



HAL
open science

“ Le secrétaire d’État de la Marine sous l’Ancien Régime : une administration du territoire ”

David Plouviez

► To cite this version:

David Plouviez. “ Le secrétaire d’État de la Marine sous l’Ancien Régime : une administration du territoire ”. Thierry Allain, Frank Claustrat, Françoise Pellicer et Jean-François Thomas. Entre paysage et territoire. Représentations de l’espace et manifestations du pouvoir, pp.117-129, 2018. hal-03571117

HAL Id: hal-03571117

<https://hal.science/hal-03571117>

Submitted on 13 Feb 2022

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

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

Le secrétariat d'État de la Marine sous l'Ancien Régime : une administration du territoire ?

David PLOUVIEZ

En 1997, le Service Historique de la Marine à Vincennes organisa une exposition ayant pour titre *Du bois dont on fait les vaisseaux. De l'arbre en sa futaie à la figure de proue sculptée, 1650-1850* où il s'agissait de montrer l'emploi du bois dans la marine française, de la forêt à l'arsenal²⁵⁷. Accompagnant la question d'histoire moderne posée aux concours de recrutement du CAPES d'histoire-géographie et de l'agrégation d'histoire²⁵⁸, et faisant le point sur près de trente ans de renouvellement historiographique dans le domaine maritime et naval, cette exposition accordait une place inhabituelle aux arrière-pays d'approvisionnement. Les questions de la préservation du patrimoine forestier, de la législation relative à la coupe des arbres et du transport occupaient une partie importante de cette exposition, marquant la volonté de montrer qu'une puissance navale fondait sa force sur sa capacité à appréhender ses arrière-pays pourvoyeurs en matières premières.

Les travaux sur les différents espaces d'approvisionnement de la marine française n'étaient pourtant pas neufs²⁵⁹, mais ils rejoignaient assez rarement les préoccupations des historiens navalistes réfléchissant aux ressorts de la suprématie maritime. Quelques figures faisaient néanmoins exception. Sans jamais évoquer directement les questions de préemption des matières premières dans son ouvrage *The influence of Sea Power upon*

²⁵⁷ *Du bois dont on fait les vaisseaux : de l'arbre en futaie à la figure de proue sculptée, 1650-1850*, catalogue d'exposition, château de Vincennes, Pavillon de la Reine, Service historique de la marine, 1997.

²⁵⁸ La question d'histoire moderne au programme de ces deux concours de recrutement était *Européens et espaces maritimes (Méditerranée exclue) au XVIII^e siècle (vers 1690-vers 1790) ; aspects économiques et sociaux, expansion coloniale, rivalités politiques et influences culturelles*.

²⁵⁹ René Mémain apparaît pionnier dans ce domaine avec sa grande synthèse de 1936 : Mémain (René), *Le matériel de la marine de guerre sous Louis XIV : Rochefort, arsenal modèle de Colbert (1665-1690)*, Paris, Hachette, 1936.

*History 1660-1783*²⁶⁰, le navaliste américain Alfred Mahan n'écarte pourtant pas les problématiques liées aux matériels et invite implicitement à porter un regard sur la capacité des États à rassembler des matières premières à partir de la conformation particulière de leur territoire. Un peu plus tard, Robert Greenhalgh Albion²⁶¹ et Paul-Walden Bamford²⁶², dans leurs travaux sur l'approvisionnement en bois de construction des marines anglaise et française, liaient explicitement le statut de puissance navale avec leur faculté à tisser des réseaux de collecte de bois, dans leur propre pays, dans leurs colonies ou à l'étranger.

