

---

*H-France Review* Vol. 21 (July 2021), No. 103

Anne Conchon, David Plouviez, et Eric Szulman, eds., *Le financement des infrastructures de transport XVII<sup>e</sup>- début XIX<sup>e</sup> siècle*. Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2018. 288 pp. €24.00 (pb). ISBN 978-2-11-129431-8.

Compte-rendu par Frédéric Graber, CNRS, Centre Marc Bloch (Berlin).

Cet ouvrage réunit les contributions d'un colloque organisé par Anne Conchon, David Plouviez et Eric Szulman les 23 et 24 juin 2016. Les textes concernent principalement le contexte français de l'époque moderne, avec quelques incursions en Suède, Allemagne, Angleterre et Chine. Ils abordent la question du financement selon des angles assez divers, prélèvements fiscaux, concessions, outils financiers et comptables, organisation de la corvée, évergétisme, etc. Nous avons donc choisi de présenter ce volume en résumant à grands traits, et donc de manière parfois un peu schématique, les différentes contributions.

Anne Sophie-Condette-Marcant se penche sur le financement des canaux de Picardie au 18<sup>e</sup> siècle. Le modèle de la concession, privilégié dans la première moitié du siècle, s'avère difficilement capable de réunir un actionnariat suffisant et repose principalement sur la fortune personnelle de l'entrepreneur. Le succès dépend donc beaucoup de son devenir personnel : les travaux sont interrompus à sa mort et ses héritiers ne s'avèrent pas en mesure d'entretenir durablement le segment construit, reliant la Somme et l'Oise. Dans la seconde moitié du siècle, dans un contexte plus hostile aux concessions, la poursuite des projets de navigation en Picardie est réalisée en régie. Le percement du canal de la Somme à l'Escaut est financé sur les fonds royaux, gérés d'une manière assez libre par le directeur du canal, alors que les travaux de navigation de la Somme sont financés par des fonds provinciaux, le roi y ayant affecté une partie de l'octroi sur les eaux-de-vie dans la généralité d'Amiens.

Stéphane Durand s'intéresse au financement des travaux portuaires dans les pays d'états aux 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles. La règle générale d'un financement local de ces infrastructures et de leur entretien en limitait l'extension. Le pouvoir royal impulse, surtout à partir de la fin du 17<sup>e</sup> siècle, une politique d'aménagement portuaire, qui concerne principalement des ports de taille moyenne dans les pays d'états, Bretagne, Provence ou Languedoc, dans un contexte d'importants conflits maritimes. Pour ce faire, il impose progressivement le principe d'un co-financement entre fonds royaux et locaux. Pour les ports qui ne sont pas déjà financés par la Marine (les ports militaires) ou dans lesquels les acteurs du commerce peuvent être mis à contribution (Marseille ou Lorient), le pouvoir royal pousse les états à des contributions financières, prélevées selon les pratiques fiscales et des systèmes de répartition territoriale locaux.

Katherine McDonough examine l'épisode de l'acquisition par les états de Bretagne des domaines royaux de la province entre 1759 et 1771, comme une expérience formatrice pour une progressive prise en charge provinciale des infrastructures de transport, qui étaient jusqu'au début du 18<sup>e</sup> siècle du ressort des seigneurs et des communes. Les états investissent le domaine comme un lieu de souveraineté, sur lequel ils entendent faire la démonstration de leur capacité d'action. Les états réforment le domaine en profondeur - ils abandonnent l'affermage pour une mise en régie - se montrant ainsi capable d'étendre leurs compétences à l'ensemble de la province. Ils consolident ainsi leurs revenus et envisagent une gestion provinciale des travaux publics, pour laquelle la réorganisation de la corvée a joué un rôle essentiel.

