire les demolitions, reparations et ouvrages qui seroient jugés necessaires.

**[3 r]** On pensa en 1734 avec raison qu'il resulteroit de ces assignations une foule de procès dont la décision etant sujette à l'appel à la table de marbre entraineroit des frais immenses et des longueurs interminables pendant lesquelles la navigation resteroit aussi difficile et aussi dangereuse qu'auparavant. D'ailleurs pour remedier à tous les inconveniens dont on se plaignoit il n'étoit pas seulement question de juger et de punir des contraventions. La mauvaise construction, et la mauvaise position de plusieurs de ces pas construits originairement au hasard et par des gens fort ignorans dans la science du cours des canaux influoient probablement plus que la mauvaise volonté et la negligence des riverains sur les difficultés de la navigation. Tous les procès verbaux et les ordonnances de officiers de maîtrises ne pouvoient remplir l'objet qu'on se proposoit et suppléer à des ouvrages **[3 v]** entrepris en connaissance de cause et proiettés par d'habiles ingenieurs d'après des nivellemens bien faits.

Ces considerations determinerent le Conseil à evacuer toutes les contestations nées et à naitre à l'occasion du retablissement de la navigation de la Charente et à les renvoyer par devant M. Detourny alors Intendant de la Generalité de Limoges pour les juger souverainement et en dernier ressort en appellant des gradués au nombre de sept au moins, et ce, sur les poursuittes et diligences du S<sup>r</sup>. Devassigny alors Procureur du Roy de la maitrise d'Angoulême qui fut établi Procureur du Roy de la Commission.

Cette attribution a été renouvelée par differens arrêts du Conseil pour chacun des Intendans qui ont succédé à M. Detourny, mais depuis le depart de M. Demarcheval, il n'a point été rendu d'arrêt pour me subroger à lui et les operations de la Commission ont été suspenduës.

**[4 r]** Je vois par l'examen que j'ai fait des papiers qui se trouvent dans les Bureaux de l'Intendance de Limoges, qu'à l'exception de quelques procès qui ont été jugés peu après l'establissement de la Commission, il n'a été fait aucune opération serieuse qui tende veritablement à perfectionner la navigation de la Charente. Seulement en 1755, M. Delamilliere chargea le S<sup>r</sup>. Demontgazon sous ingénieur des Ponts et chaussées de visiter la riviere conjointement avec le S<sup>r</sup>. Du Millet d'auberie, procureur du Roi de la maitrise et de la Commission pour former les projets des differents ouvrages à faire dans les endroits les plus difficiles.

J'ay examiné les plans et les projets qui furent dressés par ces deux personnes et qui n'ont jamais eû d'exécution. Je les crois beaucoup trop dispendieux et nullement necessaires. Ils consistent en des projets d'Ecluses construittes sur les mêmes principes que celles qui servent à la navigation du Canal de Languedoc et des autres grands ouvrages de ce genre, mais on peut très bien se passer de pareilles **[4 v]** Ecluses pour la Navigation d'une riviere telle que la Charente, où il ne sauroit être question de faire franchir à la fois a des Bâteaux une aussi grande difference de niveau que dans le Canal de Languedoc.

Je regarde donc le travail fait à cet egard comme à peu près inutile, et il me paroît indispensable de le recommencer, c'est un des objets de l'operation dont je crois necessaire de charger dans ce moments cy le S<sup>r</sup>. Trésaguet.

Au dessus d'Angoulême, la riviere de Charente n'a jamais été navigable quoique depuis 1637. il ait été fait plusieurs projets et tentatives pour la rendre telle.

Il n'avoit été d'abord question que de faire remonter la navigation jusqu'à Montignac à quelques lieuës au dessus d'Angoulême, mais depuis, M. le Duc de la

Rochefoucault a proposé [5 r] de la rendre navigable jusqu'auprès de Verteuil et l'on pretend même dans le paÿs qu'il y a assés d'eau pour qu'on puisse faire remonter les Bateaux jusqu'à Civray en Poitou sur la frontiere de l'Angoumois. L'utilité d'une pareille entreprise serait inappréciable pour une partie du Poitou, pour l'Angoumois presque entier et pour plusieurs cantons très fertiles de la Generalité de la Rochelle dont cette Rivière déboucheroit les Bleds, les Eaux de vie, les Bois, les Fers et les Denrées de toute espece jusqu'à la mer. Il y a de fortes raisons de croire la chose possible et les Ingénieurs qui ont été envoyés en differrens tems pour examiner l'etat des choses, ont tous assuré que la Rivière étoit susceptible d'etre renduë navigable. Le S<sup>f</sup>. Ferry, ingénieur de La Rochelle, a donné a cet effet son avis en 1696, et le S<sup>f</sup>. Lefevre ingenieur employé par M. Le Duc De la Rochefoucault a depuis donné les mêmes assurances, en conséquence d'une nouvelle visitte, il a meme fait l'evaluation de la depense des ouvrages necessaires pour executter le projet.

J'ay eû aussi sous les yeux les plans qu'avoit fait faire feu M Le Duc de la [5 v] Rochefoucauld, lequel avoit beaucoup de zèle pour l'exécution de ce projet, et qui en effet y avoit un grand intérêt, les principales Terres de sa maison étant situées sur les Bords de cette Riviere.

D'après l'examen de ces plans, je crois pouvoir vous dire qu'ils ne sufisent pas pour juger de la possibilité et de la chereté de cette entreprise. En consequence il est absolument nécessaire qu'un Ingénieur habile visitte de nouveau le cours de cette Riviere, en leve tous les plans, fasse les nivellemens, s'assure de la quantité d'eau qui y coule en differentes saisons, projette et evalue tous les ouvrages à construire et l'indemnité de ceux appartenans à differrens particuliers, qu'il faudra supprimer ou changer.

Je compte charger le S<sup>f</sup>. Tresaguet de cette double opération, l'une au dessus d'Angouleme depuis les frontieres de la Generalité de Limoges et l'autre au dessous depuis Angouleme jusqu'à Cognac. Si la totalité de la Charente dans cet intervalle etoit renfermée dans la généralité de Limoges, il pourroit vacquer à son opération sans autre autorisation que la Commission que je lui en donnerois. Mais comme la Charente dans [6 r] son cours passe et repasse plusieurs fois de la Generalité de Limoges dans celle de la Rochelle et de celle cy dans la première et que le S<sup>f</sup>. Trésaguet pourroit éprouver des difficultés dans la partie de la généralité de la Rochelle, je crois qu'il est à propos que vous ayés la bonté de le faire commettre par arret du Conseil pour dresser les projets relatifs à la navigation de la Charente depuis Civray en Poitou jusqu'à Cognac, ainsi qu'il est commis pour faire la meme operation sur les rivières de la Corrèze et de la Vezère, depuis Brive jusqu'à Limeil. Je vous serai obligé de vouloir bien lui adresser cet arrêt directement à Limoges, afin qu'il lui parvienne plus promptement.

Je ne crois pas qu'il soit necessaire, quant a présent, de s'occuper des plans relatifs à l'execution et aux moyens de trouver des fonds pour y subvenir. Je crois même qu'on peut laisser en suspens ce qui concerne l'attribution à l'Intendant des contestations auxquelles de pareilles operations donnent necessairement lieu, attendu la multitude de proprietaires Riverains qui auront des interets particuliers quelque fois difficiles à concilier avec l'interet public et qui reclameront avec fondement [6 v] des indemnités pour le dérangement que le changement d'etat de la Riviere apportera dans la jouissance de leurs usines et des rivages qui leur appartiennent.

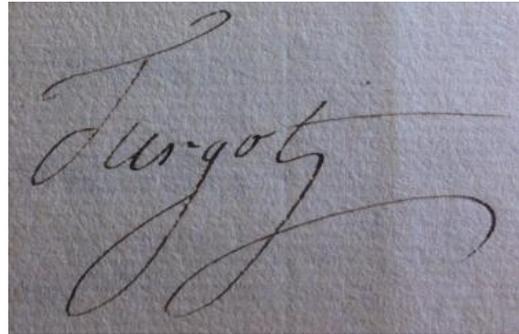
Je me reserve de remettre ces objets sous les yeux du Conseil lorsqu'il en sera tems et lorsque je sauray ce que la nature des lieux permet et ce qu'elle exige pour parvenir à

etablir la navigation au dessus d'Angoulême et à la rendre au dessous plus facile et plus sûre. Je me borne quant à présent à vous demander l'autorisation dont l'ingénieur a besoin pour examiner le local.

Je suis avec respect

Monsieur

Votre très humble et très obeissant serviteur

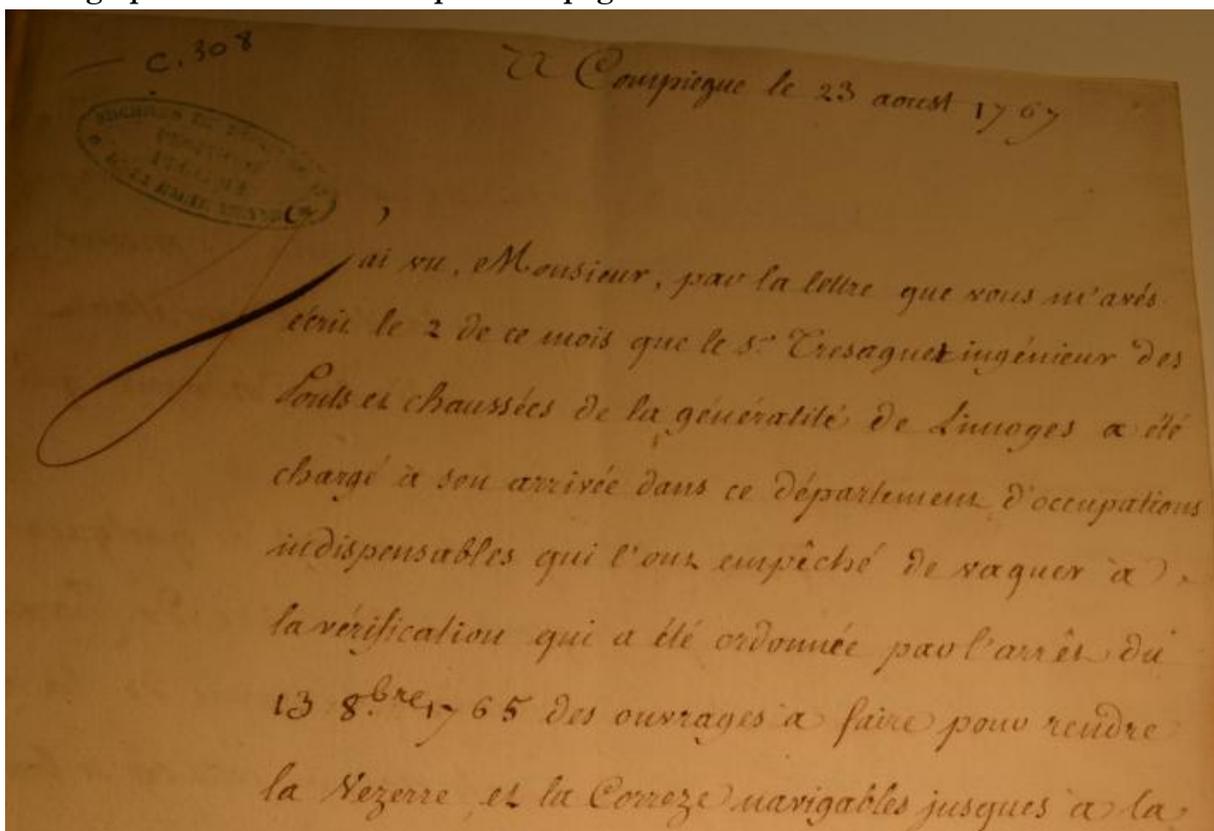
A photograph of a handwritten signature in cursive script, written in dark ink on a light-colored, textured paper. The signature is highly stylized and appears to read 'Lurgot'. The letters are connected, with a prominent loop at the end of the word.

Bertin à Turgot, 23 août 1767 (AD Haute-Vienne, C308, original non autographe, signature autographe)

Description matérielle :

- **Type, couleur du papier** : vergé, écru.
- **État de la surface** : légèrement rugueux.
- **Format** : deux bifeuillets in-folio.
- **Dimensions de la page - bifeuillet plié (largeur x hauteur en mm)** : 240 x 310.
- **Rogné** : oui.
- **État de conservation** : très bon, le lacet de reliure est encore intact.
- **Écart entre les lignes de chaînette (min - max en cm)** : 2,4 - 2,6.
- **Filigrane** : marque : motif Hollandia, contremarque : I VDL [VAN DER LEY], initiales du fabricant.
- **Espace graphique** : une marge à gauche de chaque page (quart de page). Le document porte la trace d'une pliure verticale en son centre.
- **Identification des écritures** : copiste/secrétaire. Un ajout manuscrit de Bertin dans le texte. Signature de Bertin.

Photographie d'un extrait de la première page :



[1 r]

À Compiègne le 23 août 1767

J'ai vu, Monsieur, par la lettre que vous m'avez écrit le 2 de ce mois que le S<sup>r</sup>. Tresaguet ingénieur des Ponts et Chaussées de la généralité de Limoges a été chargé à son arrivée

dans ce département d'occupations indispensables qui l'ont empêché de vaquer à la vérification qui a été ordonnée par l'arrêt du 13 8.<sup>bre</sup> 1765 des ouvrages à faire pour rendre la Vezère, et la Correze navigables jusques à la Dordogne ; que néanmoins vous avés fait une premiere visite de ces rivieres avec le S<sup>r</sup>. Tresaguet, et qu'aussitôt que le travail sur cette partie sera en état, vous m'en enverrés le plan tout fait pour son exécution ; je dois vous faire observer à cet égard que le même arrêt ayant commis l'ingénieur de la généralité de Guyenne pour faire de son coté le devis des réparations de la Dordogne au pas de la grutuse qui, s'il subsistoit, rendroit nulle la navigation de la Vezère, je voudrois être en état de presser les devis de la Dordogne, parce qu'ils paroitraient **[1 v]** moins nécessaires, si la navigation de la Vezère ne pouvoit avoir lieu, et je vous prie de presser un peu les opérations sur la Vezère qui, étant terminées, necessiteront ceux de la Dordogne qui doivent en être le complément.

J'étois informé par le rapport de quelques negociants qui fréquentent la riviere de Charente et qui ont le premier interêt a la sureté de la navigation, du mauvais état où celle-cy se trouve lorsque j'ai reçu les détails intéressants que vous m'avés adressé et les mesures que vous comptés de prendre pour connoître au moins tout ce qu'il est possible de faire sans de trop grandes dépenses pour rendre la Charente plus navigable ; on m'a assuré qu'on pourroit même la mettre en état jusques à Manles à sept lieuës au dessus d'Angoulême, ce qui seroit infiniment avantageux à la province, puisque Manles est le marché général des Bleds qui vont d'une partie du Limousin et du Poitou dans **[2 r]** l'Angoumois, et dans les pays de vignobles qui l'avoisinent. Peut-être devroit-on commencer des opérations peu importantes quoique d'une très grande utilité, telles que de baliser des endroits de la riviere où la vase qu'elle dépose s'est amoncelée de maniere à intercepter le passage. Cet encombrement est, dit-on, si considérable depuis quelque temps près de la ville d'Angoulême que les batteaux sont obligés de rester au faubourg de Loumeau<sup>110</sup> où le commerce a été forcé de se porter, encore y arrivent-ils bien difficilement ; c'est ce dont je vous prie de vous faire rendre compte par le S<sup>r</sup>. Trésagues, et de l'engager à voir si, avant tout, il n'y auroit pas moyen de faire quelque chose pour rémédier provisoirement au triste état de cette navigation.

Je vois avec plaisir, Monsieur, que vous avés porté vos vuës sur tout le cours de la Charente depuis les frontières de la généralité de Limoges, au dessus d'angoulême, jusqu'à Cognac. La **[2 v]** maison de la Rochefoucault a en effet le plus grand intérêt au rétablissement de cette navigation. Mais anciennement ces seigneurs en étoient sans doute peu occupés puisqu'on lit dans des mémoires du siecle passé que le commerce se plaignoit qu'ils faisoient servir les eaux de la riviere, et les détournoient pour l'embélissement de leurs jardins. C'est à des dégradations pareilles, et à la construction d'un nombre infini de moulins sur toutes les rivieres qu'on peut attribuer le mauvais état où se trouve en général leur navigation. La voye de la réformation par les Eaux et forêts est, comme vous le pensés, sujette à trop de formalités et de longueurs à cause des appels à la table de Marbre. Il est à propos de renouveler l'attribution qui avoit été donnée à M<sup>rs</sup>. de Tourni et Marcheval vos prédécesseurs et de vous subroger à eux pour connoître de toutes les contestations relatives **[3 r]** au rétablissement de la navigation de la Charente, même des autres rivieres de votre

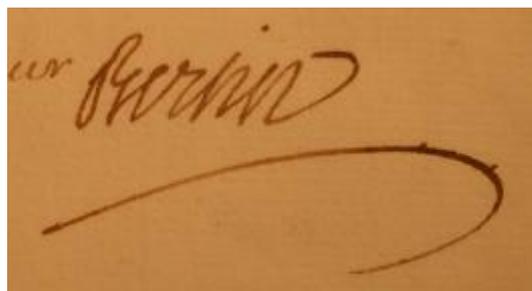
---

<sup>110</sup> Aujourd'hui L'Houmeau, quartier d'Angoulême où la Charente présente un coude marqué du nord vers l'ouest.

généralité. Vous voudrés bien m'en envoyer le projet d'arrêt avec votre avis pour en faire pour rapport au Conseil [ajout manuscrit de Bertin :] | quand vous jugerés a propos |.

J'envoye par cet ordinaire au S<sup>r</sup>. Tresaguet l'arrêt qui le commet pour faire le devis des réparations de la riviere de Charente dans son cours en Limousin, Poitou, et dans la généralité de la Rochelle, et je vous en remets ci joint une seconde expédition ; j'attendrai avec empressement l'effet de vos soins pour le rétablissement d'une navigation si interessante pour l'agriculture et pour le commerce.

Je suis, Monsieur, votre très humble et très obeissant serviteur

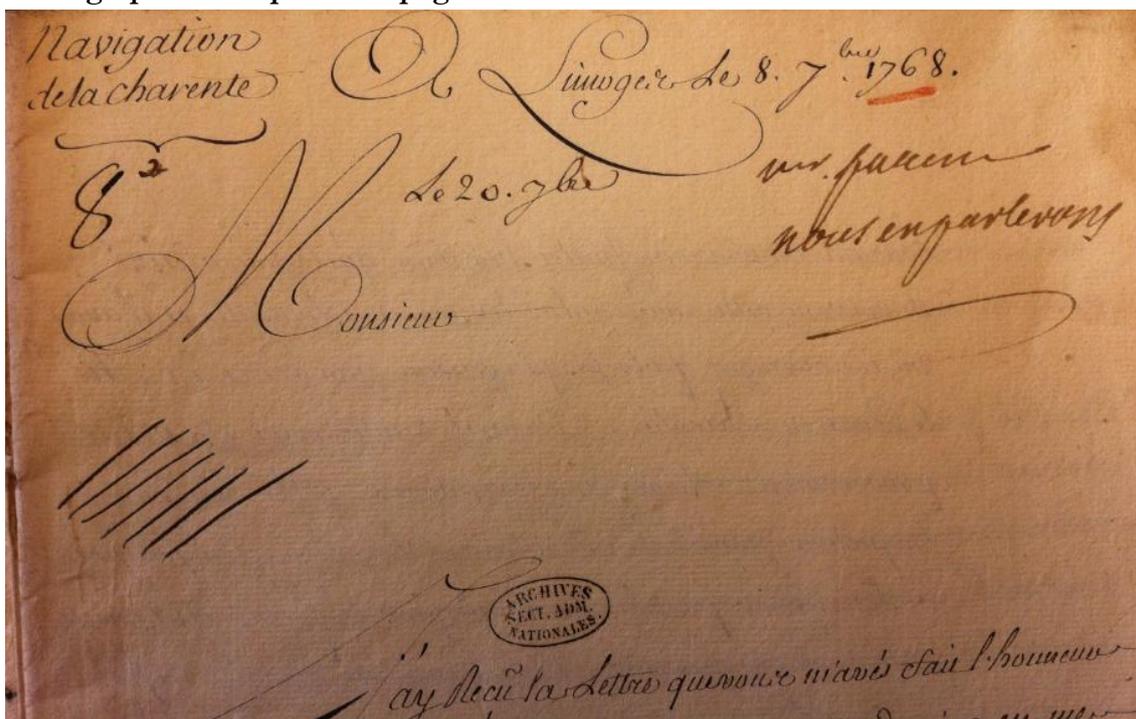
A photograph of a handwritten signature in brown ink on aged paper. The signature is written in a cursive style and appears to read "L. Bertin". Below the signature is a large, sweeping flourish or underline.

Turgot à Bertin, 8 septembre 1768 (AN, F14-1190, original non autographe, signature autographe)

Description matérielle :

- **Type, couleur du papier** : vergé, écru.
- **État de la surface** : assez rugueux.
- **Format** : onze bifeuillets in-folio.
- **Dimensions de la page - bifeuillet plié (largeur x hauteur en mm)** : 203 x 312.
- **Rogné** : oui.
- **État de conservation** : excellent hormis une légère altération en bas à gauche.
- **Écart entre les lignes de chaînette (min-max en cm)** : 2,5-2,7.
- **Filigrane** : marque : motif griffon ; contremarque : « J SEGUIN / FIN DANGOUMOIS ». Papier de Type 1.
- **Espace graphique** : une marge à gauche.
- **Identification des écritures** : Main 3 (écriture très ronde, fort différente de celles du 2 août 1767). Signature de Turgot. Plusieurs additions, dont une de la main de Bertin.

Photographie de la première page :



[1 r] [En haut à gauche :] | Navigation de la Charente |

[En haut au centre :] | Le 20. 7<sup>bre</sup> |

[En haut à droite, de la main de Bertin :] | m<sup>f</sup>. paren nous en parlerons |

A Limoges Le 8. 7.<sup>bre</sup> 1768.

Monsieur

J'ay reçũ la Lettre que vous m'avés fait l'honneur de m'écrire le 30 du mois de juillet dernier en me renvoyant la Requête de M. le Comte de Broglie par laquelle il demande a être autorisé a rendre la Charente navigable a ses frais, a la charge d'en être remboursé soit par le Roy soit par l'établissement d'un peage ou droit sur les Bateaux frequentant la Riviere.

Vous y aviés joint un Devis de differents ouvrages que M. le Comte de Broglie annonce comme suffisants pour mettre le public en état de jouir de la navigation depuis Angoulême en remontant jusqu'a Civray, et dont il fait monter l'estimation à 443,200<sup>lt</sup>, savoir 302,000<sup>lt</sup> depuis Angoulême jusqu'a la forge de Ruffec et 141,200<sup>lt</sup> depuis la forge de Ruffec en Poitou.

Le S<sup>f</sup>. Tresaguet avoit déjà commancé dans le [1 v] courant du mois de Juillet l'examen qu'il doit faire de nouveau cette année de la Riviere de Charente, et il avoit vũ les ouvrages faits jusqu'a present par ordre de M<sup>f</sup>. le Comte de Broglie. Comme il a interrompu sa visite pour revenir a Limoges accompagner M<sup>f</sup>. Gendrier Inspecteur general des Ponts et Chaussées, j'ai profité de son sejour pour lui communiquer le Devis qui vous a été communiqué par M. le Comte de Broglie afin qu'il y fit ses observations. Quoique celles qu'il m'a remises soyent très sommaires j'ay l'honneur de vous les adresser, et je seray dans le cas d'y appuyer quelques unes de ses reflexions que je dois vous presenter sur les propositions de M. le Comte de Broglie.

Il seroit superflu, Monsieur, de s'etendre sur l'utilité du projet en lui même ; la Charente traverse un pays très fertile dont les denrées acquereroient par le debouché que leur donnerait cette navigation un accroissement de valeur qui feroit la Richesse de la Province. L'examen que vous avés fait des memoires qui vous ont été remis vous a pleinement convaincu de cette verité.

Vous avés vũ de mēme dans le premier rapport [2 r] du S<sup>f</sup>. Tresaguet que la possibilité de cette navigation n'est pas douteuse : c'est donc uniquement des moyens de l'executer qu'il faut s'occuper.

Il me semble que pour parvenir a un but si desirable il y a trois choses à faire : la premiere, de constater par des plans et des devis exacts les ouvrages necessaires pour lever les obstacles qui se sont opposés jusqu'icy a la navigation de la Charente et le prix que ces ouvrages doivent couter. La seconde, de constater tous les droits des Proprietaires riverains ou qui possèdent sur cette riviere differents moulins, aiguillardes ou autres usines afin de fixer l'indemnité qui pourra leur être duë, soit pour la suppression de ces usines, lorsqu'elle sera jugée necessaire, soit pour les changements qu'ils seront obligés d'y faire, afin qu'ils cessent d'être nuisibles a la navigation ; soit enfin pour l'abattement des arbres qui bordent la Riviere et pour la perte des terrains qu'il sera indispensable de prendre pour former des chemins de hallage sur toute la longueur du Canal de la Navigation. En troisiēme lieu il

faudra trouver [2 v] des fonds pour subvenir tant aux constructions d'ouvrages qu'aux indemnités qu'on aura trouvé juste d'accorder.