Dans le cadre d'une partie de ma thèse et de plusieurs articles, ce lien puissant entre la perception d'un espace, sa transformation en un territoire accessible et exploité et l'entretien d'une flotte de guerre n'a pas cessé d'être questionné, sans pour autant en épuiser toutes les problématiques et en saisir tous les enjeux²⁶³. Dans le contexte du processus de navalisation qui caractérise l'Europe à partir de la première moitié du XVII^e siècle, la France, comme ses homologues, bâtit une administration maritime chargée de concevoir une flotte permanente et qui, pour assurer cette mission, a vocation à connaître les territoires où elle est susceptible de trouver des matières premières. Envisager comment le secrétariat d'État de la Marine entreprend de connaître le royaume et ses ressources, comment il se dote d'une « boîte à outils » lui permettant d'évaluer l'intérêt d'une exploitation de bois, de chanvre ou l'opportunité d'installer une fonderie ou une manufacture dans telle province plutôt que telle autre, contraint l'historien à avoir une perception globale du fonctionnement de l'administration de

²⁶⁰ Mahan (Alfred), *The Influence of sea power upon history, 1660-1783*, Londres, Marston, 1890 ; traduit par E. Boisse, *Influence de la puissance maritime dans l'histoire, 1660-1783*, Paris, Société française d'éditions d'art, L.-H. May, 1899.

²⁶¹ Greenhalgh (Robert), *Forest and sea power: the timber problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Cambridge, Harvard University Press, 1926.

²⁶² Bamford (Paul Walden), *Forests and French sea power, 1660-1789*, Toronto, University of Toronto Press, 1956.

²⁶³ Plouviez (David), *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014 ; *ibid.*, « Appréhender et maîtriser les arrière-pays portuaires militaires. Les missions du commissaire de la Marine Chabert de l'Isle au début du XVIII^e siècle », in Le Mao (Caroline), Meyzie (Philippe) dir., *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2015, p. 377-391 ; *ibid.*, « Un voyage d'exploration technique et commerciale: la mission Barbé/Sénac en Baltique au XVIII^e siècle », in Demeulenaere (Christiane), Gaziello (Catherine) dir., *Explorations et voyages scientifiques de l'Antiquité à nos jours*, Paris, édition du CTHS, 2008, p. 237-253 ; *ibid.*, « Puissance navale et réseaux consulaires. L'action des consuls français en Italie et sur les marges occidentales de l'Empire ottoman au XVIII^e siècle », in Marzagalli (Silvia) dir., *Les consuls en Méditerranée, agents d'information, XVI^e-XX^e siècle*, Paris, Classiques Garnier, 2015, p. 179-199.

l'Ancien Régime. Si le secrétariat d'État de la Marine dispose d'un personnel susceptible de se transporter dans les provinces pour collecter l'information nécessaire aux arsenaux et à Versailles dans la perspective de lancer un approvisionnement, ce travail est rarement assuré seul et il faut alors envisager non seulement les relations inter-administration nombreuses mais également les contacts plus informels avec une variété d'acteurs locaux. La construction de l'information à propos de territoires éloignés des façades maritimes est à ce prix et l'objectif de cette communication est tout à la fois d'approcher au plus près ces dynamiques relationnelles que d'identifier les grandes catégories d'acteurs.

Marine et environnement : une relation intime au temps de la marine en bois et à voile

Pour envisager la relation que la Marine entretient avec les territoires et leurs ressources au XVIII^e siècle, il faut revenir brièvement sur les contraintes techniques imposées par les navires de l'époque, que l'on peut qualifier de « systèmes technico-écologiques évolutifs²⁶⁴ ». Ces vecteurs guerriers reposent essentiellement sur l'exploitation d'un triptyque de matières premières naturelles : le bois, le chanvre et le fer. Dans ce contexte, toute flotte est tributaire de la disponibilité de ces ressources comme de leur qualité matérielle intrinsèque, et ces contraintes conditionnent la production de cet outil jusqu'aux années 1840/1850²⁶⁵. Quelques chiffres permettent de prendre la mesure de cette dépendance : un vaisseau de 74 canons nécessite près de 85 000 pieds cubes de bois, dont 90 à 95 % de chênes, ce qui représente 2 900 arbres centenaires ; des milliers de quintaux de chanvre pour les voiles et les cordages ; près de 610 tonnes de fonte de fer pour l'artillerie et toutes les pièces métalliques du bord. Dans ce dernier cas, le poids sur l'environnement est très important dès lors que

²⁶⁴ Plouviez (David), *op.cit.*, 2014, p. 23.