Nicole Longen se penche sur l'emploi de la corvée dans l'Électorat de Trèves, entre 1750 et 1850. A partir des années 1750, les archevêques de Trèves tentent d'étendre les obligations de corvée qui pèsent sur les communautés villageoises pour l'entretien des routes à la construction de nouvelles routes pavées. A partir des années 1770, ils tentent de généraliser la participation, en nature ou en argent, non pas seulement des communautés rurales mais de l'ensemble des habitants de l'Électorat. En 1792, l'archevêque parvient à dépasser les résistances des villes et à remplacer la corvée par une contribution en argent, mais l'occupation française, à partir de 1794, la réintroduit pour l'ensemble des habitants, avant de concéder un système mixte (travail ou argent). L'adoption du classement des routes en 1811 aboutit à une hiérarchisation où les axes sont financés, selon leur importance par l'État, par l'État et les départements, par les départements ou par les communes. La corvée est maintenue pour les routes communales et en partie pour les routes départementales, alors même qu'elle a été abolie en France en 1791. L'administration prussienne reprend largement ce système français en 1814 et la corvée (commuable en prestation financière) contribue de manière importante à la construction du réseau local jusque dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle.

Thomas Högberg présente le système d'entretien des routes suédoises par allotissement en vigueur depuis le Moyen-âge jusqu'aux années 1930. Comme dans d'autres systèmes de corvée, il s'agit de réquisitionner les paysans pour travailler sur les routes, les propriétaires les plus riches fournissant les outils. Alors qu'au 19<sup>e</sup> siècle, la corvée tend à reculer en Europe à mesure que la construction de routes plus solides requiert des savoir-faire spécifiques, elle se maintient en Suède selon le système de l'allotissement, qui consiste à diviser les routes en sections, pour confier à chaque paysan la responsabilité d'un ou de plusieurs segments de route. La pérennité de ce système tient en partie à la difficulté de réaliser une répartition équitable, la tâche dépendant à la fois de la longueur du segment, de l'éloignement par rapport au domicile et aux lieux d'extraction des matériaux. Les paysans redoutent cependant de perdre au change à chaque modification et les autorités évitent autant que possible de réaliser de nouvelles divisions, techniquement très longues, induisant un risque de démobilisation des paysans qui pourraient cesser de travailler en attendant d'être fixés sur leur nouveau segment. Ce système a l'avantage de réduire les coûts administratifs et de ne nécessiter qu'un seul niveau de contrôle.

David Plouviez s'intéresse au financement des aménagements du Doubs par la Marine dans les années 1730-40. La marine française ayant choisi, depuis le 17<sup>e</sup> siècle, d'assurer son approvisionnement en bois sur les ressources du royaume, est amenée à exploiter de nouveaux boisements à mesure que le territoire national s'étend et à rendre praticable le transport des bois jusqu'aux arsenaux, selon des axes qui ne rentrent pas dans les priorités des Ponts et Chaussées. L'exemple choisi est celui des forêts de Montbéliard dont l'exploitation, à partir des années 1730, nécessite des aménagements du Doubs, où le flottage est limité par de nombreux moulins de

forges. Dans ce cas, les entrepreneurs de l'exploitation offrent de réaliser les travaux en avançant les frais, à charge pour la Marine de les rembourser en faisant porter le coût des travaux aux riverains. Par crainte des oppositions, le coût des travaux est finalement intégré au contrat des entrepreneurs qui négocient en compensation un privilège d'exploitation, selon un modèle proche de la concession. Le financement des aménagements de transport du bois pèse cependant finalement sur la Marine qui, satisfaite des volumes de bois livrés à Toulon et à Marseille, consent à accorder aux entrepreneurs des conditions plus favorables, en particulier sur la qualité des bois.

Anne Jolly se penche sur la stratégie financière du trésorier général des Ponts et Chaussées Gabriel Prévost dans les années 1748 à 1788. Les trésoriers généraux sont chargés de redistribuer les recettes vers les caisses locales des Ponts et Chaussées, pour assurer la continuité du service, dans un contexte d'endettement de l'État et de réduction des budgets - masquée dans la comptabilité par les « revenants bons », des reports de recettes affectées - qui se traduit principalement par des ajournements de travaux. Les trésoriers généraux sont alors amenés à utiliser des instruments financiers. Les recettes allouées aux Ponts et Chaussées reposent principalement sur la fiscalité directe, mais les montants levés dans chaque généralité sont fixés indépendamment des travaux programmés sur ce même territoire, ce qui pose un problème en l'absence de transport de numéraire. La centralisation des ressources, puis leur circulation sous la forme de rescriptions - des sortes de lettre de change sur les impositions - permet de ne pas faire circuler de numéraire, mais non pas de satisfaire aux dépenses locales, qui peuvent excéder l'imposition locale. Pour faire face à ses obligations, Gabriel Prévost doit recourir à d'autres instruments, comme les traites ou les effets de commerce, en mobilisant des fonds disponibles à proximité, ceux des receveurs généraux ou de négociants, une stratégie qui entraîne des coûts supplémentaires et s'avère insoutenable dans la durée.