I. [dans la marge] Vous avés pourvu, Monsieur, au premier de ces objets en chargeant par l'arrêt du Conseil du 22. aout 1767 le S<sup>f</sup>. Tresaguet de visiter cette riviere et de faire tous les plans et Devis relatifs au projet de la rendre navigable. J'espere qu'il pourra terminer cette operation dans le cours de cet automne, et je crois qu'avant d'aller plus loin il est indispensable d'attendre qu'elle soit terminée.

M<sup>f</sup>. le Comte de Broglie semble penser que l'espece de Devis qu'il vous a remis peut tenir lieu de travail de M. Tresaguet, mais je vous avoue qu'il me paroît inconcevable qu'on propose d'entreprendre une operation de cette nature sans avoir levé un seul plan ni tiré un seul coup de niveau. Quelque avantageuse que je croye la navigation de la Charente, et quelque desir que j'aye que la Province en puisse jouir [3 r] promptement, je ne saurois m'empêcher de penser qu'il vaut mieux differer les travaux de quelques mois et même d'un an que d'agir ainsi a l'aveugle.

Le S<sup>f</sup>. Tresaguet observe avec raison qu'on ne peut faire aucun fond sur une estimation qui fixe au même prix cinquante quatre pertuis repandus sur tout le cours d'une grande Riviere, sans entrer dans aucune explication de leur construction ni de leurs dimensions, sans aucun égard aux variations du terrain qui exigeront des fondations plus ou moins profondes, sans aucune recherche sur la distance et la qualité des matériaux, enfin sans aucune des precautions que l'art exige. Il releve encore avec beaucoup de justesse l'omission absolue dans ce devis de tout ce qui concerne les ponts et arceaux qu'il sera necessaire de construire sur les Ruisseaux affluens a la Charente pour assurer le service du tirage.

Il fait une troisieme observation non moins importante sur la forme et la largeur des pertuis dont le dessein est joint au Devis de M. le comte de Broglie.

Ces pertuis, suivant l'échelle ne doivent avoir que quatorze pieds d'ouverture, et l'on ne pourroit en effet leur en donner d'avantage sans en changer la forme et [3 v] la construction ; car si on leur donnoit plus d'ouverture, cette augmentation de longueur de la vanne et l'épaisseur qu'il faudroit aussi lui donner pour la rendre capable de soutenir l'effort des eaux sur une si grande portée la rendroit d'un poids si enorme que le service en deviendroit presque impraticable. Il faudroit donc ne donner que douze pieds de largeur aux gabarres : or il me semble que ce seroit bien mal profiter des facilités que presente la beauté du Canal de la Charente que de se borner a la rendre navigable pour des Batteaux de douze pieds de large. D'ailleurs ceux dont on se sert au dessous d'Angouleme en ont dix huit ; et comme le S<sup>f</sup>. Tresaguet le remarque, il seroit très incommodé aux Commerçans d'être obligés de decharger les marchandises a Angouleme pour les recharger sur d'autres Bateaux lorsqu'il seroit question de faire descendre les marchandises d'en haut jusqu'a la mer, ou de faire remonter celles d'en bas au dessus d'Angouleme. Le changement qu'il sera indispensable de faire a la forme des pertuis pour leur donner une ouverture de vingt pieds changeroit totalement les evaluations du devis présenté par M<sup>f</sup>. le Comte de Broglie, et cette observation suffiroit seule [4 r] pour empecher qu'on ne s'y arrêtât. Si d'ailleurs il avoit été precedé des recherches necessaires pour qu'on put y donner quelque confiance.

Le Devis que vous m'avés envoyé ne peut donc pas même servir a M. le Comte de Broglie pour connaître la veritable étendue de son entreprise, et j'ose dire que sur une estimation aussi vague il ne pourroit s'y engager sans imprudence et sans risques ou de depenser beaucoup plus qu'il ne s' imagine, ou de faire des ouvrages incapables de resister aux effets de l'eau et dont la depense seroit entierement perduë.

A plus fort raison un pareil Devis ne peut il servir a constater les sommes que le Roy seroit dans le cas de rembourser a M. le Comte de Broglie dans le cas ou sa Majesté auroit accepté sa proposition. Il faut donc, si cette proposition est adoptée prendre d'autres mesures pour fixer le montant de la Depense, et il n'y a que deux moyens pour cela, ou de faire faire un Devis bien en regle auquel M. le Comte de Broglie seroit tenu de se conformer, et d'après lequel l'Ingénieur seroit chargé d'examiner les ouvrages fait avant d'en donner la reception. L'autre moyen seroit de charger un Inspecteur ad hoc [4 v] de suivre tous les travaux que feroit faire M. le Comte de Broglie, d'en prendre pour ainsi dire jour par jour des attachemens et d'en constater en même tems la necessité.

Ce dernier parti me paroît très peu praticable et donneroit lieu, ce me semble, a une foule de discussions journalieres infiniment desagréables.

Le premier parti auquel vous semblés incliner d'avantage me paroît aussi susceptible de bien des inconveniens et des discussions, et vous sentés que la position de l'Ingenieur chargé du Devis et de la reception des ouvrages vis a vis d'une personne aussi considerable que M. le Comte de Broglie, seroit bien differente de celle ou il est vis a vis d'un Entrepreneur. On ne doit pas esperer qu'il puisse mettre autant de rigueur dans son examen ; placé entre deux ecueils contraires, il sera bien souvent tenté d'abandonner les difficultés les mieux fondées pour eviter d'être regardé comme un homme difficultueux. Cependant M. le comte de Broglie etant necessairement forcé de s'en rapporter a ses ouvriers, et pouvant être facilement [5 r] trompé par eux, on doit s'attendre à des malfaçons dont il sera d'autant plus difficile de le faire convenir qu'il aura peut être plus de confiance dans les employés de son choix que dans l'homme du Roy. Chacune de ces malfaçons deviendra la matiere, ou d'un procès interminable, ou l'occasion d'une faiblesse fort approchant de la prevarication de la part de l'Ingenieur chargé de l'examen.

Independamment de cet inconvenient je doute fort que M. le Comte de Broglie consentit a un pareil arrangement. Il n'y a nulle apparence qu'il ait envie de s'assujétir a des Travaux qui peuvent [être] tout autres et beaucoup plus dispendieux que ceux sur lesquels il a compté. Les Termes mêmes de sa Requête annoncent assés sa façon de penser. Il declare page 2, qu'il ne peut s'engager a porter cette operation plus ou moins près de la perfection. Il se propose seulement de faire un essay et ne demande a être remboursé que dans le cas du succès, mais dans ce cas il demandera a l'etre de toutes ses avances, ce qui peut aller fort loin, attendu qu'en matiere d'essais on peut faire beaucoup de tentatives très dispendieuses et que l'evenement rend très inutiles. Un pareil [5 v] engagement mettroit le Roy dans le cas de payer les fautes qu'auroit occasionnées l'imperitie des ingenieurs que M. le Comte de Broglie auroit pu employer. L'on ne pourroit eviter ces inconveniens qu'en évaluant apres coup les ouvrages faits en distinguant ceux qui l'auroient été utilement ; or a quelles discussions ne donneroient pas lieu une pareille evaluation si tant est qu'il fut possible de la faire avec exactitude.

M. le Comte de Broglie est d'ailleurs intimement persuadé sur la foi de l'auteur du Devis que vous avés vû, qu'on peut mettre la main a l'œuvre dès a present et sans aucune des operations de levée de plans, de nivellemens et de calculs que je crois necessaires pour assurer le succès.

Il compare l'operation a faire pour rendre la Charente navigable aux Travaux qui ont été faits en 1761 sur la Fulde et la Verra dans la Besse et dont l'objet étoit d'approvisionner l'armée dans les environs de Cassel. Il est cependant a observer que le S<sup>r</sup>. Hygel en qui M. le Comte de Broglie met aujourd'hui toute sa confiance n'étoit point chargé en chef des

operations qui furent exécutées alors, et [6 r] qu'il ne faisoit qu'exécuter les ouvrages que lui traçaient les Ingenieurs de l'armée. Il est bien difficile de se persuader que l'intelligence de cet officier, jointe au souvenir de ce qu'il a vu, puisse suppléer au défaut des connaissances mathématiques qui lui manquent. Ce n'est pas que je sois très persuadé que si M. le Comte de Broglie commandoit une armée sur les bords de la Charente, il ne vint promptement a bout de luy faire porter batteau et de s'en servir avec avantage pour se procurer des subsistances ; mais il y a ici deux différences essentielles a considerer ; l'une est la facilité qu'a un general d'armée d'employer les Troupes aux travaux qu'exige une semblable operation, ce qui lui donne le moyen de l'exécuter a très peu de frais et avec celerité qui seroit impossible en toute autre circonstance. L'autre difference non moins importante consiste en ce que l'operation militaire n'a pour objet que le besoin du moment et par consequence n'exige n'y la même precision dans les projets ni la même facilité dans l'exécution ; or c'est précisément dans cette precision et cette solidité que consistent les plus [6 v] grandes difficultés. Il est cependant indispensable de chercher a les vaincre quand il s'agit de travaux dont l'avantage doit durer autant que la Monarchie.

Quoique je ne doute pas que l'interêt public n'entre pour beaucoup dans le zele avec lequel M. le Comte de Broglie cherche a hater l'exécution du projet dont il s'agit, il est cependant certain que c'est son interêt personnel et momentané qui le fait insister si vivement a ce que ce projet soit exécuté des a present et sans aucun délai. Cet interêt est le débouché des bois que M. le Comte de Broglie fait actuellement exploiter dans les forets de Mad<sup>e</sup>. la Duchesse D'enville dont il s'est rendu adjudicataire sous un nom emprunté. Comme cette exploitation doit durer plusieurs années, il est certain que M. le Comte de Broglie trouveroit un très grand profit a pouvoir déboucher ses bois sur une Riviere navigable. La Marine du Roy y trouveroit aussi un avantage en ce que les bois provenant de cette exploitation arriveroient a Rochefort mieux conditionnés que si l'on estoit obligé de les faire flotter jusqu'a Angoulême.

Il faut observer que lorsque M. le Comte de Broglie [7 r] a acquis les bois de Mad<sup>e</sup>. la Duchesse D'enville, la Charente n'etoit ni navigable ni même flutable, et qu'ainsi quelques favorables que soient ses demandes tendant a faciliter le débouché de ses bois, il n'auroit point eu a se plaindre quand on lui auroit refusé d'y avoir egard. Cependant sur mon avis et sur celui du grand maitre des eaux et forets, Mad<sup>e</sup>. la duchesse D'enville a obtenu le 3. 9<sup>bre</sup>. dernier un arrêt du Conseil qui lui accorde la permission de faire flotter les bois de ses forêts. Je joins a ma lettre deux exemplaires de cet arrêt que vous m'avez fait l'honneur de me demander. Quoiqu'il soit rendu a la requête de Mad<sup>e</sup>. la duchesse D'enville, il n'est cependant utile dans le fait qu'a M. le Comte de Broglie puisqu'il avoit déjà acheté les bois plusieurs mois avant qu'il fut rendu. Cet avantage seroit infiniment augmenté si, au lieu du simple flottage, il pouvoit faire transporter ses bois sur des gabarres et s'il se trouvoit dispensé de l'indemnité a laquelle cet arrêt l'assujettit envers les propriétaires et fermiers des moulins et autres heritages Riverains, tant pour raison du chaumage de ces moulins que pour raison [7 v] des Travaux que le flottage exigeroit et du dommage qu'il pourroit occasionner.

M. le Comte de Broglie se flatte de trouver encore un autre avantage a se charger de rendre la riviere navigable, en ce que les travaux qu'il est obligé de faire pour les flottages se trouvant en même temps utiles pour la navigation, ne seroient plus a proprement parler a ses frais, puisqu'il en seroit ou remboursé par le Roy avec les Interets, ou dedommagé par le Revenu d'un peage. Tel est, Monsieur, le point de vue avantageux ou cette operation se

presente pour M. le Comte de Broglie, et vous sentés que cet avantage est en grande partie relatif au moment ou elle sera executée, en sorte que la Celerité est pour ainsi dire ce qu'il envisage le plus. Pour moi qui dois etre principalement occupé du bien de la Province pour tous les Tems, il est naturel que j'envisage par preference la perfection de l'ouvrage et sa solidité, et que mes vuës etant differentes de celles de M<sup>r</sup>. le Comte de Broglie. J'insiste avec autant de force sur la necessité d'un plan et d'un devis en regle, qu'il insiste sur la celerité d'une Decision qu'il croit [8 r] pouvoir etre renduë antieurement a cet examen detaillé.

II. [dans la marge] Les constructions d'Ecluses, de Pontceaux et autres ouvrages du ressort de l'art ne sont pas a beaucoup près le seul objet de la depense qu'on ait a considerer dans une entreprise de cette nature. Il est impossible qu'elle soit executée sans causer un dommage plus ou moins considerable aux proprietaires riverains, soit par les redressements ou elargissemens du Canal les privant d'un terrain precieux, soit parce que leurs heritages se trouvent diminués sur toute la longueur du Cours de la Riviere de l'espace qu'occupe le chemin reservé pour le Tirage ; soit enfin par ce qu'il est indispensable d'abattre les arbres qui leur appartiennent sur le bord de la riviere, de changer la disposition des pecheries, des moulins et des differentes usines dont ils sont en possession et souvent d'en ordonner la suppression totale. La fixation de cet objet depend de deux points : l'examen du droit qui consiste a savoir si l'indemnité est duë et dans quels cas elle est duë, et l'examen du fait ou plutot des faits : examen qui suppose non seulement un procès verbal très exact de la situation des lieux, de tous les circonstances physiques qui peuvent ameliorer ou [8 v] deteriorer le sort de chaque particulier, mais encore la discussion des Titres de propriété et des dires et moyens de chacun des riverains.

M<sup>r</sup>. le Comte de Broglie paroît incliner dans sa Requête a traiter cette matiere d'une façon très abregée puisqu'en se soumettant (page 2) a ne causer aucun dommage a personne sans lui en procurer l'indemnité ; il ajoute la restriction suivante, pouvũ, dit il, que ces indemnités ne soient pas pour des ouvrages de la nature de ceux qui sont compris dans les articles 42 et 44 du titre 27 de l'ordonnance des eaux et forêts qui defendent d'intercepter le cours des Rivieres par des Batardeaux, ecluses, usines, fossés et Canaux ou autres empechemens quelconques. Il remarque encore (page 3) qu'il est essentiel, pour la reussite de son projet qu'il ait la faculté de faire abatre tous les arbres qui se trouveront sur les deux Rives, pour avoir la liberté du tirage des batteaux sans être tenu d'aucune indemnité vis a vis des proprietaires riverains, attendu qu'ils n'ont pas pũ, dit il, s'emparer des bords de la Riviere sans contrevenir aux ordonnances de F<sup>ois</sup>. 1<sup>er</sup>., de Charles IX de Henry III et notamment a l'art<sup>e</sup>. 7. [9 r] du titre 28 de l'ordonnance de 1669 qui ordonne que les proprietaires des heritages aboutissant aux Rivieres, (l'ordonnance des Rivieres navigables) laisseront le long des bords 24 pieds au moins de place en largeur pour chemin Royal et Traits de chevaux sans qu'ils puissent planter arbres ni tenir cloture plus près de trente pieds du coté ou les batteaux se tirent. M<sup>r</sup>. le Comte de Broglie n'insiste cependant pas d'une maniere absoluë sur cette suppression totale d'indemnités, et il consent a se soumettre a l'égard des chemins de hallage a ce qui s'est deja pratiqué sur les Rivieres qu'on a rendu navigables ; ensorte que si après l'examen ordonné par sa Majesté il se trouve lieu a accorder une indemnité, il consent qu'elle soit imputée sur le droit de Peage qui sera etabli a son profit, de façon qu'il ne soit payé de dedommagement aux proprietaires riverains qu'après que le Roy se sera determiné a abandonner a M. le Comte de Broglie le droit de peage, et qu'en attendant les proprietaires ne puissent être reçüs a faire pour cet objet aucune opposition aux travaux qu'il sera necessaire de faire executer.

Cette maniere d'envisager la question en traitant [9 v] les propriétaires riverains d'usurpateurs qui doivent être obligés a detruire les usines et les plantations nuisibles a la navigation sans que pour cela ils ayent a reclamer aucuns dedommagemens, rendroit en effet le projet de rendre la Charente navigable beaucoup moins dispendieux. Mais je ne crois pas qu'on puisse l'adopter sans injustice pour ces propriétaires. Les ordonnances sur lesquelles M. le comte de Broglie s'appuye ne sont relatives qu'aux Rivieres navigables et flottables dont le cours ainsi que les bords font partie du Domaine du Roy. Mais les Rivieres qui ne sont ni navigables ni flottables ne sont pas assujettis a ces Regles. Le Cours et les bords n'en appartiennent pas de droit au Roy. Ce sont des propriétés susceptibles, comme toutes les autres, d'entrer dans le commerce. On ne pourroit donc pretendre obliger les propriétaires a laisser detruire leurs pecheries et autres usines, et a livrer sur leurs terres un chemin de hallage sans aucun dedommagement qu'autant qu'il seroit certain que la Riviere de Charente auroit été constamment navigable et tout au moins flottable sans artifice et sans ouvrage de mains, comme s'exprime l'article 41 de l'ordonnance de 1669 et que les obstacles [10 r] qui s'opposent aujourd'hui a la navigation seroient l'effet d'une usurpation. Si les propriétaires qui ont etabli des usines dans la Riviere ou planté sur ses bords sont usurpateurs, le Roy et le public sont sans doute en droit de reclamer contre leur usurpation et de les faire rentrer dans les bornes dont il se sont ecartés ; mais s'ils sont propriétaires legitimes et de bonne foy, s'ils n'ont rien innové dans l'usage qu'ils ont toujours fait de leurs propriétés, ils doivent en jouir paisiblement ; et s'il devient necessaire au bien public d'y apporter quelque restriction, ce ne peut être qu'en leur accordant un plein et entier dedommagement.

Pour decider si les propriétaires riverains seront en droit ou non d'exiger une indemnité, il ne s'agit donc que d'examiner si la riviere de Charente au dessus d'Angouleme peut être regardée comme une riviere navigable et flottable par elle même, dont la propriété appartienne au Roy.

J'ay discuté cette question assés au long en donnant a M. le Contrôleur general mon avis sur la Requête présentée l'année derniere par le S<sup>t</sup>. Blanchet adjudicataire du bois de Mad<sup>e</sup>. la Duchesse d'Enville et prête nom de M. Le Comte de Broglie pour obtenir un arrêt par lequel le Roy ordonnât aux propriétaires riverains d'ouvrir a leurs frais leurs digues et pecheries et de detruire les obstacles qui [10 v] s'opposoient au flottage. Le S<sup>t</sup>. Blanchet formoit cette demande sur la supposition que la riviere ayant été autrefois flottable, tout ce qui s'opposoit au passage des traints etoit vue usurpation des riverains, lesquels devoient être condamnés a retablir les choses dans leur ancien etat. Je vais mettre sous vos yeux les raisons qui m'ont paru decisives contre cette supposition et qui sans doute ont paru telles au Conseil puisque l'arrêt qui a été rendu le 3 9<sup>bre</sup> sur la Requête de Mad<sup>e</sup>. La Duchesse d'Enville l'assujettit ou l'adjudicataire de ces bois a indemniser les propriétaires et fermiers des moulins et autres heritages, non seulement pour raison du chaumage des moulins, mais encore pour raison des travaux que le flottage exigeroit et du dommage qu'il pourroit occasionner.

Je me fondois 1<sup>o</sup>. Sur ce qui s'etoit passé lors des differentes visittes et procès verbaux de l'etat de la Riviere de Charente a l'effet d'examiner si elle pouvoit etre renduë navigable et de dresser les projets et Devis estimatifs des operations necessaires pour parvenir a ce but, car il y a longtems que cette idée a été concuë pour la premier fois.

Par arrêt du 15 8<sup>bre</sup>. 1637 M. de Villemouleix Intendant [11 r] de la Province fut commis avec deux Tresoriers de France de la generalité de Limoges pour examiner les avantages du

projet de rendre la Charente navigable jusqu'au pont de Montignac et au dessus, et pour constater quelle seroit la depense qu'il conviendrait faire pour la reformation des moulins, ecluses et autres ouvrages, et pour le dedommagement des proprietaires de ces moulins.

Un nommé Guillaury ou plutôt M. le Duc de La Rochefoucaud dont il etoit le prête nom, offrit de faire l'avance des frais necessaires y compris les dedommagemens en lui accordant un droit sur les marchandises qui profiteroient de cette navigation. Ses offres furent acceptées par un second arrêt du 6. avril 1642 qui ordonne que les ouvrages seront incessamment faits et les particuliers dedommagés. Il paroît par un autre arrêt du 1<sup>er</sup>. 7<sup>bre</sup>. 1691 qu'il y avoit déjà eu quelques ouvrages commencés. Cependant le projet ne fut point suivi. En 1696 il fut de nouveau question de travailler a rendre la Riviere de Charente navigable. En consequence des ordres du Conseil la partie de cette Riviere jusqu'a Montignac fut visitée de nouveau par le S<sup>f</sup>. Ferry Ingenieur a la Rochelle, lequel trouva qu'il étoit très possible de la rendre navigable, en detruisant, dit il, plusieurs Etablissemens fais le long de cette riviere [11 v] qui l'ont fait considerer comme innavigable quand il a été question de discuter les droits du Roy sur les Isles et Islots. Cette observation du S<sup>f</sup>. Ferry merite la plus grande attention car elle constate que les droits du Roy sur ces isles et islots avoient été discutés, et que les proprietaires avoient été maintenus dans leurs possessions, par ce que la Riviere avoit été reconnuë innavigable. Or il suit de ce que le Roy n'avoit aucune propriété sur les isles et islots de la Charente, que non seulement cette riviere n'etoit point navigable, mais quelle n'etoit pas même flottable.

Il faut aussi observer qu'il ne s'agit dans le procès verbal du S<sup>f</sup>. Ferry que de l'etat de la Riviere depuis Angoulême jusqu'au pont de Montignac. Or il y a bien loin du pont de Montignac jusqu'a Verteuil et bien plus encore jusqu'a Civray. Si dont la riviere n'etoit pas regardée comme navigable au dessous de Montignac, a plus forte raison ne l'etoit elle pas au dessus.

Il resulte de tout ce qui s'est passé lors de ces differentes tentatives que le Titre des proprietaires des moulins et pecheries qui s'opposoit a la navigation de la Charente, n a jamais été regardé comme douteux, et que tous les projets qui ont été dressés ont toujours présenté le dedommagement dû aux proprietaires comme une partie [12 r] indispensable des frais à faire pour cette navigation. Il est naturel d'en conclure que le Roy ne pretendoit aucune propriété sur cette partie de la Riviere de Charente, et que par consequent on ne la regardée ni comme navigable ni même comme flottable.

J'ajoutois en second lieu qu'en faisant abstraction des inductions qu'on peut tirer de ces anciennes visittes et en particulier du procès verbal dressé par le S<sup>f</sup>. Ferry, l'on ne peut douter que dans l'etat actuel et depuis très longtems la Riviere de Charente au dessus d'Angoulême ne soit regardée ni comme n'etant ni navigable ni flottable ; que les proprietaires des moulins et pecheries ne jouissent paisiblement et sans être aucunement inquietés ny par le Domaine ni par les officiers de la maitrise dans la possession ou ils sont de ces usines. Or ce fait seul, qui n'est ni contesté ni contestable, etablit la legitimite de leurs droits d'une maniere qui ne paroît pas pouvoir être detruite. Le principe que toutes les rivieres navigables et flottables appartiennent au Roy etant certain, il suit de ce que la propriété des Riverains de la Charente n'a dans le fait jamais été disputée que cette Riviere n'est ni navigable ny flottable. On ne peut penser que l'ayant été autrefois elle ait cessé de l'être par l'usurpation des proprietaires [12 v] riverains sans supporter de la part des officiers de la maitrise une negligence dans l'exercice de leurs fonctions les plus essentielles qui n'est aucunement presumable. Ils sont astraits par les ordonnances des eaux et forets

de visiter les rivières flottables et navigables de six mois en six mois à peine de 900<sup>l</sup>. d'amende et de suspension de leurs charges. Si la Rivière de Charente avait été regardée comme telle auraient-ils négligé pendant un aussi grand nombre d'années de faire l'exercice de leurs fonctions. N'auraient-ils pas été intéressés à veiller à ce qu'elle restât au moins propre au flottage, puisqu'en lui laissant prendre cette qualité, ils perdaient une foule d'occasions d'exercer leur juridiction d'une manière utile ? Leur vigilance n'aurait-elle pas été excitée par les propriétaires des grandes forêts voisines de cette Rivière, par les Seigneurs de Ruffec, par la maison de la Rochefoucauld et tant d'autres Seigneurs qui tous avaient l'intérêt le plus évident à conserver ce flottage pour le débit de leurs bois ? Il serait impossible que les prétendues usurpations des Riverains [13 r] eussent changé l'état de la Rivière sans qu'on eût réclamé, sans qu'on y eût remédié, et de ce que toutes les constructions et plantations qu'il s'agissait de détruire sont anciennes et subsistantes, il en faut conclure qu'elles n'ont point été établies par usurpation, mais en conséquence d'une possession légitime, immémoriale et de bonne foi.