²⁶⁵ Le milieu du XIX^e siècle est une époque de transition technique fondamentale pour les navires militaires des flottes européennes avec l'introduction de l'hélice, de la propulsion vapeur et progressivement du blindage qui change les conditions de combat : Dubreuil (Jean-Pierre), « Toulon 1830-1860: l'introduction de la vapeur dans la marine de guerre », in *Cahiers de la Méditerranée*, 1972, 5, p. 68-75 ; Brisou (Dominique), *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la Marine militaire française au XIX^e siècle*, Paris, Service historique de la Marine, 2001.

l'industrie métallurgique française n'est pas encore parvenue à s'abstraire de la dépendance à l'égard du charbon de bois pour son combustible (cf. tableau 1).

Tableau 1. Consommations annuelles pour la production de la fonte nécessaires à un vaisseau de 74 canons

Fonte nécessaire	Infrastructures	Énergie	Éq. Surface forestière
610 tonnes	Deux hauts-fourneaux et une affinerie	1100 tonnes de charbon de bois	100 à 150 hectares

Cette dépendance à l'égard de l'environnement caractérise toutes les marines européennes de l'époque mais la France semble se distinguer par une exploitation bien plus massive de ses arrière-pays nationaux que ses homologues. Quand la Grande-Bretagne joue sur un approvisionnement mêlant des exploitations métropolitaines, coloniales et étrangères, la France peine à étendre ses réseaux de collecte à l'étranger et condamne très vite les ressources coloniales. Cette posture n'est pas complètement voulue. Si les richesses naturelles du royaume autorisent le secrétariat d'État à y prélever l'essentiel des besoins de la flotte, ce repli sur le territoire national résulte en partie de l'incapacité à pérenniser des réseaux de collecte à l'étranger, particulièrement dans l'espace balte et en Russie, pays dans lequel les intérêts français ont des difficultés à s'installer faute de relations diplomatiques favorables. Aucune marine européenne ne peut se passer des résineux et du chanvre russes, du cuivre balte, mais la France veille, faute de mieux, à réduire au strict minimum l'achat de ces matières premières. Nonobstant, l'exploitation des ressources nationales pose des difficultés à terme dès lors que le recul continu des arrière-pays d'approvisionnement entraîne des surcoûts liés à l'aménagement des voies d'accès et du transport. Au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, le prix du transport représente près de la moitié du coût des arbres livrés dans les arsenaux.

Ces quelques éléments suffisent à prendre la mesure de la nécessité stratégique de connaître les territoires de préemption des ressources navales, en France, dans les colonies mais également à l'étranger. Mais avant d'envisager toute exploitation, il s'agit de connaître les gisements exploitables et d'évaluer leur importance, de localiser les infrastructures productrices et d'en apprécier l'état. Une fois ce travail réalisé, il faut donner à voir les informations récoltées au roi et aux bureaux de la Marine sous diverses formes, le mémoire et la carte étant deux documents usuels.

De la collecte de l'information à la construction d'un savoir sur les territoires

Le secrétariat d'État de la Marine est une administration du territoire. On mesure ce qu'il y a de paradoxal à une telle affirmation, mais celle-ci doit être interprétée à l'aune des éléments techniques détaillés précédemment. Aux deux pôles représentés par les bureaux à Versailles et Paris et l'administration des arsenaux, il faut ajouter le personnel présent dans les provinces, de façon permanente ou non, qui permet de disposer d'une trame plus ou moins dense sur l'ensemble du royaume²⁶⁶.

Peu observés en dehors de leur rôle dans les arsenaux et sur les navires, les commissaires représentent pourtant un corps essentiel de cette projection dans les territoires. Dans les provinces maritimes, dont certaines peuvent être très étendues, les commissaires des classes incarnent un premier maillage d'agents de la Marine hors des arsenaux. Si leur vocation principale consiste à gérer le système des classes²⁶⁷, ils peuvent, le cas échéant, répondre à des enquêtes diligentées depuis Versailles ou les arsenaux, répondre à une demande d'information à propos d'une zone d'approvisionnement ou fournir leur médiation lorsqu'il s'agit de recruter un fournisseur, le tout dans le ressort de leur juridiction. Néanmoins, les commissaires des classes sont moins sollicités que les commissaires ordinaires. Si certains sont en poste fixe dans le cadre d'une mission particulière, à Auxonne par exemple pour la gestion de la coupe des arbres

²⁶⁶ Plouviez (David), *op.cit.*, 2014, p. 74-76.