Sébastien Martin s'intéresse au chantier de la digue de Cherbourg à la fin du 18<sup>e</sup> siècle. Contrairement à la plupart des infrastructures de transport, ce n'est pas l'argent qui manque pour ce projet, parce qu'il est prioritaire pour la monarchie. Ce qui intéresse Sébastien Martin, c'est plutôt la manière dont il est dépensé : la comptabilité ne sert pas ici seulement à tenir le compte des dépenses pour permettre une vérification et un suivi du chantier à distance, mais se révèle être aussi un véritable outil de gestion, permettant de programmer et de piloter un chantier sans précédent et même d'essayer d'évaluer la performance de la dépense publique - en particulier en essayant d'examiner si les marchés passés offrent des profits raisonnables ou exorbitants aux entrepreneurs.

Anne Conchon et Eric Szulman entreprennent de chiffrer l'effort financier consenti par la monarchie pour le financement des infrastructures de transport dans la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle. Ils évaluent la dotation financière des Ponts et Chaussées entre 4,5 et 5,5 millions Lt par an, auxquels se rajoute 400 000 Lt en 1762 pour les ports de commerce (800 000 après 1776) et 800 000 Lt pour les travaux de navigation intérieure en 1775, sachant que la documentation mobilisée ne permet pas de saisir toutes les ressources disponibles et surtout qu'une part importante des investissements n'est pas comptabilisée en argent, comme la corvée. Malgré des réductions de crédit en période de guerre, ce budget est en constante augmentation au 18<sup>e</sup> siècle et croit fortement après 1760, ce qui tient d'abord au poids croissant de l'entretien. Les Ponts et Chaussées tentent d'impliquer financièrement les acteurs locaux, en conditionnant les travaux à une participation. L'Etat fait principalement peser les coûts sur les contribuables, plutôt que sur les usagers. La réduction des coûts devient aussi un objectif important, ce que la systématisation des adjudications et l'annualisation de l'entretien semblent être parvenus à réaliser.

Nanny Kim analyse comment la construction des ponts en Chine à l'époque impériale tardive (14<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> siècle) repose principalement sur l'initiative de particuliers et sur un financement philanthropique privé. Dans un contexte où les administrateurs impériaux sont peu rémunérés et disposent de très peu de fonds pour accomplir leurs missions officielles, l'administration délègue un grand nombre de tâches aux acteurs locaux. En mobilisant des index géographiques et des inscriptions locales, Nanny Kim montre l'importance de l'évergétisme dans le financement des ponts, une pratique qui a des origines religieuses et sociales : ces donations sont considérées comme des obligations morales pour les élites locales mais elles permettent aussi aux donateurs d'être récompensés par des mentions honorifiques (une affiche pour les petits projet, une stèle ou une arche honorifique pour les plus importants) qui sont un vecteur important de promotion sociale.

Elodie Bertrand et Vincent Guigueno s'intéressent au financement des phares en France et Angleterre jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle, à partir de l'exemple du phare de Cordouan. Le premier phare installé par les Anglais pendant la guerre de Cent ans est couplé à un péage sur les navires entrant dans la Gironde, principe de financement qui va s'imposer en Angleterre. D'abord confiée à une association caritative, la Trinity House, la tâche de construire et d'entretenir des phares est progressivement confiée, à partir du 17<sup>e</sup> siècle à des entrepreneurs privés qui promettent de partager leurs profits avec la couronne. A Courdouan, comme dans d'autres phares français, la levée des droits se poursuit mais elle est détournée et la vie du phare est une succession de dégradations, d'abandons et de reconstructions, les adjudicataires du phare ne disposant pas des moyens de le faire fonctionner. La situation s'améliore au 18<sup>e</sup> siècle avec l'introduction de nouveaux péages affectés au fonctionnement des phares qui sont l'objet de plusieurs innovations, avant qu'à la fin de l'Ancien régime la gestion de l'ensemble des phares ne soit centralisée sur un adjudicataire unique. Avec la Révolution les péages sont supprimés et le service des phares nationalisé. Une évolution similaire se déroule en Grande Bretagne à partir de 1820 où tous les phares sont progressivement nationalisés, ce qui a permis à la fois de baisser les droits et d'améliorer le service. Cette comparaison permet à Elodie Bertrand et Vincent Guigueno de discuter la proposition de l'économiste Ronald Coase qui a fait des phares l'exemple même de la capacité du privé à fournir des biens collectifs.