J'ajoute encore une dernière considération qui doit paraître d'autant plus frappante vis à vis de M. le Comte de Broglie qu'elle se tire de l'existence de la forge qu'il possède sur la Rivière de Charente et qui n'a été établie qu'il y a environ quarante ans. Il est certain dans le fait que cette forge est un des plus grands obstacles qu'on ait à vaincre dans tout le Cours de la Charente en la remontant jusqu'à Civray. Or s'il [est] presumable que le Conseil eût permis à M. le Duc de S<sup>t</sup>. Simon d'établir cette forge, peut-on croire que les officiers de la maîtrise et l'Intendant eussent donné un avis favorable, si l'on eût alors regardé la Charente, je ne dis pas comme navigable, mais comme pouvant le devenir.

D'après ces considérations, je ne pense pas qu'il puisse y avoir le moindre fondement à priver les propriétaires Riverains de la Charente, de leurs usines, de leurs plantations, des terrains qu'ils occupent sur [13 v] vingt quatre pieds de largeur dans toute l'étendue du cours de cette Rivière. Plus les principes de la matière des domaines sont rigoureux, plus ils s'écartent des règles communes de l'équité, plus on doit mettre de scrupule dans leur application, et toute incertitude, s'il en avait, devrait être en faveur des propriétaires. Mais ne je vois aucune incertitude dans la légitimité de la propriété qu'on semble vouloir disputer aux riverains de la Charente.

Je ne puis m'empêcher de faire ici une observation sur l'insuffisance de l'offre que fait M. le Comte de Broglie de les dédommager si le Roy juge que ce dédommagement leur soit dû, mais seulement dans le cas où sa Majesté lui aurait accordé le péage ou le remboursement qu'il demande. M. le Comte de Broglie ne se proposant d'abord que de faire un essai, et ne pouvant exiger aucun remboursement ni dédommagement du Roy qu'autant qu'il aurait effectivement réussi à rendre la Charente navigable, il s'ensuivrait de la tournure de ses offres, qu'après avoir commencé par détruire ou du moins par déranger toutes les usines établies sur la Rivière, après avoir abattu tous les arbres [14 r] plantés sur les deux Rives pour avoir la liberté du tirage des bateaux, il ne serait tenu à aucun dédommagement si son essai ne réussissait pas. Il est sans doute permis à M. le Comte de Broglie et à toute personne qui fait des Entreprises de courir des risques, mais il n'est permis à personne de faire courir des risques à autrui. Les propriétaires souffriront du dommage soit que M<sup>f</sup>. de Broglie réussisse ou ne réussisse pas, ils doivent donc être dédommagés dans les deux cas, et le dédommagement doit leur être payé au moment où le dommage leur est fait sans attendre le succès de l'entreprise. Cette observation prouve de plus en plus l'impossibilité de rien entamer avant l'examen le plus détaillé et du local et des intérêts de tous les

propriétaires, et par consequent l'impossibilité de prendre un parti des a present comme le desireroit M. de Broglie.

La question de droit sur l'indemnité duë aux propriétaires me paroît suffisamment decidée par les details dans lesquels je viens d'entrer. Par cette maniere de l'envisager les questions de fait relatives a l'indemnité que peut reclamer chaque riverain en particulier, se trouvent extrêmement simplifiées ; [14 v] car tous les contentieux, tout ce qui consiste dans la discussion des titres en est presqu'entierement retranché. Lorsqu'on procede a retablir par une voye de reforme une navigation negligée, et que par une suite des principes etablis, l'on regarde tous les ouvrages qui y mettent obstacles comme des usurpations et des contraventions à l'ordonnance, qu'en consequence il est question de condamner les propriétaires a les detruire a leurs frais, il faut les faire assigner juridiquement, et chaque assignation devient un procès qui, lorsqu'il est instruit suivant l'usage a la maitrise des eaux et forets et porté ensuite par appel a la Table de marbre, entraine des frais et des longueurs interminables. Mais du moment qu'on n'ôte rien a personne sans l'évaluer et sans le luy payer en argent, il ne s'agit que de faire constater par l'Ingenieur chargé du projet l'indemnité qui sera duë a chaque particulier et de la comprendre dans le Devis, sauf a ceux cy a faire leurs representations au Conseil s'ils croyoient avoir a se plaindre de la modicité du dedommagement. C'est ce que fera le S<sup>r</sup>. Tresaguet et a quoi il est suffisamment autorisé par l'arrêt du Conseil du 22 aout 1767 puisque cette evaluation des indemnités est une partie essentielle [15 r] du Devis qu'il est chargé de dresser. Cependant comme cette operation même peut exiger l'examen des titres qui constatent la propriété et la valeur réelle des objets dont la perte doit etre estimée, et que plusieurs des particuliers riverains dont quelques uns sans doute verront avec inquietude et humeur cette operation, pourroient en refuser la representation ; je pense que pour lever toute difficulté, il est bon que je sois autorisé par un arrêt particulier a l'exiger d'eux. J'ay dressé le projet de cet arrêt et j'ay l'honneur de vous l'adresser, en vous priant de vouloir bien le faire expédier afin que rien ne retarde la suite des operations du S<sup>r</sup>. Tresaguet.

Cet arrêt suffira pour la partie haute de la Riviere depuis Civray jusqu'a Angouleme, mais la partie basse depuis Angouleme jusqu'a Cognac pourra donner lieu a des difficultés d'un autre genre. Cette partie etant depuis longtemps navigable quoiqu'imparfaitement, il sera sans doute juste d'obliger les Riverains a detruire tout ce qu'ils auroient pũ faire en contravention aux dispositions de l'ordonnance des eaux et forets, ce qui entrainera necessairement des discussions et contentions.

J'ay déjà eũ l'honneur de vous marquer dans ma [15 v] lettre du 2 aoust 1767 que je croyois qu'il seroit necessaire de renouveler a ce sujet l'attribution qui avoit été donnée a feu M. de Tourny en 1734, et qui depuis a été renouvelée pour chacun des Intendants qui lui ont succédé jusqu'a moi pour juger toutes les contestations nées et a naitre a l'occasion du retablissement de la navigation de la Charente. Cette attribution me paroît necessaire, d'un côté pour éviter les frais et longueurs des procedures, et de l'autre parce que ne pouvant se faire par la seule suppression des contraventions a l'ordonnance, mais exigeant en outre des constructions d'ouvrages dirigées par d'habiles Ingenieurs, ce qui concerne l'art se trouvera continuellement mêlé avec les contentieux ; or ce melange donneroit lieu a beaucoup de difficultés et d'embaras si ces deux parties n'étoient pas reunies dans la même main.

Je crois cependant inutile de rendre cet arrêt dés a present, et je prefere de le reserver pour le tems ou l'on pourra s'occuper de mettre la main a l'œuvre, c'est alors que j'aurai l'honneur de vous en adresser le projet.

Cet arrêt au reste est étranger à la partie de la Rivière [16 r] que M. le Comte de Broglie a le plus à cœur et à laquelle seule ses offres sont relatives. Par rapport à celle-ci il est question uniquement d'évaluer l'indemnité due aux propriétaires pour la comprendre dans le devis, mais cette évaluation me paraît, ainsi que l'estimation des ouvrages, devoir précéder toute décision sur la manière d'exécuter le projet et sur l'acceptation des offres de M. le Comte de Broglie. Je pense même qu'il convient à l'intérêt de M. le Comte de Broglie que ces indemnités faisant partie des avances auxquelles il veut s'engager, le total en soit connu avant que son engagement soit consommé par l'acceptation du Roy.

**III.** [dans la marge] Lorsque par l'évaluation exacte des ouvrages d'art et des indemnités qui seront dues aux riverains, on connaîtra la totalité de la dépense qu'exigera l'entreprise, il ne sera plus question que de trouver des fonds suffisants pour y subvenir ; je sais que cette partie dans l'épuisement ou la dernière guerre a mis les finances n'est pas la plus facile, et c'est en effet l'expérience de cette difficulté qui vous fait pencher à accepter les offres de M. le Comte de Broglie.

Il est certain, Monsieur, qu'il n'y a que deux moyens [16 v] possibles d'exécuter des entreprises de ce genre. Ou il faut que la Dépense en soit supportée par le public, ou que des particuliers s'engagent à en faire les avances pour en être remboursés par un péage ou droit sur les bateaux ou marchandises. Ce dernier moyen est même celui qu'on a mis le plus souvent en usage, parce qu'il a toujours été très rare en Europe que les Souverains, dont la guerre absorbe tous les revenus, aient joui d'une aisance qui leur ait permis d'en employer une partie à l'amélioration intérieure de leur état. Il paraît cependant que depuis quelques temps on a reconnu les inconvénients de ces péages qui en chargeant le commerce de frais considérables font perdre une grande partie des avantages qu'on s'étoit proposés en construisant les canaux sur lesquels ils ont établis ; on sait que le fameux Canal de Languedoc n'est pas à beaucoup près aussi fréquenté par le commerce qu'il le seroit si les droits en étoient moins forts, et que la Province et le Royaume n'en retirent pas à beaucoup près autant d'avantages qu'on devoit naturellement l'espérer. Il seroit superflu de m'étendre sur ce point dont [17 r] vous me paraissés par votre lettre pleinement convaincu, puisque vous me marqués avoir fait part de votre répugnance à M. le Comte de Broglie en lui faisant observer qu'il étoit contre tous les principes reçus au Conseil d'imposer un péage sur une navigation en faveur d'aucun particulier sur le prétexte même de remboursement de ses avances, parce que ce péage se perpétueroit infailliblement à la charge du public.

Vous me marqués pourtant dans une note de votre main à la fin de votre lettre qu'on pourroit peut être admettre la proposition de M. le Comte de Broglie en ordonnant que les droits à établir seront régis et perçus au nom et pour le compte du Roy, pour le montant en être remis à M. de Broglie, savoir une partie pour l'entretien et l'Intérêt de ses avances à dix pour cent, et le surplus pour être imputé à compte de son remboursement.

Je prendray la liberté de vous observer, Monsieur, au sujet de cette modification de la proposition de M. de Broglie que l'inconvénient de l'établissement d'un péage me paraît à peu près égal soit que les droits [17 v] soient régis au profit d'un particulier, soit qu'ils le soient pour le compte du Roy. Je ne sais même si dans le dernier cas il n'est pas plus grand, car on peut craindre pour le moins autant que dans le premier que ce péage ne devienne perpétuel, et je doute qu'il y ait beaucoup d'exemples de droits remis par le Roy pour libérer le Commerce. Il y a aussi, ce me semble, un plus grand danger que si le Roy après avoir remboursé les frais de l'entreprise continue le péage à son profit le produit n'en soit détourné de sa destination primitive, et que l'entretien des ouvrages nécessaires à la

navigation ne soit absolument negligé. Il est probable qu'un particulier qui craindroit qu'on ne luy ôtât son peage seroit beaucoup plus attentif a faire exactement les ouvrages d'entretien que le gouvernement occupé de soins plus importants et pour lequel un pareil objet est toujours d'un interêt très modique.

J'ajoute a cette reflexion qu'en mettant au projet de M. le Comte de Broglie tant de restrictions ses offres changeroient entierement de nature, et qu'alors je doute qu'il y persistat. Il faut avouer même [18 r] qu'ainsi restraints, elles se reduiroient a peu près a une avance en argent pour l'execution du projet. Or je crois qu'emprunt pour emprunt on peut en trouver un interêt moins onereux que dix pour cent. Je ne vous dissimuleray même pas que Mad<sup>e</sup>. la Duchesse d'Enville étoit fort disposée a m'aider de son credit et peut être même de ses fonds pour me procurer les sommes necessaires pour l'établissement de cette navigation a cinq pour cent seulement ; cet arrangement qui m'auroit laissé la disposition entiere de l'operation me paroissoit et me paroît encore infiniment preferable a la proposition de M. le Comte de Broglie qui m'expose comme j'ay déjà eu l'honneur de vous l'observer, a une infinité de discussions très desagrees tant sur la necessité des ouvrages a faire que sur la bonne construction des ouvrages faits. Ces discussions sont d'autant plus vraisemblables que M. le Comte de Broglie a jusqu'a present envisagé cette entreprise d'une maniere beaucoup plus legere que l'ingénieur auquel vous avés confié le soin d'en faire les projets, et qu'il paroît vouloir la pousser avec [18 v] vivacité dont je crains fort que la solidité de l'ouvrage ne souffrit beaucoup.

Il ne seroit pas plus difficile de rembourser l'argent que me feroit trouver Mad<sup>e</sup>. la Duchesse d'Enville que les avances qu'auroit faites M. le Comte de Broglie, et l'on auroit de moins 1°. Les discussions de détail, puisque l'employ de l'argent me regarderoit uniquement. 2°. La moitié de l'interêt qui ne seroit que de cinq pour cent au lieu de dix.

L'on pourroit également proposer a Mad<sup>e</sup>. la duchesse d'Enville de recevoir son remboursement sur les produits d'un peage si M. le Controlleur general se refusoit aux autres voyes qu'on pourroit lui proposer ; car je vous avouë que toutes les raisons qui s'elevent contre ces sortes de peages me font, ainsi qu'a vous, regarder cette derniere ressource comme un pis aller qu'il ne faut prendre qu'au defaut des autres.

L'arrangement qui me paroît le plus convenable et que j'ay toujours compté proposer est de pourvoir au remboursement par une imposition dont le produit seroit employé a acquiter chaque année [19 r] les interets et une proportion du capital, de façon qu'en un certain nombre de payemens egaux la totalité de la dette se trouveroit éteinte. On trouve a la suite de l'ouvrage de M. de Parcieux sur les probabilités de la vie humaine une Table fort commode pour calculer le montant des payemens a faire pour acquiter l'interêt et le capital d'une somme quelconque en tel nombre de payemens que l'on voudra. D'après cette table pour payer le Capital et les Interets d'un million en 10 années il faudra imposer chaque année 129,900<sup>lt</sup>, pour payer la même somme en douze ans chaque payemens seroit de 112,833<sup>lt</sup>.6<sup>s</sup>.8<sup>d</sup>., en vingt ans chaque payment seroit de 80290<sup>lt</sup>. On se determineroit a reculer plus ou moins le dernier terme des payemens suivant que l'Imposition pourroit etre repartie sur une étenduë de pays plus ou moins grande et suivant qu'on croiroit devoir plus ou moins se precautionner contre la crainte que cette Imposition ne fut un jour detournée de son objet au prejudice du preteurs. Je ne crois cependant pas que cette crainte fut fondée. En ne faisant point verser le produit de cette imposition au Tresor Royal et en autorisant l'Intendant a en ordonner chaque année la delivrance au profit du prêteur, l'arrêt du Conseil qui statueroit a la fois sur l'imposition et sur la destination et sur sa durée, me

paroitroit une sureté suffisante pour les prêteurs, et j'ay lieu de croire qu'avec l'aide de Mad<sup>e</sup>. la Duchesse d'Enville je trouverois de l'argent sur un pareil arrêt du Conseil.

Il me paroît juste en soi que les Provinces qui doivent profiter de la nouvelle navigation par l'augmentation de leur commerce et la vente plus avantageuse de leurs denrées en supportent la depense par une imposition repartie sur les propriétaires des Biensfonds. Les provinces qui profiteront de la navigation de la Charente sont une partie des Elections de Poitiers, de S<sup>t</sup>. Jean d'Angely, d'Angouleme et de Cognac ; et je crois qu'une imposition de 80000<sup>l</sup>. par an pendant vingt an ou même un peu plus forte en prenant un moindre nombre d'années, n'a rien d'exorbitant, si on la compare d'un autre côté au nombre de paroisses [19 v] sur lesquelles elle seroit repartie, et de l'autre aux avantages prodigieux qu'elles en retireroient. Je ne fais aucun doute que si M<sup>rs</sup>. les Intendants de Poitiers et de la Rochelle veulent s'y prêter, M. le Contrôleur general ne consente a l'ordonner. J'en ay même déjà prevenu M. D'ormesson qui ne m'a fait d'autre objection que la necessité du concours de ces deux Intendants.

Je crois donc, Monsieur, qu'il faut d'abord tenter de les y engager et d'obtenir le consentement de M. le Contrôleur general. Si l'on ne peut y reussir, alors on pourra recourir a l'expedient d'un peage dont le produit servira au remboursement de Mad<sup>e</sup>. la duchesse d'Enville, de la même maniere que vous proposés de le faire servir au remboursement de M. le Comte de Broglie : mais il seroit essentiel que l'arrêt qui en ordonneroit l'établissement prescisoit en même temps les formalités a prendre pour en constater les produits annuels afin que la suppression en fut operée de plein droit au moment ou le remboursement total seroit effecté.

Quelque voye qu'on prit pour le remboursement des frais de construction il resteroit a pourvoir aux depenses d'entretien qui se reduisent a peû prés a l'entretien des digues et pertuis et au curement du canal de navigation dans l'intervalle d'un pertuis a l'autre. L'on auroit encore a balancer entre deux partis de pourvoir a cet entretien aux depens soit du Roy soit de la Province, ou d'en charger des particuliers moyennant une retribution qui leur seroit payée par les Batteaux frequentant la Riviere et qui formeroit un augmentation legere sur le prix du service indispensable de l'ouverture de chaque pertuis pour laisser passer les batteaux et du tirage des batteaux dans l'intervalle d'un pertuis a l'autre.

Je ne regarderois pas ce droit leger établi uniquement pour subvenir aux depenses d'entretien du même oeil qu'un peage assés fort pour dedommager les Entrepreneurs des premiers frais de l'entreprise et de leurs interets. Je pense même qu'il seroit facile de prendre des arrangemens [20 r] pour rendre ce droit infiniment peû a charge du commerce, mais les idées que j'ay la dessus, exigeroient trop de detail, et je crois d'autant plus inutile de m'y livrer que je n'ay peut être déjà donné que trop d'étendue a cette lettre.

Je supprime pour la même raison quelques observations que je pourrois faire sur quelques articles particuliers de la requête de M. le Comte de Broglie et de son Devis. Ces observations seroient superfluës si, comme je le crois, les reflexions generales que je viens de vous presenter, vous determinent a suspendre votre decision sur l'acceptation de ses propositions et a attendre que l'ingenieur ait fini entierement l'ouvrage dont vous l'avez chargé ; j'espere que je pourrai vous en faire passer le résultat complet dans le courant de l'hiver prochain.

Il resulte, Monsieur, de cette longue lettre

1°. que le Devis qui vous a été remis par M. le Comte de Broglie est absolument insuffisant pour constater les depenses de l'entreprise dont il propose de se charger ; et que puisque le

Roy ne peut s'engager au remboursement d'une avance dont l'objet n'est point déterminé, il est impossible de prendre dans ce moment aucun parti définitif sur les propositions de M. le Comte de Broglie, mais qu'il est indispensable d'attendre que les plans, nivellemens, projets, devis et details, dont vous avés chargé l'Ingenieur de la Province, soient entièrement achevés. Il résulte en second lieu qu'il sera juste d'indemniser pleinement les propriétaires riverains tant pour la suppression ou le dérangement de leurs usines, que par la perte du terrain nécessaire aux chemins de hallage et pour celle des arbres plantés sur les bords de la Riviere. M. le Comte de Broglie se trompe dans les consequences qu'il tire des articles qu'il cite de l'ordonnance des eaux et forêts en appliquant mal a propos a la Charente des principes et des Loix qui ne peuvent l'être qu'aux [20 v] Rivieres navigables et non pas a toutes celles que l'art peut rendre telles et qui ne l'ont point été jusqu'a present. Il fait a la verité des offres subsidiaires de ses soumettre a payer cette indemnité seulement après que le Roy lui aura concédé le péage qu'il demande, et par consequent après le succès constaté de son Entreprise, mais ces offres sont absolument insuffisantes, puisque le dommage fait aux propriétaires n'étant pas moins réel, soit que M. le Comte de Broglie réussisse ou ne réussisse pas, leur dédommagement ne doit pas dependre d'un événement qui leur est étranger, et puisqu'étant relatif au dommage, il doit être payé au moment du dommage et par celui qui en est l'auteur<sup>111</sup>. M. le Comte de Broglie voudroit éviter de courir risque de perdre son avance ; mais ce risque est inseparable de son entreprise ; et c'est encore une raison de plus pour que ni le Roy ni même lui ne s'y engagent point avant qu'on ait constaté bien précisément et la certitude du succès et la totalité de la depense. L'indemnité due aux propriétaires riverains formant essentiellement une partie de cette Depense, il est nécessaire qu'elle soit aussi évaluée avant que le Roy puisse s'engager vis a vis de M. le Comte de Broglie. Cette evaluation fait partie de la confection du Devis et par consequent de la commission du S<sup>f</sup>. Tresaguet, mais afin de la faciliter et d'éviter toutes les difficultés de la part des propriétaires riverains, je joins a cette lettre un projet d'arrêt du Conseil pour obliger ces propriétaires a la representation de leurs titres.

Il résulte en troisieme lieu que l'établissement d'un peage sur [21 r] un canal de navigation tendant par sa nature a diminuer les avantages qu'on a droit d'attendre de ces sortes de travaux, pour l'extension du commerce, et ces sortes de péage, soit qu'ils soient d'un particulier ou qu'ils soient perçus au profit du Roy, se perpetuant presque toujours au prejudice du public, il convient de ne recourir a cette ressource que lorsqu'on aura perdu l'esperance de réussir par une voye moins sujette a inconveniens. Que je suis fort loin de n'avoir de ce coté aucune esperance ; Que l'imposition nécessaire pour rembourser en un certain nombre de payemens annuels et egaux les Interets et le Capital de ce qu'auroit couté l'exécution du projet ne sera vraysemblablement pas exorbitante ny disproportionnée aux avantages qu'en recueilleront les contrées voisines, et qu'ainsi M. le Contrôleur general

---

<sup>111</sup> Turgot révèle ici une autre de ses qualités : sa maîtrise des règles juridiques. Grâce à Tsuda, on sait qu'il possédait dans sa bibliothèque *Les loix civiles dans leur ordre naturel* de J. Domat. Il fait peu de doute qu'il l'a lu, puisqu'on y retrouve, p. xix, l'énoncé de ce qui sera repris (et transformé) plus tard dans le Code civil sous l'article 1382, et régle encore aujourd'hui à la responsabilité civile : « c'est une loi naturelle, que celui qui a donné sujet à quelque dommage, soit obligé à le réparer » devenu « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ». Le propos de Turgot est similaire.

pourra ne se pas refuser aux propositions que lui feront les Intendants des Provinces traversées par la Charente ; Que les restrictions qui vous ont paru nécessaires, Monsieur, pour rendre les propositions de M. le Comte de Broglie admissibles reduisent a peu près la condition a celle de simple prêteur de fonds, ce qui me paroît trop éloigné de ses propositions et de ses vuës pour croire qu'il voulut s'y soumettre et qu'il persistât a vouloir se charger de cette entreprise ; Que d'ailleurs ces restrictions mêmes laissent subsister l'inconvenient des discussions inevitables sur les details ou projets et sur la reception des ouvrages : discussions très desagrees vis a vis d'un homme aussi considerable a tous egards que l'est M. le Comte de Broglie ; Qu'un simple emprunt qui laisseroit la disposition entiere de l'operation entre les mains de l'Ingenieur sous les ordres de l'Intendant seroit sujet à beaucoup moins [21 v] d'inconveniens ; Que cet emprunt pourroit etre fait a un interet moins onereux que dix pour cent ; Que Mad<sup>e</sup>. la Duchesse d'Enville etant disposée a m'aider de son credit et peut être même de ses fonds pour me procurer l'argent ncessaire, ses propositions paroitraient devoir être preferées a celles de M. le Comte de Broglie, puisqu'elles seroient moins onereuses, qu'elles ne donneroient lieu a aucune discussion qui peut embarrasser l'administration, et qu'il ne seroit pas plus difficile de rembourser l'argent que feroit trouver Mad<sup>e</sup>. la Duchesse d'Enville que les avances qu'auroit faites M. le Comte de Broglie, soit par la voye d'une imposition en plusieurs années, soit par le moyen d'un peage, si M. le Controlleur general se refusoit a l'etablissement d'une imposition.