²⁶⁷ À propos des commissaires de classes, voir la solide thèse de Jérôme Sublime, *Les commissaires des classes de la Marine en France (XVI^e-XVII^e siècles)*, thèse inédite soutenue en 2014 sous la direction d'Alain Cabantous à l'université Paris-I Sorbonne.

de Bourgogne et de Franche-Comté ou à Arles pour assurer le stockage puis le transbordement des munitions navales vers Marseille et Toulon beaucoup d'autres sont mobiles et empruntent une méthodologie de travail commune à d'autres corps de l'État, les ingénieurs militaires, les inspecteurs des manufactures ou encore les subdélégués des intendants des provinces²⁶⁸. Ces commissaires gyrovagues ont des pouvoirs d'enquête et de police sur les territoires d'approvisionnement et représentent les premiers collecteurs d'informations pour la Marine. Flanqués d'un dessinateur et, parfois, de personnel technique, ils sont décisifs à l'ouverture ou non d'un front d'approvisionnement, à l'acquisition d'une infrastructure industrielle ou au recrutement d'un fournisseur. Les termes de « visites » et de « tournées » désignent la mobilité de ces agents de la marine dans la documentation, le premier s'appliquant davantage à l'inspection d'une infrastructure productive (fonderie, manufacture, etc.) et le second désignant des voyages plus longs, dans des exploitations forestières par exemple²⁶⁹. Les commissaires sont rejoints par d'autres catégories d'agents tels que les écrivains, des charpentiers et maître-charpentiers, des officiers de l'artillerie et, dans une moindre mesure, des ingénieurs-constructeurs, en fonction de la nature de la mission et des compétences à mobiliser. À l'étranger, il faut ajouter les consuls qui représentent des relais importants, les diplomates et de nombreux marchands et négociants²⁷⁰.

Indépendamment du tropisme de la marine à se tourner vers l'intérieur du royaume et la qualité de ses agents, le secrétariat d'État ne

²⁶⁸ Pernot (Jean-François), « Les chevauchées des ingénieurs militaires en France au XVII^e siècle ou la maturité des voyages d'études politico-administratifs », in *La Découverte de la France au XVII^e siècle*, Paris, CNRS éditions, 1980, p. 327-347 ; Virol (Michèle), « Les carnets de bord d'un grand serviteur du roi : les agendas de Vauban », in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2001, 48, n°4, p. 50-76 ; Minard (Philippe), *La fortune du colbertisme. État et industrie dans la France des Lumières*, Paris, Fayard, 1998, p. 151-182.

²⁶⁹ Les deux termes sont récurrents dans les archives de la marine ; la « tournée » désigne « le voyage qu'on fait en plusieurs lieux de proche en proche, & en tournant, dans une ville, dans une province » (Furetière (Antoine), *Dictionnaire universel...*, Rotterdam, s.l., s.n., 1690, t. III) tandis que la « visite » est décrite dans l'*Encyclopédie* comme « [...] l'examen que des experts font de quelque lieu ou de quelque ouvrage [...], pour en faire leur rapport & l'estimation de la chose ... » (Diderot (Denis) et D'Alembert (Jean Le Rond), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Neufchastel, chez Samuel Faulche, 1751-1772, t. 17, p. 355-356).

²⁷⁰ Plouviez (David), *op.cit.*, 2015 ; David Plouviez, « L'insertion de la France sur le marché international des navales stores au XVIII^e siècle », in Sturmel (Philippe) dir., *Les échanges maritimes et commerciaux de l'Antiquité à nos jours*, Paris, l'Harmattan, 2014, p. 37-53.