Enfin Dan Bogard évalue la rentabilité des routes à péages anglaises au début du 19<sup>e</sup> siècle, avant l'arrivée des chemins de fer. Les *turnpike roads* constituent un modèle typiquement britannique dans lequel le Parlement accorde à des compagnies privées le droit de percevoir des péages sur des routes qu'ils construisent et entretiennent. Ce modèle s'est avéré un succès - un millier de tels trusts opèrent au début du 19<sup>e</sup> siècle - mobilisant beaucoup de capitaux et entraînant une baisse des coûts de transport. Il s'est imposé entre autres parce qu'il permettait aux propriétaires terriens d'éviter de financer la route, de reporter le coût sur les usagers et même de faire du profit. Ces routes étaient financées principalement par l'émission d'obligations gagées sur les recettes, principalement les péages - une petite partie du travail sur la route étant néanmoins fournie par des prestations en travail des paroisses et communes. Dan Bogard évalue le retour sur investissement à environ 4%. Il montre une certaine corrélation entre les rendements les plus élevés et les zones de fortes densités démographiques associé à une abondance de charbon. Il note également que les zones segmentées entre différents trusts offrent des résultats plus faibles que celles où une compagnie opère de manière monopolistique.

## LIST OF ESSAYS

Anne Conchon, "Introduction"

Anne-Sophie Condette-Marcant, "Financer la navigation fluviale : l'exemple picard au siècle des Lumières"

Stéphane Durand, "Le financement des travaux portuaires civils en pays d'états (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècle)"

Katherine McDonough, "Un domaine provincial ? Les états de Bretagne, le domaine royal et la construction des routes au xviii<sup>e</sup> siècle"

Nicole Longen, "Financer l'extension des infrastructures routières : l'emploi de la corvée dans l'électorat de Trèves (1750-1850)"

Tomas Högberg, "Le système d'entretien par allotissement en Suède (1750-1850)"

David Plouviez, "Le secrétariat d'État de la Marine et le financement des infrastructures : le cas de l'aménagement du Doubs (1734-1742)"

Anne Jolly, "Comment mobiliser les fonds alloués aux infrastructures royales routières ? L'exemple de la stratégie financière du Trésorier général des Ponts et Chaussées Gabriel Prévost (1748-1778)"

Sébastien Martin, "Les chemins de la dépense : comptabilité et pratiques budgétaires du chantier de la digue de Cherbourg (fin xviii<sup>e</sup> siècle)"

Anne Conchon et Eric Szulman, "Le coût d'une politique d'équipement : le financement des infrastructures de transport au xviii<sup>e</sup> siècle"

Nanny Kim, "L'évergétisme et la construction des ponts en Chine à l'époque impériale tardive"

Élodie Bertrand et Vincent Guigueno, "Financer les phares en France et en Angleterre : l'exemple de Cordouan"

Dan Bogart, "De la rentabilité des routes à péages : les conditions locales et les rendements financiers des routes à péages en Angleterre en 1820"

Frédéric Graber

CNRS, Centre Marc Bloch (Berlin)

[frederic.graber \(at\) ehess.fr](mailto:frederic.graber@ehess.fr)

Copyright © 2021 by the Society for French Historical Studies, all rights reserved. The Society for French Historical Studies permits the electronic distribution of individual reviews for nonprofit educational purposes, provided that full and accurate credit is given to the author, the date of publication, and the location of the review on the H-France website. The Society for

---

French Historical Studies reserves the right to withdraw the license for edistribution/republication of individual reviews at any time and for any specific case. Neither bulk redistribution/republication in electronic form of more than five percent of the contents of *H-France Review* nor republication of any amount in print form will be permitted without permission. For any other proposed uses, contact the Editor-in-Chief of H-France. The views posted on *H-France Review* are not necessarily the views of the Society for French Historical Studies.

ISSN 1553-9172