La conclusion generale de ce resumé est qu'il est très incertain que les propositions de M. le Comte de Broglie doivent jamais etre acceptées, mais que du moins elles ne peuvent l'etre dans le moment present, et qu'il est indispensable d'attendre, avant de prendre un parti, que la Depense du projet soit constatée par un Devis en regle, et qu'on se soit assuré de l'impossibilité d'y subvenir par d'autres voyes que par celles que propose M<sup>e</sup>. le comte de Broglie.

J'ay l'honneur de vous renvoyer avec la requête de M<sup>e</sup>. le comte de Broglie le memoire ou devis qu'il vous avoit remis en même tems, ainsi que le dessein d'un pertuis dont ce memoire est accompagné.

J'y joins les observations du S<sup>r</sup>. Tresaguet sur ce devis et sur ce qu'il a vu de ces ouvrages commencés par M. le Comte [22 r] de Broglie.

Vous trouverez a la suite deux exemplaires de l'arrêt du Conseil obtenu par Mad<sup>e</sup>. la Duchesse d'Enville pour le flottage de la Charente.

Enfin j'ay l'honneur de vous adresser un projet d'arrêt du Conseil pour ordonner aux proprietaires Riverains de me presenter leurs titres a l'effet de liquider les indemnités qui peuvent leur être duës. Vous observerés que j'y ay compris ce qui regarde la Touvre, Riviere qu'il seroit très important de rendre aussi navigable pour la facilité du transport des Canons qui se fabriquent dans les forges de l'Angoumois et du Perigord. Elle se jette dans la Charente très peu au dessus d'Angouleme, et n'a guere qu'une lieuë de Cours. Je ne pense pas qu'on doive faire pour ces deux Rivieres deux projets separés, sauf a retarder l'execution de ce qui concerne la Touvre si l'on manquoit de ressources pour se procurer des fonds. Il est a desirer que cet arrêt soit expedié promptement, et je vous seray infiniment obligé de vouloir bien me le faire passer.

Je suis avec Respect,  
Monsieur,

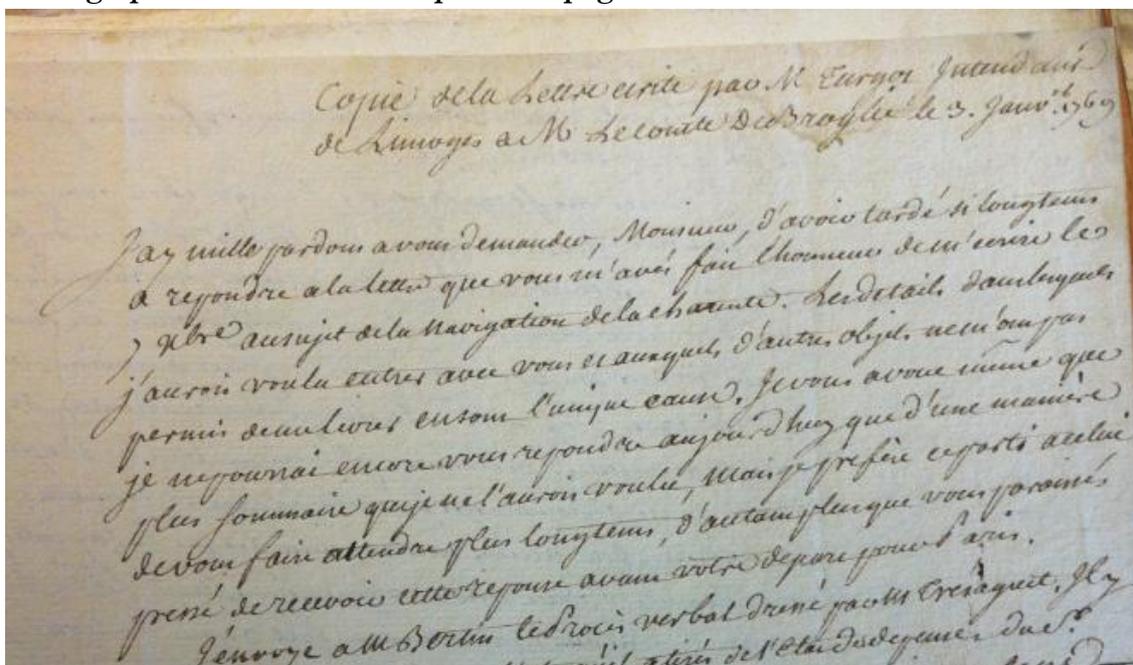
Votre très humble et très obeissant serviteur  
Turgot

Turgot au comte de Broglie, 3 janvier 1769 (AN, F14-1190, copie non autographe, non signée)

**Description matérielle :**

- **Type, couleur du papier :** vergé, écru.
- **État de la surface :** rugueux.
- **Format :** un bifeuillet in-folio.
- **Dimensions de la page - bifeuillet plié (largeur x hauteur en mm) :** 203 x 312.
- **Rogné :** oui.
- **État de conservation :** correct. Quelques tâches (d'encre en haut à droite de la première page, de mouillure à la pliure, en haut).
- **Écart entre les lignes de chaînette (min-max en cm) :** 2,5-2,7.
- **Filigrane :** marque et contremarque non déchiffrées.
- **Espace graphique :** tiers de marge à gauche. Traces de pliures verticales.
- **Identification des écritures :** Main 1.

**Photographie d'un extrait de la première page :**



**[1 r]**

Copie de la Lettre écrite par M. Turgot Intendant de Limoges a M. Le comte de Broglie le 3. Janv.<sup>er</sup> 1769

J'ay mille pardons a vous demander, Monsieur, d'avoir tardé si longtems a repondre a la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'ecrire le 7 X<sup>bre</sup> au sujet de la navigation de la Charente. Les details dans lesquels j'aurois voulu entrer avec vous et auxquels d'autres objets ne m'ont pas permis de me livrer en sont l'unique cause. Je vous avoue même que ne je pourrai encore vous repondre aujourd'hui que d'une manière plus sommaire que je ne l'aurois voulu, mais je prefere ce parti a celui de vous faire attendre plus longtems, d'autant plus que vous parroissés pressé de recevoir cette reponse avant votre depart pour Paris.

J'envoye a M. Bertin le Procès verbal dressé par M. Trésaguet. Il y a joint les nouveaux resultats qu'il a tirés de l'etat des depenses du S<sup>f</sup>. Chretien que vous m'avez

adressé pour le lui communiquer. Je ne vous dissimuleray pas que M. Tresaguet est persuadé que vos pertuis tels qu'ils sont construits n'ont ni une disposition assés avantageuse ni une solidité de construction suffisante pour pouvoir servir a la navigation. Il croit même qu'ils pourront tout au plus subsister assés pour le tems de l'exploitation de vos bois et que l'unique avantage qu'on en pourra tirer consistera dans une très petite quantité de matériaux qui pourront resservir.

Vous me faites l'honneur de me dire qu'il ne depend que de moi de vous faire payer par anticipation le montant de vos depenses et que vous vous en êtes informé. Permettéz moi de vous repondre que les personnes qui vous l'ont dit se sont trompées. Je ne pourrois d'abord rien faire payer sans y être autorisé, et certainement cette autorisation ne pourroit être que posterieure a la liquidation de l'objet qui vous seroit dû, liquidation que je ne prendray pas sur moi de faire. D'ailleurs je n'ay exactement aucuns fonds destinés a cet objet. Je ne pourray en avoir que lorsqu'étant décidé que cet ouvrage doit se faire aux frais du Roy et que le Roy voudra bien vous tenir compte des depenses fructueuses que vous aurés faites en anticipation sur l'execution du projet, il aura été pourvû aux fonds nécessaires tant pour les ouvrages a faire que pour le remboursement des votres qui seront alors regardés comme faisant partie des travaux projettés.

A l'égard de l'arrêt ou de la Requete dont je m'étois proposé de vous adresser le projet, je vous avoue que les dispositions que j'avois dans l'idée sont si différentes de celles sur lesquelles vous insistés dans vos lettres que j'ay pensé qu'il seroit inutile de vous envoyer un projet d'arrêt dont vous ne voudriés probablement faire aucun usage [1 v] et d'après lequel vous n'obtiendriés qu'une infiniment petite partie des objets que vous avés en vue.

Suivant ma façon de penser, l'unique chose qu'on puisse vous accorder sans injustice, seroit une espèce d'extention a l'arrêt de flottage obtenu par Mad<sup>e</sup> la Duchesse d'Enville en vous permettant de disposer les pas qu'il vous a été permis d'ouvrir pour le flottage de facon a pouvoir y faire passer des gabarres, mais toujours aux mêmes conditions portées par cet arrêt, c'est a dire a la charge non seulement de faire tous les frais, mais encore d'indemniser pleinement tous les propriétaires riverains de toute espèce de dommages occasionnés par vos travaux. A ces conditions je ne vois en effet aucun inconvenient a ce que le Roy interpretant sur votre requête l'arrêt rendu en faveur de Mad<sup>e</sup> la Duchesse d'Enville autorise les travaux que vous avés fait depuis La Terne jusqu'a Angouleme, et ceux que vous pourrés faire depuis Verteuil jusqu'a la Terne pour rendre la riviere susceptible de porter des gabarres. Tel était en substance le projet d'arrêt que je comptois vous envoyer, s'il pouvoit être conforme a vos vues, il vous seroit facile de faire rediger une requete en vû d'arrêt dans cet esprit.

Mais je ne puis absolument adopter les principes d'après lesquels vous croyés devoir demander davantage, en argumentant contre les riverains des dispositions que contient l'ordonnance des Eaux et forets relativement aux rivières navigables. Il y a longtems Monsieur, que je ne me suis pas borné a faire examiner cette partie de l'ordonnance et que je l'ay examniée par moi même. Je suis même entré dans un très grand détail en donnant dans le tems mon avis sur la demande du S<sup>r</sup> Blanchet concernant le flottage. Je crois avoir démontré alors que la Charente n'est point dans le cas des rivières navigables par elle même et sans ouvrage de main d'hommes auxquelles seules s'appliquent les dispositions de l'ordonnance que vous a citées le Procureur du Roy de la maitrise. J'ai répété les mêmes détails a M. Bertin lorsque je lui ay donné mon avis au mois d'aout

dernier sur votre première requête, et je ne puis m'empêcher de persister à penser qu'il est dû un plein dédommagement à tous les propriétaires riverains tant pour le chemin de hallage que pour la démolition de leurs anguillards, pour l'arrachement de leurs arbres et pour le chômage de leurs moulins, lorsqu'il aura lieu. Je suis convaincu par la même raison, qu'on ne peut sans injustice exiger d'eux aucunes dépenses ni pour l'arrachage des arbres ni pour l'entretien des pas. Je suis d'autant plus fâché de ne pas penser sur cet article comme les personnes que vous avez consultées, que je sens combien leur manière de voir, si elle étoit adoptée, diminueroit la dépense d'une opération que je regarde ainsi que vous comme [2 r] infiniment utile à la Province.

Il me reste à répondre à la proposition que vous me faites de faire faire d'avance et par forme d'essais le pertuis de Condat en en donnant l'adjudication à l'entrepreneur que vous en chargeriez. Je désirerois fort pouvoir vous obliger à cet égard. Mais M. Trésaguet à qui j'ai communiqué cet article de votre lettre m'a dit qu'il n'étoit pas possible qu'il formât le devis de ce pertuis avant d'avoir examiné sur les lieux la disposition qu'on peut lui donner. D'ailleurs, il m'a fait observer que les épauements à faire pour votre moulin seront beaucoup plus considérables que ceux qu'exigeroit la seule construction des basjoyers<sup>112</sup> du pertuis, et que n'étant pas possible de faire supporter au Roy ce surplus de dépense, l'avantage que vous trouveriez dans la réunion des deux ouvrages ne seroit pas tout à fait aussi considérable que vous paroissiez le penser. Au reste, M<sup>r</sup>. Trésaguet se rendra sur la Charente aussi tôt que la saison permettra d'y travailler afin de compléter les opérations que l'excès des pluies ne lui a pas permis de terminer cet automne. Il espère pouvoir mettre la dernière main à son examen dans le cours du printemps, et vous pouvez être assuré de son empressement à former promptement le plan et le devis du pertuis de Condat. Alors si la chose peut s'arranger, je seray fort aise de pouvoir vous donner la satisfaction que vous desirés.

J'aye l'honneur d'être . signé Turgot ./.

---

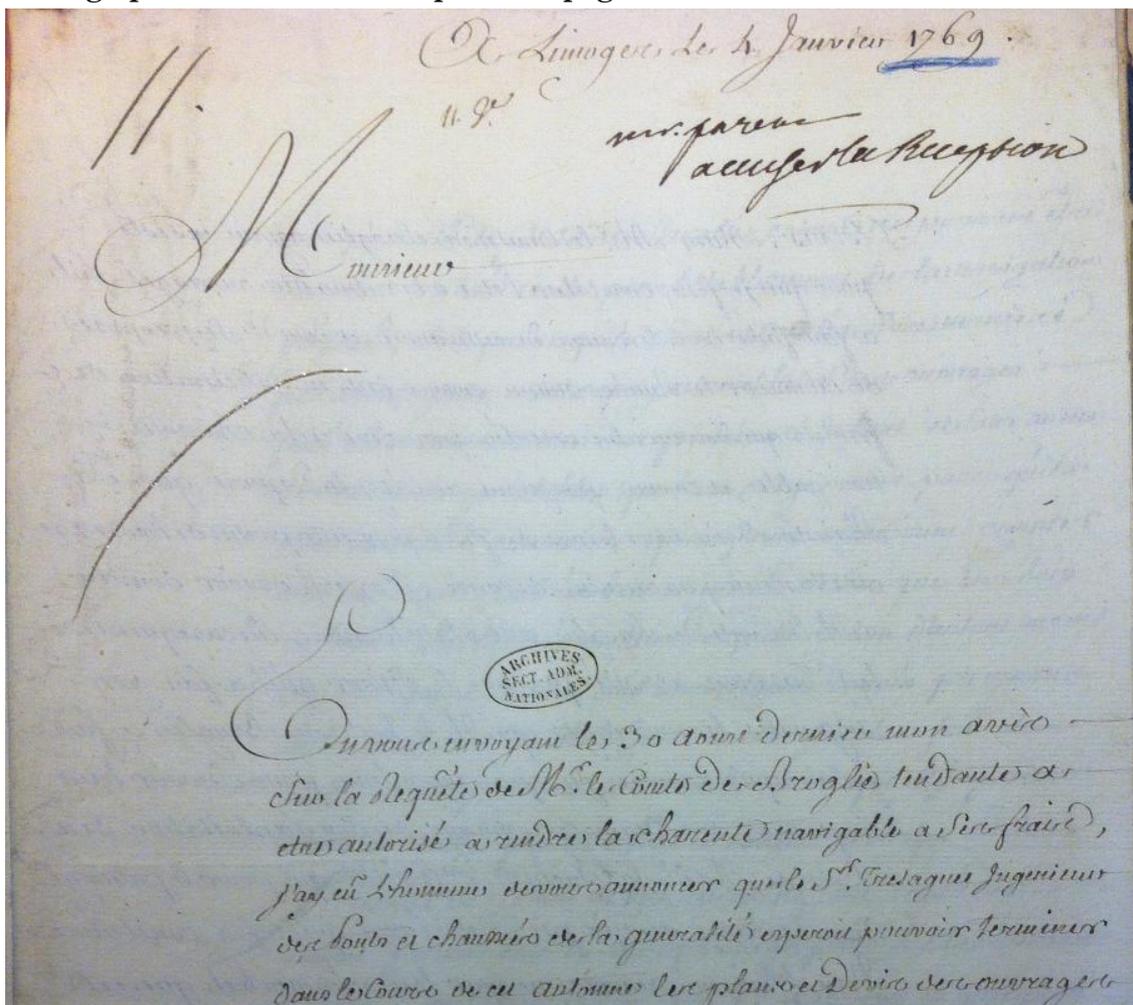
<sup>112</sup> Paroi latérale de l'écluse ou du pertuis. Egalement face interne d'une pile de pont (les autres parties sont l'avant-bec et l'arrière-bec). Etymologie : ancien français *bas jouyer* (de joue).

Turgot à Bertin, 4 janvier 1769 (AN, F14-1190, original non autographe, signature autographe)

Description matérielle :

- Type, couleur du papier : vergé, écru.
- État de la surface : assez rugueux.
- Format : deux bifeuillets in-folio.
- Dimensions de la page - bifeuillet plié (largeur x hauteur en mm) : 203 x 312.
- Rogné : oui.
- État de conservation : bon.
- Écart entre les lignes de chaînette (min - max en cm) : 2,5 - 2,7.
- Filigrane : marque : griffon / « 1749 » / « IS » ; contremarque déformée : « J SEGUIN / FIN DA[NG]O[UM]OIS ». Papier de Type 1.
- Espace graphique : une marge à gauche.
- Identification des écritures : Main 3. Signature de Turgot. Une addition de la main de Bertin.

Photographie d'un extrait de la première page :



[1 r] [En haut à droite, de la main de Bertin] : |mr. parent accuser la reception|

A Limoges Le 4 Janvier 1769.

Monsieur

En vous envoyant le 30 Aoust dernier mon avis sur la Requête de M.<sup>r</sup> le Comte de Broglie tendante a etre autorisé a rendre la Charente navigable a ses frais, j'ay eü l'honneur de vous annoncer que le S<sup>r</sup>. Tresaguet Ingenieur des Ponts et chaussées de la generalité esperoit pouvoir terminer dans le cours de cet automne les plans et Devis des ouvrages a faire pour parvenir a rendre cette Riviere navigable. Les pluyes excessives qu'on a eprouvées dans ces pays dés le mois de Septembre ne luy ayant presque pas permis de travailler, je ne puis aujourd huy vous envoyer ainsi que je l'avois esperé les derniers resultats de ces operations. Aussitôt que la saison et la diminution des eaux le luy permettront, il se propose de retourner sur les lieux, et il compte pouvoir dans l'été prochain vous mettre sous les yeux les plans et [1 v] Devis. Mais M.<sup>r</sup>. le Comte de Broglie ayant insisté pour que je fisse constater l'etat et la valeur des ouvrages qu'il a fait faire dans le cours de cette année, et dont il se propose de demander le remboursement comme faits en anticipation des projets qui doivent être executés pour rendre la Charente navigable, et comme epargnant au Roy la Depense que sa Majesté seroit dans le cas de faire pour cette partie de l'ouvrage, si elle n'étoit pas executée d'avance ; j'ay cru devoir donner a M. le Comte de Broglie cette satisfaction. En consequence le S<sup>r</sup>. Tresaguet a visité pendant le sejour qu'il a fait en angoumois les ouvrages que M.<sup>r</sup>. le Comte de Broglie a fait faire depuis la Terne jusqu'a Angouleme pour servir tant au passage des trains provenans de son exploitation des bois de Mad<sup>e</sup>. la Duchesse d'Enville que pour le passage d'une gabarre de dix pieds de large qu'il a fait construire. J'ay l'honneur de vous envoyer le procès verbal que cet Ingenieur en a dressé afin que si vous croyés que le Roy doit rembourser a M.<sup>r</sup>. le Comte de Broglie les depenses qu'il a faites et qu'on peut croire devoir être de quelque utilité pour l'establissement ulterieur de la navigation sur la Charente, vous puissiés statuer en connaissance de cause sur ce remboursement.

Vous pourrés remarquer que la lecture de ce procès verbal que le S<sup>r</sup>. Tresaguet regarde la plus grande partie des ouvrages [2 r] fait par M. le comte de Broglie comme ne pouvant être d'aucune utilité réelle pour l'Etablissement de la navigation projetée, soit parce qu'ils sont disposés d'une maniere peu avantageuse et telle que peuvent l'etre des ouvrages faits sans connaissances des principes de l'art et sans aucun des examens préalables que l'art exige, soit parce qu'ils sont construits de maniere qu'on ne peut aucunement compter sur leur durée, tous les bois employés n'étant que des bois de hetres sur la conservation desquels on doit d'autant moins compter que ce sont des bois nouvellement coupés provenant de l'exploitation de M. le Comte de Broglie, les fondations de plus n'étant jamais sur le solide, ainsi que l'Ingenieur s'en est assuré par des sondes exactes a chaque pertuis.

Il resulte en ce point de vuë qu'on ne peut regarder comme pouvant etre de quelque usage pour l'establissement ulterieur de la navigation que 1<sup>o</sup> la valeur de quelques pierres qui pourroient être employées et qu'on aura l'avantage de trouver sur les lieux au lieu de les aller chercher a la Carriere, encore l'Ingenieur m'a t'il fait sur cela une observation, c'est que le plus souvent il sera fort difficile et fort couteux de retirer ces materiaux du fond de la riviere pour les remettre en œuvre dans les nouvelles constructions. Il n'a cependant point eu egard a cette observation en faisant l'evaluation de ces materiaux, [2 v] et par consequent cette estimation quelque éloignée qu'elle soit des demandes de M. le Comte de Broglie doit être regardée comme forcée et trop favorable pour luy.

L'autre objet sur lequel l'Ingenieur a pensé que les travaux faits par M. le Comte de Broglie pouvoient être de quelque avantage pour la navigation consiste dans quelques redressements faits sur les bords de la Riviere dont les angles ont été coupés, et dans quelques dégravemens et coupures de Dignes. En effet lorsque ces ouvrages se sont trouvés placés dans un lieu convenable, il est certain que la terre enlevée jusqu'à present sera en diminution de celle qui seroit à enlever si M. le Comte de Broglie n'avoit point fait travailler. L'Ingenieur s'est trouvé dans un assés grand embaras pour evaluer cette partie des ouvrages de M. le Comte de Broglie. Il ne paroît pas que les personnes qu'il a chargées de la direction de ces travaux ayent tenu des Registres en Regle tant des journées d'ouvriers que des travaux auxquels on les employeroit chaque jour. Ils n'avoient pas eũ non plus la precaution qu'on employe ordinairement dans tous les ouvrages de terrassement de reserver ce qu'on appelle des temoins pour faire connoître la hauteur primitive du terrain et par ce moyen mettre en etat de calculer la quantité de toises cubes enlevées. L'Ingenieur a donc été obligé de s'en rapporter à ce que lui disoit le S<sup>r</sup>. [3 r] Hügel, lequel a dirigé tous les ouvrages de M. le Comte de Broglie. D'après les indication que le S<sup>r</sup>. Hügel lui a données sur les lieux il a calculé la somme totale de toises cubes fouillées et enlevées, et d'après ce qu'il a estimé que doivent coûter la fouiller et l'enlevement d'une toise cube il a formé son evaluation totale de cette partie.

Enfin le troisieme objet sur lequel la depense faite par M. le Comte de Broglie peut encore être regardée comme utile et epargnant au Roy des frais est le payement fait par M. le Comte de Broglie de quelques indemnités aux propriétaires des terrains et prairies qu'il a été obligé d'entamer pour le redressement du cours de la riviere. Cet article n'a pu être constaté par l'Ingenieur que sur l'etat qui lui a été fourni par M. le comte de Broglie accompagné des quittances des propriétaires auxquelles ces indemnités ont été payées.

Vous verrés dans le procès verbal que l'Ingenieur n'ayant point reçu l'etat que le S<sup>r</sup> Hügel devoit lui envoyer de ces indemnités avoit formé son estimation et n'y avoit compris que les materiaux qu'il regarde comme pouvant servir et les ouvrages de terrassement montant en tout à 9149<sup>l</sup>.10<sup>s</sup>. Depuis la cloture de son procès verbal M. le Comte de Broglie luy a envoyé l'etat de depense fait par le S<sup>r</sup>. Chretien sous le nom duquel il a mis l'adjudication des bois et le marché fait avec le Roy pour fournir des bois à Rochefort. Ce dernier etat monte à 59770<sup>l</sup>. 12<sup>s</sup>. 8<sup>d</sup>. Le Sr. Tresaguet en a placé l'extrait à la fin de son procès verbal. Mais en retranchant les depenses dont il est evident qu'il ne peut resulter d'aucune utilité pour la navigation cet etat se trouve réduit à 26919<sup>l</sup>.18<sup>s</sup>.2<sup>d</sup>. Sur cette somme il y en a 20828<sup>l</sup>.18<sup>s</sup>.2<sup>d</sup> pour les materiaux et ouvrages que l'Ingenieur a estimé dans son procès verbal 9149<sup>l</sup>.10<sup>s</sup>.