peut se reposer sur ses seules forces. Il est contraint de convoquer une médiation extérieure, en l'espèce celle, le plus souvent, des intendants des provinces et de leurs subdélégués, les mieux renseignés sur les provinces. Aujourd'hui, ces relations inter-administratives restent mal connues et il n'est pas aisé de déterminer si ce recours a été ponctuel ou si les intendants des provinces ont été parties prenantes de la politique d'approvisionnement de la marine²⁷¹. En Auvergne, au cours des années 1730, l'intendant Trudaine est un allié précieux pour fournir des informations à la marine concernant les marchés de chanvre et faire la police contre les fraudes²⁷². À la même époque, Fontanieu à Grenoble a un rôle déterminant dans le redémarrage de la fonderie de Saint-Gervais en réalisant des enquêtes sur les rivières et de potentiels entrepreneurs²⁷³. La multiplication d'exemples montre à tout le moins l'existence d'une collaboration qui, la plupart du temps, a été fluide, peu conflictuelle à la différence d'autres échanges, avec les officiers des Eaux et Forêts par exemple.

À côté de ces différents partenariats administratifs, il convient de ne pas négliger les contacts avec des acteurs locaux, le plus souvent marchands et négociants, répondant à des questionnements de la marine – importance d'un gisement de matières premières, modalités d'évacuation des ressources, etc. – ou devançant ses besoins en lui adressant des mémoires sur les atouts potentiels d'une région. Même si beaucoup d'entre eux espèrent un intéressement à une future exploitation de matières premières navales, il ne faut pas minorer l'information produite par ces acteurs qui a permis à la marine de mettre le pied dans certaines zones reculées tout en s'insérant dans ses réseaux économiques. Le cas de l'exploitation de la matière pyrénéenne et de l'entrepreneur Forcade, entrepreneur et procureur du roi à Oloron, illustre très bien cet aspect. En escomptant tirer bénéfice d'une coupe de bois, Forcade facilite l'intervention de la Marine dans cette région difficile, fournit cartographie et mémoires sur le terrain

²⁷¹ Le travail d'Anette Smedley-Weil reste la meilleure approche de ce travail de terrain : Smedley-Weil (Annette), *Les intendants de Louis XIV*, Paris, Fayard, 1995 (notamment p. 87-154). Des renouvellements concernant le travail des subdélégués et des relations entre les intendants de la marine et ceux des provinces sont engagés : Didier (Sébastien), *Subdélégués et subdélégations dans l'espace atlantique français. Étude comparative des intendances de Caen, Lille, Rennes, Québec, Saint-Pierre de la Martinique (fin XVI^e-fin XVIII^e siècle)*, thèse en préparation sous la direction de Yann Lagadec et Thomas Wien.

²⁷² Archives nationales, Marine, B/3/361 f° 255, Trudaine à Maurepas (19 août 1733).

²⁷³ Archives nationales, Marine, B/3/361 f° 264, Fontanieu à Maurepas (22 janvier 1733).

accidenté et le régime des gaves tout en servant d'intermédiaire à la marine pour passer des marchés avec des ouvriers locaux²⁷⁴. S'appuyer sur une expertise locale s'avère nécessaire, d'autant plus lorsqu'il s'agit de mobiliser des savoir-faire spécifiques²⁷⁵. Quand le fondeur Suisse Maritz entre au service de la Marine en 1753 et qu'il entreprend de réorganiser la fonte des canons en Angoumois et en Périgord, il n'a qu'une connaissance impressionniste de ces provinces. Durant sa tournée, il fait la connaissance de deux personnages clés, Jean Bertin, le propriétaire de la forge d'Ans en Périgord, et Blanchard de Sainte-Catherine, un entrepreneur qui approvisionne en fer les fonderies d'Angoumois. Bertin et Blanchard réalisent une intermédiation technique entre Maritz et de nombreux maîtres de forges et ouvriers qui lui permet de collationner de nombreuses informations sur la qualité des fers et du charbon ainsi que sur les savoir-faire locaux²⁷⁶. Dans la relation complexe qui unit les entrepreneurs de guerre avec l'État, la dimension commerciale n'est pas la seule à observer et ces éléments de collaboration technique ont été cruciaux pour la projection de la Marine dans ces territoires.