Le surplus consiste en trois articles que l'Ingenieur a relevés à part pour les joindre à son estimation. Le premier de ces articles est une somme de 551<sup>l</sup> pour indemnités payées aux propriétaires [3 v] Riverains. Cette somme n'est pas susceptible de reduction étant justifiée par des quittances. Elle est beaucoup plus modique qu'on ne devoit normalement s'y attendre. Mais il est à observer que M. le Comte de Broglie n'a payé aucun indemnité pour les arbres coupés et arrachés sur le bord de la Riviere, ny pour les aiguillards ou pecheries qu'il a détruits et coupés quoique aux termes de l'arrêt qui l'autorise à faire flotter ses bois il fut tenu d'indemniser les propriétaires riverains de toute espece de dommages. Mais il pretend que les propriétaires de ces arbres et de ces pecheries ne peuvent reclamer aucun dedommagement parce qu'il applique à la Charente les dispositions de l'ordonnance des eaux et forets qui deffendent d'interrompre le cours des rivieres navigables ou de planter

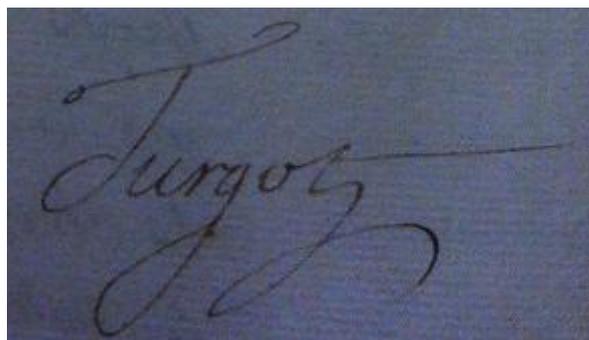
des arbres sur leurs bords. Je crois cette application très fautive et j'ay eu l'honneur de vous dire mes raisons dans ma lettre du 30 aoust, mais c'est aux riverains lezéz a se pourvoir a la maitrise pour demander le dedommagement qui leur est du. Les deux autres articles consistent en une somme de 3390<sup>lt</sup> pour arrachage d'arbres et une autre somme de 1750<sup>lt</sup> pour arbres arrachés. J'ignore en quoi cette depense pour arrachage d'arbres differe de celle pour arbres arrachés. Peut être sont ce des dépenses du même genre faites en differens tems et dont on a formé pour cette raison deux articles. Quoiqu'il en soit, l'Ingenieur n'a eu aucun moyen de constater cette depense qui ne peut être portée en compte que sur l'assurance que donnent les personnes employées par M. le Comte de Broglie qu'elle a été reellement faite. L'Ingenieur l'a cependant ajoutée a son estimation sans pretendre decider sur la question de savoir si le remboursement en peut etre dû. Ces deux sommes reunies avec celle de 551<sup>lt</sup> pour [4 r] indemnités et avec celle de 9149<sup>lt</sup>.10<sup>s</sup>. a laquelle monte l'estimation que l'Ingenieur a fait des materiaux et des ouvrages qu'on peut croire devoir être utiles, forment un total de 14840<sup>lt</sup>.10<sup>s</sup>. Ces mêmes objets, si l'on s'en rapportoit a l'estimation faite dans les etats du S<sup>r</sup>. Chretien, monteroient, ainsi que j'ay déjà eü l'honneur de vous le marquer à 26919<sup>lt</sup>.18<sup>s</sup>.2<sup>d</sup>.

J'ignore, Monsieur, ce que vous croirés devoir decider sur ce procès verbal. Il est certain que M. le Comte de Broglie ayant travaillé sans être autorisé et au moins la plus grande partie des ouvrages qu'il a faits etant necessaires pour le debouché des bois dont il a entrepris l'exploitation, ce ne peut être qu'a titre de grace qu'on lui accorderoit le Remboursement de la partie de ces depenses qu'on croiroit pouvoir être utiles pour l'establissement ulterieur de la navigation. Il me semble encore que sa demande auroit été beaucoup plus favorable si ces depenses avoient pu être consultées d'un maniere plus precise, et si les personnes qu'il a chargées de la Direction de ces ouvrages avoient tenu des etats plus en regle, et pris la precaution de laisser des temoins d'après lesquels on put juger de la quantité reelle de l'ouvrage fait. Il est encore incontestable que les travaux faits par M. le Comte de Broglie ne pouvant etre d'aucune utilité au Roy qu'autant que sa Majesté se determinera a entreprendre de rendre la Charente navigable, il ne peut être rien accordé a M. le Comte de Broglie avant que ce projet soit arrêté et decidé.

[4 v] J'observe même que M. le Comte de Broglie ne pourroit etre payé que sur les fonds destinés à cette operation puisque je n'en ay aucun autre a ma disposition sur lequel on puisse assigner son remboursement. Or, il ne peut vraysemblablement être pourvu aux fonds destinés a cette operation, que lorsqu'elle aura été resoluë et arretée en connaissance de cause.

Je suis avec respect  
Monsieur

Votre très humble et très obeissant serviteur

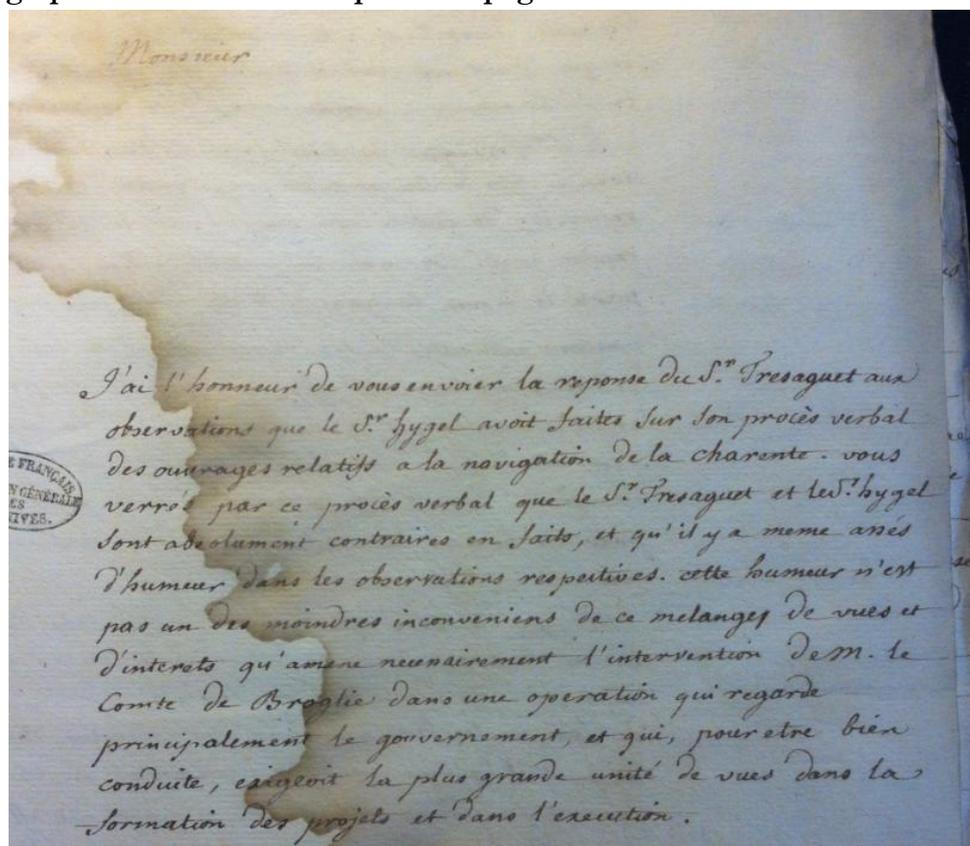
A photograph of a handwritten signature in dark ink on a light-colored paper. The signature is written in a cursive, flowing style and appears to read 'Jurgot'.

Turgot à Bertin, 30 mai 1769 (AN, F14-1190, original autographe signé)

Description matérielle :

- **Type, couleur du papier** : vergé, écru.
- **État de la surface** : assez rugueux.
- **Format** : deux bifeuillets in-folio.
- **Dimensions de la page - bifeuillet plié (largeur x hauteur en mm)** : 203 x 313.
- **Rogné** : oui.
- **État de conservation** : document très abîmé (mouillures sur la quasi totalité du document) mais lisible.
- **Écart entre les lignes de chaînette (min - max en cm)** : 2,5 - 2,7.
- **Filigrane** : marque : Armes d'Amsterdam<sup>113</sup> ; contremarque : non déchiffrée.
- **Espace graphique** : tiers de marge à gauche.
- **Identification des écritures** : document rédigé et signé par Turgot.

Photographie d'un extrait de la première page :



<sup>113</sup> Parmi les lettres de Turgot à Bertin transcrites dans cette annexe, c'est l'unique document qui ne soit pas de Type 1. Cette lettre est en l'occurrence écrite de Paris comme indiqué en haut à droite (et comme on peut le vérifier dans l'annexe établie par M. C. Kiener et Peyronnet (1979, p. 297-298) qui recense les lieux où se trouvait Turgot pendant son intendance). Une association papier de Type 2/Paris pourrait, si elle était corroborée par l'analyse d'autres documents de même type, contribuer à la datation de l'œuvre de Turgot.

a Paris le 30 mai 1769.

Monsieur

J'ai l'honneur de vous envoyer la reponse du S<sup>r</sup>. Tresaguet aux observations que le S<sup>r</sup>. Hygel avoit faites sur son procès verbal des ouvrages relatifs a la navigation de la Charente. Vous verrés par ce procès verbal que le S<sup>r</sup>. Tresaguet et le S<sup>r</sup>. Hygel sont absolument contraires en faits, et qu'il y a meme assés d'humeur dans les observations respectives. Cette humeur n'est pas un des moindres inconveniens de ce melange de vues et d'interets qu'amene necessairement l'intervention de M. le Comte de Broglie dans une operation qui regarde principalement le gouvernement, et qui, pour etre bien conduite, exigeoit la plus grande unité de vues dans la formation des projets et dans l'execution.

J'ai peu de choses à observer sur le detail des reponses que fait le S<sup>r</sup>. Tresaguet au S<sup>r</sup>. Hygel. J'ajouterai seulement un mot sur l'article 7 de cette reponse à l'occasion de la nature des bois employés pour la construction des radiers<sup>114</sup>. Le S<sup>r</sup>. Tresaguet avoit fondé un de ses reproches sur ce que les bois employés dans les constructions de M. le Comte de Broglie etoient des bois blancs. Le S<sup>r</sup>. Hygel repond qu'en Allemagne, quoique le chene soit commun, l'on fait usage par preference du sapin pour ces sortes d'ouvrages. Le S<sup>r</sup>. Tresaguet se contente de repondre qu'il ne connoit point les usages d'Allemagne mais qu'il sait que dans tout le reste de l'Europe l'on n'emploie point de bois blanc quand on peut avoir du chêne. Il auroit pu ajouter que l'usage qu'on fait en Allemagne du sapin ne peut en aucune maniere autoriser l'emploi que le [1 v] S<sup>r</sup>. Hygel a fait du hêtre. Le sapin est a la verité moins compact que le chêne, mais sa qualité resineuse le rend très durable dans l'eau. Le hêtre qui n'a point cette qualité resineuse et qui d'ailleurs est très tendre se pourrit fort vite ; et le S<sup>r</sup>. Tresaguet a grande raison d'en condamner l'usage.

Le S<sup>r</sup>. Tresaguet persiste d'ailleurs dans tout ce qu'il avoit avancé lors de son premier procès verbal, et repond en detail aux reproches de contradiction que lui fait le S<sup>r</sup>. Hygel. Je doit rendre au S<sup>r</sup>. Tresaguet la justice de dire qu'il m'a toujours parlé le meme langage ; il ne seroit pas impossible que la douceur naturelle de son caractere jointe au respect qu'il devoit à M. le Comte de Broglie ait un peu amolli ses expressions lorsque pressé par lui dans la conversation, il s'est vu obligé d'enoncer un avis different ; mais je le crois incapable d'avoir dit le contraire de sa pensée : je le connois pour un homme honnête digne de toute confiance, et la mienne en lui est entiere.

Il fait dans ses reponses une proposition sur laquelle il insiste beaucoup dans les lettres particulieres qu'il m'écrit. Il propose que dans cette contrariété d'opinions sur des choses de fait on les fasse examiner par un autre Commissaire que lui, et il indique M. de Raiguemortes ou M. Gendrier Inspecteur general des Ponts et chaussées. Ce parti est effectivement très propre à terminer sans replique toutes ces discussions, et c'est à vous de voir, Monsieur, si les details dans lesquels entre le S<sup>r</sup>. Tresaguet vous paroissent suffisans ou non pour dispenser de ce nouvel examen.

Vous avés joint à votre lettre du 13 avril une piece en forme de procès verbal fait par le commissaire de la marine à Angouleme et sur laquelle M. le Comte de Broglie croit

---

<sup>114</sup> Plate-forme maçonnée sur laquelle est édifié un ouvrage hydraulique.

pouvoir établir que ses travaux ont rendu la rivière navigable depuis la Terne jusqu'à Angouleme. Je connoissois cette piece, et je m'étois expliqué dans la lettre que j'ai eu l'honneur de vous écrire le 5 janvier sur le degré de croiance qu'on peut y donner. J'y observois que ce prétendu procès verbal n'est autre chose qu'une déclaration des gabarriers et flotteurs aux gages de M. le Comte de Broglie que son préposé a conduits devant [2 r] le Commissaire qui n'a fait autre chose que de leur donner acte de leur déclaration, en sorte que son témoignage n'ajoute rien à celui des gabarriers ou flotteurs. D'ailleurs cette déclaration ne prouve autre chose sinon que la petite gabarre et les trains de M. le Comte de Broglie ont passé par ses pertuis. Elle ne peut donner aucun éclaircissement sur la bonté et la solidité des ouvrages dont il s'agit principalement ici.

Cette même lettre du 13 avril contient différentes réflexions de M. le Comte de Broglie et le détail des demandes qu'il vous fait. Quant aux observations, il me semble que les réponses de l'Ingenieur y satisfont suffisamment, et que si l'on ne s'en rapporte pas à lui, il n'y a d'autre parti à prendre que d'envoyer de nouveau sur les lieux un nouveau Commissaire qui puisse vérifier à quel point les travaux que M. le Comte de Broglie a fait faire sont dignes d'éloge, et s'il est avantageux au Roi de s'y tenir et d'en rembourser la dépense suivant la demande, ou si l'on doit se borner comme le prétend le S<sup>r</sup>. Tresaguet à rembourser le peu d'ouvrages qui seront véritablement utiles à l'exécution d'un projet mieux conçu et mieux réfléchi.

À l'égard des demandes de M. le Comte de Broglie dont votre lettre contient le détail, il me semble, Monsieur, que mes lettres du 30 août, du 4 et du 5 janvier renferment toutes les discussions relatives à ces demandes et tous les éclaircissements que j'ai pu rassembler pour vous mettre en état de vous décider. Je vous supplie de vouloir bien vous les faire représenter. J'y joins une copie de la lettre que j'écrivis à M. le Comte de Broglie le 3 janvier dernier parce que j'y traite les deux objets sur lesquels il insiste le plus aujourd'hui, savoir l'arrêt qu'il demande pour autoriser les travaux qu'il a faits et lui permettre de les continuer au dessus de la Terne, et la construction de la première écluse au moulin de Condat. Sur le premier article vous verrez à la seconde page de cette lettre que l'unique chose que je pense qu'on puisse accorder à M. le Comte de Broglie est une simple [2 v] interprétation de l'arrêt qui autorise son flottage par laquelle on lui permettrait de donner à ses pertuis assés d'ouverture pour passer des gabarres, mais toujours aux mêmes charges et conditions portées par cet arrêt, c'est à dire d'indemniser les riverains. Toute disposition qui tendroit à lui donner un prétexte pour éluder cette indemnité me paroitroit injuste. M. le Comte de Broglie part toujours de la supposition que si ses travaux sont autorisés par le Conseil à titre de navigation, et si la possibilité de la navigation de la Charente est une fois reconnue par le Conseil, il ne sera dû aucun dédommagement aux propriétaires pour la destruction de toutes les usines nuisibles à cette navigation. Je crois avoir prouvé le contraire fort en détail dans ma lettre du 30 août et je vous prie de trouver bon que je me réfère à ce que j'en ai dit. Il est certain que si M. le Comte de Broglie persiste à refuser ces indemnités, il sera, comme il le dit, en procès avec toute la Province, et il est de plus certain qu'il doit perdre ce procès. L'indemnité ne sera pas moins due soit que son travail ait eu pour but la navigation ou le flottage : la seule différence c'est que dans le cas où la navigation réussiroit et où le Roi se chargeroit d'en continuer les travaux et l'entretien pour son compte, il paroitroit équitable de rembourser ces indemnités à M. le Comte de Broglie ; mais ce ne peut jamais être une raison pour lui de se dispenser de les payer actuellement, c'est à dire au moment où le dommage arrive par son fait ; ce n'est pas aux propriétaires

riverains à courir les risques du succès ou du non succès des entreprises de M. le Comte de Broglie. La declaration qu'il voudroit qu'on inserât dans l'arrêt sur la possibilité de rendre la Charente navigable ne le dispenseroit dont point de payer actuellement cette indemnité, puisqu'il n'est pas encore décidé si le Roi se chargera ou non de l'entreprise de la navigation.

Dans l'état actuel les indemnités doivent être, en cas de contestations, fixées par les juges de la maîtrise, puisque l'arrêt du Conseil qui autorise le flottage y renvoie. Cette disposition a été contraire à mon avis, car j'avois proposé de renvoyer ces contestations aux Intendants [3 r] pour éviter les frais de procédures aussi longues et aussi dispendieuses que celles de la maîtrise suivies d'un appel au Parlement de Paris. Il est certain que si le Roi doit se charger un jour du paiement de ces indemnités, il est nécessaire de les faire liquider par l'Intendant sur le rapport des commissaires chargés de les évaluer et sur le vu des pièces et des moyens des parties. En tout état de cause il ne peut qu'être avantageux pour la diminution des frais de l'en charger. Mais je ne sais si avec la façon de penser que j'annonce sur la justice des indemnités à payer même dans le cas où la rivière serait déclarée navigable, M. le Comte de Broglie désirera que je sois chargé de cette liquidation. Quant à la disposition de l'arrêt qui déclarerait la possibilité de rendre la rivière de Charente navigable, elle me paraîtrait insolite. C'est une question de physique sur laquelle il n'est pas trop convenable qu'un arrêt prononce directement. Quand il sera question d'ordonner quelque chose sur cette navigation, l'arrêt visera les rapports et procès verbaux par lesquels cette possibilité sera constatée ; mais il ne la déclarera point, et cette declaration n'aurait point d'objet. Au surplus le prétendu procès verbal produit par M. le Comte de Broglie est une pièce trop informe pour la regarder comme une preuve complète de cette possibilité, puisque ce n'est qu'une simple declaration des ouvriers aux gages de M. le Comte de Broglie. Je crois cette possibilité beaucoup mieux prouvée par le premier rapport du Sr Tresaguet que vous avez entre les mains, et dans la vérité, elle n'est pas douteuse. Mais elle ne suffit pas pour qu'on puisse, comme M. le Comte de Broglie le demande, ordonner aux riverains d'abattre leurs arbres et de détruire leurs ouvrages, sans en être indemnisés sur le champ. Je ne puis assez le faire observer, c'est là le véritable point de la question qui nous divise M. le Comte de Broglie et moi.

M. le Comte de Broglie propose encore que par le même arrêt il soit ordonné qu'au passage des écluses actuellement construites les mariniers payeront le même droit qui est établi sur les autres rivières en pareil cas afin qu'on pût profiter de ce moment des ouvrages de M. le Comte de Broglie. Il me semble que cette disposition serait au moins prématurée et que dans l'état actuel des choses elle est parfaitement inutile.

[3 v] Il est certain que dans le fait il n'y a aucuns batimens construits pour descendre la Charente et qu'il peut encore moins en monter, puisque d'un côté les gabarres de la basse Charente sont plus larges que les pertuis de M. le Comte de Broglie, et que de l'autre il n'y a point de chemin de hallage fait, que ce chemin ne peut être fait sans indemniser les propriétaires des prairies, que le Roi ne peut les indemniser sans que les indemnités soient liquidées et sans qu'il y ait en conséquence des fonds destinés pour les payer, qu'enfin M. le Comte de Broglie ne paroît nullement disposé à faire une avance aussi forte que la somme totale de ces indemnités. Il est donc impossible que d'ici à longtems il se présente un seul bâtiment pour profiter des pertuis de M. le Comte de Broglie. Si d'après l'exemple qu'il donnera en faisant naviguer ses propres gabarres, quelque particulier étoit tenté d'en faire construire, personne ne pouvant obliger M. le Comte de Broglie à faire ouvrir et fermer à

ses frais les pertuis qu'il a fait faire pour son usage, il n'a pas besoin d'une nouvelle autorisation pour convenir avec les maitres des gabarres du prix de service que personne n'a droit de l'empêcher <de rendre> ni de le forcer de rendre : personne ne peut l'empêcher d'annoncer dans le pays ses dispositions à cet egard, et cela suffit pour que ceux qui seroient excités par son exemple à profiter de ses travaux le puissent dès a present. C'est alors et lorsqu'on auroit vu ce commencement de navigation établi, qu'il seroit tems, si le Roi ne se determinoit pas à se charger de l'entretenir, de fixer par un arrêt les droits que M. le Comte de Broglie seroit autorisé à percevoir pour l'indemniser de l'entretien des ouvrages et des dépenses de construction. Jusque là il me paroît peu convenable de commencer par établir, et si j'ose ainsi parler, par engrainer un droit de peage contraire aux principes actuellement adoptés par le conseil et dont on n'a nul besoin. Ce n'est pas un établissement à faire par provision, et si l'on doit s'y déterminer en definitif, ce ne doit etre du moins que lorsqu'il sera démontré impossible de faire autrement.

Je pense donc, Monsieur, devoir persister relativement à [4 r] cet arrêt dans ce que j'ai mandé à M. le Comte de Broglie par ma lettre du 3 janvier.

Il me reste a dire un mot sur le travail du premier pertuis qu'il desire qu'on construise au moulin de Condat afin de lui donner la facilité de profiter pour la construction de son moulin des epuisemens qu'exigera celle du pertuis. A cet egard encore je me refere a la reponse que je lui ai faite le 3 janvier. Vous y verrés que malgré ma repugnance à mêler les travaux du Roi avec ceux de M. le Comte de Broglie, j'ai consenti a lui donner cette satisfaction si l'Ingenieur n'y trouva point d'obstacles, et si après qu'il aurait fait son devis M. le Comte de Broglie croit y trouver tout l'avantage dont il se flatte. Je suis toujours dans les memes dispositions. Le S<sup>t</sup> Tresaguet attend uniquement pour se rendre sur les lieux que M. Trudaine lui aie rendu sa liberté en lui renvoyant ses observations sur les etats de situation. La premiere chose dont lui recommanderai de s'occuper sera le projet du pertuis de Condat.

Au surplus cet objet n'est pas de nature a etre compris dans l'arrêt que sollicite M. le Comte de Broglie. Par rapport à cet arrêt, je crois qu'on peut sans injustice en rendre un qui ne contienne pas les dispositions dont j'ai parlé dans ma lettre du 3 janvier, en y ajoutant seulement si l'on veut le renvoi de la liquidation des indemnités devant l'Intendant. Je dis qu'on le peut sans injustice, je ne dis pas sans inconvenients, car je ne puis m'empêcher de regarder comme très grand celui d'introduire tant de discussions dans une operation qui se seroit faite beaucoup plus tranquillement si M. le Comte de Broglie n'y avoit pris aucune part.

Je ne dois pas omettre de vous observer que l'arrêt du 3 novembre 1767 a été rendu au bureau de M. de Beaumont. Si vous vous déterminés a en rendre un interpretatif de ce premier arrêt, vous jugerés peut etre convenable de se concerter avec lui.

Je suis avec respect

Monsieur

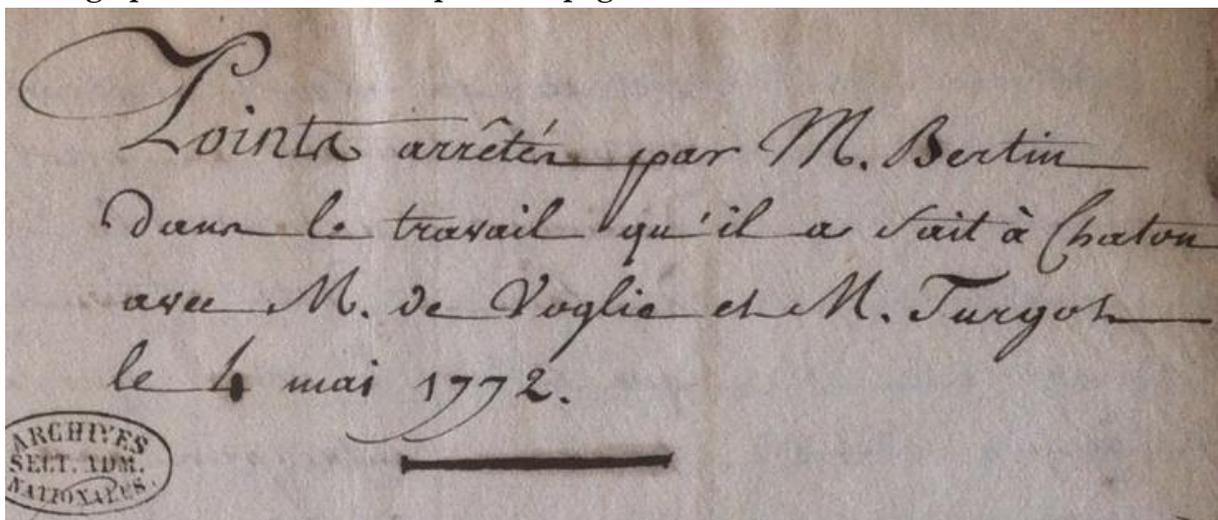
Votre très humble  
et très obeissant serviteur  
Turgot

Points arrêtés par M. Bertin dans le travail qu'il a fait à Chatou avec M. de Voglie et M. Turgot, 4 mai 1772 (AN, F14-1190, original non autographe, non signé)

Description matérielle :

- **Type, couleur du papier** : vergé, écru.
- **État de la surface** : légèrement rugueux.
- **Format** : deux bifeuillets in-folio.
- **Dimensions de la page - bifeuillet plié (largeur x hauteur en mm)** : 206 x 315.
- **Rogné** : oui.
- **État de conservation** : document en bon état, quelques traces légères de mouillure (au centre, en haut, à la pliure et en bas à droite des pages). Traces de pliures verticales.
- **Écart entre les lignes de chaînette (min - max en cm)** : 2,4 - 2,6.
- **Filigrane** : marque : non déchiffrée ; contremarque : griffon.
- **Espace graphique** : quart de marge à gauche.
- **Identification des écritures** : non.