Ces informations collectées, mises en forme et expertisées constituent, dès la période de Colbert, un savoir d'action dans la mesure où il permet, depuis les arsenaux ou les bureaux centraux, de figurer l'espace et de disposer des éléments nécessaires à l'engagement ou non d'une exploitation. La masse documentaire accumulée au cours de ces enquêtes permet la critique d'une situation à un moment donné, ne se contentant pas seulement de décrire mais également d'analyser un grand nombre de facteurs décisifs à un approvisionnement. Cartes, atlas forestiers, rapports, dessins et croquis sont archivés par les bureaux versaillais où se construit une mémoire du territoire. Il est néanmoins difficile de relever un caractère prospectif à l'ensemble de cette documentation. Dans sa tournée des forêts provençales au début des années 1720, le commissaire Chabert de l'Isle doit indiquer les « sujets d'espérance²⁷⁷ », jolie expression pour désigner les

²⁷⁴ Labarère (Louis), « Chronique de la mâturation des Pyrénées dans les vallées d'Aspe et Ossau, 1666-1792 », in *Revue de Pau et du Béarn*, 1996, 23, p. 221-281.

²⁷⁵ Chandra Mukerji analyse très bien cette convocation d'une expertise locale dans le cas de la construction du canal du Midi : Mukerji (Chandra), *Impossible engineering: technology and territoriality on the Canal du Midi*, Princeton, Princeton University Press, 2009.

²⁷⁶ Jean II Maritz (1711-1790). *La fabrication des canons au XVIII^e siècle*, Paris, Cahiers d'études et de recherches du musée de l'Armée, 2005.

²⁷⁷ Plouviez (David), *op. cit.*, 2015, p. 385.

arbres sur lesquels la marine pourra compter à plus ou moins brève échéance pour la construction navale à Toulon. Cette injonction ne débouche évidemment pas sur un outil statistique qui permettrait d'envisager une programmation des coupes, un outil qui n'apparaîtra que bien plus tard. Si l'ambition prospective n'est pas atteinte, il n'en demeure pas moins que la répétition des enquêtes tout au long de l'Ancien Régime permet de constater les évolutions du patrimoine forestier et d'agir en conséquence. Lorsque Chabert entame sa tournée, le Comité de la marine propose de lui communiquer les atlas de 1689 commandés par Seignelay et son travail sera comparé aux nouvelles enquêtes qui seront lancées par Choiseul en 1765. Lorsque le maître-mâteur Barbé et l'écrivain Sénac se rendent à Riga en 1750 pour réaliser une enquête sur la mâturation russe, les bureaux de la Marine remettent au duo une carte de cet espace à mettre à jour. Les ressources naturelles ne sont pas les seules à bénéficier de cette attention, il est ainsi facile de suivre l'évolution des différentes infrastructures dédiées à la Marine au cours de l'Ancien Régime.

Une politique d'aménagement du territoire

Outre qu'elles ont permis de « voir » la France depuis les bureaux à Versailles, les informations collectées débouchent sur des actions d'aménagement du territoire, un aspect encore peu décrit aujourd'hui, si l'on excepte les plus marquants ou les plus spectaculaires, tel que le creusement des flancs des montagnes pyrénéennes pour la descente des bois de mâturation à partir du règne de Louis XIV, et qui ont fait l'objet d'une patrimonialisation récente au travers d'un chemin de grande randonnée²⁷⁸. À côté de ces prouesses, le recul progressif des arrière-pays d'approvisionnement contraint la marine à avoir une politique d'aménagement permanente, du simple chemin d'évacuation forestier à la construction d'ouvrages d'art plus complexes, de fonderies ou de manufactures. La marine a été maître d'œuvre et bien souvent maître d'ouvrage de ces travaux d'aménagement de plus ou moins grande ampleur, marquant ainsi le territoire du royaume de son empreinte.

²⁷⁸ Aujourd'hui, le circuit de grande randonnée GR10 passe par le chemin de la mâturation.