Photographie d'un extrait de la première page :



[1 r]

Points arrêtés par M. Bertin dans le travail qu'il a fait à Chatou avec M. de Voglie et M. Turgot le 4 mai 1772.

[Trait en dessous]

Les dépenses qu'a faites M. le Comte de Broglie pour établir la navigation de la Charente montent suivant ses états à 75968<sup>l</sup>. Il en demande le remboursement. Sur quoi il a été observé que M. le Comte de Broglie a travaillé pour son propre compte et sans la mission du Gouvernement, sans autre titre que l'arrêt du Conseil qui permet à Mad<sup>e</sup>. la Duchesse d'Enville ou aux adjudicataires des bois de les faire flotter sur la rivière de Charente à la charge d'indemniser les riverains et propriétaires des usines des dommages occasionnés par les travaux de flottaison. Il suit de là que M. le Comte de Broglie n'a aucun titre pour demander le remboursement de ses dépenses, et qu'à partir des principes, il ne lui est rien dû. Cependant il a été dit que si le Roi par la suite se déterminoit à faire travailler à la navigation de la Charente, et qu'il profitât pour cet effet des travaux faits par M. le Comte de Broglie, il paroitroit convenable à la bonté du Roi de lui accorder le remboursement, non pas de ses dépenses effectives, mais seulement [1 v] de ce qui se trouveroit au moment du nouveau travail tourner au profit du Roi, et diminuer d'autant la dépense qu'il auroit à faire. Cette faveur n'étant fondée que sur l'usage que feroit le Roi des travaux entrepris par un de ses sujets, ne peut jamais être accordée qu'au moment où cet usage commenceroit, et par conséquent au moment où l'on travailleroit à la navigation de la Charente dans la partie même où seroient situés les ouvrages dont on profiteroit pour les nouveaux travaux.

D'après ces principes, et les pertuis construits par M. le Comte de Broglie ne pouvant par le défaut de largeur et de solidité dispenser d'en faire de nouveaux, ces pertuis n'auront d'autre valeur pour le Roi que celle des matériaux qui seront posés sur place et dont les Entrepreneurs se serviront plus avantageusement que de ceux qu'ils tireroient de la carrière.

L'estimation, des matériaux dont le S<sup>r</sup>. Tresaguet a été chargé, n'a pas été faite avec cette rigueur. Il les a estimés en supposant qu'ils seroient employés sur le lieu même et sans avoir égard au transport qu'il en faudroit faire dans l'emplacement des nouveaux pertuis dans le cas où l'on seroit obligé de les changer.

Son estimation monte en total à 9149<sup>l</sup>.10<sup>s</sup>.

[2 r] Outre cette somme, il a ajouté au montant de son procès-verbal une somme de 3390<sup>l</sup> pour dépenses d'arrachage d'arbres, dégravement, coupures d'angles saillans et autres terrasses qu'il n'a pu toiser faute de temoins : une 2<sup>de</sup> somme de 1750<sup>l</sup> pour valeurs d'arbres coupés : et enfin 551<sup>l</sup>. pour paiement d'indemnités aux propriétaires des prairies dans lesquelles il a été nécessaire de faire des coupures. Ce dernier article de 551<sup>l</sup> est le seul qui soit justifié par des quittances. Sur les deux autres, on n'a d'autres renseignemens que la déclaration des conducteurs d'ouvrages de M. le Comte de Broglie. En adoptant aveuglément cette déclaration, la valeur de tous les ouvrages monteroit à 14840<sup>l</sup>.10<sup>s</sup> suivant le S<sup>r</sup>. Tresaguet. L'estimation du S<sup>r</sup>. de Voglie porte une augmentation sur deux pertuis en particulier de 450<sup>l</sup>. Ce qui porte l'estimation totale à l'époque du procès-verbal du S<sup>r</sup>. Tresaguet à une somme de 15290<sup>l</sup>.

Depuis cette époque, M. le Comte de Broglie a encore présenté un Etat de dépense de 6794<sup>l</sup>.12<sup>s</sup>.6<sup>d</sup> pour autres dégravemens faits depuis le mois de X<sup>bre</sup>. 1768 jusqu'au 1<sup>er</sup>. 8<sup>bre</sup>.

1771, et de 466<sup>l</sup> pour indemnités acquittées depuis la même époque. Ces deux objets réunis font une somme de 7260<sup>l</sup>.12<sup>s</sup>.6<sup>d</sup>. Toute cette dépense, à l'exception des indemnités, est encore dans le cas de ne pouvoir être justifiée ni constatée d'une manière régulière. Il a de plus été observé qu'une grande partie de ces dégradations peuvent [2 v] être entièrement inutiles aux travaux ultérieurs que le Roi pourroit entreprendre ; 1<sup>o</sup> parce que la rivière peut très bien remplir de nouveau la partie de son lit que l'on a creusée ; 2<sup>o</sup> parce que les emplacements des pertuis et même des canaux de navigation devant être en partie changés, toutes les dépenses faites dans les parties qu'on abandonnera se trouveront être en pure perte. Ces observations sont également applicables aux dépenses de ce genre comprises dans les 15290<sup>l</sup> montant de l'estimation du S<sup>r</sup> Tresaguet. Ce second état de dépense a donné lieu à une observation encore plus importante sur le danger qu'il y auroit de convenir avec M. le Comte de Broglie et de lui laisser mettre en principe que toutes les dépenses qu'il a faites et fera sous prétexte d'utilité pour la navigation lui seront ainsi remboursées. Ce seroit s'engager à une dépense indéfinie et compromettre très imprudemment les intérêts du Roi et de la Province.

Cette considération a paru si importante, que malgré la conviction où est M. Turgot non seulement que M. le Comte de Broglie n'a droit de réclamer aucun remboursement à titre de justice, mais qu'il ne devrait même lui être rien accordée à titre de grâce, puisque l'objet de sa réclamation ne peut être fondé que sur l'utilité de ses ouvrages pour l'entreprise ultérieure de la navigation étrangère, et que dans la réalité cette utilité se trouvera presque entièrement pour ne pas dire tout-à-fait nulle ; [3 r] cependant pour procurer à lui et à l'opération une tranquillité sans laquelle elle deviendra impossible, pour n'avoir à l'avenir aucune discussion d'aucune espèce avec M. le Comte de Broglie, il a consenti et est convenu avec M. Bertin que lorsqu'on travailleroit à la navigation de la Charente, et sur les fonds qui y seroient destinés, M. le Comte de Broglie seroit payé non seulement des 9599<sup>l</sup>.10<sup>s</sup> montant de l'estimation des matériaux utiles de ses ouvrages, faite par le S<sup>r</sup>. Tresaguet, y compris la petite augmentation de 450<sup>l</sup> dont l'inspecteur général a trouvé cette estimation susceptible, mais encore des 5691<sup>l</sup> pour dégradations et indemnités à l'époque du procès-verbal du S<sup>r</sup>. Tresaguet, et même des 7260<sup>l</sup>.12<sup>s</sup>.6<sup>d</sup> montant de l'état des dégradations et indemnités [...] depuis le procès verbal du S<sup>r</sup>. Tresaguet jusqu'au 1<sup>er</sup>. 8<sup>bre</sup>. 1771 ; ce qui fait au total une somme de 22550<sup>l</sup>. Il n'a fait ce sacrifice, il n'a passé l'éponge sur l'impossibilité de constater d'une manière régulière l'objet de ces dépenses, sur l'inutilité dont seront une grande partie pour les travaux ultérieurs, que sous la condition expresse et non autrement qu'il ne sera jamais question d'aucune nouvelle demande de la part de M. le Comte de Broglie ; que quelque dépense qu'il juge à propos de faire dans la suite sur la Charente, elle sera pour son propre compte, et que sous aucun prétexte il ne pourra en [3 v] demander le remboursement au Roi ni à la Province.

L'Inspecteur général n'a pas moins appuyé que M. Turgot sur la nécessité absolue de mettre cette condition à la grâce que le Roi feroit à M. le Comte de Broglie, et de fermer par là irrévocablement la porte à toute prétention, à toute discussion ultérieure. M. Bertin n'en a pas été moins convaincu ; et c'est ainsi que la chose a été arrêtée par lui.

Ce premier point réglé, il restoit encore une difficulté relativement aux contestations élevées entre M. le Comte de Broglie et les propriétaires des pêcheries et anguillards qu'il a été obligé de détruire pour faire flotter ou naviguer ses bois. La destruction de ces pêcheries étant absolument nécessaire pour la navigation, M. le Comte de Broglie qui n'a obtenu la permission de faire flotter ses bois sur la Charente qu'à la charge d'indemniser les riverains

de tout dommage, demandoit à être déchargé de toutes poursuites de la part des propriétaires de ces anguillards. Il a été observé que M. le Comte de Broglie doit aux termes de l'arrêt dédommager les riverains de tout dommage, et que l'indemnité est due par lui au moment du dommage. Il doit par une suite des dispositions de ce même arrêt rétablir les choses dans l'état où il les aura trouvées, et l'indemnité doit en ce cas se borner à la non-jouissance. Lorsque le Roi entreprendra de rendre la rivière navigable, il deviendra nécessaire de [4 r] détruire entièrement ces anguillards, et il devra alors indemniser les propriétaires de la valeur même du fonds qu'il leur fera perdre. Il résulte de là que quelque chose qui arrive, M. le Comte de Broglie sera également obligé d'indemniser les riverains de la non-jouissance de leurs usines. Et si le Roi se détermine à faire travailler à la Charente, M. de Broglie y trouvera l'avantage d'être dispensé de remettre les choses dans l'état ancien ; et cet avantage est assez considérable. Quant à présent, il n'y a rien à décider. Les contestations qu'a M. le Comte de Broglie sont des contestations de particuliers à particuliers, dans lesquelles le Roi n'a aucun intérêt. Il n'y a aucun prétexte ni pour en arrêter le cours ni pour les évoquer, puisque [selon] le titre même d'après lequel M. le Comte de Broglie a agi, les contestations sont renvoyées devant la Maîtrise.

M. le Comte de Broglie, à la vérité, prétend que les anguillards dont il s'agit sont une usurpation condamnée par les ordonnances, et que par conséquent il ne doit point d'indemnité pour la non-jouissance comme le Roi n'en devra point pour les fonds. Mais cette question de droit n'est pas de nature à être décidée autrement que par un tribunal ; et si M. le Comte de Broglie veut l'élever, rien ne l'empêche d'opposer ses moyens aux demandes en indemnité que forment contre lui les propriétaires des anguillards. Le Ministre [4 v] n'a point à prononcer.

Résultat qui doit être proposé au Roi [dans la marge] .

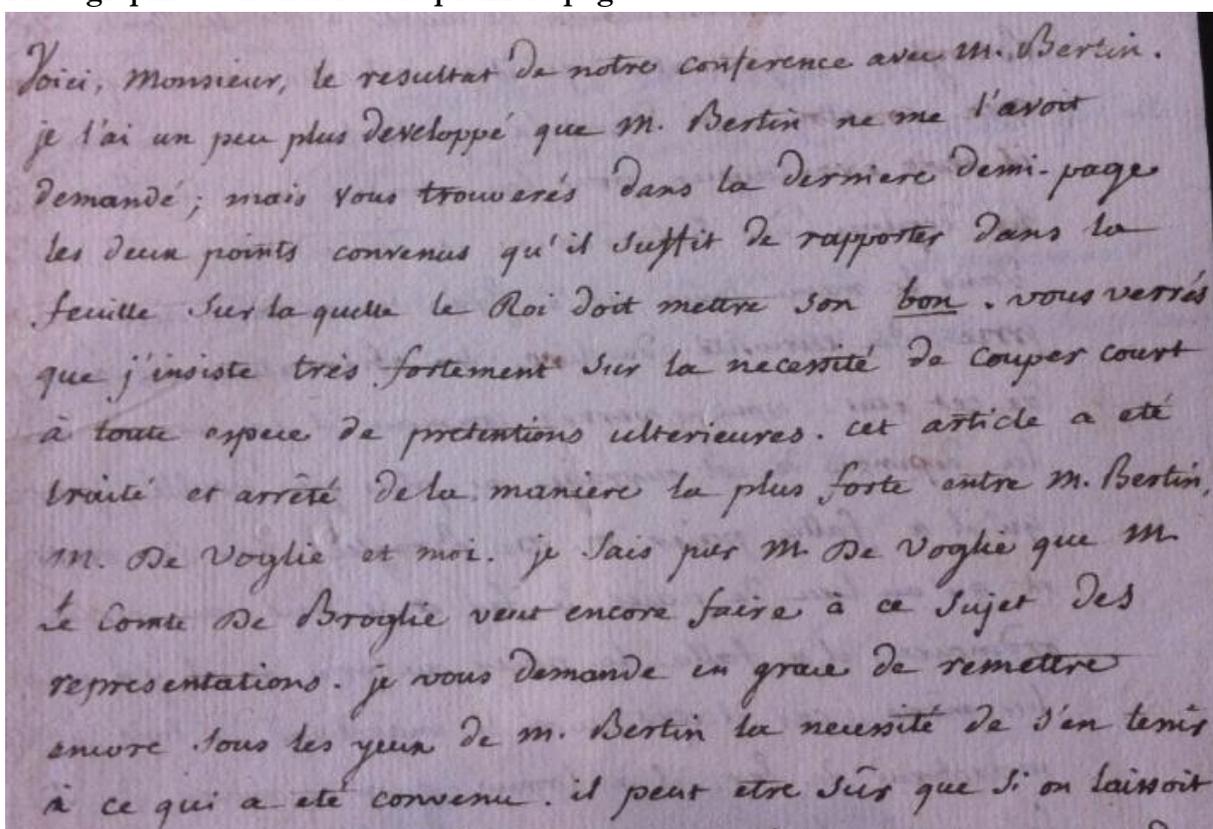
Le résultat de la conférence entre M. Bertin, M. Turgot et l'Inspecteur général se réduit donc à deux points. 1°. que dans le cas où le Roi fera travailler à la navigation de la Charente, il sera alors, et sur les fonds qui y seront destinés, payé à M. le Comte de Broglie une somme de 22550<sup>l</sup> pour la valeur des matériaux et généralement pour toutes les dépenses par lui faites et qui peuvent être presumées utiles pour les travaux ultérieurs relatifs à cette navigation, mais sous la condition expresse et non autrement que quelque dépense que M. le Comte de Broglie ait pu ou pourra faire au delà de lad[ite] somme, il n'en pourra jamais rien réclamer. 2°. que quant aux poursuites des propriétaires riverains pour être indemnisés de la non-jouissance des anguillards et autres usines que M. le Comte de Broglie a détruites pour la flottaison, le Roi s'il fait travailler à la navigation de la Charente payera aux propriétaires l'indemnité qui sera reconnue leur être due pour la valeur du fonds ; mais ce paiement ne pourra dispenser M. le Comte de Broglie de la charge qui lui est imposée par l'arrêt qu'il a obtenu d'indemniser les propriétaires de la non-jouissance : sauf à M. le Comte de Broglie à opposer aux demandes de ces propriétaires tels moyens qu'il jugera à propos devant les tribunaux qui doivent en connaître ./.

Turgot à M. Parent, 12 mai 1772 (AN, F14-1190, original autographe signé)

Description matérielle :

- Type, couleur du papier : vergé, écru.
- État de la surface : rugueux.
- Format : un bifeuillet in-quarto.
- Dimensions de la page - bifeuillet plié (largeur x hauteur en mm) : 162 x 204.
- Rogné : oui.
- État de conservation : bon.
- Écart entre les lignes de chaînette (min - max en cm) : 2,5 - 2,7.
- Filigrane : marque : griffon.
- Espace graphique : une petite marge à gauche.
- Identification des écritures : Ecriture et signature de Turgot. Deux additions de mains différentes.

Photographie d'un extrait de la première page :



Voici, Monsieur, le resultat de notre conférence avec M. Berlin. je l'ai un peu plus développé que M. Berlin ne me l'avait demandé; mais vous trouverez dans la dernière demi-page les deux points convenus qu'il suffit de rapporter dans la feuille sur laquelle le Roi doit mettre son bon. vous verriez que j'insiste très fortement sur la nécessité de couper court à toute espèce de prétentions ultérieures. cet article a été traité et arrêté de la manière la plus forte entre M. Berlin, M. De Voysie et moi. je sais par M. De Voysie que M. Le Comte De Broglie veut encore faire à ce sujet des représentations. je vous demande en grace de remettre encore sous les yeux de M. Berlin la nécessité de s'en tenir à ce qui a été convenu. il peut être sûr que si on laissoit

[1 r] [En haut à gauche de page :] | Charente M de Broglie |

[En haut au centre :] | a rapporter |

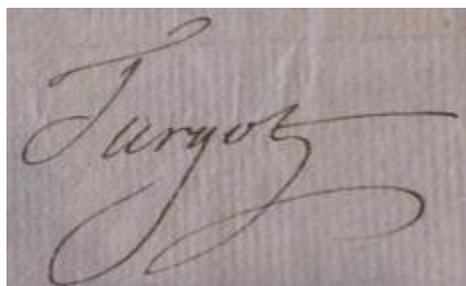
[En bas de page, de la main de Turgot :] M. Parent prem. Commis de M. Bertin rue et Fb. Montmartre

a Paris le 12 mai 1772.

Voici, Monsieur, le resultat de notre conference avec M. Bertin. Je l'ai un peu plus developpé que M. Bertin ne me l'avoit demandé ; mais vous trouverés dans la derniere demi-page les deux points convenus qu'il suffit de rapporter dans la feuille sur laquelle le Roi doit mettre son bon. Vous verrés que j'insiste très fortement sur la necessité de couper court à toute espece de pretentions ulterieures. Cet article a été traité et arrêté de la maniere la plus forte entre M. Bertin, M. De Voglie et moi. Je sais par M. De Voglie que M. Le Comte De Broglie veut encore faire à ce sujet des representations. Je vous demande en grace de remettre encore sous les yeux de M. Bertin la necessité de s'en tenir à ce qui a été convenu. Il peut être sûr que si on laissoit à M. le Comte De Broglie la plus legere ouverture a de nouvelles demandes, il ne cesseroit de nous presenter une grande partie des depenses qu'il fait journellement pour la flottaison. Pour vous faire juger du danger qu'il y a de [1 v] mettre encore les interêts du Roi en compromis avec les siens, je joins à cette lettre l'état des depenses faites pour la construction du pertuis de Condat dont j'ai eu la malheureuse condescendance de laisser à M. le Comte de Broglie l'adjudication qu'il a sollicitée sous le pretexte que construisant dans le meme lieu un moulin, il étoit avantageux pour lui comme pour le Roi que la depense des batardeaux et des epuisemens se fit dans le meme tems et à frais communs. Aiés, je vous prie, la curiosité de lire les observations en marge de cet état : vous y verrés comment il est arrivé que la depense de cet ouvrage a plus que doublé, parce qu'il a fallu paier M. de Broglie sur ses états, et qu'au lieu de paier le fer et le bois au prix ordinaire, il a fallu le paier au prix qu'il y a mis lui-même, car il étoit aussi le marchand de bois et le marchand de fer. Il a trouvé aussi le moien de se faire paier les ouvrages qui, suivant la convention, devoient être pour son compte. Je ne pretends point elever de discussion sur cet état. M. de Broglie est païé, mais il est bon que M. Bertin connoisse sa maniere de traiter les affaires d'interêt avant d'agir en

[2 r] conséquence, et surtout afin de ne plus exposer l'administration à aucune discussion de ce genre avec lui. Quand vous aurés fait usage de cet état, je vous serai obligé de me le renvoyer. Je vous serai obligé aussi de rappeler à M. Bertin qu'il doit m'envoyer la copie de la decision du Roi aussitôt qu'elle aura été rendue.

J'ai l'honneur d'être avec un sincere attachement, Monsieur, votre très humble et tres obeissant serviteur.

A handwritten signature in cursive script, reading 'Turgot', written in dark ink on a light-colored, textured paper.

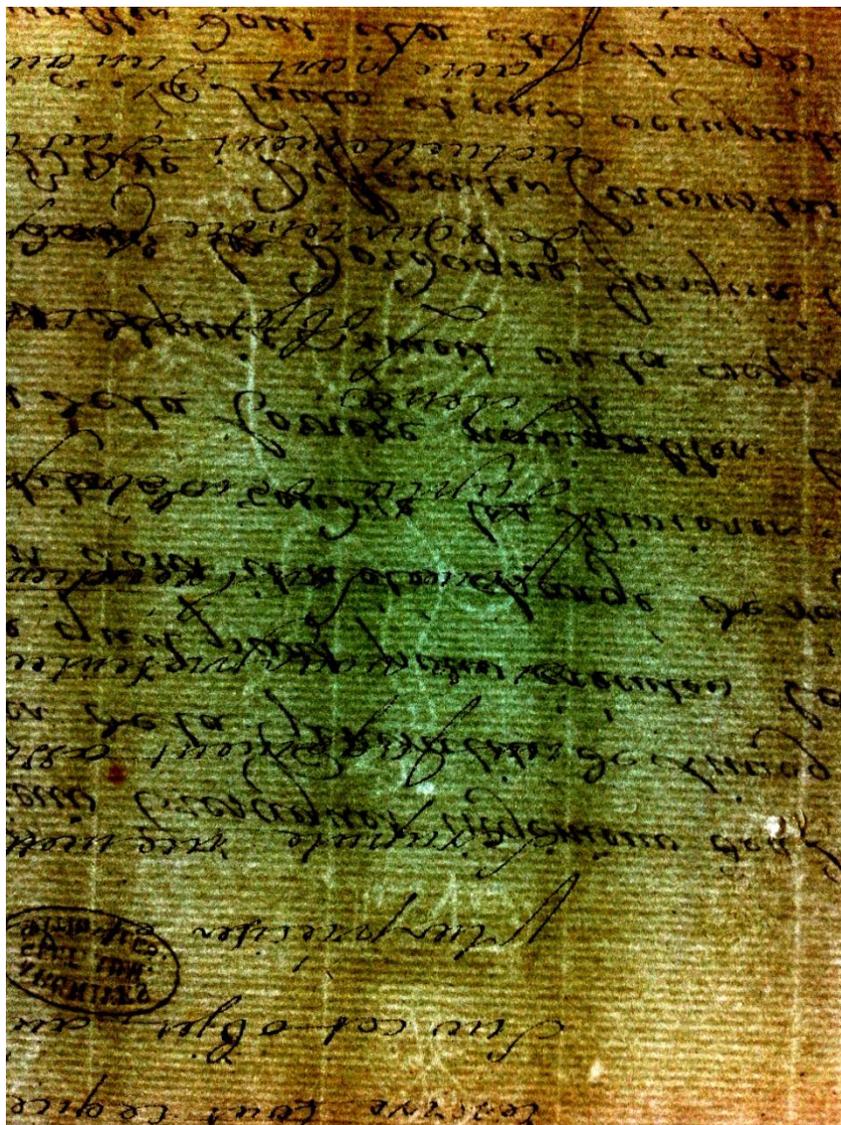
### Principaux résultats de l'analyse matérielle

Afin de répondre aux objectifs fixés dans l'introduction de cette annexe, voici ce qui peut être établi à ce stade de nos recherches :

- À Limoges, Turgot utilise au moins deux types de papiers. Le premier, nommé « Type 1 », sert pour sa correspondance. Il porte pour marque un griffon avec en dessous le millésime « 1749 » et encore en-dessous le monogramme « IS » en cursive, présumé I. Sazerac, marchands-papetiers d'Angoulême (cf. R. Gaudriault, 1995, p. 299), et une contremarque relative au fabricant du papier et à la région de fabrication « J SEGUIN / FIN DANGOUMOIS ».

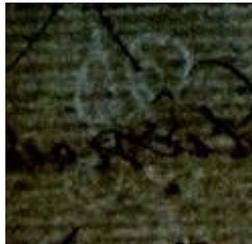
Papier de Type 1 (photographies) :

**Marque, millésime et monogramme (AN, F14-1189-2, lettre du 2 août 1767, [1 r]-[1 v]) :**

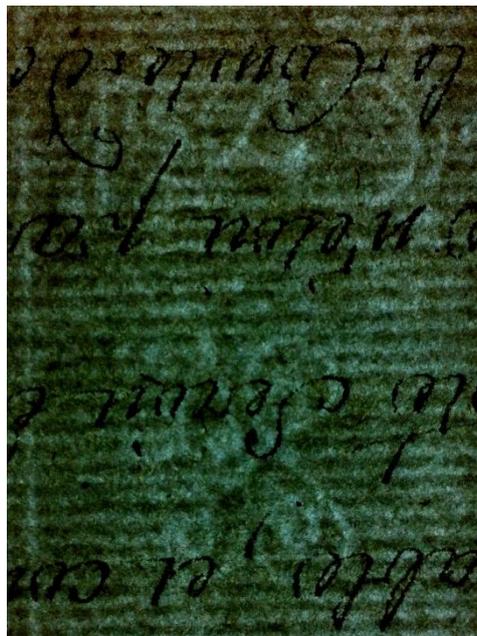


**Remarque :** R. Gaudriault (1995, p. 135) indique que le griffon n'aurait pas été adopté dans le Sud-Ouest où il a fort peu pénétré mais qu'on en trouve cependant des modèles tardivement, dans la production des papetiers de l'Angoumois tels J. Séguin en 1768 (AN, F12, 1330). Notre recherche permet d'attester de son utilisation antérieure, en Angoumois, par le même J. Séguin et de relier ce fabricant au marchand I. Sazerac (association non relevée par R. Gaudriault).

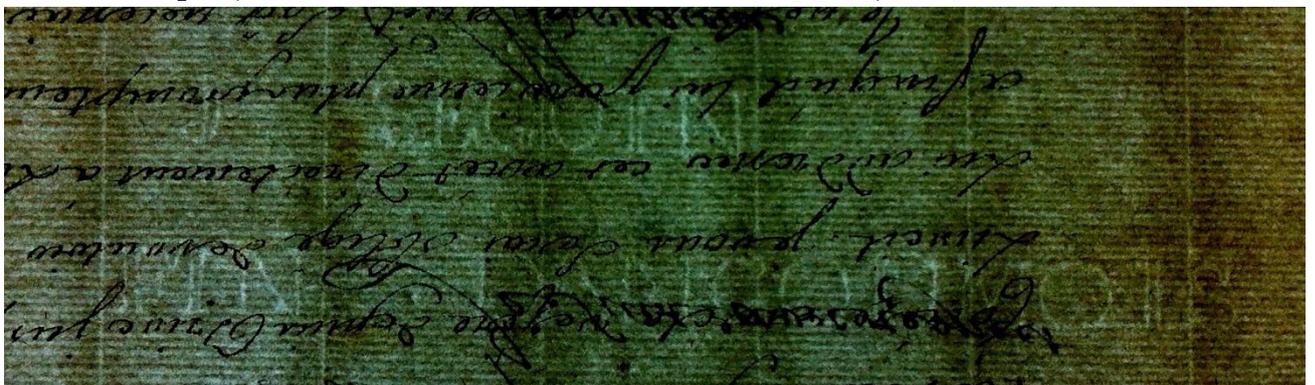
**Monogramme (AN, F14-1189-2, lettre du 2 août 1767, [4 r]-[4 v]) :**



**Millésime 1749 et monogramme sous le griffon (AN, F14-1190, lettre du 4 janvier 1769, [1 r]-[1 v]) :**



**Contremarque (AN, F14-1189-2, lettre du 2 août 1767, [6 r]-[6 v]) :**

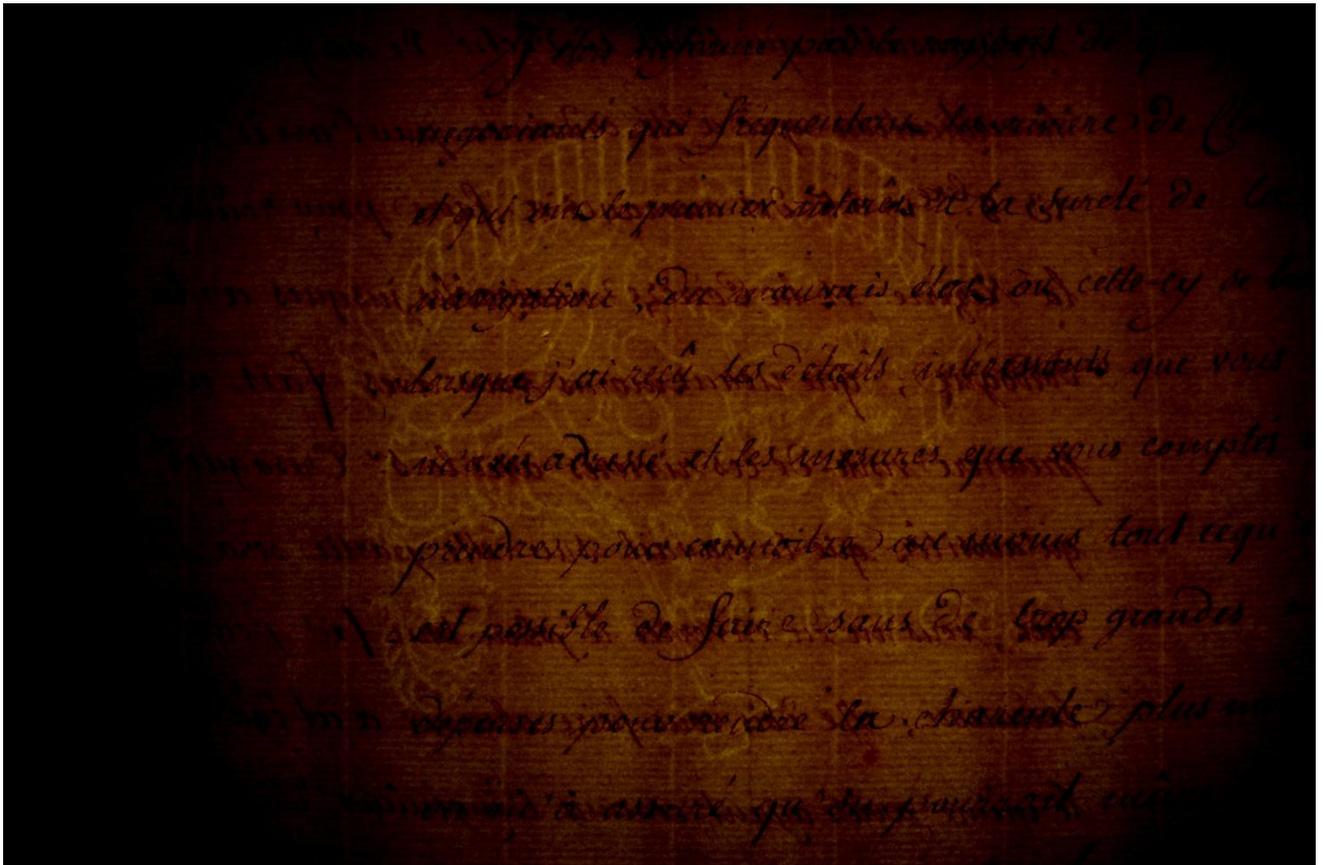


- À Limoges toujours, Turgot a recours aux services de trois secrétaires que nous désignons par les Mains 1 à 3 : la Main 1, associée à du papier de moindre qualité (non identifié), semble n'établir que minutes et copies destinées aux archives de l'intendance. Les deux autres Mains (Main 2 et Main 3), beaucoup plus rondes et élégantes (presque calligraphiées) servent à établir les originaux. A Limoges, la Main 2 et la Main 3 sont systématiquement associées au papier de Type 1. Nous pouvons donc établir un clair lien entre type de papier/type de main et destination sociale du document, qui pourrait servir pour d'autres analyses.
- À Paris, Turgot (intendant) a rédigé lui-même sa correspondance, pour les deux documents que nous avons transcrits ici. Il utilise au moins deux types de papiers, dont un aux Armes d'Amsterdam et un autre au motif de type griffon (dont on ne peut assurer qu'il s'agisse du papier de Type 1 : c'est un bifeuillet in-quarto - et non une feuille entière - qui ne comporte pas de contremarque visible). Là encore, un prolongement de cette recherche doit être effectué pour établir d'une part si les Mains 2 et 3 ne voyagent pas avec Turgot, ou si au contraire d'autres documents rédigés à Paris (ou ailleurs) le sont par l'une ou l'autre ; et d'autre part, pour mieux recenser les types de papiers utilisés par Turgot lorsqu'il écrit de Paris (et par exemple établir si l'un d'entre eux est récurrent dans ses correspondances).
- **Document de synthèse :**

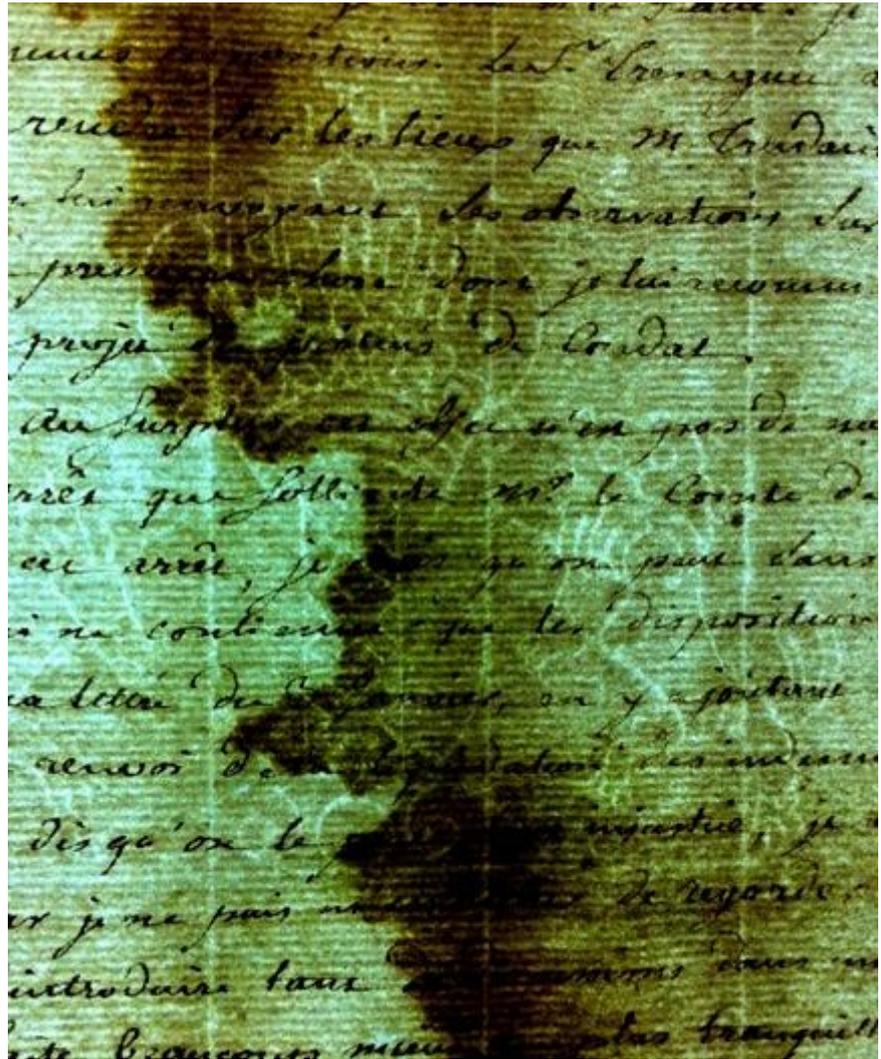
Date	De	A	Statut	Lieu de rédaction	Main	Papier
2 août 1767	Turgot	Bertin	Brouillon	Limoges	Main 1	non identifié
2 août 1767	Turgot	Bertin	Original	Limoges	Main 2	Type 1
8 septembre 1768	Turgot	Bertin	Original	Limoges	Main 3	Type 1
3 janvier 1769	Turgot	Broglie	Copie	Limoges	Main 1	non identifié
4 janvier 1769	Turgot	Bertin	Original	Limoges	Main 3	Type 1
30 mai 1769	Turgot	Bertin	Original	Paris	Turgot	Armes d'Amsterdam (Type 2 ?)
12 mai 1772	Turgot	Parent	Original	Paris	Turgot	Griffon (Type 1 ? Incertain, pas d'autres éléments de vérification)

Photographies des autres types de papiers :

**Marque et contremarque de la lettre du 23 août 1767 :**



Marque de la lettre du 30 mai 1769 :



reues de... Le... L'usage a  
reue des les lieux que M. L'abbé  
lui renvoyant les observations sur  
première... donc je lui renvoie  
projet de... de L'abbé  
de... ce... si on... de...  
reue que... M. le Comte de  
ce... je... que on... dans  
ne... que les... disposition  
la... de... on y...  
renvoi... de... des...  
Des... on le... injustice, je  
et je ne... de...  
introduire... dans...  
de... mieux... tranquille

## Références

### Cartes

- Bourguignon d'Anville Jean-Baptiste (1719), *Auvergne, Limosin, La Marche, Poitou, Aunis, Saint. et Ang., Guienne, Bearn et Basse Navarre, Foix, Roussillon, Languedoc*, BnF, GE D-15142.
- Cassini (famille) (1753-1789), *Carte de France*, <http://cassini.chess.fr> (cartes en couleur) et [http://www.cartocassini.org/cartecassini/france\\_NB.htm](http://www.cartocassini.org/cartecassini/france_NB.htm) (cartes en noir et blanc).
- Cornuau Pierre (1783), *Carte itinéraire et minéralogique de la Généralité de Limoges*, AD Haute-Vienne, 1 Fi 94.
- Cornuau Pierre & Capitaine Louis (1781), *Carte de la généralité de Limoges*, AD Haute-Vienne, C5.
- Jaillot Bernard (1715), *La Généralité de Limoges divisée en ses cinq élections de Limoges, de Brive, de Tulle, de Bourgneuf et d'Angoulesme*, AD Haute-Vienne, 1 Fi 93.
- Jaillot Bernard (1719), *La Généralité de Limoges divisée en ses cinq élections de Limoges, de Brive, de Tulle, de Bourgneuf et d'Angoulesme*, AD Haute-Vienne, 1 Fi 95.

### Manuscrits

#### Turgot

- *Turgot à Bertin* :
  - (2 août 1767) :
    - ✓ brouillon, AD Haute-Vienne, C308.
    - ✓ lettre, AN, F14-1189-2.
  - (8 septembre 1768), AN, F14-1190.
  - (4 janvier 1769), AN, F14-1190.
  - (30 mai 1769), AN, F14-1190.
  - (17 août 1769), AN, F14-1190.
- *Turgot au Comte de Broglie* (3 janvier 1769), AN, F14-1190.
- *Turgot à Desmarets* (16 mai 1767), BNF, NAF 10359.
- *Turgot à Parent* (12 mai 1772), AN, F14-1190.
- *Turgot à Trudaine* (16 novembre 1775), AN, F14-1189-1.
- *Turgot à Louis XVI* (24 août 1774), AN, AA-71.

#### Correspondance (autres)

- *Correspondant non identifié à Turgot* (5 mars 1762), dans *Registre des ordres du Roy et desepches concernant la marine du Ponant (six premiers mois 1762)*, partie Autres lieux, p. 736, AN, MAR-B2-370.
- *Baudry (de) à de Tourny* (10 mai 1740), AN, F14-1190.
- *Bertin à Broglie (comte de)* (13 avril 1769), AN, F14-1190.

- *Bertin à Trésaguet* (23 août 1767), AN, F14-1190.
- *Bertin à Trudaine* :
  - (28 août 1769), AN, F14-1190.
  - (28 mai 1770), minute, AN, F14-1190 ; (28 mai 1770), lettre, AN, F14-1190.
  - (18 juin 1770), brouillon, AN, F14-1190 ; (juin 1770), minute, AN, F14-1190 ; (septembre 1770), lettre, AN, F14-1190.
- *Bertin à Turgot* :
  - (25 février 1767), AD Haute-Vienne, C308.
  - (23 août 1767) :
    - ✓ brouillon, AN, F14-1190.
    - ✓ lettre, AD Haute-Vienne, C308.
  - (juillet 1768), AN, F14-1190.
  - (30 juillet 1768), AN, F14-1190.
  - (13 avril 1769), AN, F14-1190.
  - (27 août 1769), AN, F14-1190.
- *Broglié (comte de) à Bertin* :
  - (2 juillet 1768), AN, F14-1190.
  - (20 mars 1769), AN, F14-1190.
  - (14 août 1769), AN, F14-1190.
  - (15 mars 1772), AN, F14-1190.
- *Broglié (comte de) à Turgot* :
  - (13 août 1768), AN, F14-1190.
  - (14 septembre 1768), AN, F14-1190.
  - (27 septembre 1768), AN, F14-1190.
  - (7 décembre 1768), AN, F14-1190.
  - (12 décembre 1768), AN, F14-1190.
- *Daine à Beaulieu* (7 mars 1775), AD Charente, 1C87.
- *Daine à Trudaine* (16 novembre 1775), AD Charente, AN, F14-1189-1.
- *Delacroix à Daine* (14 janvier 1776), AD Haute-Vienne, C308.
- *Gendrier à Trudaine* (septembre 1769), AN, F14-1190.
- *Menlan d'Ablois à un correspondant non identifié, observations sur les travaux de la Charente* (AD Haute-Vienne, C308).
- *Trésaguet à Bertin* (5 mai 1769), AN, F14-1190.
- *Trudaine à Bertin* :
  - (30 août 1769), AN, F14-1190.
  - (4 octobre 1769), AN, F14-1190.
  - (27 mai 1771), AN, F14-1190.

#### Autres documents manuscrits

- *Arrêt du Conseil du roi ordonnant la navigation de la Vézère jusqu'à la Dordogne* (13 octobre 1765), AD Haute-Vienne, C308.
- *Arrêt du Conseil du roi nommant Trésaguet pour dresser les projets relatifs à la navigation de la Charente* (22 août 1767), AD Haute-Vienne, C308.

- *Arrêt du Conseil du roi ordonnant l'imposition annuelle pour la navigation de la Charente* (1<sup>er</sup> août 1775), AD Haute-Vienne, C400.
- *Arrêt du Conseil du roi approuvant les plans et devis pour rendre la Charente navigable entre Civray et Cognac et ordonnant de procéder à la liquidation des indemnités dues aux propriétaires riverains* (20 septembre 1775), AD Charente, 1C87.
- *Autorisation accordée par le roi au duc de la Rochefoucauld* (pour la navigation sur la Charente) (1717), AD Charente, 1C86.
- Bertin :
  - (4 mai 1772), *Points arrêtés lors de la conférence avec M. de Voglie et M. Turgot (conférence de Chatou)*, AN, F14-1190.
  - (8 mai 1772), *Mémoire des conclusions de la conférence avec M. de Voglie et M. Turgot (conférence de Chatou)*, AN, F14-1190.
- *Bons du roi (pour le remboursement du comte de Broglie et l'indemnisation des propriétaires riverains de la Charente)* (24 août 1772), AN, F14-1190.
- Chrestien (15 novembre 1768), *État des dépenses du comte de Broglie pour rendre la Charente navigable*, AN, F14-1190.
- *Ecluse à sas de la forge de Rufec [sic] (n. d.)*, AD Charente, 1C92.
- Huygel (août 1768), *Observations sur les estimations des ouvrages à faire pour la navigation de la Charente* [observations de Trésaguet annotées], AN, F14-1190.
- *Mémoire touchant la navigation de la rivière de la Charente au-dessus d'Angoulême* (6 juillet 1696), AD Charente, 1C89.
- *Mémoire favorable à la navigation de la Charente avec état estimatif des ouvrages à faire pour rendre la Charente navigable depuis Angoulême jusqu'à Verteuil* (24 août 1720), AD Charente, 1C89.
- *Mémoire touchant la navigation de la rivière de la Charente au-dessus d'Angoulême* (1720), AD Charente, 1C89.
- *Mémoire adressé au Contrôleur général des finances par marchands de sel et gabarriers fréquentant la Charente* (1732), AN, F14-1190.
- Trésaguet :
  - (10 janvier 1768), *Rapport sur la navigation de Civray à Cognac*, AN, F14-1190.
  - (juillet 1768), *Observations préliminaires sur les rivières de la Généralité de Limoges*, AN, F14-1190.
  - (s. d. mais antérieur à septembre 1768 et sûrement rédigé en même temps que les *observations préliminaires* de juillet 1768), *Estimations des ouvrages à faire pour la navigation de la Charente de Trésaguet*, AN, F14-1190.
  - (12 décembre 1768), *Procès-verbal de l'inspection des ouvrages du comte de Broglie*, AN, F14-1190.
  - (30 avril 1769), *Réponse aux observations de Huygel*, AN, F14-1190.
  - (30 septembre 1772), *Devis et détail des ouvrages pour rendre la Charente navigable depuis Civray jusqu'à Cognac*, AD Charente, 1C91.
  - (1773), *Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente*, AD Charente, 1C92.
  - (6 janvier 1773), *Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente (couverture comprise)*, AD Charente, 1C91.

- Voglie (de) (20 novembre 1771), *Rapport sur la navigation de la Charente*, AN, F14-1190.

## Imprimés

### Turgot

- *Les Edits de Turgot* (1976), avec préface de Maurice Garden, Paris, Imprimerie nationale.

### Autres

- *Catalogue des livres de la bibliothèque de feu M. Turgot, Ministre d'État* (1782), Paris, chez Barrois l'aîné.
- *Dictionnaire de l'Académie française* (1762), quatrième édition, Paris, chez la Vve B. Brunet.
- ALLEGRA Luciano, « Un modèle de mobilité sociale préindustrielle », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, 2005/2, Éditions de l'EHESS, p. 443-474.
- ANTOINE Michel (1978), *Le gouvernement et l'administration sous Louis XV*. Dictionnaire biographique. Paris, Éditions du Centre national de la Recherche scientifique.
  - (2003), *Le cœur de l'État. Surintendance, contrôle général et intendances des finances 1552-1791*, Paris, Fayard.
- ARBELLOT Guy (1973), « La grande mutation des routes de France au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales. Economies, Sociétés, Civilisations*, volume 28, n°3, p. 765-791.
- ARBELLOT Guy & LEPETIT Bernard (1987), *Atlas de la Révolution française, volume 1 : Routes et communications*, Paris, EHESS.
- ASSELAIN Jean-Charles (1984), *Histoire économique de la France (du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours)*, Seuil, Point Histoire.
- ASTIGARRAGA Jésus & USOZ Javier dir. (2013), *L'économie politique et la sphère publique dans le débat des Lumières*, Madrid, Casa de Velázquez.
- BERAUD Alain & FACCARELLO Gilbert (1992), *Nouvelle histoire de la pensée économique*, Paris, La découverte.
- BALDNER Jean-Marie & CONCHON Anne (2011), « Les territoires de l'économie. Lectures croisées de Montchrestien et Cantillon », dans GUERY A. dir. (2011), p. 259-301.
- BODIN Jean (1577), *Les six livres de la République*, Paris, Chez Jacques du Puys, Libraire Juré à la Samaritaine.
- BOISGUILBERT Pierre de (1695), *Le détail de la France*, édition utilisée : celle de la réserve de la Bibliothèque Sainte Geneviève : édition de 1707 en 2 tomes, Bibliot. Imperial. du Panthéon. Le premier tome est *Le détail de la France* proprement dit, le second contient :
  - (1705) *Le Factum de la France* (cf. ci-dessus).
- BORDES Christian (1972), *L'Administration provinciale et municipale en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEDES.