Mais si l'aménagement du territoire est usuel pour la marine sur l'ensemble de la période, c'est une compétence qui devient de plus en plus partagée. Sous Louis XIV, le secrétariat d'État de la Marine apparaît bien souvent pionnier sur de nombreuses parties du royaume et gère la totalité de ses aménagements. Dès la fin du XVII^e siècle, la naissance d'autres corps techniques, comme celui des ingénieurs militaires et un peu plus tard des ingénieurs des Ponts et Chaussées, modifie l'organisation générale de l'aménagement du territoire. En charge des voies de communication terrestre et fluviale et, à la fin du XVIII^e siècle, des ports et arsenaux, le corps des Ponts et chaussées monopolise rapidement la construction des ouvrages d'art et la marine n'hésite d'ailleurs pas à en convoquer l'expertise tout au long du XVIII^e siècle, comme dans le cas de l'aménagement de la Loire ou de l'amélioration de la navigation sur le delta du Rhône. Les ingénieurs des bâtiments de la marine coopèrent avec leurs homologues des Ponts et chaussées sans que l'on puisse aujourd'hui dessiner les contours de ces coopérations techniques. La marine n'abandonne pas pour autant la conduite de travaux d'aménagement du territoire dans des lieux qui n'intéressent guère les Ponts et Chaussées.

Hors des grandes voies de communication, la marine est de plus en plus contrainte de maintenir la navigabilité de rivières modestes et d'entretenir des chemins pour l'évacuation de ses matières premières. Ici, ce sont ses ingénieurs qui prennent le relais, à l'exemple de Paul-Marie Leroy dans les Pyrénées qui illustre les savoir-faire techniques de la marine à la fin du XVIII^e siècle. Envoyé en vallée d'Aspe en 1765 pour remplacer Louis Gleizes, un ingénieur des Ponts et Chaussées, Paul-Marie Leroy est dans un premier temps chargé de la mise en œuvre de deux chemins pour le transport des mâts, celui reliant la forêt d'Issaux à la vallée d'Aspe et celui de la forêt de Benou jusqu'à Escot. Donnant entière satisfaction, Leroy s'attaque ensuite au fameux chemin de la mâturation, creusé dans la montagne entre 1771 et 1773²⁷⁹, une réalisation aussi coûteuse que technique et qui ne sera pas exploitée durablement puisque l'usage des bois pyrénéens est ensuite interrompu.

²⁷⁹ Paul-Marie Leroy a laissé un témoignage de son travail dans les Pyrénées qui, bien qu'il soit très egocentrique, reste une source importante pour aborder l'aménagement du territoire par la Marine : Leroy (Paul-Marie), *Mémoire sur les travaux qui ont rapport à l'exploitation de la mâturation dans les Pyrénées*, 1776, publié sous le titre *L'exploitation de la mâturation dans les Pyrénées*, Gurmençon, Monhélios, 2005.

En outre, les ingénieurs de la marine ont une action d'aménagement de sites industriels. Le parcours de Pierre Toufaire, dont les carnets de voyage permettent d'approcher le travail²⁸⁰, montre la maîtrise des procédés industriels les plus récents et de réelles aptitudes techniques. Outre l'installation de la première machine à vapeur pour l'hôpital de Rochefort, Pierre Toufaire est l'auteur de la fonderie d'Indret et de celle du Creusot qui intègrent des fours à réverbère et présentent des plans usiniers d'une grande modernité où la circulation des ouvriers, des matières premières comme des canons est rationalisée. Même concurrencée, la marine reste à l'initiative de nombreuses opérations d'aménagement du territoire.

Le financement de ces aménagements est également source de dialogue avec les acteurs économiques, pour beaucoup des fournisseurs de la Marine. Car même lorsque celle-ci a l'initiative technique d'un aménagement et a la possibilité de le mener à son terme seule, les modalités de financement la contraignent à partager la responsabilité des travaux. Au XVIII^e siècle, le budget de la Marine ne permet plus des dépenses d'aménagement importantes et le montage de partenariat public/privé s'impose. Pour l'aménagement de nombreuses rivières ou la construction d'infrastructures telles qu'Indret ou le Creusot, le secrétariat d'État de la Marine n'a plus la capacité de financer l'entièreté des travaux et doit s'en remettre à des partenaires qui assurent tout ou partie – le financement comme la logistique – moyennant des compensations ou l'attribution des futurs marchés d'approvisionnement. Or, ce qui semble ne relever que d'une affaire de financement implique en réalité des questions techniques, les financeurs se permettant logiquement d'intervenir sur la forme des aménagements proprement dits. Si la marine conserve la main sur la plupart des choix techniques, ces enjeux sont naturellement l'objet de discussions, voire de négociation dont les contours sont difficiles à définir. Dans le contexte de la fondation du Creusot, les parties prenantes ne sont pas seulement des financiers puisque François Ignace de Wendel possède un savoir technique qui le distingue peu d'un ingénieur de son temps. Si Pierre Toufaire semble avoir toute latitude pour établir les plans du Creusot, des échanges, au moins informels, n'ont pas manqué d'avoir lieu entre les deux hommes qui ont eu des conséquences sur l'agencement définitif de l'usine.

²⁸⁰ Charpy (Jacques), *Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Toufaire (1777-1794)*, Rennes, PUR, 2011.

Pour d'autres aménagements, la délégation technique est totale et ce sont les entrepreneurs qui se chargent de l'établissement du projet et de la conduite des travaux, même si l'ensemble reste validé par la marine. Ainsi, en 1735-1736, l'aménagement du Doubs est géré par Babaud de la Chaussade qui est en même temps chargé de la fourniture des bois de Lorraine. Moyennant une moindre sévérité de l'arsenal de Toulon dans la sélection de ses bois, l'entrepreneur conduit les travaux de déblaiement du lit de la rivière et fait installer portières et pertuis pour faciliter la descente des arbres.

À l'issue de ce bref parcours, il semble nécessaire de réinterpréter le travail quotidien du secrétariat d'État de la marine à l'aune de sa double projection, terrestre et maritime. Une importante partie de l'activité de cette administration a été occupée à connaître les différents territoires pourvoyeurs en munitions navales, en France comme à l'étranger, et cette tâche a supposé la mobilisation de nombreux agents qui, pour un grand nombre d'entre eux, sont devenus des experts des territoires visités au point que leur savoir a été mobilisé par d'autres institutions²⁸¹.

Aujourd'hui, le chantier est loin d'être clos. Il s'agit d'abord de mesurer le poids de cette projection territoriale sur les résultats de la politique navale française en tâchant de la comparer à celle de ses rivales. Dans le contexte d'une marine exsangue d'un point de vue budgétaire au XVIII^e siècle, la contrainte d'être partout présente dans le royaume n'a-t-elle pas pesé lourdement dans sa capacité à assurer ses objectifs maritimes ? Toute médaille a son revers et le recul continu des arrière-pays d'approvisionnement nationaux s'est traduit par une augmentation des coûts logistiques et d'aménagement à la limite du supportable. Au-delà, l'économie générale des relations qui se tissent sur les territoires pour construire un savoir d'action entre les différentes administrations, les acteurs économiques, les différents corps techniques et les particuliers, reste à préciser. La multiplication des études de cas est un préalable avant de dégager un *modus operandi* global susceptible de nous éclairer sur ce précieux travail de terrain.

²⁸¹ Dans l'enquête du Régent, qui débute en 1716 et qui est en partie dirigée par Réaumur, plusieurs commissaires de la marine sont requis pour rédiger des mémoires : Demeulenaere-Douyère (Christiane) et Sturby (David), *L'enquête du Régent, 1716-1718. Sciences, techniques et politique dans la France pré-industrielle*, Turnhout, Brepols, 2008.

Bibliographie

- Bamford (Paul Walden), *Forests and French sea power, 1660- 1789*, Toronto, University of Toronto Press, 1956.
- Brisou (Dominique), *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la Marine militaire française au XIX^e siècle*, Paris, Service historique de la Marine, 2001.
- Charpy (Jacques), *Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Tou/aire (1777-1794)*, Rennes, PUR, 2011.
- Demeulenaere-Douyère (Christiane) et Sturby (David), *L'Enquête du Régent, 1716-1718. Sciences, techniques et politique dans la France pré-industrielle*, Turnhout, Brepols, 2008.
- *Du bois dont on fait les vaisseaux : de l'arbre en futaie à la figure de proue sculptée, 1650-1850*, catalogue d'exposition,