- BORDES Christian & MORANGE Jean dir. (1982), *Turgot économiste et administrateur*, actes du séminaire pour le bicentenaire de la mort de Turgot, 8-10 octobre 1981, Paris, PUF.
- BRIAN Eric (1994), *La mesure de l'État*, Paris, Michel.
- BUTEL-DUMONT Georges-Marie (1755), *Histoire et commerce des colonies anglaises, dans l'Amérique septentrionale*, Londres.
- CANTILLON Richard (1755), *Essai sur la nature du Commerce en général*, Paris, INED, 1997.
- CASTEL de SAINT-PIERRE (1708), *Mémoire sur la réparation des chemins*.
- CHALINE Olivier (2004), *La France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris.
- CHARLES Loïc (2007), *Le terme de « marché » dans la littérature économique de langues française et anglaise (1700-1830)*, document de travail, accord de l'auteur pour citation.
- CHARLES Loïc et THÉRÉ Christine (2015), “*Jeux de mots, narrative and economic writing: The rhetoric of anti-physiocracy in French economic periodicals (1764-1769)*”, *The European Journal of the History of Economic Thought*, volume 22, Issue 3, p. 359-382.
- CHARLES Loïc, LEFEBVRE Frédéric et THERE Christine dir. (2011), *Le Cercle de Vincent de Gournay. Savoirs économiques et pratiques administratives en France au milieu du XVIII<sup>e</sup>*, Paris, INED.
- CITTON Yves (2004), « Les physiocrates dans les marges ou au cœur des Lumières ? », dans Didier Masseau dir., *Les Marges des Lumières*, Genève, Droz, p. 99-112.
- COLE Charles Woolsey (1939), *Colbert and a Century of French Mercantilism*, New York, Columbia University Press.
- CONCHON Anne (1998), « Péages et circulation marchande au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans WORONOFF Denis dir. (1998), p. 145-162.
  - (2005), « Financer la construction d'infrastructures de transport : la concession aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Entreprises et histoire*, juin 2005 (38), p. 55-70.
  - (2007), « Introduction au mémoire sur les rivières », dans VIROL Michèle dir., p. 637-691.
  - (2014), « Introduction », dans SZULMAN Eric, p. 11-23.
- CONDORCET Jean Antoine Nicolas Caritat, marquis de (1786), *Vie de Monsieur Turgot*, Paris, Institut Coppet, 2011.
- CORNETTE Joël (2008), *Absolutisme et Lumières 1652-1783*, Paris, Hachette.
- COYER Gabriel-François (1756), *La noblesse commerçante*, Londres.
- DAIRE Eugène (1844), *Oeuvres de Turgot*, Paris, Guillaumin et C<sup>ie</sup>.
- DE VROEY Michel (2009), « Les libéralismes et la crise », in *Revue française d'économie*, volume 24, n<sup>o</sup> 2, p. 3-37.
- DELALANDE Joseph Jérôme Lefrançois de (1778), *Des canaux de navigation et spécialement du canal de Languedoc*, Paris, chez la Veuve Desaint, libraire.
- DEMALS Thierry & HYARD Alexandra (2015), “Forbonnais, the two balances and the Économistes”, *The European Journal of the History of Economic Thought*, volume 22, Issue 3, p. 445-472.

- DEPARCIEUX Antoine (1746), *Essai sur les probabilités de durée de la vie humaine*.
- DEYON Pierre (1969), *Le mercantilisme*, Paris, Flammarion.
- DIDEROT & d'ALEMBERT, *Encyclopédie*, ARTFL Encyclopédie Project (Université de Chicago), <http://encyclopedia.uchicago.edu/>.
- DOCKES Pierre (1969), *L'espace dans la pensée économique du XVII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Paris, Flammarion.
- DOMAT Jean (1689), *Les Loix civiles dans leur ordre naturel*, in Œuvres complètes, tome premier, 1756, Paris, Chez Savoye.
  - (1697), *Le droit public, suite des Loix civiles dans leur ordre naturel*, tome IV, 1701, Paris, Chez Pierre Emery.
- DUCLOS Charles (1759), *Essai sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées*, Amsterdam.
- DUGUET Jacques Joseph (1739), *L'institution d'un Prince ou Traité des qualités, des vertus et des devoirs d'un Souverain*, Leide, Jean et Herman Verbeek.
- DUPAQUIER Jacques (1996), *L'invention de la table de mortalité*, Paris, PUF.
- DUPERON Olivier (2014), « Le financement des transports », dans LEROY Marc & ORSINI Gilbert dir., p. 313-344.
- DUPONT DE NEMOURS Pierre Samuel (1782), *Mémoire sur la vie et les ouvrages de M. Turgot*, Philadelphie.
- DURAND Yves (1976), *Finance et mécénat, les fermiers généraux au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Hachette.
- ESPINAS Georges (1946), « Comment on faisait un canal au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le canal de Briare », dans *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 1<sup>e</sup> année, N.4, p. 347-349.
- ETNER François (1984), « L'ancien régime et le calcul économique », *Economies et sociétés, Aspects de l'Économie Politique en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, t. XVIII, n°3, mars 1984, Presses universitaires de Grenoble, p. 175-198.
  - (1987), *Histoire du calcul économique en France*, Paris, Economica.
- FACCARELLO Gilbert (& BERAUD Alain) (1992), *Nouvelle histoire de la pensée économique*, Paris, La découverte.
- FACCARELLO Gilbert (1998), *Galiani, Necker and Turgot. A debate on economic reform and policy in eighteenth-century France*, [http://ggjff.free.fr/textes/Galiani\\_Necker\\_Turgot\\_1998.pdf](http://ggjff.free.fr/textes/Galiani_Necker_Turgot_1998.pdf).
  - (1999, 2009 pour l'édition électronique utilisée), *Aux origines de l'économie politique libérale : Pierre de Boisguilbert*, [http://ggjff.free.fr/textes/Faccarello\\_1986%281999%29.pdf](http://ggjff.free.fr/textes/Faccarello_1986%281999%29.pdf).
- FAURE Edgar (1961a), *La disgrâce de Turgot*, Librairie Gallimard.
  - (1961b), « Les bases expérimentales et doctrinales de la politique économique de Turgot, la période de Limoges, 1761-64, I et II », *Revue historique du droit français et étranger*, 39, 2 et 3, p. 255-295 et 382-447.
- FONCIN Pierre (1877), *Essai sur le ministère de Turgot*, Genève, Slatkine Reprints, 1976.
- FONTAINE Philippe (1989), *L'entrepreneur chez Turgot*, thèse de doctorat, Paris, Université de Paris-Sorbonne (Paris I).

- (1992), "Social progress and economic behaviour in Turgot", *Perspectives on the History of Economic Thought*, volume VII, published for the History of Economic Society by Edward Elgar, edited by S. Todd Lowry, p. 76-93.
- FORBONNAIS François Véron Duverger de (1753a), Article « Commerce » pour *l'Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert
  - (1753b), Article « Compagnie de commerce » pour *l'Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert
  - (1753c), *Théorie et pratique du commerce et de la marine, traduction libre sur l'espagnol de Don Geronimo de Uztariz*, Paris.
  - (1754), *Elémens de commerce*, Tome 1, an IV, Paris, préfacé par Forbonnais lui-même ; Tome second, 1754.
  - (1768), *Examen du livre intitulé Principes sur la liberté du commerce des grains*, supplément au onzième tome des *Ephémérides du Citoyen*, Paris, Chez Lacombe.
- FOUCAULT Michel (2004), *Naissance de la biopolitique. Cours au Collège de France (1978-1979)*, éd. par M. Senellart sous la dir. de F. Ewald et A. Fontana, Paris, Gallimard-Seuil.
- FOX Robert (2003), "Science and Government", *The Cambridge History of Science*, volume 4, *Eighteenth-Century Science*, edited by Roy Porter, Cambridge University Press, p. 107-128.
- GALIANI Ferdinando (1770), *Dialogues sur le commerce des bleds*, Londres.
- GARNER Guillaume (2006), *État, économie, territoire en Allemagne. L'espace dans le caméralisme et l'économie politique, 1740-1820*, EHESS.
- GAUDRIAULT Raymond (1995), *Filigranes et autres caractéristiques des papiers fabriqués en France aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, CNRS.
- GAY Jacques (1997), *Six millénaires d'histoire des ancrés*, Paris, PUF.
- GOURNAY Jacques Claude Marie Vincent, marquis de (1754), traduction de *Traité sur le commerce et les avantages qui résultent de la réduction de l'intérêt de l'argent*, par Josias Child, Amsterdam, chez François Changuion, 1755.
  - (1758), avec Clicquot-Blervache, *Considérations sur le commerce et en particulier sur les Compagnies, Sociétés et Maîtrises*, Amsterdam.
- GOUTTE Pierre Henri & KLOTZ Gérard (2015), "Turgot: a critic of physiocracy? An analysis of the debates in *Éphémérides du Citoyen* and in correspondence with Dupont", *The European Journal of the History of Economic Thought*, volume 22 n°3, p. 500-233.
- GROENEWEGEN Peter D. (1969), "Turgot and Adam Smith", *Scottish Journal of Political Economy*, 16 n°3, p. 271-287.
  - (1983), "Turgot's Place in the History of Economic Thought: A Bicentenary Estimate", *History of Political Economy*, 15, n°4, p. 585-616.
  - (1987), "Turgot, Anne Robert Jacques, Baron de l'Aulne (1727-1781)", in J. Eatwell, Murray Milgate and P. Newman (eds), *The New Palgrave: A dictionary of Economics*, Vol. IV, New York, Stockton Press.
- GUERY Alain dir. (2011), *Montchrestien et Cantillon. Le commerce et l'émergence d'une pensée économique*, Lyon, ENS Éditions.
- HAFFNER Léon (2001), *Deux corsaires (Jean Bart-Surcouf)*, Paris, Gerfaut.

- HEUDE Henri (1910), « Notice sur Trésaguet, Inspecteur général des Ponts et Chaussées 1716-1796 », *Annales des Ponts et Chaussées*, Janvier-Février, p. 7-19.
- HILAIRE-PEREZ Liliane (2000), *L'invention technique au siècle des Lumières*, Albin Michel, Paris.
  - (2015), « État, science et entreprise dans l'Europe moderne », dans *Histoire des sciences et des savoirs*, sous la direction de D. PESTRE, *De la Renaissance aux Lumières*, tome dirigé par S. VAN DAMNE, éditions du Seuil, Paris, p. 411-430.
- HUGUES Gustave d' (1859), *Essai sur l'administration de Turgot dans la généralité de Limoges*, Paris, Guillaumin et C<sup>ie</sup>.
- HUME David (1754), *Discours politiques (de Monsieur Hume traduits de l'anglois par l'abbé Le Blanc)*, Amsterdam.
- KAMMERLING SMITH David (2002), "Structuring Politics in Early Eighteenth-Century France: The Political Innovations of the French Council of Commerce", *The Journal of Modern History*, Vol. 74, No. 3, p. 490-537.
  - (2011), « Le discours économique du Bureau du commerce, 1700-1750 », dans CHARLES Loïc, LEFEBVRE Frédéric et THERE Christine dir., p. 31-61.
- KAPLAN Steve (1986), *Le Pain, le Peuple et le Roi. La bataille du libéralisme sous Louis XV*, Paris, Perrin.
  - (1988), *Les ventres de Paris : pouvoir et approvisionnement dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Fayard.
- KIENER Michel C. (1982), « Esprit de système et systématisation des faits : Turgot et son expérience limousine », dans BORDES Christian & MORANGE Jean dir., p. 221-234.
- KIENER Michel C. et PEYRONNET Jean-Claude (1979), *Quand Turgot régnait en Limousin : un tremplin vers le pouvoir*, Fayard.
- LA MARE Nicolas de (1705), *Traité de la police*, Paris.
- LABOULAIS Isabelle (2015), « La fabrique des savoirs administratifs », dans *Histoire des sciences et des savoirs*, sous la direction de D. PESTRE, *De la Renaissance aux Lumières*, tome dirigé par S. VAN DAMNE, éditions du Seuil, Paris, p. 448-463.
- LAFFEMAS Barthélemy de (1598), *Les trésors et richesses pour mettre l'état en splendeur et montrer au vrai la ruine des François par le trafic et le négoce des étrangers*, à Paris, chez Prevosteau.
  - (1601), *Les Discours d'une liberté générale et vie heureuse pour le bien du peuple*, Paris, Chez Guillaume Binet.
- LAFFEMAS Barthélemy et Isaac (1604), *Mémoires sur le commerce*, Editions paleo, juillet 2003.
- LARRERE Catherine (1992), *L'invention de l'économie au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Puf.
  - (2014), « Montesquieu et le « doux commerce » : un paradigme du libéralisme », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, 123, p. 21-38.
- LE MAITRE Alexandre (1682), *La Métropolitée ou de l'Etablissement des villes capitales, de leur utilité passive et active, de l'union de leurs parties, de leur anatomie, de leur commerce*, Amsterdam, Boekholt.
- LETACONNOUX Joseph (1908-1909), « Les transports en France au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XI, p. 97-114 ; 269-292.

- LEPETIT Bernard (1984), *Chemins de terre et voies d'eau : réseaux de transport et organisation de l'espace en France, 1740-1840*, Paris, EHESS.
- LEROUX Alfred (1895), *Archives historiques du Limousin*, t. VI, Tulle, imprimerie de Jean Mezeyrie.
- LEROY Marc & ORSINI Gilbert dir. (2014), *Le financement des politiques publiques*, Paris, Bruylant.
- LEVY Claude (1957), « Un plan d'aménagement du territoire au XVIIIe siècle. « La Métropole », d'Alexandre Le Maître », *Population*, 12<sup>e</sup> année, n°1, p. 103-114.
- MAGNOT-OGILVY Florence (2015), « A body without a voice: A literary approach to Linguet's opposition to the physiocrats over the free trade in grain », *The European Journal of the History of Economic Thought*, volume 22, Issue 3, p. 420-444.
- MARGAIRAZ Dominique (1988), *Foires et marchés dans la France préindustrielle*, éditions de l'EHESS.
  - (1998), « L'économie d'Ancien Régime comme économie de la circulation », dans WORONOFF Denis dir., p. 1-5.
  - (2005), *François de Neufchâteau. Biographie intellectuelle*, Paris, Publications de la Sorbonne.
- MARGAIRAZ Dominique & MINARD Philippe (2006), « Le marché dans son histoire », *Revue de synthèse*, cinquième série, année 2006/2, Éditions Rue d'Ulm, p. 241-252.
- MASTIER A. (1862), *Turgot, sa vie et sa doctrine*, Paris, Guillaumin et C<sup>ie</sup>.
- MATTHEWS G. T. (1958), *The Royal General Farms in Eighteenth-Century France*, New York, Columbia University Press.
- MEEK, R., (1973), *Turgot, on Progress, Sociology and Economics*, Cambridge, Cambridge University Press.
- MELON Jean-François (1734), *Essai politique sur le Commerce*, n. r., 1736.
- MEYSSONNIER Simone (1989), *La Balance et l'Horloge. La genèse de la pensée libérale au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Verdier.
- MINARD Philippe (1998), *La Fortune du Colbertisme. État et industrie dans la France des Lumières*, Paris, Fayard.
  - (2009), « La réforme en France et en Angleterre au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 56-4 bis, supplément p. 5-13.
- MIRABEAU Victor Riqueti de (1756), *L'ami des hommes ou Traité de la population*, en 5 volumes, Avignon.
- MIRABEAU Victor Riqueti de (avec F. QUESNAY) (1763), *La Philosophie rurale, économie générale et politique de l'agriculture réduite à l'ordre immuable des lois physiques et morales qui assurent la prospérité des empires*, Amsterdam.
- MONTCHRESTIEN Antoine de (1615), *Traité de l'économie politique*, Paris, Librairie Plon, 1889 (édité et introduit par T. Funck-Brentano).
- MONTESQUIEU Charles Louis de Secondat (1748), *De l'esprit des lois*, Amsterdam, Chez Chatelain.
- MORANGE Jean (1982), *L'État et le droit dans la pensée de Turgot*, dans BORDES Christian & MORANGE Jean dir., p. 133-146.

- MORILHAT Claude (1988), *La prise de conscience du capitalisme. Economie et philosophie de Turgot*, Paris, Méridiens Klincksieck.
- MURPHY Antoine (1992), « Richard Cantillon et le groupe de Vincent de Gournay », dans A. BERAUD & G. FACCARELLO dir., t. 1, p. 188-203.
- NEYMARCK Alfred (1885), *Turgot et ses doctrines*, Paris, Guillaumin et C<sup>ie</sup>.
- NICOLE Pierre (1671), *Essais de morale*, tome second, Luxembourg, André Chevalier, Imprimeur & Marchand Librairie, 1737.
- NIO Joseph (1928), *Turgot et la liberté du commerce*, thèse de doctorat en droit, Bordeaux, imprimerie J. Bière.
- NOUILLAC Joseph (1927), *Turgot en Limousin*, Limoges, Bontemps.
- NYS Jean-François (1982), « Le commerce et l'industrie chez Turgot : mercantilisme ou physiocratie ? », dans C. BORDES & J. MORANGE dir., p. 19-31.
- O'HEGUERTY Pierre-André (1757), *Remarques sur plusieurs branches de commerce et de navigation*, Amsterdam.
- OLSON Richard (2003), "The Human Sciences", *The Cambridge History of Science*, volume 4, *Eighteenth-Century Science*, edited by Roy Porter, Cambridge University Press, p. 436-462.
- ORAIN Arnaud (2014), "The Second Jansenism and the Rise of French Eighteenth-Century Political Economy", *History of Political Economy*, Duke University Press, vol. 46(3), p. 463-490.
- - (2015), "Figures of mockery. The cultural disqualification of physiocracy (1760-1790)", *The European Journal of the History of Economic Thought*, volume 22, Issue 3, p. 383-419.
- PERROT Jean-Claude (1992), *Une histoire intellectuelle de l'économie politique (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Éditions de l'EHESS.
- - (1998), « Conclusion », dans D. WORONOFF dir., p. 181-193.
- PETOT Jean (1958), *Histoire de l'administration des ponts et chaussées. 1599-1815*, Paris, librairie Marcel Rivière et Cie.
- PESTRE Dominique (2015), « Une histoire des sciences de longue durée », dans *Histoire des sciences et des savoirs*, sous la direction de D. PESTRE, *De la Renaissance aux Lumières*, tome dirigé par S. VAN DAMNE, éditions du Seuil, Paris, p. 9-15.
- PICON Antoine (1992), *L'invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'ENPC.
- PINSSEAU Pierre (1943), *Le canal Henri IV ou canal de Briare (1604-1943)*, Orléans, René Houzé, et Paris, Raymond Clavreuil.
- PLOUVIEZ David (2014), *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Rivage des Xantons.
- PLUMARD DE DANGEUL Louis-Joseph (1754) (traduction du Chevalier John Nickolls), *Remarques sur les avantages et les désavantages de la France et de la Grande-Bretagne par rapport au commerce et aux sources de la puissance des États*, Dresde.
- POIRIER Jean-Pierre (1999), *Turgot*, Librairie académique Perrin.
- POSTEL Nicolas (2008), « Marché et autonomie des acteurs : histoire d'une illusion », *L'Economie politique* 2008/1 (n°37), p. 23-37.

- PRONY DE, LACROIX & DUPIN Charles (1828), *Navigation intérieure de la France. Rapport sur un essai général de M. Brisson, inspecteur-divisionnaire des Ponts-et-Chaussées*, Paris, Imprimerie de Firmin Didot.
- QUENOT J.-P. (1818), *Statistique du département de la Charente*, Paris.
- QUESNAY François (1756), article « Fermiers », dans *L'Encyclopédie* de Diderot & D'Alembert.
  - (1757), article « Grains », dans *L'Encyclopédie* de Diderot & D'Alembert.
  - (1767), *Maximes générales du gouvernement économique d'un royaume agricole*.
- RAVIX Joël-Thomas & ROMANI Paul-Marie (1984), « L'idée de progrès comme fondement des analyses économiques de Turgot », *Economies et sociétés, Aspects de l'Economie Politique en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, t. XVIII, n°3, mars 1984, Presses universitaires de Grenoble, p. 97-118.
  - (1997), « Le système économique de Turgot », dans *Turgot. Formation & distribution des richesses*, Paris, GF-Flammarion.
- RIEUCAU Nicolas (2009), « Introduction : l'édition d'économistes, quel contenu et quelle forme ? », *Cahiers d'économie Politique / Papers in Political Economy*, 2009/2 (n° 57), p. 7-54.
- ROBERTSON John (2013), "Enlightenment, public sphere and political economy", dans J. ASTIGARRAGA & J. USOZ dir., p. 9-34.
- ROCHE Daniel (1978), *Le Siècle des Lumières en province. Académies et académiciens provinciaux, 1680-1789*, Paris, EHESS.
  - (1997), *Histoire des choses banales*, Paris, Fayard.
  - (2003), *Humeurs vagabondes*, Paris, Fayard.
- ROLLIN Charles (1730-1738), *Histoire ancienne*, Paris, Chez Ledoux et Tenré, édition de 1817.
  - (1738-1748), *Histoire romaine* (terminé par son ami Jean-Baptiste-Louis Crevier car décédé pendant la rédaction), Paris, Vve Estienne.
- ROTHKRUG Lionel (1965), *Opposition to Louis XIV. The Political and Social Origins of the French Enlightenment*, Princeton, New Jersey, Princeton University Press.
- ROTSCCHILD Emma (1992), "Commerce and the State: Turgot, Condorcet and Smith", *The Economic Journal*, 102-4, p. 1197-1210.
- RUWET Joseph dir. (1976), *Lettres de Turgot à la duchesse d'Enville (1764-74 et 1777-80)*. Edition critique préparée par les étudiants en histoire de l'Université catholique de Louvain, Louvain-Leiden.
- SAVARY Jacques (1675), *Le Parfait Négociant : ou Instruction générale pour ce qui regarde le commerce des marchandises de France, & des pays étrangers*, Paris, Chez Jean Guignard fils.
- SAVARY DES BRUSLONS Jacques (1742), *Dictionnaire universel de commerce contenant tout ce qui concerne le commerce qui se fait dans les quatre parties du monde*, ouvrage posthume donné au public, par Philémon-Louis SAVARY, Genève.
- SAY Léon (1887), *Turgot*, Paris, Institut Coppet, juillet 2014.
- SCHELLE Gustave, *Turgot, Œuvres et documents le concernant avec biographie et notes*, 5 vol. (1913-1923), Paris, Félix Alcan.

- SCHUMPETER Joseph (1954), *Histoire de l'analyse économique, I- L'âge des fondateurs*, Gallimard, 2014.
- SKORNICKI Arnault (2011), *L'économiste, la cour et la patrie*, Paris, CNRS éditions.
- STEINER Philippe (1992). Marchands et princes : les auteurs dits « mercantilistes », in A. Béraud & G. Faccarello (Dir.), *Nouvelle histoire de la pensée économique. Tome 1. Des scolastiques aux classiques.*, Paris, La Découverte.
  - (1998a), *La « science nouvelle » de l'économie politique*, Paris, PUF.
  - (1998b), *Sociologie de la connaissance économique*, Paris, PUF.
  - (2011), « Commerce, commerce politique », dans CHARLES Loïc, LEFEBVRE Frédéric et THERE Christine dir., p. 179-200.
- SULLY Maximilien de Béthune, duc de (1572-1594 ; 1595-1599), *Les Economies royales*, Paris, Guillaumin & C<sup>ie</sup>, 1820.
- SZULMAN Eric (2011), *La navigation intérieure de Colbert à la Révolution : Genèse d'une catégorie d'action publique et émergence de la notion de réseau*, Thèse de doctorat, Université Paris I.
  - (2014), *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, Rennes, PUR.
- TESSERON Gaston (1964), *La Charente au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Angoulême.
- TREMISOT (1828-1830), *Isographie des hommes célèbres, ou Collection de fac-similé de lettres autographes et de signatures*, t. 3, Paris, A. Mesnier.
- TSUDA Takumi (1974-1975), *Catalogue des livres de la bibliothèque de Turgot d'après le manuscrit conservé dans la Bibliothèque nationale, Paris*, Tokyo, The Institute of Economic Research, Hitotsubashi University.
- VAN DAMNE Stéphane (2015), « Un ancien régime des sciences et des savoirs », dans *Histoire des sciences et des savoirs*, sous la direction de D. PESTRE, *De la Renaissance aux Lumières*, tome dirigé par S. VAN DAMNE, éditions du Seuil, Paris, p. 19-40.
- VAUBAN Sébastien Le Prestre de (1686 puis 1691), *Mémoire sur le canal du Languedoc*, dans *Oisivetés*, tome premier, Paris, 1843.
  - (1699), *Mémoire sur la navigation des rivières*, dans *Oisivetés*, tome IV, Paris, 1842.
- VERIN Hélène (1993), *La gloire des ingénieurs. L'intelligence technique du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin Michel.
- VERNET Laurène (2013), « Le siècle des Lumières et l'Europe : de l'universel à l'unité ? », <http://www.taurillon.org/Le-siecle-des-Lumieres-et-l-Europe-de-l-universel-a-l-unite,05598>.
- VERGARA Francisco (1997), *La vie de Monsieur Turgot, du marquis de Condorcet*, Paris.
  - (2008), « Intervention et laisser-faire chez Turgot (le rôle de l'État selon le droit naturel », *Cahiers d'économie politique*, n°54, L'Harmattan, p. 149-169.
- VIROL Michèle (2003), VAUBAN, de la gloire du roi au service de l'État, Seyssel, Editions Champ Vallon.
  - dir. (2007), *Les oisivetés de Monsieur de Vauban*, Seyssel, Editions Champ Vallon.

- WEULERSSE Georges (1911), « De l'application de la méthode historique à l'histoire des doctrines économiques. A propos des Physiocrates ». *Revue de synthèse historique*, 64, p. 10-28.
- WORONOFF Denis dir. (1998), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Journée d'études tenues à Bercy le 12 décembre 1997, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière.