

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
UNIVERSITÉ DE HAUTE-ALSACE
UNIVERSITÉ DE STRASBOURG

Benjamin Furst

La monarchie et l'environnement en Alsace et au Canada sous l'Ancien Régime

L'eau, politiques et représentations

Département d'histoire, Faculté des Arts et Sciences
Université de Montréal

École doctorale 519 « Sciences humaines et sociales – Perspectives européennes », CRESAT (EA 3436)
Université de Haute-Alsace

Thèse en cotutelle présentée à la Faculté des arts et sciences de l'Université de Montréal
en vue de l'obtention du grade de Docteur ès arts (Ph. D) en histoire
et à l'Université de Haute-Alsace
pour l'obtention du grade de docteur en histoire.

Sous la direction de Dominique Deslandres et Alain Lemaître

Mars 2017

Composition du jury :

- Mme Michèle Dagenais, professeure, Université de Montréal
- Mme Catherine Desbarats, professeure, McGill University
- Mme Dominique Deslandres, professeure, Université de Montréal
- M. Stéphane Durand, professeur, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse
- Mme Isabelle Laboulais, professeure, Université de Strasbourg
- M. Alain Lemaître, professeur, Université de Haute-Alsace

© Benjamin Furst, 2017

Résumé

En France, le XVII^e siècle est marqué par deux phénomènes qui concourent à modifier les rapports entre l'État et le territoire. Le premier est l'expansion des frontières du royaume, motivée par des considérations politiques et stratégiques en métropole, doublées d'un intérêt économique outre-mer. Le second est la participation grandissante de l'État dans les projets d'aménagement hydrauliques, tels que la création de nouvelles voies navigables et l'assèchement des marais. Ce mouvement de mise en valeur du réseau hydrographique visant à répondre aux impératifs de la monarchie française à l'échelle du royaume, c'est-à-dire garantir sa puissance en développant son économie et en protégeant son territoire, permet donc de situer la question suivante au cœur de cette recherche : quelle part prend la gestion de l'environnement dans l'expansion de la souveraineté française sur des espaces nouvellement agrégés en Europe et outre-Atlantique ? En quoi l'administration des cours d'eau, les atouts qu'ils représentent et les contraintes qu'ils imposent, participe-t-elle de l'intégration de ces territoires ?

En s'appuyant sur les apports récents de l'histoire environnementale, la thèse propose une comparaison entre l'Alsace et la Nouvelle-France qui analyse les modalités d'appropriation des territoires nouvellement agrégés à la couronne de France, à la lumière des interactions entre les pouvoirs publics, les populations et le milieu. En tenant compte à la fois de la dimension matérielle du rapport à l'eau, mais aussi de ses dimensions culturelle, politique et sociale, l'analyse des sources produites par et pour le pouvoir royal montre que, tant lors de la conquête que pour l'administration du territoire, le réseau hydrographique est pris en compte pour répondre aux objectifs politiques, militaires et économiques de la France.

La thèse met ainsi en lumière la part prise par la gestion de l'environnement dans les mécanismes d'appropriation du territoire, une part capitale dans le cas d'espaces récemment rattachés au royaume. De fait, dans sa stratégie d'expansion de sa souveraineté, l'État s'affirme comme acteur de la gestion des cours d'eau à travers une action protéiforme. Ce sont surtout les représentants du pouvoir royal dans la province et dans la colonie qui contribuent à légitimer l'action de la monarchie et à asseoir l'autorité du roi par l'encadrement des pratiques et des aménagements des cours d'eau. La capacité d'action des populations dont il faut pragmatiquement tenir compte, et les contraintes imposées par l'environnement hydrique se révèlent dans les discours et dans les mesures adoptées par le pouvoir central comme par ses relais. C'est ainsi que la perspective de l'hydro-histoire comparée, adoptée dans cette thèse pour analyser deux territoires très différents, permet de révéler le décalage entre ce qui pourrait être qualifié d'*environnement perçu*, sur lesquels se fondent les politiques générales et les grands projets d'aménagement, et l'*environnement réel* de chaque espace, dont les caractéristiques propres et les intérêts parfois contradictoires contrarient les desseins de la monarchie, poussée au compromis et à l'adaptation.

Mots-clés : environnement, eau, Canada, Alsace, Nouvelle-France, souveraineté, territoire, politique, administration, État

Abstract

In XVIIth Century France, two phenomena tend to modify the relationships between the State and the territory. The first one is the expansion of the kingdom's borders, due to political and strategical considerations from the metropole. The second phenomenon is the ever-increasing involvement of the State into hydraulic planning, such as the creation of new waterways or the draining of swamps. This valorization of the hydrographic network aims at answering the needs of the French monarchy for the kingdom, that is to say, to strengthen its power by developing the economy and protecting the territory. Such a trend allows us to raise the question which will be at the heart of this research: how relevant is the management of the environment to the expansion of French sovereignty on newly integrated territories, in Europe and across the Atlantic? To what extent does the management of waterways, with all their assets and constraints, pertain to the integration of said territories?

Based on the recent developments of environmental history, the thesis offers to compare Alsace and New France, analyzing the ways these newly acquired territories are appropriated by the French Crown by looking at the interactions between public authorities, populations and environment. The analysis takes into account not only the material aspect of water, but also its cultural, political, social and material dimensions. Doing so, the sources provided by and for the State show that the hydrographic network is taken into account to achieve France's political, military and economic goals, not only for the conquest, but also for the subsequent administration of territories.

Thus, the thesis highlights the part played by the management of the environment in the ways the territory is handled and appropriated: This role is crucial in the case of areas recently attached to the kingdom. Indeed, through its strategy of expansion of its sovereignty, the French State asserts itself as a genuine participant in the handling of waterways, taking manifold measures. The representatives of the royal State, both in the colonies and in the province, contribute to legitimizing the actions of the monarchy and to establishing the king's authority by controlling both the uses and the material adaptations of the waterways. The wording of the archives, and the measures taken by the central power as well as by its representatives, reveal much about the capacity of action of the populations, a pragmatic aspect that must be taken into account, but also much about the constraints imposed by the hydric environment itself. Thus, comparative hydro-history, as used in this thesis to analyze two very different territories, enables us to reveal the discrepancy between what could be called a *perceived environment*, upon which general politics and great layout projects are based, and a *genuine environment* for each area. In both territories, specific characteristics and sometimes contradicting interests go against the plans of the monarchy, therefore forcing it to compromise and adapt.

Keywords: environment, water, Canada, Alsace, New-France, sovereignty, territory, politics, administration, State

Sommaire

Résumé	iii
Abstract	iv
Sommaire	v
Liste des figures	vii
Liste des cartes.....	ix
Liste des abréviations.....	xi
Remerciements	xiii
Introduction	1
Chapitre 1 :Une histoire environnementale de la monarchie	29
Chapitre 2 : L’expansion de l’espace français aux XVII ^e et XVIII ^e siècles.....	59
Chapitre 3 : Un personnel administratif au service de la connaissance du territoire....	101
Chapitre 4 : Une politique générale : l’ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts.....	150
Chapitre 5 : Les enjeux stratégiques du réseau hydrographique	183
Chapitre 6 : Pratiques et aménagements militaires des cours d’eau.....	225
Chapitre 7 : Le pouvoir royal et la navigation civile	277
Chapitre 8 : Encadrement et aménagements locaux.....	345
Conclusion.....	421
Annexes	429
Sources.....	453
Bibliographie.....	461
Index	487
Table des matières.....	495

Liste des figures

Figure 1 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Guillaume Sanson en 1674.	92
Figure 2 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Jacob von Sandrart en 1675.	93
Figure 3 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Guillaume Sanson en 1690.	94
Figure 4 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Alexis-Hubert Jaillot en 1707.	95
Figure 5 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Johann Baptist Homann au début du XVIII ^e siècle.	95
Figure 6 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Bourguignon d’Anville en 1719.	96
Figure 7 – Le réseau hydrographique laurentien d’après Nicolas Sanson, 1656.	140
Figure 8 – Extrait du réseau hydrographique laurentien selon Jacques-Nicolas Bellin, 1744.	140
Figure 9 – Le réseau hydrographique d’Alsace sur la carte de G. Sanson, 1666 et sa comparaison avec l’hydrographie actuelle (extraits).	142
Figure 10 – Le cours en tresse du Rhin d’après Le Mire, 1755 (extrait).	146
Figure 11 – L’organisation du personnel des Eaux et Forêts d’après l’ordonnance de 1669.	164
Figure 12 – Synthèse des droits de propriété et de la gestion des cours d’eau selon l’ordonnance de 1669.	167
Figure 13 – Carte du fort Richelieu, 1665.	192
Figure 14 – Plan des forts Richelieu, Saint-Louis et Sainte-Thérèse en 1665.	193
Figure 15 – Extrait de la carte du siège de Québec en 1690 par Robert de Villeneuve.	203
Figure 16 – Part consacrée à la navigation dans le budget prévisionnel de l’expédition contre les Iroquois en 1687.	233
Figure 17 – Carte de Landau et ses environs en 1691 (extrait).	237
Figure 18 – Plan des ville, citadelle et forts de Strasbourg avec l’inondation défensive, 1685.	245
Figure 19 – carte des lignes de la Lauter en 1760 (région de Wissembourg en extrait).	248
Figure 20 – La Queich et le début des lignes en 1745 (extrait).	249
Figure 21 – Rôles et interactions dans la réalisation d’ouvrages en Alsace (fin XVII ^e siècle).	262
Figure 22 – Rôles et interactions dans la réalisation d’ouvrages au Canada.	264
Figure 23 – La carte du Saint-Laurent de Louis Jolliet en 1685, avec un extrait (rive gauche de l’estuaire, au nord de l’île d’Anticosti).	321
Figure 24 – La carte du Saint-Laurent de Jean Deshayes en 1686.	324
Figure 25 – Le passage de la traverse de l’île d’Orléans, extrait de la carte du Saint-Laurent de Jean Deshayes en 1686 (redressée).	325
Figure 26 – Profil de la rive gauche du Saint-Laurent à hauteur de l’île d’Orléans sur la carte de Deshayes en 1686.	325
Figure 27 – Le Saint-Laurent à la fin du Régime français, d’après Jacques-Nicolas Bellin (1761).	331
Figure 28 – Le Saint-Laurent et le golfe à la fin du Régime français, d’après Jean-Baptiste Bourguignon d’Anville (1754).	332

Figure 29 – Québec, l’île d’Orléans et l’île aux Coudres (extrait de la carte du Saint-Laurent de Jean-Baptiste Bourguignon d’Anville).....	333
Figure 30 – L’intégration des moulins aux lignes de la Lauter en 1706	369
Figure 31 – Protections autour de la scierie et du moulin du Bienenwald [noté Boewald] en 1760	370
Figure 32 – Les acteurs de la conservation des ouvrages du roi en Alsace.	377
Figure 33 – Le réseau hydrographique alimentant Neuf-Brisach.....	379
Figure 34 – Conflits d’usages principaux en Alsace au XVIII ^e siècle	382
Figure 35 – « bout de plan » de l’Ill à Andolsheim, avec les aménagements et redressements envisagés par l’inspecteur des Ponts et Chaussées Chassin, 1756.	391
Figure 36 – Vue en coupe de l’épi d’Andolsheim, 1756.....	391
Figure 37 – Le système Requête-Visite-Ordonnance, en Alsace.	396
Figure 38 – le système Requête-Visite-Ordonnance au Canada.	397
Figure 39 – Mémoire instructif aux inspecteurs des Ponts et Chaussées, 1749.	401
Figure 40 – Extrait de la feuille 6 du plan de l’Ill, entre Colmar et Illheusern, 1751. Au crayon, sur le côté droit, figurent des projets de redressement du cours.	403
Figure 41 – Moyens investis dans le nettoyage du Quatelbach, du Steinbächlein et du canal de Neuf-Brisach en 1754.	411

Liste des cartes

Carte 1 – L’hydrographie de l’Alsace et du Rhin supérieur.....	13
Carte 2 – Les colonies françaises autour du Saint-Laurent	14
Carte 3 – Le fleuve Saint-Laurent du lac Ontario au Saguenay	15
Carte 4 – L’expansion de l’espace français métropolitain de 1601 à 1713.....	65
Carte 5 – L’expansion française en Amérique à la fin du XVII ^e siècle.	70
Carte 6 – L’Alsace en 1648, carte schématique des principaux territoires	79
Carte 7 – Relief et organisation de la vallée laurentienne.	125
Carte 8 – Relief et organisation du Rhin supérieur de Bâle à Spire.	130
Carte 9 – Raids iroquois et fortifications françaises au Canada à la fin du XVII ^e siècle.	188
Carte 10 – les fortifications de l’axe Hudson-Richelieu et de l’ouest du lac Ontario dans les années 1750	198
Carte 11 – Fortifications et hydraulique défensive en Alsace aux XVII ^e et XVIII ^e siècles.	207
Carte 12 – Le tracé du canal de Seltz.	241
Carte 13 – Le réseau navigable potentiel du royaume à la fin du XVII ^e siècle selon Vauban.	283
Carte 14 – Les rapides de Lachine et les deux premiers projets d’un canal.	303
Carte 15 – Le réseau navigable en Alsace dans l’imaginaire des administrateurs	308
Carte 16 – Les moulins en Alsace en 1648 et 1760 d’après l’inventaire de 1773.....	365

Liste des abréviations

Arch. MAE :	Archives diplomatiques, Ministère des affaires étrangères
ADBR	Archives départementales du Bas-Rhin
ADHR :	Archives départementales du Haut-Rhin
AMM :	Archives municipales de Mulhouse
AN :	Archives nationales
ANOM :	Archives nationales d’Outre-mer
AVES :	Archives de la ville et de l’Eurométropole de Strasbourg
BAC :	Bibliothèque et BAC
BAnQ :	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
BnF :	Bibliothèque nationale de France
BNUS :	Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg
DFC :	Dépôt des fortifications des colonies
RAPQ :	<i>Rapport de l’archiviste de la Province de Québec.</i>

Remerciements

La thèse est une aventure individuelle, mais elle est loin d'être un travail solitaire. Nombre de personnes impliquées de près ou de loin dans cette entreprise de plus de six ans méritent une gratitude bien supérieure à celle que je peux exprimer ici.

Je remercie naturellement mes directeurs de thèse, **Dominique Deslandres** et **Alain Lemaître**. Leur travail de direction a été exemplaire, marqué par un juste équilibre entre une grande liberté de recherche et les cadres indispensables à tout travail doctoral. Leur écoute, leur disponibilité, leurs conseils, leur rigueur scientifique et leurs qualités humaines ont rendu ces années de doctorat à la fois stimulantes et plaisantes.

Un grand merci aux directeurs successifs du CRESAT, à l'UHA, Nicolas Stoskopf, Olivier Thévenin et Carsten Wilhelm, ainsi qu'au doyen de la FSESJ, Jean-François Havard, et aux directeurs de l'école doctorale 519 de Mulhouse, Michel Faure et Régine Battiston pour leur soutien. Ils m'ont permis de bénéficier de conditions de travail idéales pendant toutes les années de thèse passées à Mulhouse, d'abord en tant que doctorant contractuel, puis comme « hybride » doctorant-chargé d'étude, en donnant toujours priorité à la thèse.

Je remercie également tous les enseignants-chercheurs du département d'histoire de l'UHA, d'hier et d'aujourd'hui, qu'ils soient mes anciens professeurs ou mes nouveaux collègues. Marie-Claire Vitoux, Yves Frey, Marianne Coudry et Airton Pollini m'ont toujours témoigné leur soutien et leur intérêt pour mon travail. Olivier Richard, Céline Borello et Régis Boulat m'ont prodigué de précieux conseils méthodologiques, et leurs encouragements constants (« il faut vraiment que tu finisses ! ») ont enfin porté leurs fruits. Les discussions amicales et fructueuses avec Odile Kammerer, **Bernard Jacqué**, Brice Martin et Marie Fournier ont été aussi agréables que constructives, et par leur érudition et leur pédagogie, ils ont grandement contribué à nourrir ma réflexion. Jean-Philippe Droux m'a transmis son intérêt pour la cartographie et n'a jamais rechigné à répondre à mes questions en la matière.

À l'Université de Montréal, je dois beaucoup à Michèle Dagenais, Ollivier Hubert et Thomas Wien. Au cours de leurs séminaires ou dans un cadre plus informel, ils m'ont épaulé dans la définition des concepts, la construction de l'historiographie de mon sujet, l'identification des sources, et je les en remercie vivement.

Je tiens également à remercier Isabelle Laboulais, Colin Coates et Grégory Quenet pour les conseils avisés, et à témoigner toute ma gratitude à Raphaël Morera qui m'a offert son aide et son soutien à de nombreuses reprises et sous de nombreuses formes ces dernières années.

La cotutelle est une expérience scientifique extraordinaire, mais un parcours du combattant administratif. Un grand merci, donc, à Stéphanie Tailliez, David Tremblay et Naoual Samik à la FESP de l'Université de Montréal, Valérie Cauvin au département d'histoire de l'Université de Montréal, et Aurélia Robert, Betty Labigang et Sandra Fernandez à l'UHA pour leur disponibilité et leur efficacité lorsqu'il fallait répondre à mes nombreux appels à l'aide.

Merci à **Élodie Nestelhut** et Laetitia Bracco, les meilleures bibliothécaires du monde, pour leur gentillesse et leur flexibilité quant aux dates de retour des livres du SCD de l'UHA. Je remercie aussi chaleureusement Laurence Santerre : jamais des brouillons de chapitres, pourtant destinés au massacre à coups de stylo rouge, n'auront été aussi vite imprimés et aussi bien présentés.

Je tiens à témoigner toute ma reconnaissance aux nombreux employés et conservateurs des centres d'archive que j'ai fréquentés au cours de mes recherches. Leur aide pour m'orienter dans les méandres des archives administratives en quête d'une mention de rivière ou d'une carte particulière a souvent été indispensable.

Pour toutes les discussions et les échanges scientifiques et amicaux, dans et hors de l'université, autour d'un café ou d'un verre, merci à mes amis doctorants, anciens doctorants et jeunes docteurs : Ariane Généreux, Bernard Ducharme, Adina Ruiu, Suzanne Gousse (dont les connaissances sur la Nouvelle-France sont sans limites et m'ont sauvé à plusieurs reprises), Marie-Ève Beausoleil, Martine Hardy, Virginie Pineault, Téva Meyer, **Irène Dietrich-Strobbe**, **Cécile Hugelé**, Nicolas Holleville, **Florie Giacona**, Jean-Yves Lagasse, Timothée Euvrard, Mathieu Anel, Christophe Holweg, Adrien Vuillemin, Catherine Xandry, Laetitia Deudon, et Véronique Stahn. Leurs questions, leurs conseils et leur intérêt (poli ou réel) pour mes histoires d'eau m'ont été précieux pour mener ces recherches. Émilie Tanniou et Mehdi Dallali ont eu la sagesse de ne pas s'engager dans une thèse, mais leur sympathie et leur érudition font que les moments passés à leurs côtés ont eu le même effet positif !

Parmi eux, quelques amies se distinguent. Les encouragements, les conseils fondés sur sa propre expérience et la formidable rigueur scientifique de **Camille Desenclos** m'ont été tout autant bénéfiques, ces dernières années, que ses madeleines au calvados et sa disposition à me faire profiter des bibliothèques parisiennes sans quitter Mulhouse. Philomène Gallez, qui a commencé et finit désormais sa thèse en même temps que moi, a été d'un soutien moral précieux

dans les péripéties de la cotutelle et du Printemps érable. Enfin, **Claire Garnier**, ma « grande sœur de thèse » dont j'ai essayé de suivre les traces du mieux possible mérite ma reconnaissance éternelle : après avoir essuyé les plâtres pendant sa propre thèse, elle m'a généreusement fait bénéficier de ses conseils pour affronter la cotutelle, et n'a jamais rechigné à m'héberger lors de mes derniers séjours à Montréal, à calmer mes angoisses, à répondre à mes questions, à relire mes écrits et d'une manière générale, à être présente lorsque j'avais besoin d'être rassuré, guidé, éclairé, ou simplement écouté.

Un grand merci à **mes relecteurs** (qui, en raison de leurs multiples casquettes, figurent en gras dans ce texte). Parfois dans l'urgence, ils ont mené une traque minutieuse et implacable contre les coquilles, syntaxes hasardeuses, répétitions et autres tics de langages. S'il y a moins de « tout comme », « notamment » et « intégrer », de virgules intempestives et d'espaces redondants, c'est grâce à vous.

Durant ces six ans et demi, j'ai été bien entouré, mais les derniers mois de rédaction ont limité mes interactions sociales au strict minimum. Merci, donc, à mes chats, de m'avoir tenu compagnie, parfois de très près¹, pendant l'écriture.

Sans le soutien de mes proches, souvent exprimé par les questions « alors, ça avance ? » et « tu soutiens quand ? », mais aussi par un intérêt que je veux croire sincère pour ma recherche, cette thèse aurait peut-être duré plus longtemps encore. Merci, donc, à la famille, Pascaline et Tom, **Daniel** et Chantal, Rita, Patrick, Jean-Marc et les cousins-cousines ; ainsi qu'aux amis, Thomas, Simon, Cyril, Alex, Boris, Michaël, Nicolas, Aude, Manu, Michel, et bien d'autres que j'oublie sans doute dans la précipitation.

Merci à mes **parents**, « sans qui je ne serais pas là aujourd'hui » : leur soutien matériel et moral, sans faille et constant, a été indispensable à l'écriture de cette thèse.

Enfin, à **Émilie**, les mots ne suffiraient pas. Merci pour tout. Je ne recommencerais pas, c'est promis !

¹ <https://www.instagram.com/p/BJVTggGglhd/>

Un pas encore plus loin de toute préoccupation humaine, et voici l'eau de la rivière,
l'eau plus ancienne et plus neuve que toutes les formes,
et qui depuis des siècles, lave les défroques de l'histoire.

Marguerite Yourcenar, *Sous bénéfice d'inventaire*, 1962

Introduction

À la fin du XVII^e siècle, Sébastien le Prestre de Vauban, ingénieur, poliorcète, architecte et hydraulicien, rédige un mémoire sur la « Navigation des rivières », intégré au tome IV de ses *Oisivetés de Mr de Vauban contenant plusieurs mémoires ou ramas de sa façon*. Il y décrit les avantages économiques que procurerait l'aménagement de rivières et de canaux pour les rendre navigables, recense les cours d'eau qui le sont déjà et ceux qui pourraient l'être, les moyens techniques et financiers d'y parvenir et conclut :

[...] et ce qui paraît impossible deviendrait aisé, en s'y prenant peu à peu et avec ordre, pour peu que le Roi s'y affectionnât et qu'il y mît du sien, on verrait bientôt la navigation des principales rivières s'accroître et se prolonger du côté des sources, et s'étendre dans les principales branches ; et de là passer dans les moindres, sitôt qu'on s'apercevrait des commodités que la navigation apporte, qui serait un puissant motif pour exciter ceux qui seraient à portée de se les procurer, qui ne manqueraient pas à même temps d'en rechercher les moyens et d'entrer dans tout ce qui leur paraîtrait possible pour s'attirer ces avantages ; d'où s'ensuivrait le plus grand bien qui peut jamais arriver à ce royaume, par le débit aisé de ses denrées, qui en procurerait un accroissement considérable, et par conséquent augmentation de bien et de commodités et une très grande facilité aux provinces de s'entresecourir les unes les autres dans les chères années et dans les temps de guerre¹.

Le texte est celui d'un ingénieur et administrateur d'expérience, entré au service du roi en 1653 et commissaire général des fortifications depuis 1678. Il y suggère de renforcer la puissance du royaume à travers l'essor de la circulation essentielle à l'économie en temps de paix et à la pratique de la guerre en période de conflit. L'œuvre de Vauban en matière d'aménagements hydrauliques militaires, mais aussi civils, et l'expérience qui en découle, confèrent à son propos une certaine légitimité aux yeux de ses contemporains, et en soulignent l'intérêt pour l'historien. Parce qu'il est global et systématique, le projet est en effet l'un des exemples les plus évocateurs, qu'il existait à l'époque moderne une réelle préoccupation des élites et des administrateurs de l'État monarchique pour les questions d'aménagement et plus globalement, de gestion du milieu naturel, et des cours d'eau en particulier, ce qu'attestent également des

¹ VAUBAN Sébastien Le Prestre de, « Navigation des rivières », in VIROL Michèle (dir.), *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, p. 669-670. Selon Anne Conchon, préfacière du mémoire sur la navigation dans son édition de 2007, celui-ci a vraisemblablement été rédigé durant l'hiver 1698-1699.

réalisations comme le canal du Languedoc. Vauban insiste toutefois sur une condition essentielle du succès d'un projet si ambitieux : il faut que le roi « y mette du sien ». L'ingénieur sait que si une telle entreprise est possible, elle n'est réalisable qu'avec l'appui du roi, et donc l'ensemble des ressources de l'État. Le projet s'appuie d'ailleurs sur l'ambitieuse réforme fiscale proposée par Vauban, celui d'une « dîme royale » qu'il mûrit à la même période.

Questionner la rupture du XIX^e siècle.

Toute cette réflexion qui vise la maîtrise de la nature au XVII^e siècle a une influence pérenne sur les représentations et les pratiques de la gestion de l'eau jusqu'au XX^e siècle. En effet, l'existence dès l'époque de Vauban de projets de grande ampleur, l'idée que de tels travaux bénéficient au territoire et aux populations, la conscience de la nécessité de l'intervention étatique pour les réaliser, leur éventuelle concrétisation dès la fin de l'époque moderne contribuent à mettre en perspective le discours des ingénieurs et des décideurs du XIX^e siècle. Ces derniers, nourris des idéaux des Lumières, ont conçu leurs aménagements comme un moyen de surmonter, enfin, les obstacles naturels, et de domestiquer la nature. C'est particulièrement le cas des hydrauliciens : comme l'a montré André Guillerme, les discours scientifiques, économiques, techniques ont incité, tout au long du XIX^e siècle, à canaliser, enterrer, domestiquer l'eau pour des motifs hygiénistes ou tout simplement économiques¹. Johann Gottfried Tulla, l'ingénieur allemand à l'origine de la canalisation du Rhin dans les années 1820-1830, n'était-il pas présenté au XIX^e siècle comme l'homme qui sut dompter le Rhin sauvage² ? En Amérique du Nord aussi, les premières grandes entreprises d'aménagement publiques ou privées, à savoir le percement de canaux et les travaux d'endiguement dans la première moitié du XIX^e siècle, ont été réalisées dans l'optique de conquérir l'espace, domestiquer les cours d'eau, adapter la nature aux besoins de la nation et de l'humanité³, une vision encore plus affirmée lorsque les premiers aménagements hydroélectriques ont été réalisés, à partir de 1882 aux États-Unis et dès 1885 sur le Saint-Laurent⁴. La même idée,

¹ GUILLERME André, *Les temps de l'eau : la cité, l'eau et les techniques, Nord de la France, fin III^e siècle-début XIX^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1983, p. 188-229.

² CIOC Mark, *The Rhine: an eco-biography, 1815-2000*, Seattle, University of Washington Press, 2002, p. 57 ; BLACKBOURN David, *The Conquest of Nature: Water, Landscape, and the Making of Modern Germany*, Norton, 2007, p. 85. Contrairement à ce qu'écrivent Cioc et Blackbourn, ce n'est pas la maison de naissance de Tulla à Karlsruhe qui mentionne ce terme. Il est notamment gravé sur la tour Tulla, à Breisach, construite en 1874.

³ DAGENAIS Michèle, *Montréal et l'eau : une histoire environnementale*, Montréal, Boréal, 2011, p. 61, 67 ; SHAW Ronald E., *Canals for a Nation: The Canal Era in the United States, 1790-1860*, University Press of Kentucky, 1990, p. 26.

⁴ MCGEE W. J., « Water as a Resource », *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 33 (3), 1909, p. 37-50 ; MCGREEVY Patrick, « Imagining the Future at Niagara Falls », *Annals of the Association of American Geographers* 77 (1), 1987, p. 48-62.

implicite ou explicite, sous-tend ces réalisations : voilà enfin la nature maîtrisée, pliée aux besoins des hommes, mieux encore, des nations, et ses excès destructeurs désormais contenus.

Ce discours, couplé à des aménagements réalisés à des échelles inédites au XIX^e siècle, celles d'un cours d'eau dans sa totalité, voire d'un bassin versant, a eu des conséquences à la fois sur les paysages hydrographiques et sur les pratiques et les représentations qui s'y rattachent. Puisque les cours d'eau étaient désormais endigués, canalisés ou redressés parfois sur plusieurs dizaines de kilomètres, leurs divagations et leurs excès domptés par l'homme, les sociétés occidentales ont eu tendance à développer une confiance exacerbée en la pertinence et l'efficacité de ces aménagements. Les événements extrêmes ayant eu lieu depuis, et qui ont causé des dégâts matériels et parfois humains considérables, ont montré le caractère illusoire de cette maîtrise affichée : l'importante crue qui a touché la vallée rhénane en 1973 ou celle nombreuses rivières du bassin du Saint-Laurent en 1974, voire plus récemment, les événements de février 1990 en Alsace et le « déluge du Saguenay » en 1996, par exemple, ont largement surmonté les aménagements réalisés pour prévenir les inondations. Plus encore, cette évolution a contribué à alimenter l'idée qu'avant cette époque contemporaine marquée par une gestion rationnelle et une maîtrise des rivières, les interactions hommes-cours d'eau étaient déséquilibrées. Avant les progrès scientifiques des Lumières et les opportunités techniques de la Révolution industrielle, dans l'impossibilité matérielle de plier la nature, et plus particulièrement les rivières à leurs besoins, les hommes auraient été contraints d'adapter leurs pratiques aux impératifs des cours d'eau ou à souffrir les variations de leurs cours comme de leurs débits.

En réalité, les historiens, notamment français, ont rapidement mis à mal cette vision opposant une certaine passivité des sociétés médiévales et modernes d'une part, la maîtrise de la nature des sociétés contemporaines d'autre part, en insistant sur l'existence d'aménagements locaux parfois très anciens. L'histoire rurale s'est par exemple intéressée depuis l'école des *Annales*¹ aux aménagements liés à l'exploitation des ressources afin de saisir l'organisation socio-économique du Moyen-Âge et de l'époque moderne : la pêche, l'irrigation, les travaux de canalisation ou de drainage à petite échelle permettent de mettre en lumière les interactions entre l'homme et la rivière, mais surtout entre les différentes catégories d'acteurs face aux enjeux que présentent la gestion et l'exploitation de l'eau. L'histoire des techniques, couplée à l'histoire urbaine ou rurale, ainsi qu'à l'archéologie, a également nourri les recherches sur

¹ BLOCH Marc, « Avènement et conquêtes du moulin à eau », *Annales d'histoire économique et sociale* 7 (36), 1935, p. 538-563.

l'aménagement des milieux humides, à la suite des travaux précurseurs d'André Guillerme¹. L'archéologie a en effet largement contribué à éclairer les interactions entre les sociétés et leur environnement, en particulier pour les époques préindustrielles, depuis la préhistoire, et a pu donner lieu à des collaborations interdisciplinaires fructueuses avec les historiens². Quelle que soit l'approche adoptée, de telles études ont démontré qu'il était pertinent de renouveler l'analyse des interactions homme-cours d'eau dans le passé.

Émergeant dans les années 1970 à la suite des mouvements environnementalistes américains, l'histoire environnementale a également renouvelé les études sur les interactions homme-milieu en reconnaissant à ce dernier une part active dans les processus historiques³. Elle a donc permis de diversifier les approches pour étudier les modalités d'appréciation et d'appropriation des territoires : il ne s'agit plus, dès lors, de comprendre comment les hommes se sont adaptés à un milieu naturel — qui n'est qu'une donnée d'arrière-plan — mais d'analyser les relations dynamiques réciproques qui se tissent et se modifient en permanence. L'environnement, c'est-à-dire le milieu physique et ses relations avec l'homme, conditionne en effet largement le rapport au territoire à la fois sur les plans politique, économique, social et idéal.

L'histoire environnementale s'est rapidement emparée de l'eau comme objet d'étude, capitalisant sur les travaux d'autres approches, voire d'autres sciences, mais considère l'environnement comme un acteur au même titre que les populations ou les institutions, dans une relation dialectique de co-construction permanente. Toutefois, son historiographie a surtout abordé l'eau en tant que ressource, moteur du développement économique et politique à l'ère industrielle⁴ avant de s'ouvrir plus tardivement à d'autres périodes et d'autres problématiques. À l'instar d'autres approches, elle a par ailleurs tendance à présenter les entreprises préindustrielles d'aménagement des cours d'eau comme des initiatives émanant de pouvoirs locaux, voire des usagers eux-mêmes. Or en France, dès l'époque moderne, la monarchie s'est orientée vers une politique d'aménagement des réseaux hydrographiques dans tout le royaume,

¹ GUILLERME André, *Les Temps de l'eau*, 1983.

² COLARDELLE Michel et VERDEL Eric, *Les habitats du lac de Paladru (Isère) dans leur environnement : La formation d'un terroir au XI^e siècle*, Paris, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1993 ; LEVEAU Philippe et BURNOUF Joëlle, *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture : sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004.

³ LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 56 (4), 2009, p. 7-38 ; NASH Roderick, « American Environmental History: A New Teaching Frontier », *Pacific Historical Review* 41 (3), 1972, p. 362-372.

⁴ WORSTER Donald, *Rivers of Empire: Water, Aridity, and the Growth of the American West*, New York, Oxford, Oxford University Press, 1985.

portée autant par la recherche croissante du prestige et l'intérêt politique que par les objectifs économiques et financiers des souverains. Attachée, en effet, à la construction d'un État territorial homogène, puissant et centralisé, la monarchie s'est engagée dans cette politique depuis Sully, comme a pu le montrer Raphaël Morera dans le cas des entreprises d'assèchement de marais¹, et n'a cessé de la suivre jusqu'à la fin de l'Ancien Régime.

Les premières politiques de l'eau

L'aménagement des voies navigables aux XVI^e et XVII^e siècles précède en effet la politique colbertienne, qui trace les grandes routes pour relier Paris aux frontières, aux façades maritimes et aux grandes villes de province. Il faut rappeler que le Grand Voyer de France compte à l'origine parmi les grands officiers de la Couronne. À ce titre il a la charge des routes royales et de la voirie urbaine, mais aussi des rivières et des canaux. Érigée en grand office par Henri IV pour Sully en 1599, avant d'être supprimée en 1626, cette fonction est d'ailleurs reproduite en Nouvelle-France en 1657, où elle perdure au-delà du Régime français jusqu'en 1842. La charge de Grand Voyer de France permet au ministre d'Henri IV d'esquisser une politique d'aménagement du territoire, provoquant immédiatement des résistances nombreuses dont les premières furent institutionnelles. En créant cette fonction en 1597, Henri IV et Sully heurtent les autorités urbaines et les seigneurs hauts justiciers qui étaient traditionnellement chargés de l'aménagement du réseau routier et de la voirie, des voies navigables, de leur entretien, des péages et d'une partie importante de leur juridiction. Si Sully ne peut remplir pleinement sa charge qu'à partir de 1605, son œuvre révèle une volonté politique en matière de voies de communication terrestres avec le percement d'axes routiers, le relèvement de routes endommagées, la construction de ponts, mais aussi de voies navigables et l'aménagement des milieux humides avec des travaux de terrassement et de drainage destinés à stabiliser les crues de la Loire, ou l'assèchement des marais. Pour ce faire, le ministre d'Henri IV convoque auprès de lui les meilleurs experts de l'Europe, parmi lesquels Humphrey Bradley, technicien hollandais spécialiste du dessèchement des marais et du percement de canaux. Par ailleurs, dans chaque généralité, il nomme des responsables techniques (architectes, ingénieurs, artisans) et financiers (trésorier des finances) pour relayer sa politique sur le terrain².

¹ MORERA Raphaël, *L'assèchement des marais en France au XVII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011.

² BUISSERET David, « The Communications of France during the Reconstruction of Henri IV », *The Economic History Review* 18 (2), 1965, p. 267-277; BARBICHE Bernard, « Une révolution administrative : la charge de Grand Voyer de France », in STEGMANN André (dir.), *Pouvoir et institutions en Europe au XVI^e siècle : vingt-septième Colloque international d'études humanistes*, Tours, Paris, Vrin, 1987, p. 283-291 ; BUJADOUX Jean-Félix de, *Les*

À partir du XVII^e siècle, les interventions de la monarchie sur les cours d'eau du royaume, bien que ponctuelles, montrent que le concept de réseau navigable est désormais présent dans la pensée et la pratique politique du gouvernement de la France. En effet, l'idée émerge, à cette époque, de relier les mers et l'océan, une ambition nourrie à la fois par le pouvoir royal et par des érudits, hydrauliciens ou entrepreneurs — les fonctions n'étant pas toujours exclusives — dans des « imaginaires savants de la navigation intérieure » qui mêlent projets d'aménagement concrets, légitimation historique, rhétorique sacrée et considérations géographiques¹. Les premières décisions et réalisations du Grand Voyer traduisent surtout une prise de conscience du territoire et de son importance économique et stratégique. Mais ces initiatives, rendues pourtant techniquement possibles par l'invention de l'écluse à sas au XV^e siècle, restent encore loin d'une politique d'aménagement telle qu'on peut la connaître à la fin du XVII^e et au XVIII^e siècle. En effet, si le percement du canal de Briare débute dès 1604, supervisé par l'ingénieur hydraulicien Hugues Cosnier, ce n'est qu'en 1642 qu'il a été finalement ouvert à la navigation. En 1600, le canal du Midi demeure à l'état d'esquisse et ce n'est que soixante années plus tard que le rêve devient réalité entre Toulouse et Sète. Le canal de Bourgogne, voulu pour relier la Méditerranée au bassin de la Seine, et dont les premières études sont réalisées par Bradley, reste à l'état de projet jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Quant au creusement du canal d'Orléans, il s'inscrit dans une logique similaire de connexion entre bassins versants, mais le gouvernement ne s'implique que superficiellement dans son entreprise. Les initiatives de la monarchie sont donc nombreuses et précoces au cours du premier XVII^e siècle, mais elles restent néanmoins ponctuelles. Lancées parfois par étapes, elles sont souvent demeurées inachevées et dispersées. Si la réalisation d'un réseau à l'échelle du royaume ne peut encore l'emporter, ne serait-ce qu'en raison du morcellement du royaume, de ses particularités territoriales, les projets de joindre les bassins hydrographiques sont lancés : entre les rivières du nord du pays le long d'une frontière disputée ; de la Garonne à la Méditerranée ; et pour assurer à Paris, promue capitale du royaume, le ravitaillement approprié grâce à des liaisons reliant Paris à la Loire, au sillon rhodanien et au nord de la France. Menée par l'intermédiaire d'entrepreneurs, l'initiative de l'État peut être soutenue par une province ou des villes. Un fleuve peut susciter des projets voire des utopies, mais ceux-ci peuvent être freinés par les mêmes acteurs locaux ou provinciaux.

réformes territoriales, Paris, Presses universitaires de France, 2015, chap. I, « Mesnager » le territoire sous l'Ancien régime, I. Sully, Grand voyer de France, 5 et suivantes.

¹ MORERA Raphaël, « De l'écluse à sas à la jonction des mers », *Hypothèses* 9 (1), 2005, p. 192-195.

Problématique : environnement et appropriation du territoire

Ce mouvement de mise en valeur du réseau hydrographique visant à répondre aux impératifs de la monarchie française à l'échelle du royaume, c'est-à-dire garantir sa puissance en développant son économie et en protégeant son territoire, permet donc de situer la question suivante au cœur de notre recherche : quelle part prend la gestion de l'environnement dans l'expansion de la souveraineté française sur des territoires nouvellement agrégés au royaume en Europe et outre-Atlantique ? En quoi l'administration des cours d'eau, les atouts qu'ils représentent et les contraintes qu'ils imposent, participent-ils de l'intégration de ces territoires ? Que ces derniers soient conquis par la force, par l'interprétation du droit — qui guide la politique de Louis XIV en Alsace en matière de « réunions » — ou par des traités internationaux n'est pas neutre. Les modalités de l'installation française contribuent à définir les rapports de l'État monarchique en construction avec ces nouveaux espaces et avec les populations qui s'y trouvent. En Alsace, la proximité du Saint-Empire romain germanique, qui a abrité des siècles durant les territoires de cette province, oblige la France à la conception d'un système défensif solide, alors que l'autonomie à laquelle étaient habitués les seigneurs et les populations semble *a priori* incompatible avec la dynamique d'un État centralisateur. De même en Nouvelle-France, la présence des adversaires anglais fait obstacle à la conquête d'un territoire vaste et mal connu, et oblige à penser dans l'urgence l'administration de la colonie peu peuplée et loin de la métropole.

Après les initiatives précoces, mais ponctuelles du premier XVII^e siècle, la réflexion territoriale en matière d'hydrographie se précise en matière de voies navigables, de questions stratégiques ou de réponses aux enjeux économiques locaux, et s'exprime dans des pratiques et des savoirs qu'il s'agit d'identifier et de reconstituer. Le pouvoir royal recherche le jugement des experts dont on suit la trace dans les mémoires et les cartes, celui des intendants et des gouverneurs au niveau des deux provinces, mais il doit tenir compte des intérêts locaux, souvent contradictoires ; autant d'aspects qu'il est possible pour l'historien d'analyser grâce au savoir administratif constitué au niveau provincial comme au niveau central, et aux échanges entre les différents niveaux de pouvoir. Cette réflexion territoriale est enfin alimentée par une littérature encyclopédique, hétérogène par nature, où coexistent et se mêlent, sans principes scientifiques, des récits de voyageurs et de missionnaires, des descriptions et des notes d'agronomes, des rapports de médecins et d'inspecteurs militaires dont la monarchie est destinataire directe ou indirecte.

Si les premières actions témoignant d'une prise de conscience du potentiel des aménagements hydrauliques sont précoces, et si la naissance d'une politique d'aménagement du territoire est, en revanche, tardive, le « postulat écologique » a guidé en permanence la plupart des observateurs et des acteurs de cette histoire. Ce postulat, qui considère que les caractéristiques d'un territoire et de ses populations sont déterminées par le milieu naturel et les conditions climatiques, était déjà utilisé dans les chorographies des auteurs antiques, notamment dans le *Traité des airs, des eaux et des lieux* d'Hippocrate¹. Ce principe revient régulièrement, avec un déterminisme toutefois moins marqué, dans les descriptions des XVII^e et XVIII^e siècles utilisées pour l'administration du territoire : le milieu naturel s'impose au premier plan des rapports, des mémoires sur une province ou sur un aménagement hydraulique, comme tient le premier rang au XVIII^e siècle, quand l'Académie de médecine lance ses grandes enquêtes sur les épidémies². Tous, voyageurs et missionnaires, officiers et commissaires, ingénieurs et experts trouvent leur meilleur guide dans « la nature des lieux³ », et pour eux cette nature, seule, fournit une explication aux particularités du territoire.

On sait, depuis Jean-Claude Perrot et son étude sur Caen au XVIII^e siècle, combien le regard sur le milieu a profondément renouvelé la représentation que se font les élites du territoire urbain, de sa morphologie et de son fonctionnement⁴, compris en termes d'anatomie et de pathologie – ce qui leur a servi à justifier des projets d'urbanisme jusqu'au XX^e siècle⁵. Le constat s'applique également à l'État monarchique, à des échelles plus grandes, comme celle de la province ou de la colonie. Le postulat écologique, à travers l'approche monographique d'un espace, légitimise ainsi l'intervention étatique, en s'ajoutant à une réflexion sur le territoire portée par des considérations sur l'économie politique fondées sur des enquêtes statistiques⁶. L'intégration des particularités du milieu, dont celles de l'hydrographie, dans la réflexion et l'administration des provinces du royaume à partir du XVII^e siècle a donné naissance à des discours, à des règlements voire à des politiques nouvelles. L'Alsace et la Nouvelle-France, objet de toutes les attentions dès lors qu'elles intègrent pleinement le royaume au milieu du XVII^e siècle, sont au cœur de ce moment particulier du développement de l'intervention de l'État qui se prolonge jusqu'au

¹ HIPPOCRATE, *Traité d'Hippocrate des airs, des eaux et des lieux*, Imp. d'Auguste Delalain, 1817.

² MEYER Jean, « Une enquête de l'Académie de médecine sur les épidémies (1774-1794) », *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 21 (4), 1966, p. 729-749. REVEL Jacques et NORDMAN Daniel, « La formation de l'espace français », in BURGUIÈRE André et REVEL Jacques (dir.), *Histoire de la France*, Paris, Seuil, 2000, p. 113.

³ HIPPOCRATE, *Traité d'Hippocrate des airs, des eaux et des lieux*, 1817, p. 51.

⁴ PERROT Jean-Claude, *Genèse d'une ville moderne : Caen au XVIII^e siècle*, 2 vol., Paris ; La Haye, Mouton ; DL, 1975.

⁵ SOUBEYRAN Olivier et BERDOULAY Vincent, *L'écologie urbaine et l'urbanisme : Aux fondements des enjeux actuels*, La Découverte, 2010, p. 8.

⁶ REVEL Jacques et NORDMAN Daniel, « La formation de l'espace français », 2000, p. 110-112.

milieu du siècle suivant. Cette période constitue le cœur de notre étude, s'étendant du rattachement progressif des deux territoires à la Couronne jusqu'aux années 1760, lorsque la diffusion des Lumières, le développement des idées physiocrates, l'émergence des revendications parlementaires contribuent en France à un nouveau contexte, comme, de l'autre côté de l'Atlantique, le passage du Canada français à une *Province de Québec* britannique¹.

Cadre géographique

L'immensité et la diversité de l'espace français en Amérique du Nord nous incitent à restreindre le territoire d'étude pour conserver la pertinence de la comparaison. Les termes « Canada » et « Nouvelle-France » dans son ensemble, désignent en effet des espaces fluctuants selon les périodes. Catherine Desbarats et Allan Greer détaillent bien toute la difficulté qu'il y a, encore aujourd'hui, à « figer » la Nouvelle-France, à en définir des limites nettes et homogènes à l'aide de modalités de représentations cartographiques actuelles. Les frontières de la Nouvelle-France sont floues, différant non seulement entre les époques, mais également entre auteurs contemporains².

Au moment où la Nouvelle-France devient colonie royale en 1663, et malgré l'absence de limites précises, elle regroupe Terre-Neuve, l'Acadie — à ce moment occupée par l'Angleterre — et le Canada, ce dernier étant restreint à la vallée laurentienne, de Tadoussac à Montréal. L'expansion territoriale y agrège les Pays d'en Haut à partir des années 1670³, le Pays des Illinois dans les années 1680 et la Louisiane à partir de 1682. Ainsi, même si Gilles Havard et Cécile Vidal notent une tendance, notamment des historiens québécois, à se concentrer essentiellement sur la vallée laurentienne lorsqu'ils parlent de Nouvelle-France, le terme désigne en réalité, au début du XVIII^e siècle, un espace marqué par un « gigantisme géographique⁴ », et couvrant une surface s'étendant de Terre-Neuve à l'embouchure du Mississippi, de l'Atlantique jusqu'aux Rocheuses, sans pour autant que cette souveraineté revendiquée ne soit synonyme d'occupation du territoire. Siégeant à Québec, les autorités laïques comme religieuses sont communes à toutes ces régions. La Nouvelle-France forme une

¹ Remplacée, en 1791, par les provinces du Haut-Canada et du Bas-Canada.

² DESBARATS Catherine et GREER Allan, « Où est la Nouvelle-France ? », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 64 (3-4), 2011, p. 31-62.

³ Des missions y étaient déjà implantées par les jésuites dans les années 1660, mais on n'observe aucune présence de la monarchie française avant que le gouverneur Frontenac ne fonde le fort éponyme en 1673. HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008, p. 105.

⁴ *Ibid.*, p. 22.

colonie unique divisée en cinq gouvernements particuliers : Québec, Trois-Rivières, Montréal, la Louisiane et l'Acadie (puis, après 1713, l'île Royale), sur lesquels s'étendent théoriquement la juridiction de l'intendant et du gouverneur général. Les commissions de ces derniers distinguent explicitement ces trois espaces : Canada, Louisiane, île Royale¹. Dans les faits cependant, l'Acadie et la Louisiane formaient des colonies distinctes, dont les administrateurs (gouverneurs particuliers et commissaires-ordonnateurs) reçoivent leurs ordres directement de métropole et dont les Conseils supérieurs sont indépendants du Conseil souverain de Nouvelle-France². Le Canada, dans son acception administrative sous le Régime français, couvre les espaces restants c'est-à-dire la vallée laurentienne et les Pays d'en Haut. Est-il pour autant pertinent d'inclure ces derniers à l'espace étudié ?

Les entreprises missionnaires, les expéditions commerciales et les explorations, permettent d'intégrer au Canada les Pays d'en Haut, mais le caractère essentiellement religieux et économique de ce processus fait que l'occupation européenne s'y réduit, pendant tout le Régime français, à « quelques missions, comptoirs et forts situés sur les rives des Grands Lacs³ ». En effet, la quasi-totalité du peuplement au Canada s'étend entre Montréal et Québec, et ce sur l'ensemble de la période⁴. Selon Gilles Havard, dans la deuxième moitié du XVII^e siècle, « l'expansion française dans l'intérieur du continent avait divisé le Canada en deux sections géographiques : [...] la vallée du Saint-Laurent, où se concentrait la population coloniale, et le Pays d'en Haut de l'autre ». Pour lui, le rapport des historiens aux Pays d'en Haut est à critiquer dans la mesure où ils tendent à nier leur « spécificité géohistorique » et de manière plus ponctuelle, à considérer la Nouvelle-France comme un espace homogène au lieu d'un ensemble d'espaces distincts et différents⁵ ». Ce sont ces raisons qui, justement, invitent à considérer distinctement la région du Saint-Laurent et celle des Grands Lacs. Aussi dans cette étude, pour conserver la pertinence de la comparaison entre deux espaces cohérents, caractérisés par un peuplement européen dans une plaine fluviale, le terme « Canada » est donc pris dans son acception la plus restreinte, à savoir la vallée laurentienne⁶.

¹ DESBARATS Catherine et GREER Allan, « Où est la Nouvelle-France ? », 2011, p. 51.

² HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 149, 159 ; DESBARATS Catherine et GREER Allan, « Où est la Nouvelle-France ? », 2011, p. 52.

³ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 25.

⁴ PRITCHARD James S., *In search of Empire: the French in the Americas, 1670-1730*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, p. 37.

⁵ HAVARD Gilles, *Empire et métissages : Indiens et Français dans le Pays d'en Haut, 1660-1715*, Sillery, Québec, Septentrion, 2003, p. 11-12.

⁶ À l'instar de C. Desbarats. DESBARATS Catherine, « La question de l'État en Nouvelle-France », in JOUTARD Philippe et WIEN Thomas, *Mémoires de la Nouvelle-France. De France en Nouvelle-France*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005, p. 188.

Territoire lointain et méconnu, ce Canada étonne et fascine par sa singularité dans l'espace français. Aux côtés du climat, de la végétation, de la faune ou des populations autochtones, la taille et la densité du réseau hydrographique laurentien manquent rarement de susciter un commentaire. Le constat est vrai pour toute la période française, de Samuel de Champlain qui qualifie le Saint-Laurent « d'ornement du pays¹ » au jésuite François Xavier de Charlevoix qui affirme que c'est « sans contredit le Pays du Monde où il y a le plus d'eau² », ce sentiment étant vraisemblablement exacerbé par le fait que le fleuve, d'abord compris comme le passage vers l'Asie, est la porte d'entrée de la colonie. Complétés par l'importante correspondance transatlantique, les mémoires et les récits de voyage qui parviennent aux yeux de la cour et des ministres donnent une place importante aux descriptions naturelles, en raison du contraste avec le milieu physique européen, bien qu'ils n'aboutissent pas toujours à des considérations prospectives. Par les informations qu'ils contiennent et leur circulation, ils n'en contribuent pas moins à la connaissance et à la compréhension du milieu, essentielles à l'administration royale et à l'expansion de la souveraineté française.

Les enjeux de la connaissance et de la définition du territoire sont différents en Alsace. D'une part, ses limites sont relativement aisées à identifier : dans le cadre de notre étude, nous incluons l'ensemble des espaces qui composent la province à mesure de leur rattachement à la France à partir de 1648 et tout au long du XVII^e siècle, en prêtant une attention particulière à la frontière nord, particulièrement disputée. D'autre part, cette province européenne contigüe — ou presque — au reste du royaume, peuplée et urbanisée, demeure mal connue, mais son milieu suscite moins de commentaires que son organisation politique. Si l'entité territoriale « Alsace » apparaît au Haut Moyen-Âge, sa définition territoriale, à la fois floue et plurielle, est héritée de son intégration au Saint-Empire depuis le X^e siècle. Avant sa conquête par la France au XVII^e siècle, elle est marquée par deux caractéristiques : l'importance du fait urbain et l'impact de l'accession des Habsbourg au trône impérial. L'emprise directe de ces derniers sur le sud de la vallée rhénane, contrastant avec celle, indirecte, des nombreux princes et seigneurs possessionnés en Basse-Alsace, a permis la mise en place d'institutions telles une diète, un *Regiment* dirigé par un *Landvogt* (grand bailli) et un chancelier exerçant le pouvoir civil et

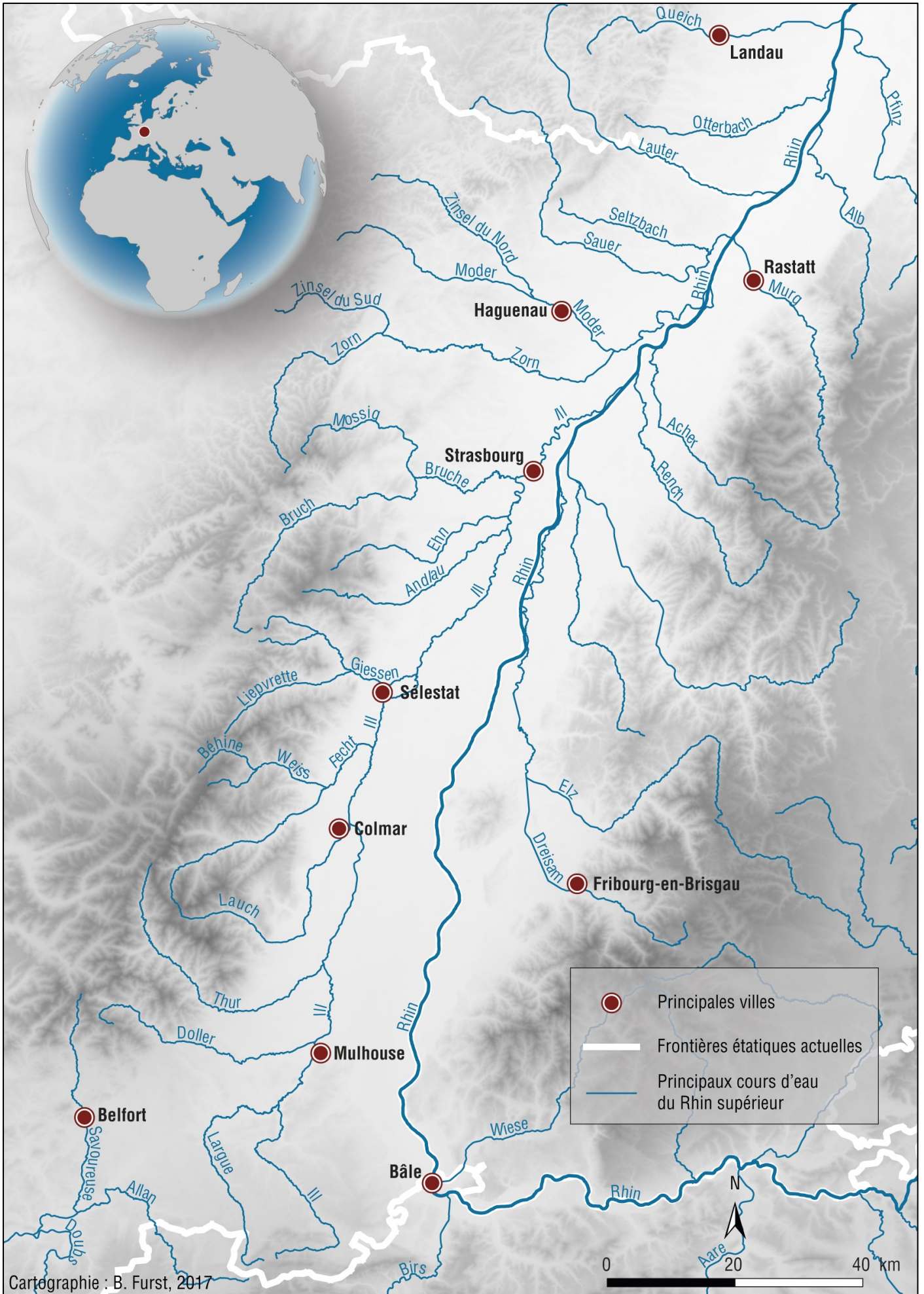
¹ CHAMPLAIN Samuel de, *Les voyages de la Nouvelle-France occidentale, dicte Canada, faits par le Sr de Champlain*, Paris, C. Collet, 1632, p. 3.

² CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, Paris, chez Nyon fils, 1744, p. 168.

judiciaire, ainsi qu'une chambre gérant les finances¹. Les structures politiques et administratives locales et régionales sont donc bien développées. Lorsque la France prend possession du territoire qu'elle entend redévelopper après les ravages de la guerre de Trente Ans et administrer comme une province homogène faisant partie intégrante du royaume, l'Alsace est encore germanique et impériale sur de nombreux plans : culturel, politique, économique, religieux. La plupart des descriptions du territoire émanant des agents de la monarchie mettent elles aussi en avant le milieu, mais dépassent systématiquement la simple découverte. Si, outre la situation politique de la province, l'on décrit les forêts, les sols, le climat parfois, mais aussi, et toujours en premier, les cours d'eau, c'est toujours pour en améliorer l'administration et la mise en valeur, et consolider ainsi la souveraineté française sur ce territoire.

Dans un tel contexte, l'histoire comparée et l'histoire environnementale sont susceptibles de s'enrichir mutuellement. La mise en regard des deux territoires au cours d'une période donnée permet de dégager des tendances, de révéler des principes communs d'administration du territoire et du rapport au milieu, de mettre en lumière d'éventuelles analogies en matière d'enjeux et de moyens, mais aussi des différences sensibles quant aux mesures concrètes adoptées, qui peuvent dépendre autant de l'impulsion donnée par le roi et les secrétaires d'État que de la réalité sociale, politique et environnementale locale. Dans les deux cas, il semble que les mesures prises par le pouvoir royal quant à la gestion des réseaux hydrographiques participent de la constitution et de l'appropriation du territoire par la monarchie française. Par territoire, on comprendra ici en premier lieu, l'espace au sein duquel s'exerce la souveraineté du roi, c'est-à-dire son pouvoir de contrainte, médiatisé par des institutions qui recouvrent des circonscriptions administratives. En principe, ce ressort est strictement défini ; dans la réalité, il en va tout autrement en Alsace et en Nouvelle-France. En second lieu, ce territoire est aussi conçu comme un bassin de ressources, défini et exploité en fonction de la circulation des biens, de la répartition des richesses, autrement dit un espace considéré comme vital, dont il convient d'harmoniser les différents flux. Enfin, le territoire étant aussi la conséquence de l'appropriation d'un espace, sa construction n'est pas linéaire, mais réversible et modulable en fonction des acteurs et d'objectifs définis comme prioritaires en un moment donné, la rationalité économique pouvant se heurter aux contraintes militaires et politiques.

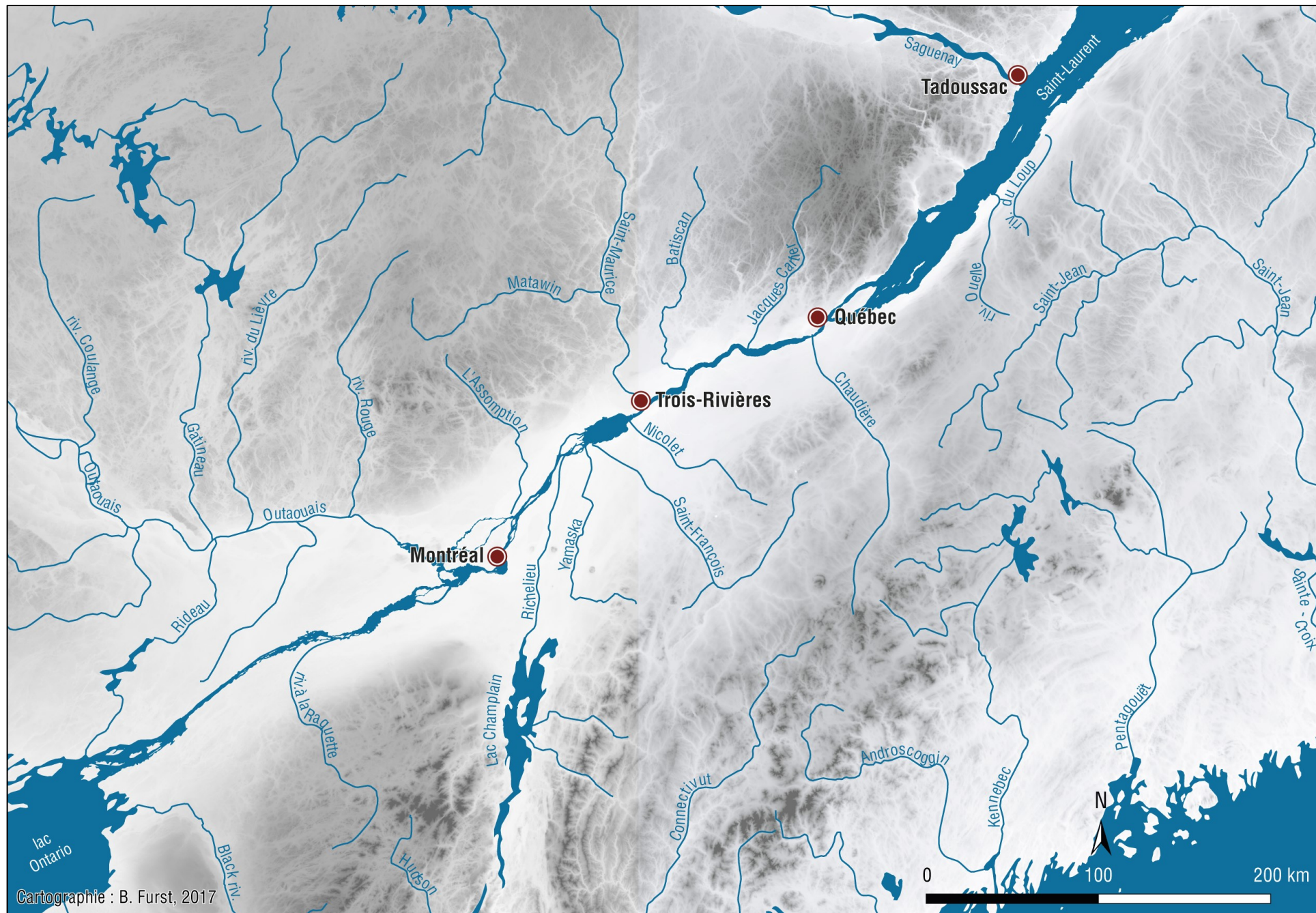
¹ VOGLER Bernard et KAMMERER Odile (dir.), *Nouvelle histoire de l'Alsace : une région au cœur de l'Europe*, Toulouse, Privat, 2003, p. 140.



Carte 1 – L'hydrographie de l'Alsace et du Rhin supérieur



Carte 2 – Les colonies françaises autour du Saint-Laurent



Carte 3 – Le fleuve Saint-Laurent du lac Ontario au Saguenay

Sources

Pour comprendre ces différents objectifs et éclairer à la fois les discours et les actions qu'ils suscitent de la part des différents niveaux du pouvoir royal, une attention particulière est portée aux sources produites par le gouvernement royal et ses relais en Alsace et au Canada. De fait, la diversité des documents et de leurs auteurs reflète la multiplicité des enjeux et des mesures liés aux cours d'eau sous l'Ancien Régime : aux textes normatifs s'ajoutent nombreuses autres sources administratives (mémoires, cartes, devis et états financiers) et une correspondance constante entre les différents services centraux et provinciaux dont l'analyse permet de saisir les politiques et les représentations du pouvoir royal.

Une première catégorie de ces sources est constituée par les actes du pouvoir souverain. Ces ordonnances et édits sont promulgués par le roi à son initiative ou à celle de ses ministres. Ils peuvent concerner l'ensemble du royaume, à l'instar des grandes ordonnances colbertiennes des années 1660-1680. Renseignant sur l'orientation générale de la politique du royaume décidée par la monarchie centralisatrice, ils sont aussi souvent très éloignés de la réalité locale des territoires à l'étude. Sur des sujets plus restreints, les arrêts des conseils, de portée provinciale ou locale, mais également édictés par le roi et ses ministres peuvent se révéler porteurs d'information. Une partie de ces textes est publiée dès l'époque moderne, ou aux XIX^e et XX^e siècles, compilée dans des recueils ou retranscrite dans la littérature scientifique contemporaine. Ainsi, *l'ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts* de 1669, source incontournable pour notre enquête, qui s'inscrit parmi les grandes ordonnances qui ponctuent les réformes de l'État après l'accession de Colbert au Contrôle général des finances, est aisément accessible sur Internet, notamment dans sa première version imprimée¹. De fait les sources publiées sont relativement faciles d'accès, d'autant qu'elles ont été réunies très tôt dans des recueils dont certains sont désormais en ligne. L'un des plus complets est le *Recueil général des anciennes lois françaises*, qu'on doit à des juristes de la première moitié du XIX^e siècle, et

¹ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669*, Paris, Pierre Lepetit, Jacques Langlois, Damien Foucault et Sébastien Mabre-Cramoisy, 1670 ; Outre les versions hébergées sur Google Books, le Groupe d'histoire des zones humides (GHZU) propose la numérisation d'une version commentée en tant que « Ressource documentaire », et le site Legilux, portail juridique du Gouvernement du Luxembourg sur Internet, en propose une transcription : « Ressources documentaires - XVII^e siècle », *Site du Groupe d'histoire des zones humides*, [<http://www.ghzh.fr/index.php/ressources-documentaires/category/5-XVIIe-siecle>], consulté le 19.04.2014 ; « Ordonnance du 13 août 1669 sur le fait des Eaux et Forêts », *Legilux, portail juridique du Gouvernement du Grand-duché du Luxembourg sur Internet*, [<http://www.legilux.public.lu/rgl/1669/A/0001/Z.pdf>], consulté le 19.04.2014.

qui inclut des actes depuis les premiers rois de France (420) à la Révolution¹. Pour la Nouvelle-France, deux compilations d'arrêts du Conseil d'État du roi sont éditées en 1803 et en 1854². Concernant l'Alsace, un recueil en deux volumes d'ordonnances et autres textes se rapportant à la province est publié par François-Henri de Boug, président du Conseil souverain, dès 1775³. Les traités de paix, qui font également partie de notre corpus se retrouvent notamment dans le recueil en six tomes de Frédéric Léonard, couvrant une période s'étendant du XV^e à la fin du XVII^e siècle⁴, ainsi que dans les *Ordonnances d'Alsace* de Boug.

Aux Archives nationales, le fonds du Conseil du Roi (série E) contient la plupart des minutes d'arrêts en commandement de Louis XIII à la Révolution, à l'exception de ceux de la Marine, secrétariat d'État dont relevait le Canada. Ceux couvrant les règnes de Louis XIV et Louis XV sont conservés aux cotes E 1687 à E 2510, organisés par secrétariats d'État en volumes trimestriels⁵. Peu de pièces concernent l'Alsace⁶, encore moins le Canada.

Pour ce dernier, il faut se tourner vers les Archives nationales d'outre-mer (ANOM). Le dépouillement de la série A qui comporte les Arrêts, déclarations, édits et ordonnances concernant les colonies (1666/1770) n'a pas donné de résultats pertinents pour notre objet d'étude. Par contre les ANOM conservent l'importante communication entre le secrétariat d'État à la Marine en métropole et les administrateurs de la colonie⁷. La correspondance

¹ ISAMBERT François-André, DECRUSY et TAILLANDIER Alphonse-Honoré (dir.), *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789 : contenant la notice des principaux monumens des Mérovingiens, des Carlovingiens et des Capétiens, et le texte des ordonnances, édits, déclarations, lettres patentes, réglemens, ... de la troisième race, qui ne sont pas abrogés, ou qui peuvent servir, soit à l'interprétation, soit à l'histoire du droit public et privé....*, 29 vol., Paris, Belin-Leprieur, Plon, 1821.

² *Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada*, Québec, Presse à vapeur de E.R. Fréchette, 1854.

³ DE BOUG François-Henri, *Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts du Conseil d'Etat et du Conseil souverain d'Alsace, Ordonnances et Règlemens concernant cette Province, avec des observations par M. DE BOUG, Premier président du Conseil Souverain d'Alsace*, 2 vol., Colmar, chez Jean-Henri Decker, 1775.

⁴ LÉONARD Frédéric (dir.), *Recueil des traités de paix, de trêve, de neutralité, de confederation, d'alliance, et de commerce, faits par les rois de France, avec tous les princes, et potentats de l'Europe, et autres, depuis pres de trois siècles : En Six Tomes*, vol. 3, Paris, Frédéric Léonard, 1693.

⁵ Un inventaire analytique détaillé, mais partiel disponible au Centre d'accueil et de recherche des Archives nationales (CARAN), restreint à une partie du règne de Louis XV seulement, a permis un dépouillement précis. Les arrêts des périodes non couvertes par ces inventaires, en revanche, ont été dépouillés avec moins de précision, le seul outil à disposition étant des inventaires anciens et incomplets organisés chronologiquement seulement et ne comportant qu'une description sommaire du contenu de chaque acte (disponibles aux cotes AN, E 2662 et E 2663).

⁶ Les séries A des archives départementales du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, contenant les actes du pouvoir souverain des périodes pré-révolutionnaires concernant l'Alsace ont donné les mêmes maigres résultats

⁷ Ces sources sont en ligne, hébergées par Bibliothèque et Archives Canada. Pour la série B, une version transcrite est disponible sur le site du projet Héritage : « France. Administration des colonies : Série B, lettres envoyées », *Héritage*, [http://heritage.canadiana.ca/view/oocihm.lac_mikan_100113], consulté le 24.03.2017 ; Pour la correspondance à l'arrivée, les documents, bien indexés, sont accessibles via une base de donnée : « Archives de la Nouvelle-France », *Bibliothèque et Archives Canada*, 25.06.2015, [<http://www.bac->

générale au départ (série B) et à l'arrivée (série C11) témoigne de l'intensité des échanges transatlantiques. Toutefois, ces fonds ont été mis à profit de manière inégale dans la thèse. La série B, qui comprend les minutes des lettres et instructions, ainsi que des actes normatifs, des commissions ou des provisions envoyés de la France vers l'ensemble des colonies, n'a été que peu utilisée, de nombreuses instructions du gouvernement étant également accessibles dans la série C11 qui regroupe les correspondances à l'arrivée (émanant des administrateurs coloniaux). La sous-série C11A comprend la majorité des pièces relatives au Canada, qu'il s'agisse de lettres, placets, mémoires, procès-verbaux ou encore de documents iconographiques (cartes et plans), et se révèle particulièrement utile pour connaître l'action de l'intendant et du gouverneur dans la colonie¹. Les sous-séries C11E et C11G (Canada et divers) complètent la C11A.

Les fonds du secrétariat d'État aux Affaires étrangères sont conservés aux archives diplomatiques du Ministère des Affaires étrangères. Parmi celles-ci, le fonds Alsace (54 MD) compte plusieurs liasses contenant des correspondances, des rapports et des mémoires destinés au pouvoir central sur des thématiques précises en lien avec le sujet, dont les fortifications, la navigation du Rhin, les relations avec les princes étrangers et les limites de la province².

Enfin, les fonds Vauban, appartenant aux archives privées de la famille Rosanbo (par le mariage de la petite-fille du maréchal avec un Le Peletier de Rosanbo), ont été microfilmés et versés aux Archives nationales. Le fonds Vauban I³ contient les dossiers de Vauban : mémoires, rapports d'inspection, traités généraux. La correspondance de Vauban, qui constitue le fonds Vauban II⁴ a fait l'objet d'un dépouillement sélectif, axé sur les échanges entre le Commissaire général des Fortifications et les administrateurs provinciaux (intendants, gouverneurs, ingénieurs). Dans les deux fonds, de nombreux documents concernent l'Alsace, quelques-uns portent sur le Canada.

lac.gc.ca/fra/decouvrez/exploration-colonisation/archives-nouvelle-france/Pages/archives-nouvelle-france.aspx], consulté le 24.03.2017.

¹ Une partie de la correspondance a été publiée dans les *Rapports de l'archiviste de la Province de Québec (RAPQ)*, notamment celles du gouverneur général de la Nouvelle-France Louis Buade de Frontenac, de l'intendant Jean Talon, et du gouverneur Philippe Rigaud de Vaudreuil : pour Frontenac : *RAPQ*, 1927-1928, p. 1-144 ; 1927-1928, p. 1-211 ; 1928-1929, p. 247-384. Pour Talon : *RAPQ*, 1930-1931, p. 3-182. Pour Vaudreuil : *RAPQ*, 1938-1939, p. 10-179 ; 1939-1940, p. 355-463 ; 1942-1943, p. 399-443 ; 1946-1947, p. 371-460 ; 1947-1948, p. 137-339.

² Arch. MAE, Fonds Alsace (Mémoires et documents) vol. 3 à 45, accessibles en microfilms aux cotes P/6682 à P/6761. Après consultation de l'inventaire analytique et dépouillement, seuls les vol. 3, 7, 12, 13, 24, 30-34 et 39-45 se sont révélés pertinents.

³ AN, Fonds Vauban, 260AP/1-74, consultable sur autorisation en microfilms sous les cotes 155MI/1-68.

⁴ AN, Fonds Vauban, cote 261AP/7-54, consultable sur autorisation en microfilms sous les cotes 161Mi/1-47.

Les archives des institutions royales de l'Alsace et de la Nouvelle-France conservées au Québec et en Alsace sont largement utilisées pour comprendre l'action des relais de la monarchie dans la province ou dans la colonie. Pour l'Alsace, peu de ces documents ont été publiés, à l'exception de quelques arrêts du Conseil souverain d'Alsace dans les recueils de Corberon et De Boug. Au Canada, à l'instar des *Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada* dont elle est le second volume, une compilation recense une partie des ordonnances des intendants et les arrêts portant règlement du conseil¹. Les jugements et délibérations du Conseil souverain de la Nouvelle-France ont par ailleurs été publiés dans leur intégralité dans un ouvrage en six volumes à la fin du XIX^e siècle². Toutes ces publications ne regroupent toutefois qu'une petite partie des sources laissées par les institutions administratives et judiciaires des deux territoires.

Pour le Canada, nous avons ainsi eu recours au fond TP1 (*Conseil souverain de la Nouvelle-France*) conservé à la Bibliothèque et Archives nationales du Québec, qui contient notamment les jugements et délibérations du Conseil et les arrêts du Conseil d'État du roi. Les fonds correspondant aux juridictions royales particulières sont également mis à profit³. En Alsace, aux Archives départementales du Haut-Rhin, les fonds du Conseil souverain d'Alsace (série 1B) et de la maîtrise des Eaux et Forêts d'Ensisheim (série 2B) se sont révélés peu pertinents pour notre propos. Les archives de l'intendance, en revanche, ont été largement utilisées. En Alsace, il s'agit des séries C et 5C, respectivement conservées aux Archives départementales du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, qui contiennent des ordonnances, des mémoires, les procédures découlant de requêtes, des cartes et nombre de pièces justificatives liées aux dossiers traités par l'intendant⁴. Au Québec, le fonds *Intendants* de la BAnQ⁵ est moins varié.

¹ *Arrêts et règlements du Conseil supérieur de Québec, et ordonnances et jugements des intendants du Canada*, Québec, E.R. Fréchette, 1855 ; Cette compilation est éditée en 1806, puis augmentée lors de sa réédition en deux volumes en 1855 et 1856. *Complément des ordonnances et jugements des gouverneurs et intendants du Canada : précédé des commissions des dits gouverneurs et intendants et des différents officiers civils et de justice avec une table alphabétique de toutes les matières contenues tant dans ce volume que dans les deux volumes précédents*, Québec, Presse à vapeur de E.R. Fréchette, 1856.

² Jugements et délibérations du Conseil supérieur de Québec Jugements et délibérations du Conseil souverain de la Nouvelle-France/publiés sous les auspices de la Législature de Québec, 6 vol., Québec, A. Côté et Cie, 1885.

³ BAnQ, TL1 (Fonds *Prévôté de Québec*, 1666-1759) ; TL3 (Fonds *Juridiction royale des Trois-Rivières*, 1653-1764) ; TL4 (Fonds *Juridiction royale de Montréal*, 1677-1769) ; TL 5 (Collection Pièces judiciaires et notariales, 1638-1900 qui comporte quelques archives judiciaires ne relevant pas directement des trois juridictions royales)

⁴ Les apports du fonds de l'intendance d'Alsace ont été complétés par quelques pièces issues de la série J, « entrées par voie extraordinaire ». C'est le cas d'ordonnances des intendants et gouverneurs de la province (ADBR, 32 J 1 et 32 J 2, correspondant à des « Pièces extraites avant 1860 de la série A (Législation et réglementation avant 1789) »), ainsi que des *Mémoires sur la province d'Alsace* de l'intendant Jean-Nicolas Mégret de Sérilly : MÉGRET DE SÉRILLY Jean-Nicolas de, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, ADBR, 4 J 2/1 à 4 J 2/5, issus du fonds Jean-Nicolas Mégret de Sérilly.

⁵ BAnQ, E1, *Fonds Intendants*

Il renferme les ordonnances édictées par les intendants successifs (série E1, S1), particulièrement utilisées malgré l'absence quasi systématique des autres documents de chaque procédure (requête, enquête, éventuels renvois...). Les séries E1, S2 (requêtes et jugements), E1, S3 (concessions de seigneuries, fiefs et arrières-fiefs) et E1, S4 (papiers terriers du Domaine du Roi) ne sont presque pas mis à profit. Certains procès-verbaux issus du fonds *Grand voyer de Nouvelle-France* sont également utilisés¹. Tous les fonds de BAnQ sont accessibles en ligne².

En complément de ces dépouillements systématiques, quelques sources sont issues d'autres archives. La Bibliothèque nationale de France conserve des mémoires sur Strasbourg de Vauban, ou sur l'Alsace de Peloux (secrétaire de l'intendant Feydeau de Brou) et du comte Louis de Félix de Muy chargé d'inspecter les fortifications par le duc de Choiseul³. Les manuscrits de la famille de Turckheim, à la Bibliothèque nationale universitaire de Strasbourg, renferment plusieurs mémoires sur des aspects militaires et économiques de la province⁴. La collection de la famille Beauharnois conservée à Bibliothèque et Archives Canada contient un mémoire sur la colonie de l'intendant Jean Bochart transmis à François de Beauharnois de La Boische quand ce dernier lui succède⁵. Certaines archives municipales en France se sont également révélées riches d'intérêt : aux Archives de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg (AVES), la série AA renfermant la correspondance politique et les archives du préteur royal, et la série 2 MR contenant les arrêts, édits et ordonnances du roi et de ses représentants en Alsace se révèlent complémentaires des séries A et C de fonds de l'intendance des Archives départementales. Enfin, le cas de Mulhouse présente une particularité, puisque la ville est restée indépendante de la France jusqu'en 1798. Les archives de la ville conservent une partie de la correspondance avec l'administration royale, et plus particulièrement avec l'intendance d'Alsace (série VI B). Les registres consultés (4 à 13 et 17-18) contiennent essentiellement des ordonnances de l'intendant, des procès-verbaux de visite et des lettres concernant la gestion de cours d'eau traversant à la fois le territoire mulhousien et la province

¹ BAnQ, E2, *Fonds Grands voyers*

² BAnQ, « Pistard », *Pistard*, [<http://pistard.banq.qc.ca>], consulté le 24.03.2017.

³ VAUBAN, Sébastien le Prestre de, *Mémoire sur la situation de Strasbourg, ses deffauts et avantages, et les propriétés généralles et particulières de sa fortification, après l'exécution de son projet achevé*, 1681, BnF, NAF 1548 ; PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, BnF, ms. fr. 8152 ; DU MUY Louis de Félix, *Mémoires sur l'Alsace, divisés en trois parties, dont la première comprend sa deffense, la deuxième sa topographie et la troisième son administration intérieure*, 1766, BnF, ms. fr. 11410.

⁴ BNUS, Ms. Turckheim 037, 042, 098, 101, 118, 119, 124 et 135.

⁵ BOCHART DE CHAMPIGNY Jean, *Mémoire de l'état de la Nouvelle-France laissé par Jean Bochart de Champigny à François de Beauharnois de la Chaussaye*, 1702, BAC, Collection de la famille Beauharnois, MG18-G6/Microfilm C-2925

d'Alsace. Dans toutes les archives en Alsace, un certain nombre de documents rédigés uniquement en allemand nous sont restés inaccessibles, mais la plupart des documents issus de l'administration royale, ou qui lui sont destinés, sont ou ont été traduits en français.

Un intérêt particulier a enfin été porté aux sources cartographiques. Cartes et plans permettent d'appréhender, de synthétiser et de formaliser l'espace et le territoire différemment des sources écrites. La légitimité des cartes anciennes comme sources historiques n'est plus à prouver. Leurs usages sont multiples. À l'époque moderne, « la production cartographique se diversifie, les usages des cartes en font de même : usages administratifs, savants, mais aussi démonstratifs, rhétoriques, etc., les uns n'excluant évidemment pas les autres¹ ». Plus important encore, la carte est la manifestation codifiée et matérialisée d'une représentation de l'espace². Parce qu'elle répond à des contraintes et des objectifs précis, elle permet une forme d'appropriation du territoire. Issue de savoirs scientifiques et techniques qui se construisent et évoluent, notamment aux XVII^e et XVIII^e siècles à l'initiative des agents de l'État monarchique, notamment en contexte colonial³, les cartes permettent également de mettre en lumière le rôle de différents acteurs dans l'appropriation des territoires nouveaux. Ingénieurs, géographes et cartographes de terrain et de cabinet, par leurs productions, formalisent un savoir géographique, cartographique, complémentaire des savoirs administratifs. Outre les plans conservés dans les archives de l'intendance (ADHR et ADBR), nous avons mis à profit la collection du géographe et cartographe Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville (1697-1782) le fonds du Service hydrographique de la Marine, dont la plus grande partie, est disponible sur la bibliothèque numérique de la BnF, Gallica⁴, ainsi que le fonds du Dépôt des fortifications des colonies (DFC) des ANOM.

¹ LABOULAIS Isabelle, « Introduction », in LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e- XIX^e siècle) : pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 7.

² JACOB Christian, *L'empire des cartes : approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris, A. Michel, 1992, p. 136.

³ REVEL Jacques et NORDMAN Daniel, « La formation de l'espace français », 2000, p. 133-135 ; VIROL Michèle, « Du terrain à la carte : les ingénieurs du roi Louis XIV entre exigences et réalisations », in LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e- XIX^e siècle) : pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 33-50 ; PALOMINO Jean-François, « Pratiques cartographiques en Nouvelle-France : La prise en charge de l'État dans la description de son espace colonial à l'orée du XVIII^e siècle », *Lumen : Selected Proceedings from the Canadian Society for Eighteenth-Century Studies / Lumen : travaux choisis de la Société canadienne d'étude du dix-huitième siècle* 31, 2012, p. 21-39.

⁴ BNF, « Gallica », [<http://gallica.bnf.fr/>], consulté le 15.03.2016.

Plan

La thèse adopte donc la perspective de l'histoire environnementale pour analyser un aspect méconnu du développement de la monarchie administrative d'Ancien Régime, à partir de l'hypothèse que les modalités d'appropriation du territoire s'appuient sur la gestion de l'environnement et en particulier sur celle des réseaux hydrographiques. Aussi l'environnement – compris comme l'ensemble des relations entre les hommes et le milieu physique dans un contexte de co-construction permanente et réciproque – est-il au centre de la réflexion. Les apports récents de l'histoire environnementale qui reconnaît au milieu physique une part active dans les processus historiques et qui tient compte à la fois des dimensions matérielle, mais aussi culturelle, politique et sociale du rapport à l'eau, sont mis à profit. Se fondant ainsi sur l'hydro-histoire qui interroge l'organisation des rapports sociaux autour de l'eau, la thèse propose une comparaison entre l'Alsace et la Nouvelle-France qui analyse les modalités d'appropriation des territoires nouvellement agrégés à la couronne de France, à la lumière des interactions entre les pouvoirs publics, les populations et le milieu.

L'histoire environnementale comparée, par l'originalité de son approche et malgré la disparité des sources utilisées, permet d'identifier la diversité des efforts mis en œuvre par la monarchie pour s'approprier des territoires, et par là même permet d'enrichir l'historiographie de la monarchie et son gouvernement, comme le premier chapitre le démontrera. En effet, l'approche environnementale, par son intérêt pour les interactions entre l'homme et le milieu physique, encourage à l'analyse spatiale et à la prise en compte de la singularité des territoires. L'historiographie de l'eau, comprise à la fois comme ressource, élément de pouvoir et support d'infrastructures, a particulièrement démontré la pertinence d'étudier l'action des pouvoirs publics au prisme de ses interactions avec l'environnement. En histoire moderne, elle prolonge les études récentes sur les institutions centrales, les relais du pouvoir royal ou les moyens et outils d'administration du territoire qui remettent en question la lecture traditionnelle de la monarchie française des XVII^e et XVIII^e siècles, émaillée de lieux communs¹. Ces études montrent que si la monarchie a bien connu un processus de centralisation au long des XVII^e et XVIII^e siècles, à l'échelle nationale comme régionale, le développement des structures et des

¹ Apogée d'une monarchie absolue triomphale, musèlement de la noblesse et des corps intermédiaires, émergence d'une bureaucratie uniforme et rigide sont autant d'images d'Épinal exagérées, voire erronées, qui ont caractérisé les règnes des derniers Bourbons, et en particulier celui de Louis XIV. Parmi les dernières recherches sur la monarchie absolue à dresser ce constat, citons celles d'Arlette Jouanna pour qui « là où on ne voyait que coercition, centralisation, nivellement des privilèges et des autonomies locales, on décèle désormais compromis et collaboration. » JOUANNA Arlette, *Le prince absolu : apogée et déclin de l'imaginaire monarchique*, Paris, Gallimard, 2014, p. 193.

formes d'administration sont moins définies par l'hypothétique affermissement de l'absolutisme royal, que par le pragmatisme d'un État qui se renforce, mais qui doit aussi composer avec les corps intermédiaires et les réalités économiques, politiques, sociales ou religieuses locales¹. L'histoire comparée, à laquelle invitait déjà Marc Bloch dès 1928², permet d'identifier la diversité et les points communs des efforts mis en œuvre par la monarchie pour s'appropriier et administrer les territoires qui composent le royaume tout en dépassant la traditionnelle dichotomie entre provinces métropolitaines et colonies ultramarines. Intégrer des territoires comme l'Alsace et le Canada, *a priori* très dissemblables dans un questionnement commun autour de l'État monarchique français est une approche encore rare, pour laquelle plaidait pourtant Catherine Desbarats en 2005³. Si l'histoire atlantique est l'une des possibilités de réponse méthodologique, puisque l'océan n'est désormais plus un élément clivant, mais un trait d'union entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique, elle délaisse de fait les territoires plus continentaux. On lui préférera comme le fait Dominique Deslandres⁴, une vision de l'espace français pris dans sa pluralité et sa totalité, tenant compte de la diversité des territoires qui le composent et qui peuvent être mis en regard les uns avec les autres pour étudier comment la monarchie se les approprie et les gère.

C'est pourquoi le second chapitre présente le contexte global d'expansion de l'espace français au XVII^e siècle, et les modalités de rattachement des territoires étudiés au royaume. Bien que les étapes de l'élargissement du royaume en métropole et outre-mer et du processus d'intégration de l'Alsace et du Canada au domaine de la couronne soient connues, il convient d'en rappeler les éléments principaux. Elles conditionnent en effet les enjeux auxquels le pouvoir royal doit répondre et elles invitent à s'intéresser au premier stade de l'appropriation du territoire, celui de la définition des limites de la souveraineté française. Les cours d'eau y participent inégalement en fonction de la période et de l'espace concerné. Tenir compte à la fois des dimensions matérielles et symboliques des cours d'eau, permet de révéler l'importance de ces derniers dans le processus de territorialisation du royaume. En Nouvelle-France, les modalités

¹ ANTOINE Michel, *Le Conseil du Roi sous le règne de Louis XV*, Paris, Genève, Droz ; CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, vol. 1, Paris, Flammarion, 2009 ; AUBERT Gauthier, « Introduction », in AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (dir.), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 7-15 ; PRITCHARD James S., *In search of empire*, 2004.

² BLOCH Marc, « Pour une histoire comparée des sociétés européennes », *Revue de synthèse historique* (46), 1928, p. 15-50.

³ DESBARATS Catherine, « La question de l'État en Nouvelle-France », 2005, p. 190.

⁴ DESLANDRES Dominique, « "Et loing de France, en l'une & l'autre mer, Les Fleurs de Liz, tu as fait renommer" » : Quelques hypothèses touchant la religion, le genre et l'expansion de la souveraineté française en Amérique aux XVI^e -XVIII^e siècles », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 64 (3-4), 2011, p. 93-117.

d'appropriation de l'espace bénéficiant des rivières comme axes de circulation, mais jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, celles-ci n'ont pas vocation à matérialiser une frontière ou une limite. La prise de possession de nouveaux espaces dépend toutefois largement des fleuves et rivières qui sont les seules voies de circulation accessibles aux Européens, et constituent donc les principaux axes de pénétration du territoire. Les cours d'eau ne revêtent cependant pas de dimension juridique, et ne sont guère utilisés dans la délimitation du territoire canadien. En Alsace, on observe le phénomène inverse. Les cours d'eau n'y sont ni un moyen ni un objectif de conquête mais finissent par permettre la définition des limites de la province, notamment lorsqu'en 1697 le fleuve devient une séparation politique de fait entre la France et l'Empire.

L'élargissement sans précédent du royaume, en Europe et outre-mer, par les conquêtes ou le droit, pour des raisons économiques, stratégiques ou politiques, impose à l'État monarchique en construction de nouveaux enjeux en termes de connaissance et de gestion du territoire, dont il sera question dans le chapitre trois. La conquête progressive du Canada et de l'Alsace dans la seconde moitié du XVII^e siècle s'accompagne d'un développement de l'administration au niveau central de l'État, mais surtout sur le terrain, où sont créés une intendance et un conseil supérieur. Ces représentants du roi, au service de la connaissance et de l'administration de ces espaces peu familiers, décrivent tout ou partie de leur province ou leur colonie, sans jamais oublier l'hydrographie. L'analyse de leurs mémoires, enquêtes ou histoires naturelles, permet de connaître le milieu naturel de l'Alsace et du Canada avant les évolutions environnementales majeures de l'époque contemporaine telles que la fin du Petit Âge Glaciaire, la canalisation à grande échelle des cours d'eau, ou encore les conséquences environnementales du développement démographique. Surtout, elle permet un état des connaissances dont disposent les auteurs des mémoires, et par extension, le pouvoir royal, sur l'environnement physique, et notamment sur les réseaux hydrographiques de ces nouveaux territoires, connaissances indispensables à leur appropriation et à leur gestion.

Cet effort de gestion et d'appropriation passe notamment par le droit, à travers l'instauration d'une législation sur les eaux et forêts qui sera étudiée dans le quatrième chapitre. Motivée par des considérations fiscales, la monarchie a rapidement à cœur de protéger son patrimoine hydraulique et forestier, et notamment les ressources halieutiques et ligneuses qu'il procure. Elle élabore donc un arsenal législatif qui régleme l'usage des milieux concernés, mais qui instaure également un personnel juridique et technique capable d'appliquer ces mesures sur le terrain. *L'ordonnance sur le fait des eaux et forêts* édictée en 1669 s'inscrit à la fois dans la

continuité et en rupture avec cette tradition : si elle reprend l'esprit des textes de loi précédents, en reconduisant certains articles et en conservant le titre des officiers des eaux et forêts, elle leur substitue une organisation qui se veut rationnelle, hiérarchique, contrôlée et centralisée. Surtout, elle modifie considérablement les modalités de gestion des cours d'eau en s'arrogeant systématiquement — en théorie — celles des rivières navigables et flottables. Or si l'on retrouve dans le texte l'ambition centralisatrice et unificatrice d'une monarchie qui se veut absolue, une étude de l'application de l'ordonnance en Alsace comme en Nouvelle-France nuance cette portée générale et invite à étudier d'autres voies empruntées par l'État pour s'approprier son territoire à travers ses relations avec l'environnement.

L'intervention de l'État porte en réalité davantage sur les travaux d'équipement et plus généralement sur l'utilisation effective des cours d'eau par la monarchie et ses agents : il est question de circuler sur le fleuve et l'estuaire, sur la rivière et sur le canal, de défendre et de développer les villes et les ports, de gérer des inondations naturelles ou provoquées, d'assécher des marais ou de protéger les terres agricoles et les terres menacées par les crues ou de réglementer l'irrigation... L'objectif de l'État est clairement identifiable : lorsque c'est possible, il entend faciliter le jeu des mécanismes naturels par corrections successives, minimales ou massives, doter le territoire d'infrastructures qui réduisent les obstacles entre des points définis comme névralgiques, mais dans tous les cas, il doit acquérir les outils et les connaissances, et mettre en œuvre les pratiques permettant de côtoyer et utiliser le cours d'eau. Il ne s'agit pas d'abord d'organiser la vie sociale et économique du royaume ni de quadriller ou surveiller le territoire, qu'il soit en métropole ou en Amérique, mais de prendre appui sur la nature pour favoriser la circulation des hommes et des marchandises, ériger des lignes de défense, imposer de façon définitive des frontières.

Cette mission est d'abord l'œuvre des militaires, qui est présentée dans les cinquième et sixième chapitres. En Alsace, ils sont les premiers à étudier et modifier le réseau hydrographique pour répondre aux besoins les plus urgents de la nouvelle province frontière : dans le contexte de guerres récurrentes dont elle est régulièrement le théâtre, il s'agit d'en prévenir l'accès et d'organiser la défense du territoire et des lieux les plus sensibles. Les ingénieurs, sous l'égide de Vauban, sont ainsi au cœur de projets qui tiennent compte des réseaux hydrographiques dans les stratégies militaires. Capitalisant sur l'expérience acquise dans d'autres territoires et sur l'expertise des aménagements hydrauliques réalisés, notamment en Hollande, ils adaptent la fortification de la province à l'hydrographie en même temps qu'ils modèlent celle-ci en fonction des besoins défensifs. Au Canada, si les militaires usent des voies d'eau et, dans une moindre

mesure, marquent le paysage, c'est surtout en raison du caractère indispensable des rivières pour faire la guerre, qu'il s'agisse d'accéder à la colonie ou aux territoires ennemis. Dans les deux cas, l'expertise hydraulique qu'imposent les besoins militaires et qui se développe donc en Nouvelle-France comme en Alsace précède parfois, accompagne et appuie les mesures civiles encouragées ou initiées par la monarchie.

En effet, l'appropriation du territoire ne passe pas uniquement par sa défense, mais aussi par son développement, ce qui nécessite une administration territoriale civile capable de répondre à un besoin, celui d'assurer la puissance du territoire, et donc de la France, par le soutien à l'économie et notamment à la circulation. Le chapitre sept traite ainsi des enjeux et des mesures entreprises pour développer la navigation et ainsi favoriser l'intégration de l'économie du Canada et de l'Alsace au reste du royaume. Si les projets de création de nouvelles voies navigables pour développer le réseau fluvial restent globalement infructueux, le pouvoir royal s'implique également à d'autres niveaux en soutenant le commerce, et plus généralement, la circulation dans la colonie ou la province. La multiplication et la complexification de ces initiatives, l'hypertrophie de la bureaucratie qui entoure l'État moderne et les progrès techniques et scientifiques aboutissent à l'émergence, au tournant du XVIII^e siècle, d'experts civils. Rapidement, l'expert acquiert définitivement sa place dans la connaissance et l'aménagement du territoire. En Alsace, une collaboration active entre administrateurs et ingénieurs des Ponts et Chaussées s'engage. Au Canada, le rôle des experts, notamment des hydrographes, concerne les questions de navigabilité des cours d'eau, qu'ils s'efforcent d'améliorer. Dans tous les cas, les aménagements et la production documentaire, en particulier cartographique qui en découlent, participent d'une appropriation de l'espace et par là même, de sa constitution en territoire.

Le chapitre huit montre enfin que l'affirmation du pouvoir royal, à travers ses relais dans les provinces et les experts qu'il met en place, en tant que gestionnaire – et parfois propriétaire – des cours d'eau, est réelle et participe de l'intégration de ces nouveaux territoires au royaume. En dépit des mesures de soutien à l'économie, qui passe non seulement par le développement de la navigation, mais également par celui d'une économie locale, cette affirmation ne se fait pas sans heurts. Outre ceux qui concernent les questions de partage des compétences au sein même des agents de la monarchie, qu'il s'agisse d'experts ou administrateurs, il faut compter avec les relations, parfois tendues, de ces derniers avec les populations locales, pourtant indissociables de la gestion des réseaux hydrographiques. Qu'il s'agisse de questions de juridiction entre pouvoirs militaires et civils, ou de conflits entre autorités locales et

provinciales, la concurrence peut freiner les initiatives. Ces dernières se heurtent également à la question des moyens, qui restent parcimonieux et précaires en matière de finances, mais aussi en matière de main d'œuvre, les populations étant de plus en plus réticentes au système de la corvée. Un tel système est pourtant indispensable à la conservation des cours d'eau dont l'État devient le garant. Cet état de fait se traduit par l'édiction de normes et le recours à des mesures coercitives pour les appliquer. Il conduit par ailleurs à l'affirmation du pouvoir royal comme interlocuteur incontournable pour les populations riveraines en quête d'un arbitre lors de conflits d'usages, ou d'un soutien matériel et technique pour faire face aux dommages causés par les cours d'eau.

C'est dire qu'il a fallu à la monarchie, pour s'appropriier le territoire et s'affirmer comme autorité légitime auprès de ses populations, non seulement le penser en termes d'aménagements, mais aussi se donner les moyens techniques, administratifs, matériels d'en prendre réellement possession et souvent, par l'intermédiaire des ministres et des représentants du pouvoir royal sur le terrain, de faire preuve d'imagination, de rompre avec des contraintes administratives, des usages séculiers et des territoires morcelés et mal connus, comme l'Alsace ou comme le Canada. La thèse met ainsi en lumière la part de l'environnement dans les mécanismes d'appropriation du territoire, une part capitale dans le cas d'espaces récemment rattachés au royaume. De fait, dans sa stratégie d'expansion de sa souveraineté, l'État s'affirme comme acteur de la gestion des cours d'eau à travers une action protéiforme. Ce sont surtout les représentants du pouvoir royal dans la province et dans la colonie qui contribuent à légitimer l'action de la monarchie et à asseoir l'autorité du roi par l'encadrement des pratiques et des aménagements des cours d'eau. La capacité d'action des populations dont la monarchie tenir compte, et les contraintes imposées par l'environnement hydrique se révèlent dans les discours et dans les mesures adoptées par le pouvoir central comme par ses relais. C'est ainsi que la perspective de l'hydro-histoire comparée, adoptée dans cette thèse pour analyser deux territoires très différents, permet de révéler le décalage entre ce qui pourrait être qualifié d'*environnement perçu*, sur lesquels se fondent les politiques générales et les grands projets d'aménagement, et l'*environnement réel* de chaque espace, dont les caractéristiques propres et les intérêts parfois contradictoires contrarient les desseins de la monarchie, poussée au compromis et à l'adaptation.

Chapitre 1 : Une histoire environnementale de la monarchie

Introduction

Cette recherche s'inscrit pleinement dans l'histoire environnementale qui peut être définie comme « l'étude des interactions entre l'environnement physique et les sociétés humaines dans le passé¹ ». Considérée en tant qu'approche ou champ d'étude historique à part entière, la discipline s'est développée à partir des années 1970 aux États-Unis. Elle s'est largement diversifiée et diffusée dans les années 1990, tout en portant un regard critique sur ses fondements, notamment à travers la remise en question de l'existence d'une dichotomie homme/nature qui caractérisait ses premiers travaux. L'objectif de ce chapitre n'est pas de retracer l'historiographie du champ dans son intégralité mais d'étudier comment, en définissant les interactions entre l'homme et le milieu comme une relation de co-construction qui se manifeste dans les domaines matériel, intellectuel, politique et social, en incluant l'eau comme objet d'étude et l'Europe moderne comme cadre spatio-temporel, il peut s'imposer comme un des paradigmes possibles de l'analyse de la construction de l'État d'Ancien régime.

Les contributions de la discipline à l'étude de la France d'Ancien régime sont encore peu nombreuses. Toutefois, son historiographie peut s'enrichir de travaux antérieurs ou contemporains qui, sans se réclamer explicitement de l'histoire environnementale, voire émanant d'autres sciences, traitent de l'environnement en général et de l'eau en particulier dans une perspective historique. À quelques exceptions près, l'intérêt pour l'histoire de l'eau à l'époque moderne, à fortiori sur le Canada et l'Alsace, restent rares. Un état de la question qui ne se restreint pas à l'historiographie française et canadienne, montre qu'il est néanmoins possible de s'appuyer sur des travaux qui ont aussi questionné les relations homme-milieu pour d'autres périodes ou d'autres aires géographiques.

L'histoire environnementale peut contribuer à enrichir celle de la construction de l'État moderne et, plus spécifiquement, celle de la monarchie française des XVII^e et XVIII^e siècles. Les recherches dans ces domaines ont d'ores et déjà permis de nuancer certains caractères donnés

¹ WHYTE Ian, *A dictionary of environmental history*, London, I.B. Tauris, 2013, p. 1.

pour acquis sur l’Ancien régime, notamment ceux de l’absolutisme du pouvoir royal. Elles ont aussi relativisé le caractère délibéré et linéaire des mesures qui ont conduit au développement de l’État et de l’administration du royaume. Réciproquement, l’approche politique et administrative invite à considérer d’autres échelles d’études que celles globales et macrorégionales qui sont privilégiées en histoire environnementale. L’analyse des dynamiques environnementales reconnues et intégrées par les agents de la monarchie et propres à un territoire politique ouvrent la voie à de nouvelles approches et par conséquent, à de nouvelles études sur la construction politique et administrative de l’État français et sur le rapport à l’environnement. Celles-ci s’inscrivent pleinement dans le champ récent de l’hydro-histoire, qui invite à envisager la gestion de l’eau au-delà des simples questions techniques pour interroger « la façon dont s’organisent les rapports sociaux autour de l’eau¹ », et par conséquent, le rôle de cette dernière dans la construction des territoires.

1.1. De l’étude de l’environnement à l’hydro-histoire

Il ne s’agira pas de reprendre en détail l’émergence et le développement de l’histoire environnementale comme discipline, qui ont déjà fait l’objet de nombreux travaux², mais d’en rappeler les principaux enjeux et la manière dont a évolué la discipline, et notamment l’histoire de l’eau, bénéficiant de l’extraordinaire dynamisme du champ sans nécessairement pâtir de son manque de cadres fixes.

1.1.1. L’émergence de l’*environmental history* américaine

L’histoire environnementale en tant que discipline historique s’est développée dans les années 1970, capitalisant sur deux mouvements concomitants de la décennie précédente. Le premier est celui du militantisme environnementaliste américain, qui s’empare de la question des risques environnementaux et qui culmine avec l’organisation du premier « Jour de la Terre » (*Earth day*) le 22 avril 1970, et la création de l’*Environmental Protection Agency*³. La parution en 1962 de l’ouvrage de la biologiste Rachel Carson, *Silent Spring*, sur l’impact environnemental des

¹ FOURNIER Patrick, « Les leçons d’une hydro-histoire : quelques pistes de réflexion », *Siècles. Cahiers du Centre d’histoire « Espaces et Cultures »* (42), 2015, p. 9.

² WHITE Richard, « American Environmental History: The Development of a New Historical Field », *Pacific Historical Review* 54 (3), 1985, p. 297-335 ; HUGHES J. Donald, *What is environmental history ?*, Cambridge, Polity, 2006 ; LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L’histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d’un nouveau chantier », *Revue d’histoire moderne et contemporaine* 56 (4), 2009, p. 7-38 ; FRESSOZ Jean-Baptiste, GRABER Frédéric, LOCHER Fabien *et al.*, *Introduction à l’histoire environnementale*, Paris, La Découverte, 2014.

³ HUGHES J. Donald, *What is environmental history ?*, 2006, p. 39.

pesticides est un des principaux déclencheurs de cette prise de conscience¹. Elle s'appuie sur une tradition de conservation des espaces naturels, portée par les sphères politiques et scientifiques pour des motivations écologiques, patrimoniales ou simplement économiques depuis la fin du XIX^e siècle, mais qui intéresse aussi d'autres acteurs pour des questions de santé, de loisirs ou d'esthétique, en particulier après la Seconde Guerre mondiale. En conséquence des mouvements environnementalistes, l'idée se répand également dans les sphères militantes et scientifiques, que la nature est progressivement dégradée par les activités humaines, remettant en question les bénéfices jusqu'alors reconnus aux avancées technologiques².

Le second facteur qui conduit à l'émergence de l'histoire environnementale est la critique, à la même période, de la « grande histoire » politique et intellectuelle, descriptive et se voulant objective, qui a permis l'émergence de nouvelles approches se focalisant sur l'étude des contrastes sociaux ou des minorités exploitées³. C'est dans la continuité de cette *New Left history* que s'inscrit la nouvelle discipline, qui est comme l'explique Roderick Nash dès 1972 : « une histoire « depuis le bas vers le haut », sauf que l'élément exploité serait le biote et la terre eux-mêmes⁴ ».

Alimentée par ces deux courants qui génèrent chacun leurs discours et leurs méthodes centrés sur la réflexion autour d'un environnement menacé et exploité, la jeune discipline historique se développe d'abord autour de deux notions, celles de la *wilderness* et de la *frontier*. La première, dont la traduction en français est sujette à débats⁵, désigne la nature sauvage des espaces non anthropisés, où le biotope n'a pas été modifié par l'action de l'homme, une notion qui selon les premiers historiens de l'environnement, est indissociable du rapport à la nature dans l'esprit des Américains⁶. La seconde notion désigne la frontière invisible sans cesse repoussée lors de la Conquête de l'Ouest américain, à mesure que les Occidentaux s'implantaient dans de nouveaux

¹ CARSON Rachel Louise, *Silent Spring*, Greenwich, Fawcett, 1962.

² WHITE Richard, « American Environmental History: the Development of a New Historical Field », 1985, p. 298-318 ; HUGHES J. Donald, *What is environmental history ?*, 2006, p. 39-40.

³ HOGEBOM Willard L., « The New Left and the Revision of American History », *The History Teacher* 2 (1), 1968, p. 51-55.

⁴ « This would indeed be history “from the bottom up”, except that here the exploited element would be the biota and the land itself » NASH Roderick, « American Environmental History: A New Teaching Frontier », *Pacific Historical Review* 41 (3), 1972, p. 363.

⁵ On peut trouver la traduction « naturalité », mais on constate surtout le recours aux périphrases « nature sauvage » ou « nature vierge », quand le terme *wilderness* n'est pas directement utilisé. BARTHOD Christian, « Le retour du débat sur la wilderness », *Revue Forestière Française* (1), 2010, p. 57.

⁶ HUGHES J. Donald, *What is environmental history ?*, 2006, p. 39 ; LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale... », 2009, p. 9 ; Roderick Nash est l'un des premiers à intégrer ce concept dans une réflexion plus globale sur l'environnement, établissant ainsi un lien entre l'histoire intellectuelle et ce qui deviendra l'histoire environnementale. NASH Roderick, *Wilderness and the American mind*, New Haven, Yale University Press, 1967.

territoires. Elle est aussi fondatrice de la vision américaine traditionnelle de l'environnement, à l'origine selon Roderick Nash de conceptions telles que le caractère inépuisable des ressources naturelles, le processus de civilisation comme synonyme de progrès ou l'utilitarisme. L'idée centrale qui sous-tend la réflexion autour de ces deux notions est l'existence d'une Nature avec un N majuscule, vierge et sauvage, dont l'intégrité est incompatible avec les activités humaines qui la dégradent. Les recherches s'orientent ainsi sur des thèmes comme le déclin ou la dégradation des ressources et de l'environnement. À sa naissance, la discipline est ainsi essentiellement « biocentrique » et « anthropophobe¹ ». C'est notamment avec cette approche particulièrement pessimiste qu'Alfred W. Crosby propose l'une des premières réflexions sur la rencontre entre les Européens et l'Amérique. L'auteur insiste en effet non seulement sur les échanges biologiques entre les deux mondes, mais aussi et surtout sur les dommages que les organismes européens (animaux et microbes) ont causés à l'environnement américain². Dans le paysage de la discipline naissante, centrée sur les États-Unis contemporains, l'ouvrage fait toutefois figure d'exception puisqu'il s'intéresse à l'ensemble du territoire américain et porte sur l'époque moderne.

Par ailleurs, l'eau devient rapidement l'un des objets d'étude idéaux de l'histoire environnementale : la discipline s'intéresse d'abord, aux politiques états-uniennes de gestion de l'eau qu'elle étudie à l'échelle d'une région ou d'un bassin versant, à l'époque contemporaine (XIX^e et XX^e siècles). Les travaux concernent surtout les zones rurales de l'ouest américain – les villes ne font que rarement l'objet de recherche. L'eau est toujours abordée comme une ressource qu'il faut étudier selon l'évolution des droits d'accès, d'exploitation, d'aménagements parfois conflictuels, et qui conduit à des évolutions juridiques, économiques, sociales et environnementales qui, à la fois, les motivent et en découlent³. Parmi les premiers auteurs à se pencher sur la question, Norris Hundley puis Robert Dunbar s'intéressent à l'évolution des droits d'accès à l'eau, y compris ceux des Amérindiens, le premier dans le contexte de l'accord *Colorado River Compact* (1922), le second à une échelle spatio-temporelle plus large incluant une grande partie de l'Ouest américain des XIX^e et XX^e siècles⁴. Les deux études inscrivent ces considérations juridiques dans une réflexion plus large sur les relations

¹ JUDD Richard, « Approches en histoire environnementale. Le cas de la Nouvelle-Angleterre et du Québec », *Globe : Revue internationale d'études québécoises* 9 (1), 2006, p. 72-73.

² CROSBY Alfred W, *The Columbian exchange: biological and cultural consequences of 1492*, Westport, Conn., Greenwood Press, 1972.

³ WHITE Richard, « American Environmental History... », 1985, p. 327.

⁴ HUNDLEY Norris, *Water and the West: the Colorado River Compact and the politics of water in the American West*, Berkeley, University of California Press, 1975. ; DUNBAR Robert G., *Forging new rights in western waters*, Lincoln, University of Nebraska Press, 1983.

entre politiques économiques et gestion de l'eau. Marqués par une forte filiation avec l'histoire intellectuelle et par les considérations environnementalistes, ces travaux restent par ailleurs confidentiels, centrés sur les États-Unis, qui est alors le seul pays où l'histoire environnementale est pratiquée¹.

Dans les années 1980, l'histoire environnementale se développe en se dotant de nouvelles approches et de nouveaux objets tout en réexaminant d'anciennes études à l'aune de leurs rapports à l'environnement. Ainsi, des espaces (le sud des États-Unis ou la Nouvelle-Angleterre), des phénomènes (la révolution scientifique baconienne), voire des « histoires totales » (le feu) sont abordées sous l'angle de vue environnemental². Si la discipline reste très américaine, elle s'efforce néanmoins de se structurer, sans toutefois instaurer de nouvelles méthodes. Il s'agit plutôt de « mettre de la nature dans l'histoire, le plus possible, pour faire surgir des thèmes qui n'ont jamais été étudiés jusque-là³ ». C'est dans ce contexte et dans le sillage d'Alfred Crosby sur les conséquences de la colonisation qu'apparaît en 1983 une autre étude s'intéressant à l'époque moderne : *Changes in the Land* de William Cronon, analyse les impacts écologiques de la colonisation de la Nouvelle-Angleterre⁴. En accord avec les clés de lectures des relations environnementales qui prévalent alors, il présente une histoire du milieu naturel bouleversé par les activités humaines, une interaction inégale au cours de laquelle la reproduction d'un « mode de vie ancien et familier » par les colons dans un nouveau territoire débouche sur « un nouvel ordre écologique » pour l'écosystème et les populations autochtones⁵. S'il omet de mentionner d'éventuelles adaptations des Européens à leur environnement, William Cronon confirme néanmoins par cette étude qu'il est possible de faire de l'histoire environnementale à une période précédant la naissance du concept même d'environnement.

Dans le domaine de l'eau, les études restent centrées sur l'aspect ressource et sur l'époque contemporaine, mais se concentrent désormais davantage sur les questions de gouvernance suscitées par la gestion des réseaux hydrographiques. Donald Pisani et Nelson Blake abordent cette thématique sous l'angle des conflits d'usage en s'intéressant au contexte qui entoure les

¹ De fait, malgré l'existence depuis 1964 de l'American Water Resources Association, qui dispose d'un journal publiant de façon sporadique des travaux d'histoire de cette eau-ressource, ces derniers restent rares jusqu'à la fin des années 1970. LEE Lawrence B., « Water Resource History: A New Field of Historiography? », *Pacific Historical Review* 57 (4), 1988, p. 457-467.

² Tous ces exemples sont cités par LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale... », 2009, p. 9-10.

³ *Ibid.*, p. 11.

⁴ CRONON William, *Changes in the land: Indians, colonists, and the ecology of New England*, 1st rev. ed., 20th-anniversary ed, New York, Hill and Wang, 2003.

⁵ *Ibid.*, p. 126.

politiques d'aménagement liées à l'eau aux XIX^e et XX^e siècles, respectivement en Californie et en Floride. Tous deux montrent comment, à travers des aménagements destinés au développement économique des territoires (irrigation, canalisation, adduction...), le contexte sociopolitique et le milieu physique ont évolué de concert, marqués notamment par une raréfaction de l'eau. Le risque que représente cette dernière, au même titre que celle d'autres ressources naturelles, semble être d'ailleurs un des thèmes de prédilection des historiens de l'eau dans ces années 1980¹. Dans la même mouvance critique de l'aménagement hydraulique à outrance, en particulier des canaux d'irrigation, à des fins de développement économique et de l'analyse de son impact sociétal, *Rivers of Empire* de Donald Worster fait figure de référence, malgré les controverses qu'il suscite. L'ouvrage reprend la notion de « société hydraulique » conceptualisée par Karl Wittfogel² pour l'appliquer à l'Ouest américain. Selon Worster, la volonté de développement agricole de l'Ouest a conduit à l'établissement d'une « société hydraulique » américaine, fondée sur une administration politique, économique et technique qui serait « un système coercitif, monolithique et hiérarchique, dirigé par une élite dont le pouvoir est basé sur la détention de capital et d'expertise³ ». Pour la première fois en histoire environnementale des travaux lient la maîtrise de l'hydraulique et les moyens d'encadrement des populations et de gestion des territoires.

1.1.2. Les critiques des fondements de la discipline dans les années 1990

Au milieu des années 1990, une évolution majeure affecte la discipline. Une réflexion en profondeur sur les fondements de l'histoire environnementale s'engage, motivée par deux critiques, l'une issue d'historiens extérieurs à la discipline, l'autre au sein même de ses praticiens, alors essentiellement américains.

La première est le fait de chercheurs étrangers critiquant l'érection de l'histoire environnementale américaine, ses concepts et ses notions fondatrices, en discipline universelle, alors même que d'autres traditions « environnementalisantes » sont observables, notamment en Inde, en Angleterre ou en France⁴. La critique est le résultat indirect de l'internationalisation et à la diffusion de l'histoire environnementale depuis la fin des années 1980, marquée par le

¹BLAKE Nelson Manfred, *Land into water-water into land: a history of water management in Florida*, Tallahassee, University Presses of Florida, 1980 ; PISANI Donald J, *From the family farm to agribusiness: the irrigation crusade in California and the West, 1850-1931*, Berkeley, University of California Press, 1984.

²WITTFOGEL Karl August, *Oriental despotism: a comparative study of total power*, New Haven, London, Yale University press, Oxford University press, 1957.

³WORSTER Donald, *Rivers of Empire: Water, Aridity, and the Growth of the American West*, New York, Oxford, Oxford University Press, 1985, p. 7.

⁴LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale... », 2009.

développement de structures académiques et scientifiques (associations, revues, cours), en Europe notamment. Cette ouverture permet en effet la confrontation des fondements américains de la discipline avec les historiographies européennes et asiatiques, et conduit à l'agrégation d'autres champs et d'autres objets, ainsi qu'à la diversification des approches et les thématiques.

La seconde critique est le fait de William Cronon, qui jette un pavé dans la mare de l'histoire environnementale en expliquant en 1996 que la nature, et notamment la *wilderness*, est socialement construite¹, alors qu'on la considérait avant comme une entité ahistorique et vierge de toute intervention anthropique en opposition à une culture à proprement parler historique, qui relèverait exclusivement du social². La remise en question de cette dichotomie nature/culture ouvre notamment la voie à de nouvelles approches, de nouveaux objets et de nouveaux espaces d'étude. Elle conduit, par exemple, au développement de l'histoire environnementale de l'urbain, qui devient dès lors un espace d'étude légitime³, mais surtout, à une nouvelle manière de concevoir les dynamiques environnementales comme des influences permanentes et réciproques entre l'homme et le milieu physique, quel que soit le domaine : matériel, idéal, politique. Participant du tournant culturel tardif de la discipline, les historiens de l'environnement reconnaissent que les milieux physiques et humains se situent au croisement d'une réalité matérielle et d'un contexte socioculturel⁴.

L'eau n'échappe pas à cette évolution épistémologique, qui permet aux chercheurs de remettre en question une vision occidentale séculaire d'un élément unique et immuable. Cette « eau moderne⁵ » ou « eau-entité neutre⁶ » définie selon ses caractéristiques chimiques, ce qui permettait de l'ériger en réalité universelle, était jusqu'alors le paradigme dominant. On peut retracer l'origine de cette abstraction dans les milieux scientifiques européens de l'époque moderne : Pierre Goubert et Christopher Hamlin datent tous deux l'avènement de ce paradigme à la fin du XVIII^e siècle et aux avancées de la chimie moléculaire. Pour sa part, Jamie Linton la situe plus tôt, au milieu du XVIII^e siècle lorsqu'apparaissent des sciences hydrologiques⁷.

¹ CRONON William, « The Trouble with Wilderness: Or, Getting Back to the Wrong Nature », *Environmental History* 1 (1), 1996, p. 7-28.

² INGOLD Alice, « Écrire la nature. De l'histoire sociale à la question environnementale ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 66 (1), 2011, p. 20.

³ POITRAS Claire, « L'histoire urbaine environnementale au Québec. Un domaine de recherche en émergence », *Globe* 9 (1), 2006, p. 93-111 ; MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « Pour une histoire environnementale de l'urbain », *Histoire urbaine* 18 (1), 2007, p. 5-21.

⁴ WHITE Richard, « From Wilderness to Hybrid Landscapes: The Cultural Turn in Environmental History », *The Historian* 66 (3), 2004, p. 557-564.

⁵ LINTON Jamie, *What is water? the history of a modern abstraction*, Vancouver, UBC Press, 2010.

⁶ ERTSEN Maurits Willem, « Book Reviews », *Water History* 3 (1), 2011, p. 63.

⁷ GOUBERT Jean-Pierre, *La conquête de l'eau : l'avènement de la santé à l'âge industriel*, Paris, France, Robert Laffont, 1986 ; HAMLIN Christopher, « "Waters" or "Water" ? — master narratives in water history and their

Atemporelle et présente, sous un de ses trois états, partout sur la planète, l'eau est devenue pour les deux siècles suivants, dans sa conception scientifique et politique moderne, l'élément naturel par excellence, indépendante de tout contexte socio-culturel particulier.

Dans les années 1990, les historiens de l'environnement prennent conscience que cette conception est à la fois réductrice et abusive, et bride les perspectives de recherches en sciences sociales et environnementales. Donald Worster notait déjà 1985 que « rien ne peut être extrait complètement de son contexte, ou ne peut être déclaré construit seul, en parfaite isolation¹ ». À sa suite, d'autres chercheurs dressent le même constat : les éléments et milieux considérés comme exclusivement naturels ou à l'inverse artificiels sont en réalité le résultat de processus complexes d'interactions homme-milieux, sur les plans matériels et idéels². La « dénaturalisation » de l'eau, c'est-à-dire son étude en tenant compte des contextes physique, social, politique et culturel, de sa relation avec d'autres dynamiques humaines et environnementales, est indispensable à son historicisation.

L'histoire de l'eau devient, au même titre que d'autres histoires environnementales, une histoire au croisement des sphères humaines et biophysiques, s'inscrivant à la fois dans un lieu et dans une temporalité particulière. « L'eau moderne » a désormais perdu son universalité, elle n'est plus le seul paradigme possible. L'historicisation de l'eau invite à prendre en compte, en plus de sa dimension scientifique et technico-commerciale de l'eau, les dimensions écologique, soulignant son importance pour la viabilité des écosystèmes ; culturelles à travers la multiplicité des relations et des sens que les populations y donnent ; et politiques par le biais des modes de gouvernance de la ressource. Elle redevient donc aussi un objet culturel, à l'instar de tous les éléments dits « naturels », porteur de sens multiples, voire contradictoires. Une telle approche, également adoptée en écologie politique, donne de surcroît une portée nouvelle aux études sur la gestion de la ressource. Elle permet d'inclure dans ces dernières la question des relations de pouvoir entre populations, susceptibles d'émerger en cas de coexistence, voire de confrontation de paradigmes hydrauliques³.

Les recherches en histoire environnementale passent donc d'études d'un milieu naturel exploité par les activités humaines à celles menées sur les interactions entre l'homme et son

implications for contemporary water policy », *Water Policy* 2 (4-5), 2000, p. 313-325 ; LINTON, *What is water?*, 2010, p. 98.

¹ WORSTER Donald, *Rivers of Empire*, 1985, p. 22.

² WHITE Richard, *The Organic machine: the remaking of the Columbia river*, New York, Hill and Wang, 1996 ; SWYNGEDOUW Erik, *Social power and the urbanization of water: flows of power*, Oxford ; New-York, Oxford University Press, 2004.

³ SWYNGEDOUW Erik, *Social power and the urbanization of water*, 2004, p. 23-24.

environnement. L'idée sous-tendant désormais les travaux est qu'il existe une relation dialectique de co-construction des hommes et de leur environnement au sens large du terme, soit « l'ensemble des conditions naturelles (physiques, chimiques, biologiques) et culturelles (sociologiques) susceptibles d'agir sur les organismes vivants et les activités humaines¹ ». Cette co-construction, parce qu'elle est réciproque, est également permanente, créant sans cesse de nouvelles relations homme-milieu tant au niveau matériel que social, politique, économique et idéal².

1.1.3. Vers une hydro-histoire des territoires

Ce changement de paradigme a permis de diversifier les champs d'intérêt de l'histoire de l'eau, tant du point de vue de l'épistémologie, que de la méthodologie et des périodes et espaces d'études. Avec le développement de l'histoire environnementale dans d'autres parties du monde, des chercheurs non-états-uniens s'intéressent à la gestion de l'eau dans d'autres territoires que les États-Unis. En Europe, les historiens néerlandais, eu égard à la relation particulière des Pays-Bas avec son hydrographie, et les nombreux aménagements hydrauliques réalisés au fil des siècles, sont particulièrement actifs dans ce domaine³, mais on trouve également des travaux scandinaves⁴ ou de l'Europe méridionale, qui abordent parfois la question par une approche comparée transnationale, voire transcontinentale⁵. Les chercheurs francophones semblent d'abord réticents à mener de telles études, mais s'investissent dans des recherches portant sur des espaces urbains.

L'intérêt accordé à la ville par les historiens tant nord-américains qu'euro-péens constitue en effet un deuxième glissement de l'histoire de l'eau et de l'histoire environnementale en général.

¹ « Environnement », in *Grand Robert de la langue française*, édition électronique, Paris, Robert, 2005.

² SWYNGEDOUW Erik, KAÏKA Maria et CASTRO Esteban, « Urban Water: A Political-Ecology Perspective », *Built Environment* 28 (2), 2002, p. 124-137 ; LINTON, *What is water?*, 2010.

³ HUGHES J. Donald, *What is environmental history?*, 2006, p. 60 ; VEN Gardus P. van de, *Man-made lowlands: history of water management and land reclamation in the Netherlands*, Utrecht, Uitgeverij Matrijs, 1993 ; LINTSEN Harry, « Two Centuries of Central Water Management in the Netherlands », *Technology and Culture* 43 (3), 2002, p. 549-568 ; TIELHOF Milja VAN et DAM Petra VAN, « Losing land, gaining water. Ecological and financial aspects of regional water management in Rijnland, 1200-1800 », in GREEFS Hilde et HART Marjolein't (dir.), *Water Management, Communities, and Environment. The Low Countries in Comparative Perspective. Jaarboek voor Ecologische Geschiedenis*, vol. 2005/2006, Gent, Academia Press, 2006, p. 63-93 ; NIENHUIS Piet H., *Environmental History of the Rhine-Meuse Delta: An ecological story on evolving human-environmental relations coping with climate change and sea-level rise*, Springer, 2008.

⁴ LAAKKONEN Simo, *Vesiensuojelun synty: Helsingin ja sen merialueen ympäristöhistoriaa 1878-1928 (The origins of water protection in Helsinki in 1878-1928)*, Helsinki, Gaudeamus, 2001.

⁵ PUNGETTI Gloria, *Water environment landscape: a comparison between dutch and italian planning*, Bologna, Pitagora, 1991 ; CIRIACONO Salvatore, *Building on water: Venice, Holland, and the construction of the European landscape in early modern times*, New York, Berghahn Books, 2006 ; MAUCH Christof et ZELLER Thomas, *Rivers in history: perspectives on waterways in Europe and North America*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2008.

La légitimation de l'espace urbain comme espace d'étude pertinent pour la discipline pousse désormais les chercheurs à s'intéresser aux rapports entre la ville et ses eaux, dans des synthèses générales ou à travers des thèmes précis, comme la pollution et l'organisation des réseaux de circulation, notamment d'adduction et d'évacuation. Les XIX^e et XX^e siècles s'imposent comme des périodes d'étude particulièrement propices à ces questions en raison de l'impact matériel et social de l'industrialisation sur la ville (développement urbain, évolutions des techniques, considérations sanitaires). Qu'il s'agisse d'ouvrages collectifs ou de monographies, les ouvrages sur les villes et leurs réseaux hydrographiques mettent en lumière l'étendue et la diversité des influences réciproques du développement urbain et des cours d'eau au fil des périodes ou selon les espaces, en Europe comme au Canada¹.

À partir des années 2000, de nombreuses études se sont intéressées à la co-construction d'un espace urbain et de son environnement hydrographique, souvent marqué par la présence d'un cours d'eau majeur. C'est notamment le cas pour le Saint-Laurent : l'ouvrage de Michèle Dagenais sur Montréal et ses eaux aux XIX^e-XXI^e siècles est un parfait exemple du syncrétisme de l'histoire environnementale et de l'histoire urbaine. Sa méthode comme son approche font référence. L'historienne montre comment la ville et ses eaux se construisent mutuellement et continuellement sous des formes multiples, mais aussi dans quelle mesure l'eau peut être historicisée, puisqu'elle est appréhendée dans sa réalité à travers des contextes précis marqués par des enjeux, des acteurs, des discours et des représentations particuliers². Pour les périodes antérieures, les travaux sur la Seine à Paris et la Senne à Bruxelles s'inscrivent dans une démarche analogue³. Les travaux de Chloé Deligne sont particulièrement marquants par leur ampleur chronologique. Son étude diachronique des relations entre la région bruxelloise et sa rivière montre comment dès le Moyen Âge, les dynamiques environnementales font partie intégrante des relations socio-économiques, voire politiques entre les différents acteurs de la gestion de la Senne. L'historienne souligne d'ailleurs l'importance grandissante des pouvoirs publics dans la gestion de l'hydrographie urbaine, se traduisant par de nouvelles formes de représentations, d'aménagements ou de conflits, prouvant que « l'eau est donc tout autant un

¹ CASTONGUAY Stéphane et EVENDEN Matthew D., *Urban rivers: remaking rivers, cities, and space in Europe and North America*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2012.

² DAGENAIIS Michèle, *Montréal et l'eau : une histoire environnementale*, Montréal, Boréal, 2011.

³ BACKOUCHE Isabelle, *La trace du fleuve: la Seine et Paris, 1750-1850*, Paris, Ecole des hautes études en sciences sociales, 2000 ; GRABER Frédéric, *Paris a besoin d'eau: projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS Editions, 2009 ; DELIGNE Chloé, *Bruxelles et sa rivière : genèse d'un territoire urbain (12e-18e siècle)*, Turnhout, Brepols, 2003.

enjeu qu'un moteur de changement ; elle fait partie intégrante d'une dynamique environnementale à jamais en marche¹ ».

Comme en témoignent par ailleurs les recherches de Chloé Deligne, la troisième évolution de la discipline est son ouverture à d'autres périodes que les XIX^e-XX^e siècles. Le Moyen Âge et l'époque moderne se prêtent à d'autres problématiques que celles de l'époque contemporaine, notamment en raison de l'évolution des territoires politiques et de leur administration. En France, dans un premier temps, ce sont surtout les questions d'aménagements du réseau hydrographique et des milieux humides qui occupent les chercheurs. Les travaux de Patrick Fournier sur les espaces ruraux et les zones humides du Sud de la France sont à mentionner particulièrement, dans la mesure où ils éclairent les principaux enjeux de la gestion des milieux fluviaux et des zones humides à l'époque moderne, en insistant sur les rapports, parfois contradictoires entre les différents niveaux de pouvoirs².

Ces multiples ouvertures et la remise en cause de la dichotomie homme-nature ont ainsi permis de dépasser la simple vision technique et juridique de la gestion des cours d'eau pour s'intéresser à toutes les facettes des rapports sociaux que l'appropriation et l'utilisation du réseau hydrographique peuvent susciter. Une nouvelle manière d'approcher l'histoire de l'eau est ainsi définie, « l'hydro-histoire ». Ce terme, employé notamment par Guy Lemeunier dans ses études de l'hydraulique dans la Murcie médiévale, puis par Vincent Lemire dans ses travaux sur Jérusalem³, permet d'interroger la façon dont la gestion de l'eau, d'un point de vue matériel et technique, mais aussi social, économique et politique, participe à la construction des territoires et des sociétés⁴. Ils donnent donc logiquement les cadres généraux de notre propre recherche dans la mesure où nous nous intéressons à ce moment particulier de l'histoire du Canada et de l'Alsace, marqué par l'arrivée d'un nouvel acteur, l'État monarchique, dont les objectifs et les pratiques conduisent à la fois à une modification de l'hydrographie, mais aussi à celle des comportements et des rapports de pouvoir qui s'y rattachent.

¹ DELIGNE Chloé, *Bruxelles et sa rivière*, 2003, p. 10.

² FOURNIER Patrick, « La gestion d'un milieu fragile : les créments et les iscles du bas Rhône et de la basse Durance à l'époque moderne », in LEVEAU Philippe et BURNOUF Joëlle (dir.), *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004, p. 365-376 ; FOURNIER Patrick, « Expertise juridique et expertise technique : la mutation du regard sur l'espace rural en Languedoc, Provence et Comtat (XV^e-début du XIX^e siècle) », *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale* 122 (272), 2010, p. 535-552.

³ LEMEUNIER Guy, « Quelques leçons d'une hydro-histoire. Le royaume de Murcie (v. 1450-v. 1650) », in CRESSIER Patrice (dir.), *La Maîtrise de l'eau en Al-Andalus*, Madrid, Casa de Velázquez, 2006, p. 125-148 ; LEMIRE Vincent, *La soif de Jérusalem : essai d'hydrohistoire (1840 - 1948)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2010 (81).

⁴ FOURNIER Patrick, « Les leçons d'une hydro-histoire », 2015.

Patrick Fournier en fournit quelques axes structurants pour « définir une grammaire des relations construites, dans le temps et l'espace, à travers la gestion de l'eau¹ » : la reconstitution des paysages fluviaux comme moyen d'éclairer les politiques et les techniques à l'œuvre sur le territoire ; les progrès scientifiques et techniques considérés comme une réponse à des besoins économiques et politiques à différentes échelles ; la confrontation des regards sur l'hydrographie, notamment entre experts et agents économiques ; la gestion des conflits d'usage « à l'origine de reconfigurations des rapports de pouvoir et des rapports sociaux² » ; les rapports entre acteurs, qu'ils soient utilisateurs ou gestionnaires d'une eau perçue et définie comme propriété privée ou publique, dont l'exploitation est individuelle ou collective. Dans cette hydro-histoire, les influences de l'histoire environnementale se mêlent aux héritages d'autres disciplines et d'autres approches, notamment ceux de l'histoire rurale, urbaine ou des techniques.

1.2. Le rapport au milieu dans l'historiographie francophone

L'apport d'autres approches, d'autres méthodes, voire d'autres domaines distincts de l'histoire environnementale est reconnu au point d'être systématiquement mentionné dans les bilans historiographiques de la discipline. De fait, si celle-ci est née aux États-Unis, c'est en partie parce qu'elle a pu y occuper un créneau vacant, celui de la réflexion sur les liens homme-nature dans le passé, alors même que d'autres courants s'y sont intéressés dans d'autres pays. D'une manière générale, aux États-Unis ou ailleurs, l'histoire environnementale se situe dans la continuité ou en parallèle de nombreux autres domaines, qu'ils relèvent d'autres sciences ou d'autres disciplines historiques ayant inclus, dans une analyse diachronique, l'étude de l'environnement et de son rapport à l'homme : l'histoire des forêts, des paysages ou du climat, l'écologie historique, l'anthropologie, la zoologie, les *subaltern studies*, l'histoire des techniques, l'histoire des idées ou l'histoire rurale³... Ce constat est d'autant plus vrai en France

¹ *Ibid.*, p. 2.

² *Ibid.*, p. 4-5.

³ Ces disciplines sont notamment citées par MCNEILL John R., « Observations on the Nature and Culture of Environmental History », *History and Theory* 42 (4), 2003, p. 10-11 ; WEINER Douglas R., « A Death-Defying Attempt to Articulate a Coherent Definition of Environmental History », *Environmental History* 10 (3), 2005, p. 404 ; JUDD Richard, « Approches en histoire environnementale. Le cas de la Nouvelle-Angleterre et du Québec », 2006, p. 77-78 ; HUGHES J. Donald, *What is environmental history?*, 2006, p. 34-35 ; MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « Pour une histoire environnementale de l'urbain », 2007, p. 7-8, 13 ; LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale... », 2009, p. 11, 13, 21.

et au Canada où l'histoire environnementale peine à se développer avant les années 2000¹, laissant toute la place à d'autres champs pour s'intéresser à l'environnement.

1.2.1. L'apport des *Annales* et de l'histoire rurale

Au Canada, l'histoire environnementale bénéficie ainsi des apports de l'histoire des affaires et des travailleurs (par le biais des ressources naturelles comme objet d'étude notamment), les études urbaines, les sciences environnementales lorsqu'elles recourent à une analyse diachronique, et surtout la géographie historique qui applique la réflexion spatiale de la discipline à des périodes passées². En France aussi, l'étude diachronique de l'environnement s'est développée d'abord en géographie, en raison d'une tradition remontant à la fin du XIX^e siècle, la géographie ayant « pris comme programme fondateur l'étude des relations des sociétés à leur "milieu" et le rôle de l'homme comme "agent géographique" ou "agent de la nature"³ ». C'est cependant avec l'école des *Annales* que la filiation est la plus revendiquée par les historiens de l'environnement eux-mêmes⁴. Fernand Braudel devient la figure de proue de cette pensée en insistant sur la « part du milieu » dans les processus historiques de longue durée⁵. Elle reste loin de l'approche de l'histoire environnementale, l'homme reste central, et le milieu une toile de fond au lieu d'être considérés comme éléments constitutifs d'un même système. Et si elle prend en compte l'impact du milieu sur les activités humaines, elle néglige souvent de s'intéresser à l'influence de l'homme sur son environnement⁶, à l'instar d'autres approches comme l'histoire du climat d'Emmanuel Le Roy-Ladurie⁷.

Pour l'eau, les travaux précurseurs à l'histoire s'appuient d'abord sur l'histoire rurale ou urbaine, l'histoire des techniques, l'archéologie et la géographie. En histoire rurale et en histoire économique, en France, les moulins hydrauliques font l'objet de toutes les attentions, à la suite de l'article de Marc Bloch « Avènement et conquêtes du moulin à eau », qui voit dans ce dernier

¹ CASTONGUAY Stéphane, « Introduction. Les rapports sociaux à la nature : l'histoire environnementale de l'Amérique française », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 60 (1-2), 2006, p. 5 ; LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale... », 2009, p. 20-21.

² JUDD Richard, « Approches en histoire environnementale. Le cas de la Nouvelle-Angleterre et du Québec », 2006, p. 77-78 ; CASTONGUAY Stéphane, « Introduction. Les rapports sociaux à la nature... », 2006, p. 21.

³ INGOLD Alice, « Écrire la nature. De l'histoire sociale à la question environnementale ? », 2011, p. 18.

⁴ MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « De la "part du milieu" à l'histoire de l'environnement », *Le Mouvement Social* 200 (3), 2002, p. 67. L'influence de l'école, par l'intérêt qu'elle portait au « milieu » dont elle reconnaît l'impact sur les activités humaines tout en réfutant un déterminisme, a ouvert la voie à une prise en compte de l'espace et de l'environnement dans la réflexion historique. ; FEBVRE Lucien, *La terre et l'évolution humaine : introduction géographique à l'histoire*, Paris, La Renaissance du livre, 1922 ; cité par HUGHES J. Donald, *What is environmental history ?*, 2006, p. 32.

⁵ BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1949.

⁶ MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « De la "part du milieu" à l'histoire de l'environnement », 2002, p. 67-68.

⁷ LE ROY LADURIE Emmanuel, *Histoire du climat depuis l'an mil*, Paris, Flammarion, 1989.

le progrès technique majeur du Moyen Âge, continuant d'être utilisé jusqu'au XVIII^e siècle. Si les conclusions de Marc Bloch ont été, depuis, nuancées, le moulin reste un sujet « indémodable », qui permet d'appréhender les mutations économiques, techniques, sociales et politiques par son rôle dans la seigneurie banale, au sein des communautés elles-mêmes ou des ordres monastiques. Son historiographie est sans cesse renouvelée, enrichie par l'histoire des techniques et l'archéologie, et désormais par l'histoire environnementale, autour de l'histoire de l'eau en milieu rural, comme en témoignent plusieurs ouvrages et colloques récents¹.

De manière plus générale, par son intérêt pour les questions économiques ou politiques qui sous-tendent les dynamiques territoriales et l'usage des sols, l'histoire rurale s'est rapidement intéressée aux questions d'interactions homme-milieu². Les questions liées à l'eau intéressent tout particulièrement les ruralistes puisqu'elles contribuent à saisir l'organisation socio-économique du Moyen-Âge et de l'époque moderne. La pêche, l'irrigation, les travaux de canalisation ou de drainage sont abordés à plusieurs échelles et pour plusieurs milieux, mettant notamment en lumière les interactions entre l'homme et la rivière, mais surtout entre les différentes catégories d'acteurs face aux enjeux que présente la gestion de l'eau³. Ces études

¹ MOUSNIER Mireille (dir.), *Moulins et meuniers dans les campagnes européennes, IX^e-XVIII^e siècle: actes des XXI^es journées internationales d'histoire de l'abbaye de Flaran 3, 4, 5 septembre 1999*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2002 ; GALETTI Paola et RACINE Pierre (dir.), *I mulini nell'Europa medievale: atti del Convegno di San Quirico d'Orcia, 21-23 settembre 2000*, Bologna, CLUEB, 2003 ; CAUCANAS Sylvie et CAZALS Rémy, *Du moulin à l'usine: Implantations industrielles du X^e au XX^e siècle*, Toulouse, Privat, 2005 ; ROUZEAU Benoît, *Le patrimoine hydraulique et industriel de l'abbaye cistercienne de Morimond entre la fondation et la Guerre de Trente Ans : énergies et matériaux d'après les sources écrites et archéologiques*, Paris, Université Paris 1, 2008 ; Journée d'études « Le moteur hydraulique Approches d'histoire environnementale », Clermont-Ferrand, 25 mars 2016.

² MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « De la "part du milieu" à l'histoire de l'environnement », 2002, p. 71 ; En histoire médiévale et moderne, les Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran se sont ainsi intéressées successivement à la vigne (1989), aux catastrophes naturelles (1993), aux moulins (1999), à la forêt (2002) ou encore aux animaux (2003 et 2004). Les actes des JIH de Flaran sont édités : OUVRAGE COLLECTIF, *Le vigneron, la viticulture et la vinification en Europe occidentale au Moyen Age et à l'époque moderne*, Auch ; Valence-sur-Baïse, Comité départemental du tourisme du Gers, 1991 (Flaran 11) ; BENNASSAR Bartolomé (dir.), *Les catastrophes naturelles dans l'Europe médiévale et moderne: actes des XI^e Journées internationales d'histoire de l'Abbaye de Flaran, 10,11 et 12 septembre 1993*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 1996 ; MOUSNIER Mireille (dir.), *Moulins et meuniers...*, 2002 ; CORVOL-DESSERT Andrée (dir.), *Les forêts d'Occident du Moyen Age à nos jours: actes des XXIV^es Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 6,7, 8 septembre 2002*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2004 (Flaran 24) ; MOUSNIER Mireille (dir.), *Les animaux malades en Europe occidentale (VI^e - XIX^e siècle): actes des XXV^es Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 12, 13, 14 septembre 2003*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2005 (Flaran 25) ; LAFFONT Pierre-Yves (dir.), *Transhumance et estivage en Occident des origines aux enjeux actuels: actes des XXVI^es Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 9, 10, 11 septembre 2004*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2006 (Flaran 26).

³ DEREZ Jean-Michel, « Pour une histoire des zones humides en France (XVII^e- XIX^e siècle) Des paysages oubliés, une histoire à écrire », *Histoire et Sociétés Rurales* (15), 2001, p. 11-36 ; RUF Thierry, « Droits d'eau et institutions communautaires dans les Pyrénées-Orientales. Les tenanciers des canaux de Prades (XIV^e- XX^e siècle) », *Histoire et Sociétés Rurales* (16), 2001, p. 11-44 ; FOURNIER Patrick et LAVAUD Sandrine (dir.), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne: actes des XXXII^es Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 8 et 9 octobre 2010*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2012.

sur les interactions avec les milieux humides portent toutefois souvent sur des territoires restreints, et l'Alsace comme le Canada à l'époque moderne restent souvent oubliés¹.

1.2.2. Histoire urbaine, histoire des techniques et interdisciplinarité

L'histoire urbaine, quant à elle, s'est emparée des questions liées à l'eau avant que l'histoire environnementale ne s'intéresse à la ville. Geneviève Massard-Guilbaud note que les aspects économiques, techniques, sanitaires et sociaux liés à l'adduction de l'eau traités par l'histoire sociale urbaine sont rarement accompagnés d'une étude sur l'évacuation des eaux usées et ne s'intéressent ni aux impacts sur le milieu ni aux discours et représentations. L'ouvrage précurseur d'André Guillerme est à ce titre exemplaire. Retraçant l'évolution conjointe des réseaux hydrographiques, des aménagements techniques et du contexte socio-économique d'une vingtaine de villes françaises, depuis l'Antiquité tardive jusqu'au milieu du XIX^e siècle, l'étude montre bien comment les discours et les pratiques ont modelé le réseau hydrographique, permettant de répondre à des besoins économiques, militaires et sanitaires². Elle élude toutefois la question des conséquences environnementales sur les cours d'eau, notamment en amont et en aval de la ville. Il en va de même pour les autres travaux, dont l'approche reste davantage centrée sur les pratiques sociales et la consommation³ ou plus récemment et pour l'époque contemporaine, sur l'assainissement⁴. Il n'en reste pas moins qu'à travers les questions de prélèvement, circulation et usage des eaux à l'échelle de la ville, l'histoire urbaine a ainsi alimenté l'historiographie de l'eau dès les années 1980.

Depuis 1983, la voie ouverte par André Guillerme – fortement marquée par l'histoire des techniques – a été largement empruntée pour répondre aux principales problématiques de l'histoire de l'eau. Aux questions sociales et économiques, les historiens ont ajouté les recherches sur les aspects matériels de l'usage de l'eau, enrichissant par là-même l'analyse parce qu'elles multiplient les éclairages sur les rapports homme-milieu. L'accent mis sur les aménagements ruraux ou urbains liés à l'eau, quelle que soit leur échelle, de la fontaine aux

¹ Quelques ouvrages récents sur d'autres sujets traitent toutefois succinctement de l'eau (notamment comme ressource) BOEHLER Jean-Michel, *Une société rurale en milieu rhénan: la paysannerie de la plaine d'Alsace (1648-1789)*, 3 vol., 2e éd. rev. et corr, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1995, p. 99-113 ; COATES Colin M., *Les transformations du paysage et de la société au Québec sous le régime seigneurial*, Sillery, Québec, Septentrion, 2003, p. 55-57.

² GUILLERME André, *Les temps de l'eau : la cité, l'eau et les techniques, Nord de la France, fin III^e siècle-début XIX^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1983.

³ ROCHE Daniel, « Le temps de l'eau rare du Moyen Âge à l'époque moderne », *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 39 (2), 1984, p. 383-399 ; GOUBERT, *La conquête de l'eau*, 1986.

⁴ FOUGÈRES Dany, *L'approvisionnement en eau à Montréal : du privé au public, 1796-1865*, Sillery, Québec, Septentrion, 2004 ; DEUTSCH Jean-Claude et GAUTHERON Isabelle, *Eaux pour la ville, eaux des villes : Eugène Belgrand XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Presses des Ponts, 2013.

constructions portuaires en passant par les canaux, biefs ou moulins, invite nécessairement à s'intéresser à leur impact sur l'espace, y compris sur le milieu naturel. La plupart du temps, les techniques hydrauliques proprement dites ne sont en effet qu'une petite partie d'une problématique plus globale intégrant, avant et après leur application, les jeux d'acteurs, les discours et les conséquences matérielles des modifications des paysages¹.

Cette histoire entretient également des affinités fortes avec l'archéologie à travers des collaborations fructueuses qui contribuent à ancrer les études dans un espace matériel, donc dans un environnement². De fait, l'archéologie est peut-être plus sensible aux traces matérielles, y compris « naturelles » que laissent l'homme dans son environnement, et qui constituent autant de sources habituelles de la discipline grâce à des techniques développées au sein des sciences naturelles : analyse de diatomées, datation au carbone 14, dendrochronologie, sédimentologie, analyse de carottes glaciaires, palynologie³... L'histoire environnementale, d'ailleurs, partage avec l'archéologie ces affinités pour ce que Stephen Mosley appelle les « archives de la nature » qui permettent de combler les lacunes de l'analyse historique classique en matière de connaissance des environnements⁴. On ne s'étonnera donc guère de la régularité des collaborations entre historiens et archéologues dont les méthodes complémentaires contribuent à une meilleure compréhension des rapports homme-milieu. Parmi ces études, quelques travaux sur l'eau sont à relever qui concernent le Canada français et la région du Rhin supérieur, mais

¹ FOURNIER Patrick, *Eaux claires, eaux troubles dans le Comtat venaisin XVII^e- XVIII^e siècles : imaginaire, technique et politique dans un État de l'Europe méridionale*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 1999 ; HILAIRE-PÉREZ Liliane, MASSOUNIE Dominique et SERNA Virginie (dir.), *Archives, objets, et images des constructions de l'eau du Moyen âge à l'ère industrielle*, Lyon, Société française d'histoire des sciences et des techniques, 2002 (Cahiers d'histoire et de philosophie des sciences 51) ; CIRIACONO Salvatore (dir.), *Eau et développement dans l'Europe moderne*, Paris, Maison des sciences de l'homme, 2004.

² COLARDELLE Michel et VERDEL Eric, *Les habitats du lac de Paladru (Isère) dans leur environnement : La formation d'un terroir au XI^e siècle*, Paris, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1993 ; LEVEAU Philippe et BURNOUF Joëlle, *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture: sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres: pratiques sociales et hydrosystèmes*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004.

³ CUBIZOLLE Hervé, GEORGES Vincent, LATOUR Catherine *et al.*, « Sociétés humaines pré-industrielles et hydrosystèmes palustres dans le Massif Central oriental au cours des quatre derniers millénaires : le rôle de la mise en place des aménagements hydrauliques dans le démarrage de la turfigenèse. », in BURNOUF Joëlle et LEVEAU Philippe (dir.), *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture: sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres: pratiques sociales et hydrosystèmes.*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004, p. 57-69 ; GEORGES Vincent, CUBIZOLLE Hervé et ARGANT Catherine, « Détection, détermination et interprétation des témoins archéologiques de la Loire en Forez (Massif central, France) : vers une histoire du peuplement », in BURNOUF Joëlle et LEVEAU Philippe (dir.), *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture: sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres: pratiques sociales et hydrosystèmes.*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004, p. 57-69.

⁴ MOSLEY Stephen, « Common Ground: Integrating Social and Environmental History », *Journal of Social History* 39 (3), 2006, p. 917 ; HUGHES J. Donald, « Three Dimensions of Environmental History », *Environment and History* 14 (3), 2008, p. 319-330.

leur espace et leur période d'étude, souvent très restreints, en limitent la portée pour notre propos¹.

La géographie, elle aussi, a contribué à enrichir les études sur l'eau en s'intéressant notamment aux fleuves. Outre l'apport de la discipline à la connaissance des milieux géophysiques en tant que tels (régimes hydrologiques, évolution des cours d'eau et des reliefs), elle entretient des liens étroits avec l'histoire, par le biais de collaborations interdisciplinaires mais aussi à travers la géographie historique, qui consiste à appliquer un raisonnement géographique à des espaces anciens. Parmi les œuvres de référence couvrant les XVII^e et XVIII^e siècles, notons celle de l'historien Lucien Febvre et du géographe Albert Demangeon sur le Rhin². Son successeur récent, l'ouvrage *The Rhine: An Eco-biography* de Mark Cioc, s'intéresse aux deux derniers siècles³. En France, la recherche sur les fleuves a mobilisé des historiens dès les années 1980, à l'instar d'Anne-Marie Cocula ou de Marc Suttor, qui ont étudié la Dordogne et la Meuse au prisme hommes qui les parcourent⁴. Elle a toutefois été particulièrement dynamisée par les géographes, à la suite des travaux de Jean-Paul Bravard et de Jacques Bethemont⁵, au point que Stéphane Frioux note désormais un effet de rétrécissement d'échelle d'étude, « les grands fleuves ayant déjà beaucoup attiré les chercheurs⁶ », conduisant à des travaux multiples sur des petits cours d'eau en milieu rural ou urbain. Les rivières d'Alsace n'ont en revanche pas bénéficié de réelles études historiques, ou au moins diachroniques. Sur le Saint-Laurent, deux travaux d'importance incluent l'époque moderne, et sont dans les deux cas le fait de géographes. Jean-Claude Lasserre s'est intéressé, dans sa thèse d'État, au caractère structurant du fleuve pour le Québec et l'Amérique du Nord⁷. Pierre Camu a eu recours, quant à lui, à une approche

¹ L'ANGLAIS Paul-Gaston, « L'hygiène urbaine à Québec au temps de la Nouvelle-France », in POTHIER Louise (dir.), *L'eau, l'hygiène publique et les infrastructures*, Montréal, Groupe PGV, Diffusion de l'Archéologie, 1996 ; POTHIER Louise, « Réseaux d'eau potable et d'eaux usées : l'hygiène publique dans la société montréalaise (1642-1910) », in POTHIER Louise (dir.), *L'eau, l'hygiène publique et les infrastructures*, Montréal, Groupe PGV, Diffusion de l'Archéologie, 1996 ; GROUPE DE RECHERCHES URBAN OBERRHEIN, *La ville et l'eau. Stadt und Wasser am Oberrhein : l'avenir de l'eau dans son passé. Colloque du groupe de recherches Urban Oberrhein. Mulhouse, les 15-16 avril 1994*, Mulhouse, Université de Haute Alsace, 1994 ; LOEWEN Brad et CHAPDELAIN Claude, *Contact in the 16th century: networks among fishers, foragers, and farmers*, Ottawa, University of Ottawa Press, 2016.

² DEMANGEON Albert et FEBVRE Lucien, *Le Rhin : problèmes d'Histoire et d'Économie*, Paris, A. Colin, 1935.

³ CIOC Mark, *The Rhine: an eco-biography, 1815-2000*, Seattle, University of Washington Press, 2002.

⁴ COCULA Anne-Marie, *Un fleuve et des hommes: les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 1981 ; SUTTOR Marc, *La navigation sur la Meuse moyenne des origines à 1650*, Liège-Louvain, Centre belge d'Histoire rurale, 1986 ; Plus récemment, Marc Suttor a approfondi son approche initiale : SUTTOR Marc, *Vie et dynamique d'un fleuve: La Meuse de Sedan à Maastricht (des origines à 1600)*, Bruxelles, De Boeck Université, 2006.

⁵ BRAVARD Jean-Paul, *Le Rhône : du Léman à Lyon*, Lyon, la Manufacture, 1987 ; BETHEMONT Jacques, *Les grands fleuves: entre nature et société*, Paris, A. Colin, 1999.

⁶ FRIOUX Stéphane, « Fléau, ressource, exutoire : visions et usages des rivières urbaines (XVIII^e-XXI^e s.) », *Géocarrefour* 85 (3), 2011, p. 189.

⁷ LASSERRE Jean-Claude, *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1980.

de géographie historique centrée sur les questions de navigation sur le fleuve et les Grands Lacs dans un travail en deux volumes couvrant une période qui s'étend des premiers temps de la colonisation au milieu du XX^e siècle¹. On peut toutefois aussi évoquer un article de l'historien Jean-Claude Robert, centré sur la région montréalaise².

1.3. Une histoire environnementale de la monarchie d'Ancien régime

L'environnement en général, et l'eau en particulier, font désormais figure d'objets d'étude légitimes. Forte d'une tradition d'histoire urbaine, rurale et des techniques, redynamisée par les apports de l'histoire environnementale, l'histoire de l'eau peut légitimement s'attacher à analyser les politiques et les pratiques administratives d'Ancien régime au prisme de l'environnement.

1.3.1. La pratique de la monarchie

À travers sa capacité à historiciser l'environnement, l'histoire environnementale peut en effet constituer une approche originale pour vivifier l'étude de l'Ancien régime, marquée par un renouveau historiographique depuis les années 1980, mais qui s'est particulièrement accentué dans les années 1990-2000. Cette évolution élargit les champs d'étude de l'histoire politique de la France du Grand siècle pour remettre en perspective et nuancer l'apport des approches classiques de la monarchie focalisant sur ses dimensions théorique et institutionnelle³. Sans nier l'existence d'une théorie du pouvoir absolu, ces travaux en réexaminent la manifestation concrète-en relativisant les affirmations exagérées, voire erronées, qui ont caractérisé les règnes de Louis XIV et de Louis XV depuis les écrits d'Alexis de Tocqueville⁴ : domestication de la noblesse, musèlement des corps intermédiaires, uniformisation de l'administration du royaume... Il faut en effet différencier le discours sur l'absolutisme, proposé par les théoriciens du pouvoir royal et intégré par les monarques français depuis François I^{er}⁵, qui reconnaît au

¹ CAMU Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, Montréal, Hurtubise, 1996 ; CAMU Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur, 1850-1950*, Montréal, Hurtubise, 2005.

² Les travaux de l'historien Jean-Claude Robert sur le Saint-Laurent se restreignent souvent aux XIX^e et XX^e siècles, mais l'historien s'est risqué à s'aventurer, ces dernières années, jusqu'aux débuts du Régime français : ROBERT Jean-Claude, « Le Saint-Laurent et la structuration de l'espace montréalais, XVII^e-XX^e siècle », *Études canadiennes* 27 (50), 2007, p. 19-32.

³ Un bilan historiographique relativement récent de J. Cornette balaie les nombreuses nouvelles approches permettant un éclairage nouveau de l'État et de la monarchie des XVII^e-XVIII^e siècles. CORNETTE Joël, « L'histoire au travail. Le nouveau "Siècle de Louis XIV" : un bilan historiographique depuis vingt ans (1980-2000) », *Histoire, économie et société* 19 (4), 2000, p. 561-605.

⁴ BEIK William, « The Absolutism of Louis XIV as Social Collaboration », *Past & Present* 188 (1), 2005, p. 195.

⁵ Ce discours sur le pouvoir absolu du roi en France a été particulièrement mis en valeur dans le diptyque récent d'Arlette Jouanna. JOUANNA Arlette, *Le pouvoir absolu: naissance de l'imaginaire politique de la royauté*, Paris,

souverain une autorité absolue, limitée seulement par quelques grands principes¹, et son application dans le gouvernement au quotidien du royaume. Entre, les deux, « il y a un pas à l'allure de grand écart² ».

Au niveau central, des historiens comme Michel Antoine, puis Olivier Chaline ont considérablement nuancé le caractère conscient et planifié de la rationalisation des organes du gouvernement (Conseil du roi et Secrétariats d'État). Ces historiens voient plutôt dans la structuration progressive des institutions le résultat du pragmatisme et de la capacité des hommes à leur tête, à l'instar des Colbert ou des Le Tellier, à s'adapter à des besoins à court terme³. Sara Chapman a d'ailleurs montré, avec l'exemple de la dynastie des Pontchartrain, que les liens personnels étaient aussi déterminants pour le fonctionnement de l'État que les relations officielles entre institutions⁴. Pour décrire cette organisation dont l'idéal – des institutions désincarnées, au-dessus des hommes qui en font partie – transige avec la réalité marquée par la primauté des relations de personne à personne, Peter Campbell parle « d'État baroque⁵ ».

Les recherches sur les relais du pouvoir royal dans les provinces ou les colonies ont elles aussi contribué à relativiser la portée absolue et omnipotente de la monarchie en confrontant les discours des théoriciens de l'absolutisme avec les pratiques de terrain dans ce que Joël Cornette appelle une « histoire sociale des institutions⁶ ». Plusieurs travaux ont ainsi mis en lumière la convergence de certains intérêts du roi et des élites en matière de finances ou de pouvoirs conduisant à une certaine collaboration de fait⁷.

Gallimard, 2013 (L'esprit de la cité) ; JOUANNA Arlette, *Le prince absolu: apogée et déclin de l'imaginaire monarchique*, Paris, Gallimard, 2014 (L'esprit de la cité).

¹ Il s'agit des lois divines, de la raison, des lois de la nature, de la justice, et des lois fondamentales du royaume. CORNETTE Joël, « Figures politiques du Grand Siècle. Roi-État ou État-roi », in CORNETTE Joël (dir.), *Histoire de la France politique. La monarchie. Entre Renaissance et Révolution, 1515-1792*, Paris, Éd. du Seuil, 2006, p. 292.

² *Ibid.*, p. 295.

³ CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, vol. 1, Paris, Flammarion, 2009 ; ANTOINE Michel, *Le Conseil du Roi sous le règne de Louis XV*, Paris, Genève, Droz, 1970 (Mémoires et documents publiés par la Société de l'École des Chartres), p. 117.

⁴ CHAPMAN Sara E., *Private ambition and political alliances: the Phélypeaux de Pontchartrain family and Louis XIV's government, 1650-1715*, Rochester, University of Rochester Press, 2004.

⁵ CAMPBELL Peter Robert, *Power and politics in Old Regime France, 1720-1745*, London ; New York, Routledge, 1996.

⁶ CORNETTE Joël, « L'histoire au travail. Le nouveau "Siècle de Louis XIV" », 2000, p. 563.

⁷ DESSERT Daniel, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1984 ; HENSHALL Nicholas, *The myth of absolutism: change and continuity in early modern European monarchy*, London ; New York, Longman, 1992 ; COLLINS James B., *Classes, estates, and order in early modern Brittany*, Cambridge ; New York, Cambridge University Press, 1994 ; BEIK William, *Absolutism and society in seventeenth-century France: state power and provincial aristocracy in Languedoc*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997 (Cambridge studies in early modern history).

Parmi les exemples les plus évocateurs, les études s'intéressant aux cours souveraines et aux parlements montrent que leurs relations avec la monarchie étaient davantage caractérisées par des accommodements, des compromis réciproques, en un mot par une collaboration, que par une négation des prérogatives des magistrats de la part de Louis XIV¹. François Burckhard, puis Alain Lemaître ont ainsi mis en lumière la complexité du fonctionnement du Conseil souverain d'Alsace. Il est d'une part un « organe de conquête au service du roi de France² » qui permet l'instauration et l'application du droit français et sert « d'outil juridique des Réunions c'est-à-dire de l'agrégation de territoires impériaux pour constituer une nouvelle province intégrée au royaume : l'Alsace³ ». D'autre part, les parlementaires en tant que corps comme en tant qu'individus, à travers leurs réseaux, leurs intérêts politiques ou économiques, leurs rapports avec les autres pouvoirs royaux ou provinciaux, sont des acteurs à part entière de la vie de la province où ils s'attachent à défendre les intérêts juridiques et économiques des populations face à la monarchie⁴. Dans les pays d'états comme en Languedoc ou dans le nord du royaume, l'action des assemblées représentatives se manifeste également directement sur le territoire, dans la mesure où elles disposent de prérogatives en matière d'aménagement public⁵.

¹ BIDOUZE Frédéric, *Les remontrances du Parlement de Navarre au XVIII^e siècle: édition commentée*, Biarritz, France, Atlantica, 2000 ; HAMSCHER Albert N., *The Conseil Privé and the Parlements in the Age of Louis XIV: A Study in French Absolutism*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1987 ; LE MAO Caroline, *Parlement et parlementaires: Bordeaux au Grand siècle*, Seyssel, France, Champ Vallon, 2007 ; AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (dir.), *Les parlements de Louis XIV: opposition, coopération, autonomisation: actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010 ; DAUCHY Serge, DEMARS-SION Véronique, LEUWERS Hervé et al. (dir.), *Les parlementaires, acteurs de la vie provinciale: (XVII^e- XVIII^e siècles); [actes du colloque tenu à Douai le 17 - 18 novembre 2011]*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.

² LEMAÎTRE Alain J., « L'autonomie dans la dépendance: le conseil souverain d'Alsace sous Louis XIV », in AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (dir.), *Les parlements de Louis XIV: opposition, coopération, autonomisation: actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 150.

³ LEMAÎTRE Alain J., « Le Conseil souverain d'Alsace et l'héritage impérial », in DAUCHY Serge, DEMARS-SION Véronique, LEUWERS Hervé et al. (dir.), *Les parlementaires, acteurs de la vie provinciale: (XVII^e- XVIII^e siècles); [actes du colloque tenu à Douai le 17 - 18 novembre 2011]*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 145.

⁴ BURCKARD François, *Le conseil souverain d'Alsace au XVIII^e siècle, représentant du roi et défenseur de la province*, Strasbourg, Société savante d'Alsace, 1995, p. 255 ; LEMAÎTRE Alain J., « Le Conseil souverain d'Alsace et l'héritage impérial », 2013, p. 157.

⁵ DURAND Stéphane, *Finances, pouvoirs et territoires. Contribution à l'histoire des aménagements portuaires civils et à l'histoire des assemblées d'états (Provence, Languedoc et Roussillon, aux XVII^e et XVIII^e siècles)*, mémoire d'HDR, Montpellier, Université Paul-Valéry, 2009 ; DURAND Stéphane, « La territorialisation de l'action des états de Languedoc (XVII^e- XVIII^e siècles) », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire « Espaces et Cultures »* (30), 2009, p. 31-45 ; GLINEUR Cédric, *Genèse d'un droit administratif sous le règne de Louis XV: les pratiques de l'intendant dans les provinces du Nord (1726 - 1754)*, Orléans, Presses Universitaires d'Orléans, 2005, p. 338-341 ; Dans le Languedoc, les États s'impliquent activement dans la question de l'assèchement des marais. FERRIÈRES Madeleine et FOURNIER Patrick, « Un nouveau regard sur les marais languedociens ? La mutation de la politique des États en Bas-Languedoc au milieu du XVIII^e siècle », *Annales du Midi* 119 (257), 2007.

Les recherches sur l'intendance dressent le même tableau d'une institution autant occupée à garantir les intérêts de l'État dans la province qu'à concilier les objectifs du monarque avec la vie des populations¹. Ce pragmatisme est d'autant plus marqué à l'est du royaume, où le transfert de souveraineté récent donne à l'intendant un « rôle essentiel dans la constitution territoriale des provinces » d'Alsace, de Franche-Comté puis de Lorraine², tout en le confrontant à des structures politiques, judiciaires, sociales, économiques et culturelles souvent étrangères aux institutions françaises et dont il doit tenir compte³.

L'historiographie récente de la France coloniale a aussi reconsidéré la construction de l'État et le rôle de la monarchie française dans ses territoires américains, des questions auparavant relativement délaissées à en croire Catherine Desbarats⁴. Dans une perspective d'histoire atlantique, des travaux comme ceux de Kenneth Banks, James Pritchard, Catherine Desbarats ou Dominique Deslandres questionnent les enjeux de la gouvernance de territoires éloignés pour un État aux prétentions centralisatrices comme la France⁵. S'intéressant moins aux institutions elles-mêmes qu'aux mécanismes mis en œuvre par l'État pour s'imposer – parfois sans succès – dans la colonie, ils insistent sur le caractère contradictoire des modalités de gestion du territoire. D'une part, la faiblesse des structures sociales et politiques locales, en partie liée à leur caractère récent, offre à la monarchie française une *tabula rasa* administrative et territoriale facilitant – du moins en théorie – la mise en place d'un « absolutisme plus intransigeant en matière gouvernementale⁶ ». D'autre part, la difficulté des communications et les réalités locales sociales et environnementales, notamment la présence de populations autochtones, limitent la capacité politique et administrative de l'État central dans les colonies. Comme en métropole, le pragmatisme est en fait de mise et conditionne le développement de

¹ EMMANUELLI François-Xavier, *L'Intendance, du milieu du XVII^e siècle à la fin du XVIII^e siècle: France, Espagne, Amérique*, Aix-en-Provence, Paris, Université de Provence, H. Champion, 1981.

² LEMAÎTRE Alain J., « L'intendance en Alsace, Franche-Comté et Lorraine aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Annales de l'Est* 50 (2), 2000, p. 207-208.

³ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, Paris, Les Belles Lettres, 1956 ; BROSSAULT Colette, *Les intendants de Franche-Comté: 1674-1790*, Paris, la Boutique de l'histoire, 1999 ; LEMAÎTRE Alain J., « L'intendance en Alsace... », 2000.

⁴ DESBARATS Catherine, « La question de l'État en Nouvelle-France », in JOUTARD Philippe et WIEN Thomas, *Mémoires de la Nouvelle-France. De France en Nouvelle-France*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005, p. 187-198.

⁵ BANKS Kenneth J., *Chasing empire across the sea: communications and the state in the French Atlantic, 1713-1763*, Montreal ; Ithaca, McGill-Queen's University Press, 2002 ; PRITCHARD James S., *In search of empire: the French in the Americas, 1670-1730*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004 ; DESBARATS Catherine, « La question de l'État en Nouvelle-France », 2005 ; DESLANDRES Dominique, « “Et loing de France, en l'une & l'autre mer, Les Fleurs de Liz, tu as fait renommer” : Quelques hypothèses touchant la religion, le genre et l'expansion de la souveraineté française en Amérique aux XVI^e -XVIII^e siècles », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 64 (3-4), 2011, p. 93-117.

⁶ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008, p. 162.

l'État. La distance (en termes d'espace et de temps) qui sépare les administrateurs coloniaux du roi et du secrétaire d'État de la Marine oblige à l'adaptation de la norme édictée par le pouvoir central.

L'historiographie de l'État d'Ancien régime connaît donc une évolution analogue de part et d'autre de l'Atlantique. Elle est caractérisée par une volonté de relativiser – sans la nier¹ – la capacité centralisatrice et la portée absolue du pouvoir royal, et d'interroger les structures de l'État et le fonctionnement de l'administration monarchique qui se développent bel et bien dans les territoires tout en tenant compte des spécificités locales, qu'elles soient culturelles, juridiques, ou sociales. Les spécificités matérielles, celles du milieu physique, sont en revanche fréquemment absentes de la réflexion, un manque que peut pallier l'histoire environnementale.

1.3.2. Échelles naturelles et politiques

Comme l'explique Stephen Mosley, les travaux s'intéressant à la complexité des relations homme-nature peuvent être menés à n'importe quelle échelle, « du macro au micro », même si elles peuvent impliquer des problématiques différentes². Toutefois, au cœur de la discipline se trouve désormais « l'environnement et ses éléments biotiques et abiotiques³ », dont les échelles spatiales peuvent entrer en contradiction avec celles, politiques et administratives, qui seraient propres à l'homme. Pour cela, note Stéphane Castonguay, il est « de bon ton de critiquer l'échelle nationale et les limites qu'impose aux historiens l'État-nation qui les légitime⁴ », et de favoriser des échelles naturelles, notamment la biorégion⁵. À plus petit niveau, il peut également s'agir d'un bassin hydrographique ou d'un fleuve, d'un écosystème particulier, voire d'une ville et de son *hinterland*. À plus grande échelle, les études peuvent porter sur un continent, voire sur le monde dans sa totalité : l'histoire environnementale se prête particulièrement à l'histoire globale⁶.

En histoire moderne, le bouleversement que constitue la réorientation de l'Europe vers un monde nouveau au XV^e siècle, et qui culmine avec la « découverte » de l'Amérique, invite particulièrement à considérer ces études biorégionales ou globales. L'ouvrage précurseur de

¹ BEIK William, « The Absolutism of Louis XIV as Social Collaboration », 2005.

² MOSLEY, « Common Ground », 2006, p. 920.

³ CASTONGUAY Stéphane, « Faire du Québec un objet de l'histoire environnementale », *Globe : Revue internationale d'études québécoises* 9 (1), 2006, p. 47.

⁴ *Ibid.*

⁵ La biorégion est comprise comme un espace présentant une cohérence, voire une unité écologique et topographique. FLORES Dan, « Place: An Argument for Bioregional History », *Environmental History Review* 18 (4), décembre.1994, p. 6.

⁶ HUGHES J. Donald, « Three Dimensions of Environmental History », 2008, p. 326 ; LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale... », 2009, p. 25-28.

William Cronon¹ a déjà été évoqué, mais il est loin d'être le seul. Alfred Crosby a élargi sa première étude sur l'échange colombien aux conséquences environnementales de l'impérialisme à d'autres époques et d'autres espaces². Des travaux récents ont comblé les manques de *Changes in the Land* et ont élargi le questionnement d'Alfred Crosby pour analyser l'impact de la colonisation, non seulement sur les populations et le milieu indigène, mais aussi sur les puissances colonisatrices elles-mêmes dans différents domaines : l'impact sur le milieu biophysique, mais aussi la manière de comprendre et d'organiser l'espace, ou encore d'appréhender intellectuellement la nature³. Ce contact avec de nouveaux environnements a en effet été marqué par de nouvelles circulations matérielles, mais aussi des idées, des sciences, et des perceptions de l'environnement⁴. De telles questions sont en revanche rarement abordées au niveau d'un territoire politique défini artificiellement, par des frontières politiques et administratives.

Selon John McNeil, l'une des approches possibles en histoire environnementale viserait pourtant bien à proposer une histoire politique qui mettrait l'accent sur la législation et les politiques de gestion en lien avec le « monde naturel⁵ ». L'historien affirme toutefois dans le même temps qu'une telle histoire est essentiellement restreinte à la période contemporaine, plus particulièrement au XX^e siècle⁶. Le renforcement des États, l'émergence de politiques d'aménagement du milieu, puis celle des préoccupations environnementales dans le débat public font des XIX^e et XX^e siècles une période propice à cette approche, mais cette dernière est également pertinente à d'autres périodes. Joachim Radkau a montré que depuis plusieurs siècles, voire plusieurs millénaires, les questions liées à l'environnement représentaient un enjeu pour le pouvoir, quelle que soit l'échelle. Leur étendue et leur complexité dépassent souvent largement les cadres spatiaux et temporels des États, mais suscitent des réponses de ceux-ci, en termes de politiques de gestions, d'administrations, de législations, dont les conséquences à la fois sociales et environnementales provoquent à leur

¹ CRONON William, *Changes in the land*, 2003.

² CROSBY Alfred W., *Ecological imperialism: the biological expansion of Europe, 900-1900*, Cambridge ; New York, Cambridge University Press, 1986.

³ RICHARDS John F., *The unending frontier: an environmental history of the early modern world*, Berkeley, University of California Press, 2003 ; BEINART William et HUGHES Lotte, *Environment and empire*, Oxford, Oxford University Press, 2010.

⁴ GROVE Richard H., *Green imperialism: colonial expansion, tropical island Edens and the origins of environmentalism, 1600 - 1860*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995 (Studies in environment and history) ; BOURGET Marie-Noëlle et BONNEUIL Christophe, « Présentation », *Revue française d'histoire d'outre-mer* 86 (322-323. « Numéro thématique : De l'inventaire du monde à la mise en valeur du globe. Botanique et colonisation (fin 17e siècle-début 20e siècle)"), 1999, p. 9-38.

⁵ MCNEILL John R., « Observations on the Nature and Culture of Environmental History », 2003, p. 6.

⁶ *Ibid.*, p. 8.

tour des changements¹. Des travaux comme ceux de Chloé Deligne ont prouvé que dès le Moyen Âge, la prise en compte de la dimension géopolitique, notamment la maîtrise territoriale que procure aux princes le contrôle des cours d'eau et des infrastructures qui y sont liées, est utile, sinon indispensable à une analyse des rapports à l'eau².

De fait, les échelles naturelles et politiques ne sont pas mutuellement exclusives. D'une part, l'espace délimité « naturellement » est *de facto* anthropisé parce qu'il revêt une dimension sociale et culturelle, ne serait-ce qu'au prisme de l'analyse historique : il est le support d'une activité humaine. Inversement, les espaces politico-administratifs laissent un héritage institutionnel, culturel ou socioéconomique sur le milieu physique³. Autrement dit, ce dernier serait autant le fruit de phénomènes dits « naturels » que de l'action de l'homme, laquelle est parfois circonscrite à un espace dont les limites sont définies par l'homme selon des critères artificiels. Si la discipline favorise en effet volontiers les échelles « naturelles » au détriment des territoires dont les limites sont tracées par l'homme, cela ne signifie pas pour autant qu'une étude à cette échelle n'est pas légitime. Au contraire, l'approche environnementale permet d'y révéler de nouveaux mécanismes, de nouvelles pratiques, d'autres rapports à l'espace et au territoire. Comme l'approche comparée à laquelle elle peut être combinée, elle invite à repenser des dichotomies ancrées dans l'historiographie, comme l'opposition métropole/colonies. Lorsqu'elle s'attache à analyser au prisme de l'environnement les politiques et les pratiques administratives de la monarchie, elle permet de prolonger la réflexion sur l'État monarchique alors en construction. Plusieurs travaux ont ainsi prouvé la pertinence de s'intéresser aux liens entre l'environnement et les structures politiques et administratives de l'État en général, et entre l'eau et la monarchie d'Ancien régime en particulier.

1.3.3. L'histoire environnementale dans l'histoire de l'État

Qu'elles se réclament ou non de l'histoire environnementale, plusieurs études ont ainsi mis en exergue les liens prégnants entre l'administration du territoire (et des populations) et la maîtrise des réseaux hydrographiques. La thèse de Karl Wittfogel, pour qui le développement conjoint d'infrastructures hydrauliques et d'une bureaucratie qui en a la maîtrise a conduit à l'émergence de « sociétés hydrauliques » en Asie, ainsi que son utilisation en histoire environnementale par Donald Worster ont déjà été évoquée⁴. En France, le géographe Pierre Gourou s'est intéressé

¹ RADKAU Joachim, *Nature and power: a global history of the environment*, 1st English ed, Washington, D.C. : Cambridge ; New York, Cambridge University Press, 2008.

² DELIGNE Chloé, *Bruxelles et sa rivière*, 2003.

³ CASTONGUAY Stéphane « Faire du Québec un objet de l'histoire environnementale », 2006.

⁴ WITTFOGEL Karl August, *Oriental despotism*, 1957 ; WORSTER Donald, *Rivers of Empire*, 1985.

aux liens entre les « techniques de production » et les « techniques d'encadrement » dès les années 1970. Il a particulièrement étudié le lien entre ces dernières et les aménagements hydrauliques destinés à la riziculture dans un ouvrage qui réfute l'existence de « civilisations du riz » en affirmant la prééminence des conditions d'encadrement sociaux et politiques sur les techniques de production agricoles dans le développement des civilisations orientales¹ : en d'autres termes, ce n'est pas la riziculture qui conditionne la forme et le fonctionnement des techniques d'encadrement mais l'inverse.

Sur la monarchie d'Ancien régime, les travaux sont plus rares. Parmi les plus récents, ceux d'Emmanuel Garnier montrent (sans toutefois se réclamer de l'histoire environnementale) la pertinence de relire l'évolution de la forêt vosgienne à l'époque moderne à la lumière des politiques de gestion des ressources des autorités de Franche-Comté, de Lorraine et d'Alsace². Les recherches sur les relations entre les catastrophes naturelles et leurs conséquences politiques et sociales ont été dynamisées grâce à la thèse de Grégory Quenet sur les tremblements de terre³.

Grégory Quenet, s'est également attaché très récemment à « déconstruire » l'histoire classique de la construction du château de Versailles. Plutôt que de souscrire à l'interprétation traditionnelle voyant dans l'édifice et son parc un monument pensé par Louis XIV pour marquer la suprématie du monarque et sa victoire sur la nature sauvage, à la fois métaphore et manifestation de son pouvoir absolu, l'historien prend le parti d'en écrire une histoire « naturelle ». Il présente ainsi un Versailles « organique, vivant, énergétique⁴ » qui se construit, évolue et se reconstitue au gré des besoins du roi, de la cour, mais aussi des populations humaines, animales et végétales qui peuplent le domaine. Cette approche, structurée par les éléments-clés de l'histoire environnementale (co-construction permanente de l'homme et du milieu biophysique, jeux d'échelles entre le Versailles local et ses liens avec les niveaux national et global...) met en lumière les adaptations et les influences réciproques et continues de la monarchie et d'un environnement qui se révèle loin d'être une toile de fond inerte et immuable. Elle permet ainsi de dresser le même constat des relations du pouvoir royal avec l'environnement qu'avec les corps intermédiaires ou les populations, marquées par une volonté d'action contrainte par la nécessité de tenir compte des réalités du royaume.

¹ GOUROU Pierre, *Riz et civilisation*, Paris, France, Fayard, 1984.

² GARNIER Emmanuel, *Terre de conquêtes, la forêt vosgienne sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2004.

³ QUENET Grégory, *Les tremblements de terre aux XVII^e et XVIII^e siècles: la naissance d'un risque*, Paris, Champ Vallon, 2005 ; A une échelle plus restreinte, mêlant rôle de l'état et politiques locales, voir aussi GARNIER Emmanuel, « La ville face aux caprices du fleuve », *Histoire urbaine* 18 (1), 2007, p. 41-60.

⁴ QUENET Grégory, *Versailles, une histoire naturelle*, Paris, La Découverte, 2015, p. 9.

Dans le domaine de la gestion des réseaux hydrographiques, deux ouvrages ont permis de renouveler l'approche de l'histoire des institutions et de l'État en étudiant les grandes entreprises d'aménagement du territoire. Raphaël Morera s'est intéressé aux jeux d'acteurs et aux défis techniques que posait l'assèchement des marais au XVII^e siècle, mettant en lumière la collaboration fructueuse entre l'État et les investisseurs privés, qui appartenaient d'ailleurs souvent à l'élite politique du royaume. L'approche environnementale lui permet ainsi d'établir des liens, *a priori* peu visibles, entre les intérêts de la monarchie française et ceux du capitalisme hollandais, et de relativiser le caractère planifié et la vision globale de telles entreprises d'assèchement¹. Éric Szulman dresse le même constat quant au développement du réseau de voies navigables en France. Son approche se focalise sur les dimensions politiques et économiques au détriment des considérations environnementales. Néanmoins, ses résultats se rapprochent de ceux de Raphaël Morera lorsqu'il décrit les tâtonnements d'une politique publique qui peine à se mettre en place, manquant tantôt de moyens, tantôt de volonté, si bien que ce n'est qu'à l'extrême fin de l'Ancien régime qu'une action étatique efficace et motivée par une vision globale, en réseau, des cours d'eau, permet l'augmentation des voies navigables².

Conclusion : pour une hydro-histoire comparée de l'espace français

Ce bilan historiographique permet de dresser deux constats : le premier est que l'histoire environnementale s'est emparée des questions liées à l'eau dès l'émergence du champ, quelle que soit la période et le milieu étudiés. Enrichie des apports d'autres approches historiques, voire d'autres disciplines, elle permet de réinterroger les processus de construction et d'administration des territoires à toutes les échelles. Elle se montre particulièrement fructueuse lorsqu'elle intègre des problématiques liées au développement des structures étatiques et des rapports de pouvoir.

Le second constat est la nécessité désormais reconnue de repenser l'histoire de la monarchie française en tenant compte non seulement du développement de l'administration de l'État, qui conduit à une centralisation des décisions, mais aussi des compromis indispensables auxquels le pouvoir royal doit consentir au contact des particularismes locaux, ainsi que du travail des corps intermédiaires, notamment dans les pays d'état. L'histoire environnementale de l'Ancien

¹ MORERA Raphaël, *L'assèchement des marais en France au XVII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011.

² SZULMAN Éric, *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014.

régime, particulièrement attentive à l'espace et au territoire d'une part, aux structures sociales et politiques assurant une médiation entre les populations et le milieu physique d'autre part, se pose comme approche originale pour éclairer ces questions.

Pour éviter de céder à tout déterminisme régional, et distinguer les décisions centrales des adaptations aux conditions locales, l'histoire comparée semble toute indiquée. Trop souvent, la mise en perspective de territoires différents est ignorée, considérée comme inutile, impertinente ou artificielle. Marie-Ève Ouellet constatait encore en 2009 que « le réflexe d'étudier l'État colonial en relation avec sa métropole est encore timide et n'a produit jusqu'ici que des comparaisons superficielles autour d'une question particulièrement prisée par les tenants de l'approche institutionnelle : à quel point le gouvernement colonial ressemblait-il à celui des provinces françaises¹ ? ». L'observation est particulièrement sensible lorsqu'il s'agit de mettre en regard, à l'époque moderne, la France et ses colonies américaines. Dans les études sur la France, les colonies ne sont presque jamais mentionnées, et lorsqu'elles le sont, elles sont toujours considérées comme étant à part du reste du royaume, y compris sur le plan administratif². Du côté de l'historiographie canadienne, et nord-américaine en générale, deux tendances sont à observer : la première, plutôt politique, est une approche téléologique insistant sur les différences entre les colonies et la métropole, et un éloignement progressif et inéluctable. La seconde, plus sociale s'intéresse davantage aux structures – et aux clivages – internes aux sociétés coloniales, élargissant la réflexion aux interactions entre Européens, créoles, Amérindiens, Africains... sans pour autant l'étendre à la métropole³.

Les invitations à dépasser cette dichotomie sont nombreuses, mais elles émanent surtout de chercheurs canadiens : Catherine Desbarats, Thomas Wien, Marie-Ève Ouellet⁴. Le plaidoyer est entendu, partiellement au moins : l'étude conjointe de la métropole et de ses colonies américaines existe à travers l'histoire Atlantique. En faisant de l'océan Atlantique un espace d'étude à part entière, l'obstacle qui sépare les espaces et les histoires de la France et de la

¹ OUELLET Marie-Ève, « Structures et pratiques dans l'historiographie de l'État en Nouvelle-France », *Bulletin d'Histoire Politique* 18 (1), 2009, p. 37-50.

² MOUSNIER Roland, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue: 1598-1789*, Paris, Presses universitaires de France, 2005 (1ère édition 1974) ; EMMANUELLI François-Xavier, *L'Intendance, du milieu du XVIIème siècle à la fin du XVIIIème siècle*, 1981 ; BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e*, Paris, Presses universitaires de France, 1999.

³ DESBARATS Catherine et WIEN Thomas, « Introduction : la Nouvelle-France et l'Atlantique », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 64 (3-4), 2011, p. 5-29.

⁴ DESBARATS Catherine, « La question de l'État en Nouvelle-France », 2005 ; WIEN Thomas, « Rex in fabula : travailler l'inquiétude dans la correspondance adressée aux autorités métropolitaines depuis le Canada (1700-1760) », *Outre-mers* 96 (362), 2009, p. 65-85 ; OUELLET Marie-Ève, « Structures et pratiques dans l'historiographie de l'État en Nouvelle-France », 2009.

Nouvelle-France, ou plus généralement celles des métropoles et de leurs colonies, disparaît entre les côtes de l'Europe, de l'Amérique et de l'Afrique. L'Atlantique devient alors un lieu de communication entre la métropole et ses territoires nord-américains, un support de flux et de réseaux¹. L'ancienne et la Nouvelle-France se retrouvent dans un espace commun et une histoire partagée, au dépens de l'historiographie traditionnelle « encline à les placer sur des trajectoires divergentes² ».

Malgré sa richesse, l'approche reste partiellement exclusive et ne suffit donc pas : il semble difficile d'intégrer des provinces terrestres comme l'Alsace ou la Franche-Comté à une histoire atlantique. La tâche n'est certes pas impossible. Olivier Le Gohic et Anthony Ketela ont respectivement montré, avec Lyon et Strasbourg, les liens étroits qui pouvaient unir des villes géographiquement très éloignées des rivages de l'Atlantique ou de la Méditerranée aux mondes coloniaux, à leurs productions et à leurs activités³. Le Rhône d'une part, le Rhin d'autre part jouent ici un rôle déterminant dans la pénétration en Europe des marchandises « exotiques ». La rivière, pensée comme élément structurant du territoire, peut en effet servir de trait d'union. En mettant en regard la vallée du Saint-Laurent au Canada et celle de l'Escaut dans le nord de la France, Laetitia Deudon a comparé les évolutions des paysages fluviaux à l'époque moderne. Bien que dans son travail, les deux territoires ne soient envisagés comme « connectés » au sein d'un même espace français, les différences et les points communs, tant matériels que chronologiques, qu'elle relève dans les pratiques liées à l'eau ouvre des perspectives intéressantes quant aux domaines d'action de la monarchie.

C'est cette approche d'histoires « connectées, dans et au-delà du monde atlantique » qu'encourage Cécile Vidal, invitant à « pratiquer autant l'histoire comparée que l'histoire croisée ou encore de faire varier les échelles d'analyse en fonction des objets étudiés [...] »⁴. Il est en effet possible de recourir à une étude plus large, une histoire comparée de l'espace français pris dans sa pluralité, tenant compte de la diversité des territoires qui le composent. Entre des subdivisions administratives, judiciaires, ecclésiastiques ou fiscales discordantes, des espaces littoraux et intérieurs, des zones frontalières ou non, des territoires nouvellement

¹ WARREN Jean-Philippe, « “Le principe de consentement en Nouvelle-France n'existe pas” ». Entrevue avec Catherine Desbarats (Université McGill) », *Bulletin d'Histoire Politique* 15 (3), 2006, p. 117-126.

² DESBARATS Catherine et WIEN Thomas, « Introduction », 2011, p. 10.

³ LE GOUIC Olivier, *Lyon et la mer au XVIII^e siècle: connexions atlantiques et commerce colonial*, Rennes, Presses Univ. de Rennes, 2011 (Collection « Histoire ») ; KETELA Anthony, *Le commerce de Strasbourg et de la province d'Alsace au XVIII^e siècle d'après le Mémoire sur l'Alsace du comte du Muy (1766)*, Mémoire de Master (sous la direction de A. J. Lemaître), Mulhouse, Université de Haute-Alsace, 2013.

⁴ VIDAL Cécile, « Pour une histoire globale du monde atlantique ou des histoires connectées dans et au-delà du monde atlantique ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 67 (2), 2012, p. 412.

rattachés ou faisant partie du royaume depuis le Moyen Âge, des pays d'élection, d'états ou d'imposition, il n'y aurait peut-être aucune norme, uniquement des particularités. Pour cette raison, des études comparées faisant *a priori* abstraction de la distinction colonie/métropole permettent de considérer les territoires qui composent l'espace français sur un pied d'égalité. C'est notamment pour prendre également en compte l'espace français dans son ensemble que Dominique Deslandres recourt à cette approche dans son ouvrage sur les missions françaises au XVII^e siècle et plus récemment dans son étude sur le rôle des « prises de possession » dans l'expansion de la souveraineté française¹. Une telle comparaison a déjà été adoptée par Marie-Ève Ouellet dans sa thèse sur l'intendance de Nouvelle-France, de Bretagne et de Tours aux XVII^e et XVIII^e siècles². Claire Garnier a adopté la même approche pour traiter des rapports de genre et de pouvoir dans les hôpitaux d'Ancien régime, en comparant les pratiques et les discours à Paris, en Auvergne et au Canada³.

En considérant l'Alsace et le Canada par ce qui les rassemble, le rattachement récent dans l'histoire de France de deux territoires au royaume, plutôt qu'en insistant de prime abord sur l'apparence de leur différence radicale, on pourra révéler la diversité des modalités d'appropriation de l'espace et d'administration des territoires. Si l'approche environnementale, l'hydro-histoire en particulier, paraît pertinente pour élargir au milieu biophysique le champ des spécificités territoriales avec lesquelles le pouvoir royal doit composer, l'histoire comparée ajoute une dimension supplémentaire en permettant de distinguer ce qui relève d'une politique globale décidée au niveau central, des nécessaires adaptations locales. Pour une histoire comparative pertinente, il faut selon Marc Bloch, que deux conditions soient vérifiées: « une certaine similitude entre les faits observés », ici l'appropriation du territoire et le renforcement de l'autorité monarchique ; « une certaine dissemblance entre les milieux où ils se sont produits⁴ ». Au Canada et en Alsace, la dissemblance est à la fois institutionnelle, démographique, culturelle, mais aussi et surtout environnementale. De fait, c'est le constat que les réseaux hydrographiques des deux territoires présentent à la fois des analogies et des

¹ DESLANDRES Dominique, « “Et loing de France, en l'une & l'autre mer, Les Fleurs de Liz, tu as fait renommer” », 2011 et *Croire et faire croire. Les missions françaises au XVII^e siècle*, Paris, Fayard, 2003.

² OUELLET Marie-Ève, *Et ferez justice : le métier d'intendant au Canada et dans les généralités de Bretagne et de Tours au 18^e siècle (1700-1750)*, Rennes, Montréal, Université de Rennes 2, Université de Montréal, 2014 M.-È. Ouellet explique (p. 26) s'inscrire dans le courant de l'histoire atlantique, mais l'originalité de son approche est la comparaison de trois territoires précis (le Canada, les généralités de Bretagne et de Tours), dépassant l'espace Atlantique et portant plutôt sur trois exemples de l'espace français.

³ GARNIER Claire, *Soin des corps, soin des âmes : genre et pouvoirs dans les hôpitaux de France et de Nouvelle-France aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Montréal, Clermont-Ferrand, Université de Montréal ; Université Blaise Pascal (Clermont-Ferrand-2), 2015.

⁴ BLOCH Marc, « Pour une histoire comparée des sociétés européennes », *Revue de synthèse historique* (46), 1928, p. 17.

différences marquées qui invite à recourir à l'approche environnementale pour étudier les mécanismes d'intégration de nouveaux espaces au royaume aux XVII^e et XVIII^e siècles. Ce faisant, la recherche relie l'historiographie de l'eau, en considérant cette dernière comme acteur à part entière des processus historiques, et celle de la construction de l'État moderne français qu'elle entend enrichir, à travers l'approche comparée, en analysant les modalités de l'appropriation et de l'administration de deux territoires originaux rattachés à l'espace français au moment où celui-ci connaît une expansion sans précédent.

Chapitre 2 : L'expansion de l'espace français aux XVII^e et XVIII^e siècles.

Introduction

Le XVII^e siècle constitue une période d'expansion sans précédent du royaume. Des premiers rattachements de domaines personnels d'Henri IV aux conquêtes de Louis XIV, la France a considérablement élargi ses frontières, en particulier le long des Pyrénées, au nord et à l'est, avant de se stabiliser au début du XVIII^e siècle. Le Grand siècle marque également le renforcement des prétentions coloniales des rois de France, après les tentatives infructueuses du XVI^e siècle. Quelques établissements sont fondés dans l'océan Indien, mais c'est outre-Atlantique, dans les Antilles et en Amérique du Nord que l'effort colonial est le plus important. Du Canada à la Louisiane, la France prétend à un immense espace le long du Saint-Laurent, des Grands Lacs et du Mississippi. Parmi ces territoires, l'Alsace et le Canada intégrèrent tous deux le royaume au milieu du XVII^e siècle, selon des modalités différentes : conquête militaire sanctionnée par des traités, et interprétation de ces derniers pour l'Alsace, rattachement à la Couronne des droits sur le Canada, qui était auparavant confié à des compagnies de commerce. Dans les deux cas, toutefois, la présence française a précédé la réunion au royaume, posant les conditions et les logiques d'une intégration progressive à l'espace français.

Les étapes de cette expansion sont parfaitement connues et figurent dans de nombreux manuels et monographies sur la politique, sur les relations internationales ou simplement la France aux XVII^e et XVIII^e siècles¹. Elles méritent toutefois d'être en partie rappelées ici, parce qu'elles conditionnent les réponses du pouvoir royal dans des domaines aussi variés que l'attitude diplomatique et militaire à adopter face aux puissances rivales, les structures administratives à instaurer dans ces nouveaux territoires, et plus généralement le contexte politique, social et économique de ces derniers. Ces étapes, et notamment les traités de paix qui jalonnent le

¹ Parmi de nombreuses références qu'il est possible de citer, BERCÉ Yves-Marie, *La naissance dramatique de l'absolutisme: 1598 - 1661*, Paris, Seuil, 2001 (Nouvelle histoire de la France moderne 3) ; LEBRUN François, *La puissance et la guerre, 1661-1715*, Paris, Seuil, 1997 (Nouvelle histoire de la France moderne 4) ; ZYSBERG André, *La monarchie des Lumières, 1715-1786*, Paris, Éd. du Seuil, 2002 (Nouvelle histoire de la France moderne 5) ; BÉLY Lucien, *Les relations internationales En Europe, 17e et 18e siècles.*, 4e édition, Paris, Presses universitaires de France, 2007 ; HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008 ; CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, vol. 1, Paris, Flammarion, 2009.

processus sont surtout l'occasion d'étudier le rôle des cours d'eau au fil des reconfigurations territoriales. Les rivières de territoires frontières jouent-elles un rôle dans la définition des limites ? Le traité de Ryswick de 1697 semble par exemple fixer la séparation entre la France et l'Empire le long du Rhin, mais il convient de distinguer cette réalité de fait et les termes plus complexes du texte lui-même, à la lumière des modalités de définition des territoires à l'époque moderne. En tant qu'espace frontière, le Rhin fait d'ailleurs l'objet de dispositions particulières dans les traités internationaux dès celui de Münster (1648) qu'il convient d'analyser. En Nouvelle-France, en revanche, les modalités d'appropriation du territoire et la réalité spatiale écartent le réseau hydrographique laurentien de toute considération diplomatique. La question du recours aux rivières dans le cadre de la fixation de limites y émerge bien plus tardivement qu'en Alsace, à partir du XVIII^e siècle, et concerne d'autres espaces américains comme l'Acadie ou les Pays d'en Haut.

2.1. L'intégration de nouveaux territoires au royaume

2.1.1. Un processus d'expansion générale

2.1.1.1. Les motifs des conquêtes en métropole

En métropole, le roi entend d'abord stabiliser les frontières terrestres pour garantir la paix. La politique internationale qui marque les premières années de règne de Louis XIV s'inscrit dans une tradition impulsée par l'action d'Henri IV puis de Richelieu, fondée sur l'équilibre des puissances et une recherche des alliances préférées aux annexions, malgré quelques conquêtes sur l'Espagne et l'Empire¹. Deux objectifs parfois contradictoires orientent alors l'interventionnisme français. Le premier consiste à limiter la puissance des Habsbourg et à contrecarrer leur prétention à une « monarchie universelle » pour conserver cet équilibre, ce qui oblige le Roi Très Chrétien à s'allier avec des États, parfois protestants, eux-aussi opposés à l'Espagne ou à l'empereur. Le second, justement, tend à limiter la diffusion du protestantisme, et par conséquent à ne pas détruire l'Empire, ni à favoriser de façon excessive les alliances avec des puissances protestantes².

Cette politique d'équilibre ne signifie pas pour autant que la France est dépourvue de prétention territoriale. Sous Henri IV, déjà, le traité de Lyon, en 1601, marque une première expansion des

¹ CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, 2009, p. 178.

² *Ibid.*, p. 179 ; BABEL Rainer, *La France et l'Allemagne à l'époque de la monarchie universelle des Habsbourg, 1500-1648*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2013 (Histoire franco-allemande), p. 77.

frontières du royaume¹. Cependant, les objectifs de la France sont essentiellement restreints à quelques places et territoires stratégiques garantissant l'accès aux théâtres d'opérations extérieures et contrôlant l'accès au royaume : en 1629, Richelieu justifie cette politique en ces termes : « Pour le dehors, il faut avoir en dessein perpétuel d'arrêter les cours des progrès d'Espagne, et au lieu que cette nation a pour but d'augmenter sa domination et estendre ses limites, la France ne doit penser qu'à se fortifier en elle mesme, et a bastir, et s'ouvrir des portes pour entrer dans tous les États de ses voisins, et les pouvoir garantir des oppressions d'Espagne quand les occasions s'en présenteront² ». Cette politique conduit aux premières conquêtes sous Louis XIII³.

L'ingérence de la France dans la guerre de Trente Ans, d'abord à distance, puis directement, et le regard que portent le roi et Richelieu sur l'est du royaume, répondent aux mêmes logiques. Les prétentions du cardinal sur les Trois-Évêchés et sur l'Alsace visent, non pas à agrandir le royaume mais à garantir un accès à l'Allemagne, un intérêt stratégique qui répond aux mêmes motivations que le rapprochement avec le duc de Lorraine et l'occupation du duché en 1633 : en plus de faire obstacle à l'Espagne, « [...] il faut penser à se fortifier à Metz, et s'avancer jusqu'à Strasbourg s'il est possible, pour acquérir une entrée en Allemagne : ce qu'il faut faire avec beaucoup de temps, grande discussion et une douce conduite⁴ ». Mazarin conserve cette même stratégie⁵. La grande instruction de 1643, reprenant les lignes diplomatiques fondamentales de Richelieu l'intention des plénipotentiaires négociant les traités de Westphalie,

¹ . Le traité, qui marque la fin de la guerre de Savoie, permettait à la France d'échanger le marquisat de Saluces, concédé au duc Charles-Emmanuel contre la rive droite du Rhône : la Bresse, le Bugey, le Valromey et le pays de Gex. BÉLY Lucien, *Les relations internationales En Europe, 17e et 18e siecles.*, 2007, p. 31.

² RICHELIEU Armand Jean Du Plessis, *Les Papiers de Richelieu: section politique intérieure, correspondance et papiers d'État*, vol. 2, Paris, A. Pedone, 1977 ; cité par BABEL, *La France et l'Allemagne à l'époque de la monarchie universelle des Habsbourg, 1500-1648*, 2013, p. 82-83.

³ Elles concernent la vallée de la Valteline, puis le Montferrat où la France acquiert Pignerol. La conquête de la vallée de la Valteline, est entreprise en 1624 sans grand succès. L'enjeu était d'en priver l'Espagne, qu'elle occupe depuis 1621 sous prétexte de défendre les Valtelinois catholiques face aux Grisons protestants et pour qui elle est essentielle au passage des troupes vers les Pays-Bas. La même volonté de conserver une porte d'entrée en Italie pousse la France à s'impliquer dans la question de la succession de Mantoue et du Montferrat en s'opposant aux prétentions du duc de Savoie soutenu par l'empereur. La paix de Cherasco, en 1631, garantit cet accès en accordant Pignerol à la France et le Montferrat à son allié Gonzague-Nevers. BERCÉ Yves-Marie, *La naissance dramatique de l'absolutisme*, 2001, p. 126-128 ; BABEL Rainer, *La France et l'Allemagne à l'époque de la monarchie universelle des Habsbourg, 1500-1648*, 2013, p. 78-79 ; S'ajoute à ces entreprises d'expansion la réunion de force, en 1620, du Béarn bourbonien au royaume. Pour ce territoire, ce sont des considérations politiques (le refus par le conseil souverain de la vicomté de Béarn de reconnaître le rattachement au royaume) et religieuses (la réticence des protestants Béarnais à restituer les biens du clergé, en vertu de l'édit de Nantes) qui ont poussé Louis XIII à intervenir militairement et à remplacer le conseil souverain réformé par un parlement catholique. BERCÉ Yves-Marie *La naissance dramatique de l'absolutisme*, 2001, p. 97.

⁴ RICHELIEU, *Les Papiers de Richelieu*, 1977, p. 25 ; cité dans BABEL, *La France et l'Allemagne à l'époque de la monarchie universelle des Habsbourg, 1500-1648*, 2013, p. 83.

⁵ BRAUN Guido, *La connaissance du Saint-Empire en France du baroque aux Lumières 1643-1756*, München, Oldenbourg, 2010, p. 116.

entend notamment se réserver, du côté de l'Alsace, quelques villes stratégiques dont Brisach, sur la rive droite du Rhin¹. Le traité de Münster, en 1648, permet la concrétisation de cet objectif en reconnaissant la souveraineté de la France sur une partie de l'Alsace ainsi que sur les temporels des évêchés de Toul, Metz et Verdun, en plus des villes elles-mêmes, acquises depuis le XVI^e siècle.

Les années 1659-1660 marquent une orientation nouvelle : la politique de conquête, à peine esquissée depuis 1648, s'accroît. La guerre entre la France et l'Espagne est l'occasion, pour le jeune Louis XIV, de conquérir de nombreux territoires au nord et au sud, dont certains sont définitivement rattachés au royaume par le traité des Pyrénées en 1659². Ces prétentions territoriales, bien plus importantes que les rattachements précédents, révèlent un changement dans la stratégie de Louis XIV. Plutôt que de limiter la menace habsbourgeoise en favorisant un équilibre des puissances et des alliances avec des États périphériques, il s'agit désormais de renforcer les espaces frontières et surtout d'éloigner de Paris les risques d'invasion³. L'élargissement du territoire français, en particulier le gain de l'Artois, sert avant tout cet objectif : il est nécessaire à la protection du royaume. Le réseau des rivières, avec l'Escaut et ses affluents, la Sambre, la Lys et la Scarpe composait autant de voies susceptibles d'être empruntées par des envahisseurs.

Par ailleurs, la stratégie d'alliance et d'influence de Mazarin n'est pas abandonnée : la Ligue du Rhin consacre, aux dépens de l'empereur, une alliance des princes allemands avec la France, et l'ingérence de cette dernière dans des conflits étrangers en fait l'arbitre de l'Europe⁴. L'implication de la France dans les affaires européennes, par la diplomatie ou par la force, s'accroît toutefois davantage à partir du règne personnel de Louis XIV. La maîtrise de territoires et de places stratégiques à la périphérie du royaume se précise. Elle devient un caractère spécifique de l'État moderne qui consiste à se territorialiser et à définir ses limites ou frontières à mesure qu'il se forme et s'institutionnalise. Le processus d'agrégation à l'est du royaume est cependant différent de celui qui aboutit aux annexions septentrionales où aucune

¹ BÉLY Lucien, *Les relations internationales En Europe, 17e et 18e siècles.*, 2007, p. 153.

² Le traité confirme le rattachement de l'Alsace à la France, mais aussi l'Artois (dont Hesdin, mais sans Aire ni Saint-Omer), le Roussillon et la Cerdagne et de nombreuses villes du Nord : Thionville, Montmédy, et Damvillers au Luxembourg, Landrecies, Le Quesnoy, Avesne dans le Hainaut, Gravelines, Bourbourg, Saint-Venant en Flandres. Plus au nord encore, les forteresses de Mariembourg et Philippeville, en territoire espagnol, sont elles aussi intégrées au royaume. *Ibid.*, p. 201.

³ CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, 2009, p. 179. Le traité entraîne également une évolution de l'équilibre des puissances : le mariage de Louis XIV avec l'Infante d'Espagne, Marie-Thérèse, marque l'effacement de la menace que représentent les Habsbourg d'Espagne.

⁴ BERCÉ Yves-Marie, *La naissance dramatique de l'absolutisme*, 2001, p. 199.

formation topographique d'importance n'aurait pu entraver la marche d'un conquérant. En 1661, le roi, par le traité de Vincennes, « modérant et adoucissant les conditions du Traité des Pyrénées¹ » restitue au duc de Lorraine le duché de Bar, mais conserve certains territoires et certaines places². Surtout, le traité prévoit la cession par le duc d'une bande de terre « de largeur demie lieue de Lorraine » entre Metz et Phalsbourg « afin que S. M. ait un chemin qui puisse servir à ses Sujets et à ses Troupes quand elle voudra, pour aller de Metz en Alsace sur ses Terres, sans toucher les Etats dudit Sieur Duc³ », désenclavant *de facto* la nouvelle province d'Alsace.

La guerre de Dévolution marque l'opportunité pour le jeune roi de poursuivre et renforcer sa politique de conquêtes⁴. Des succès militaires dans les Pays-Bas espagnols, la France retire, lors de la paix d'Aix-la-Chapelle (1668), plusieurs enclaves dans les provinces du nord⁵. La Franche-Comté fait l'objet d'une première tentative d'annexion⁶. Le traité de Nimègue, qui conclut la guerre de Hollande en 1678-1679, achève de fixer la frontière nord qui devient plus cohérente, et plus « linéaire⁷ » puisque des enclaves françaises et espagnoles sont rétrocédées : en échange de villes dans les Pays-Bas, l'Artois, le Cambrésis, une partie de la Flandre et du Hainaut deviennent français⁸. Vauban obtient ainsi son fameux « pré carré » qu'il réclamait en 1673, lui qui écrivait alors à Louvois : « cette confusion de places amies et ennemies pêle-mêlées ne me plaît point⁹ ». Cependant, l'idéal de la frontière linéaire, et d'une manière générale, la politique du pré carré ne s'étend pas au front oriental. La conquête de la Franche-Comté est reconnue : c'est le dernier grand territoire à être rattaché au royaume lors des guerres louisquatorziennes, mais il n'inclut pas Montbéliard. Les enclaves françaises subsistent dans le

¹ Traité fait avec le duc de Lorraine, 28 février 1661, LÉONARD Frédéric (dir.), *Recueil des traités de paix, de trêve, de neutralité, de confédération, d'alliance, et de commerce, faits par les rois de France, avec tous les princes, et potentats de l'Europe, et autres, depuis pres de trois siècles: En Six Tomes*, vol. 3, Paris, Frédéric Léonard, 1693, p. 320.

² Le comté de Clermont, Stenay, Jamets, Sierck et leurs dépendances, les places de Sarrebourg et Phalsbourg ainsi que l'abbaye de Gorze.

³ Traité fait avec le duc de Lorraine, 28 février 1661, art. XIII et XIV, LÉONARD (dir.), *Recueil des traités de paix*, 1693, p. 326.

⁴ Il faut aussi noter, dans une même logique d'élargissement du royaume et de cohérence des frontières, mais sans le recours aux armes, le rachat de Dunkerque à l'Angleterre en 1662.

⁵ Ces enclaves sont constituées des villes et des dépendances de Charleroi, Binche, Ath, Douai, Armentières, Courtaî, Bergues, Furnes, Menin, Oudenaarde, mais aussi et surtout Lille et Tournai, d'une grande importance stratégique.

⁶ LEBRUN François, *La puissance et la guerre*, 1997, p. 149. Conquise en trois semaines par Condé, elle retourne toutefois provisoirement dans le giron espagnol à la faveur de la paix.

⁷ BÉLY Lucien, *Les relations internationales En Europe, 17e et 18e siècles.*, 2007, p. 262.

⁸ En échange de Charleroi, Audenarde, Courtaî, Ath et Audenarde, les villes et territoires de Saint-Omer et Aire intègrent l'Artois français. Sont aussi rattachés au royaume, outre le Cambrésis, Cassel, Bailleul, Ypres, Wervik, Warneton, Poperinge (en Flandre), Valenciennes, Maubeuge, Bouchain, Condé-sur-l'Escaut et Bavay (dans le Hainaut).

⁹ Lettre de Vauban à Louvois, 20 janvier 1673, cité dans LEBRUN François, *La puissance et la guerre*, 1997, p. 156.

pays de Bade où la France abandonne Phillipsbourg au profit de Fribourg-en-Brisau. Inversement, la Lorraine demeure une enclave étrangère malgré la prise de Longwy et Nancy par le roi.

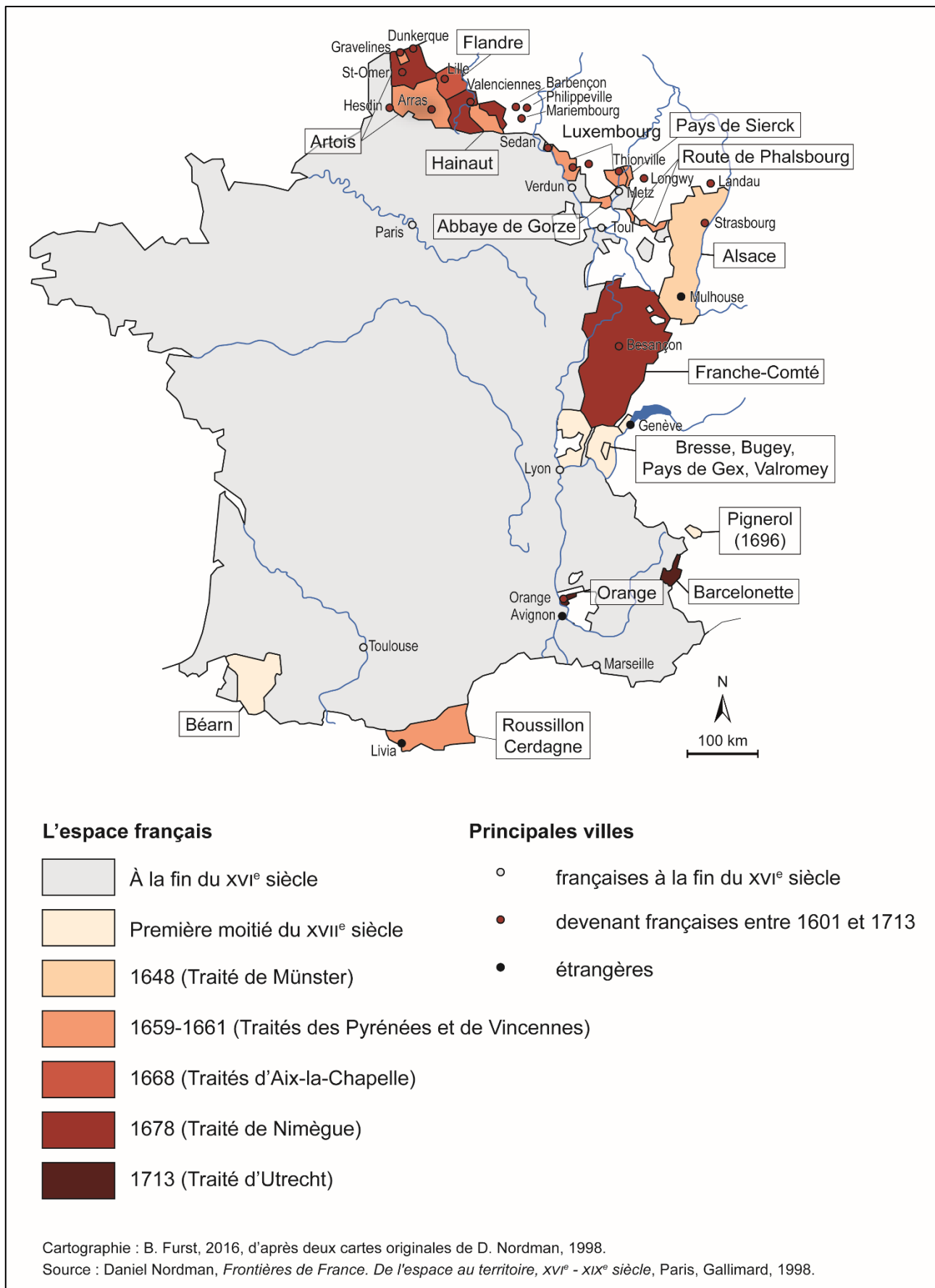
Le traité de Ryswick (1697) sonne le glas de l'expansion territoriale de la France : les conquêtes réalisées depuis Nimègue doivent être abandonnées – à l'exception de Strasbourg et Sarrelouis – et la France doit en outre rendre Fribourg, Brisach sur la rive droite du Rhin, ainsi que Pignerol. Ces échanges réciproques de territoires conduisent à la linéarisation *de facto* de la frontière orientale : les territoires occupés ou annexés situés hors d'Alsace, ou issus des Réunions en Franche-Comté et en Lorraine devaient être restitués à l'Empire¹ si bien que le Rhin devient *de facto* la frontière politique entre la France et l'Empire. En revanche, le fleuve n'est jamais utilisé comme limite autrement qu'en des lieux précis correspondant aux forteresses installées le long du fleuve, entre Bâle et Phillipsbourg² : à l'inverse de la France, le Saint Empire romain germanique ne possède pas de frontières, mais connaît des limites mouvantes, qui dépendent de la disposition des principautés territoriales qui le composent à se soumettre aux obligations impériales (charges communes, présence à la Diète)³. Cette « flexibilité remarquable [...] aux antipodes d'un État moderne clairement défini par ses frontières et ses appartenances territoriales⁴ » sert d'appui aux stratégies et aux prétentions françaises et véhicule l'idée que la France est une monarchie assiégée.

¹ Les Réunions résultent d'une politique de Louis XIV et de Colbert visant à rattacher des territoires aux royaumes par l'interprétation des traités de paix. Des précisions sur cette politique, ainsi que sur leur impact en Alsace sont apportées plus loin dans ce chapitre, dans la mesure où ce système contribue à l'intégration d'une partie du territoire au royaume. Extrait du traité de paix entre l'Empereur, la France et l'Empire, conclu à Ryswick, 30 octobre 1697, DE BOUG François-Henri, *Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts du Conseil d'Etat et du Conseil souverain d'Alsace, Ordonnances et Règlements concernant cette Province, avec des observations par M. DE BOUG, Premier président du Conseil Souverain d'Alsace*, vol. Tome premier (1657-1725), Colmar, chez Jean-Henri Decker, 1775, p. XLVII, art. IV.

² Fort-Louis, Strasbourg, Brisach, Huningue. Cf. *infra*, 5.2.1.1., Le contrôle des passages du Rhin jusqu'au traité de Ryswick (1697), p. 208 et suivantes.

³ SCHILLING Heinz, « Le Saint-Empire à l'époque moderne : un système partiellement modernisé résultant d'une adaptation incomplète à l'émergence, dans les principautés territoriales allemandes et les pays européens voisins, de l'État de la première modernité », *Trivium. Revue franco-allemande de sciences humaines et sociales — Deutsch-französische Zeitschrift für Geistes- und Sozialwissenschaften* (14), 2013. En ligne: trivium.revues.org, [http://trivium.revues.org/4569].

⁴ *Ibid.*, p. 9.



Carte 4 - L'expansion de l'espace français métropolitain de 1601 à 1713

Entre 1602 et 1697, le royaume de France s'est considérablement agrandi sur le continent européen, en particulier au détriment de l'Espagne et de l'Empire, le long des Pyrénées, au nord et au nord-est (Carte 4¹). Il a surtout gagné en cohésion, grâce à la suppression d'enclaves étrangères et françaises, ces dernières posant des difficultés évidentes quant à leur défense, malgré leur intérêt stratégique. C'est en effet ce souci de « sanctuariser² » le royaume et la capitale en disposant de frontières solides et de points d'appuis menaçant les puissances ennemies, et non la prétention à une monarchie universelle, qui a motivé la politique expansionniste en métropole, et qui a inquiété ses voisins³. Elle s'accompagne par ailleurs d'une entreprise d'expansion outre-mer, basée sur des intérêts économiques et politiques.

2.1.1.2. La construction de l'empire colonial

La constitution de l'empire colonial est aussi progressive que la dilatation du territoire métropolitain. Les premières installations sont temporaires. Les tentatives d'implantation permanentes au XVI^e siècle en Amérique du Nord, dans les Antilles et au Brésil, pour des motifs religieux ou commerciaux, se soldent toutes par des échecs. Ce n'est qu'au XVII^e siècle que la France parvient à s'implanter durablement outre-mer, portée par des intérêts géopolitiques, mais surtout commerciaux.

En effet, les ressources qu'offre l'environnement nord-américain constituent le principal moteur des expéditions, puis de l'implantation européenne outre-Atlantique⁴. La prolifération de morues sur les Grands Bancs de Terre-Neuve et l'attrait pour les fourrures, conduisant aux premiers contacts entre autochtones et Français, permettent à ces derniers de se familiariser avec le golfe du Saint-Laurent, qui sera, le premier, l'objet des projets d'installation. Les voyages de traite, à partir des années 1570, sont de plus en plus réguliers. Ils suscitent des expéditions dans la vallée laurentienne, mais restent essentiellement cantonnés au golfe, et se cristallisent autour de points précis : le détroit de Belle-Île, puis la Gaspésie, l'Acadie et Tadoussac. Le soutien personnel d'Henri IV à l'expansion outre-mer permet les premières

¹ Cette carte, simplifiée, présente certains territoires comme des blocs homogènes, alors que l'évolution territoriale a pu être plus complexe et s'étendre sur un temps plus long, comme c'est le cas pour l'Alsace.

² CORNETTE Joël, *Le roi de guerre : essai sur la souveraineté dans la France du grand siècle*, Nouv. éd, Paris, Payot, 2010 (Petite bibliothèque Payot 391), p. 46.

³ CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, 2009, p. 188.

⁴ L'intérêt pour les ressources halieutiques et les fourrures en Amérique du nord, pour la culture sucrière dans les Antilles conduit aux premières formes d'exploitation de l'environnement nord-américain par les Français, mais aussi d'autres nations européennes, notamment les Anglais. RICHARDS John F., *The unending frontier: an environmental history of the early modern world*, Berkeley, University of California Press, 2003, p. 327-329, 463-516, 547-573 ; BEINART William et HUGHES Lotte, *Environment and empire*, Oxford, Oxford University Press, 2010, p. 22-57.

fondations d'une présence permanente en Amérique du Nord¹, d'abord en Acadie, dans la baie de Fundy (Port-Royal, en 1605, abandonnée en 1607 mais reprise en 1610) puis au Canada, avec la fondation de Québec par Champlain en 1608. À cette période, et au moins jusque dans les années 1630, la présence française en Amérique du Nord reste marginale, essentiellement centrée sur le commerce et l'exploration : c'est l'époque « du comptoir », comme l'a appelée Marcel Trudel².

Durant ans le deuxième quart du XVII^e siècle, le regard des investisseurs comme du pouvoir royal est surtout tourné vers les Antilles. La conquête de ces dernières est motivée par des enjeux politico-économiques : les intérêts économiques et commerciaux de la colonisation se doublent d'une volonté de limiter l'influence des autres puissances coloniales, notamment de l'Espagne, qui entendent elles aussi exploiter les richesses d'Amérique centrale et des Caraïbes³. Cette situation explique la dynamique particulière du processus de colonisation des Antilles françaises, faites de prises de possessions opportunistes et de retraits stratégiques, de pertes et de gains territoriaux, de conflits et de commerce – parfois en même temps et entre les mêmes nations – de flibuste et de culture de canne à sucre et de tabac⁴. Plus au sud, la France prend également Guyane aux Hollandais en 1664⁵.

A la même période, dans l'océan Indien, la France peine à s'imposer face à l'hégémonie portugaise puis hollandaise, et pâtit de la forte présence des Anglais en Inde. L'implantation à Madagascar ne dure que de 1643 à 1673, faute de moyens et d'une bonne cohabitation avec les Malgaches⁶. Après cette date, c'est l'île Bourbon (actuelle île de la Réunion) qui remplit le rôle dévolu à Madagascar : permettre une étape sur la route des Indes. En Inde proprement dite, la

¹ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 63.

² TRUDEL Marcel, *Le comptoir, 1604-1627*, Montréal, Fides, 1963 (Histoire de la Nouvelle-France 2).

³ BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises: XVII^e-XX^e siècle*, Paris, Perrin, 2002.

⁴ La colonisation française des Antilles commence avec celle de Saint-Christophe (1627), puis de la Guadeloupe et de la Martinique. À ces « Trois Meres qui ont enfanté toutes les colonies de nos Ant-Isles » selon Dutertre, s'ajoutent d'autres îles où la présence française est plus ou moins assurée : Saint-Domingue et la Tortue, Saint-Martin, les Saintes, Marie-Galante, Grenade et Sainte-Lucie. DU TERTRE Jean-Baptiste, *Histoire générale des Antilles habitées par les François*, vol. 1/2, Paris, chez Thomas Jolly, 1667, p. 168. En ligne: Gallica [<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1140206>], consulté le 26.06.2016 ; Sur le processus de colonisation des Antilles au XVII^e siècle, voir notamment BUTEL, *Histoire des Antilles françaises*, 2002, p. 23-83 ; Sur le contexte particulier de l'île de la Tortue et Saint-Domingue, et leurs liens avec la flibuste, BUTEL Paul, *Les Caraïbes au temps des flibustiers: XVI^e - XVII^e siècles*, Paris, Aubier Montaigne, 1982.

⁵ Perdue en 1674, elle est récupérée à la paix de Nimègue quatre ans plus tard. CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, 2009, p. 616.

⁶ TRICOIRE Damien, « Une histoire franco-malgache des établissements français à Madagascar aux XVII^e et XVIII^e siècles : identités flottantes, métissages et collaborations », *Outre-mers* (392-393), 2016, p. 237-259.

France se contente de fonder des comptoirs¹. C'est donc outre-Atlantique que s'étend l'essentiel de l'empire colonial français.

Un nouveau basculement s'opère en effet à partir des années 1660-1670, au cours desquelles on observe une nouvelle expansion en Amérique du Nord. Pendant toute la première moitié du XVII^e siècle, la colonie laurentienne peine à se développer. On n'y compte que trois villes : Québec, Trois-Rivières (fondée en 1634) et Ville-Marie (Montréal), l'implantation la plus méridionale et la plus tardivement créée, fondée en 1642 par la Société de Notre-Dame de Montréal et qui subsiste malgré des débuts difficiles². Dans la seconde moitié du siècle, l'exploration et la fondation de forts et de postes de traite contribuent à l'expansion de la Nouvelle-France. Les expéditions s'orientent au gré des alliances politiques et commerciales avec les Amérindiens, d'abord vers la région des Grands Lacs, en 1671, puis le long du Mississippi, dans le « Pays des Illinois ». La Nouvelle-France s'agrandit encore, cette fois vers le sud en 1682, lorsque l'explorateur René-Robert Cavelier de La Salle, parvenu au delta du Mississippi, prend possession de ce territoire au nom du roi, et le nomme Louisiane.

Les cours d'eau jouent un rôle majeur dans le processus de découvertes qui conduit à cette deuxième phase d'expansion en Amérique du nord. L'absence de routes terrestres connues des Européens, l'omniprésence de l'hydrographie font des cours d'eau les axes de pénétration idéaux pour l'exploration du continent³. Par conséquent, à partir des années 1670, les explorateurs qui s'aventurent dans les Pays d'en Haut, le pays des Illinois et le long du Mississippi rapportent de leurs expéditions des journaux et relevés permettant de cartographier l'espace nord-américain, quand ils n'en dressent pas les cartes eux-mêmes. Ce faisant, ils ouvrent ainsi la voie à la représentation, et donc à une seconde forme d'appropriation du territoire, après les cérémonies de prise de possession sur place⁴. Dans cette connaissance de l'hydrographie adossée à toute entreprise d'exploration, l'acquisition des connaissances

¹ Surate en 1666, Masulipatam en 1669, Pondichéry en 1674 et Chandernagor dans le golfe du Bengale en 1686. Une dernière implantation française voit le jour sur la côte de Malabar : Calicut, en 1701. CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, 2009, p. 619-623.

² DECHÈNE Louise, *Habitants et marchands de Montréal au XVII^e siècle*, Montréal, Boréal, 1988, p. 43.

³ Cette fonction est la première mentionnée par M. Augeron et R. DuPlessis dans l'ouvrage collectif interrogeant les liens entre les cours d'eau et la colonisation française. AUGERON Mickaël et DUPLESSIS Robert, « Rivers and colonies: historiographic balance sheet and research perspectives », in AUGERON Mickaël et DUPLESSIS Robert (dir.), *Fleuves, rivières et colonies: la France et ses empires, XVII^e-XX^e siècle.*, Paris, Indes savantes, 2010, p. 9-34.

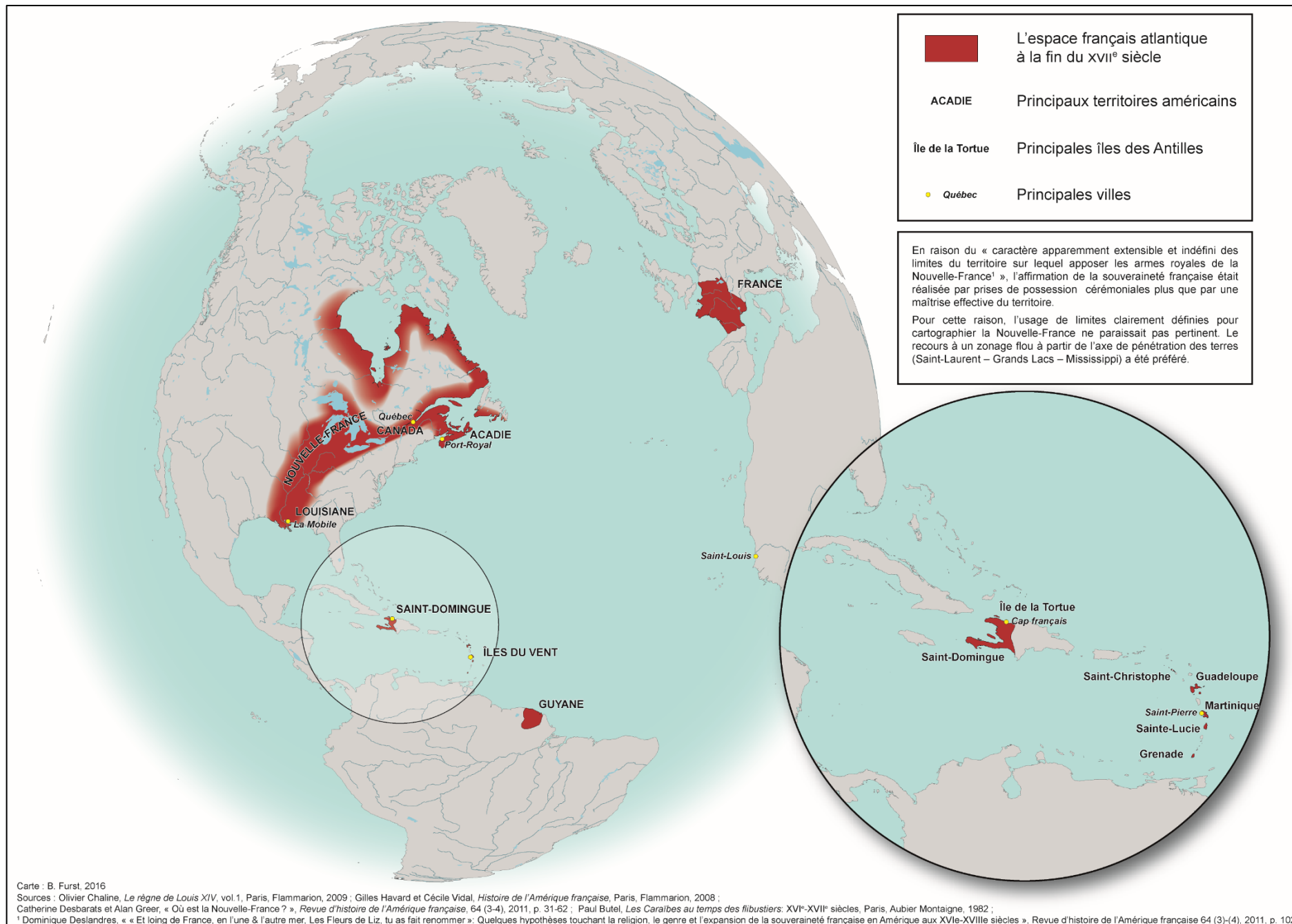
⁴ DESLANDRES Dominique, « “Et loing de France, en l'une & l'autre mer, Les Fleurs de Liz, tu as fait renommer” : Quelques hypothèses touchant la religion, le genre et l'expansion de la souveraineté française en Amérique aux XVI^e - XVIII^e siècles », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 64 (3-4), 2011, p. 93-117.

géographiques des Amérindiens, davantage rompus à la circulation dans le continent via les cours d'eau, est d'ailleurs essentielle¹.

À la suite de ces explorations et de la fondation d'établissements, la domination française revendiquée sur le continent nord-américain, est désormais immense, une bande de terre qui s'étend du golfe du Saint-Laurent à celui du Mexique, enserme et limite les colonies côtières de l'Angleterre et de l'Espagne².

¹ HAVARD Gilles, *Empire et métissages: Indiens et Français dans le Pays d'en Haut, 1660-1715*, Sillery, Québec, Septentrion, 2003, p. 183-184, n. 161 ; LITALIEN Raymonde, PALOMINO Jean-François et VAUGEOIS Denis, *La mesure d'un continent: atlas historique de l'Amérique du Nord, 1492-1814*, Paris : Sillery, Québec, Presses de l'Université Paris-Sorbonne ; Septentrion, 2007, p. 205-209 ; PALOMINO Jean-François, « Pratiques cartographiques en Nouvelle-France: La prise en charge de l'État dans la description de son espace colonial à l'orée du XVIII^e siècle », *Lumen: Selected Proceedings from the Canadian Society for Eighteenth-Century Studies / Lumen : travaux choisis de la Société canadienne d'étude du dix-huitième siècle* 31, 2012, p. 31-36.

² Si l'espace français atteint son extension maximale nord-sud au XVII^e siècle, ses bornes occidentales reculent jusqu'au Manitoba et aux Rocheuses grâce aux expéditions de Pierre La Vérendrye et de ses fils dans les années 1742-1743. Jean-François Palomino a d'ailleurs insisté sur le rôle des cours d'eau dans la pénétration du territoire au cours de cette expédition, et leur importance dans les premières représentations cartographiques de cet espace par les explorateurs eux-mêmes, à la suite de leurs propres découvertes ou de contacts avec les Amérindiens. PALOMINO Jean-François, « Pratiques cartographiques en Nouvelle-France », 2012, p. 35-36.



Carte 5 – L'expansion française en Amérique à la fin du XVII^e siècle.

La fin de la guerre de Succession d'Espagne marque celle de l'expansion outre-mer en même temps qu'elle donne un coup d'arrêt aux conquêtes de métropole. Le traité d'Utrecht stabilise la situation jusqu'à la guerre de Sept ans et la fin de la Nouvelle-France en 1763. Dans les Antilles, il n'a que peu de conséquences : seule la partie française de Saint-Christophe est abandonnée aux Anglais. En Amérique du Nord, en revanche, la France cède à la Grande-Bretagne la baie d'Hudson, ses possessions de Terre-Neuve, et surtout l'Acadie, dont elle ne conserve que l'île du Cap-Breton.

Malgré ces pertes, les conquêtes territoriales de la France au XVII^e siècle demeurent immenses et diverses : rattachement de domaines personnels au royaume, conquêtes stratégiques, fondation de colonies ou de comptoirs commerciaux (Carte 5). En Europe comme en Amérique, cette expansion entraîne *de facto* un contact avec des espaces mal connus ou inconnus, qui passe par une découverte et une familiarisation de nouveaux milieux et de nouvelles populations, préalables à une administration efficace du territoire, laquelle dépend de la maîtrise effective de l'espace. Au Canada d'une part, en Alsace d'autre part, cette maîtrise s'est construite progressivement, selon des modalités et pour des raisons différentes. En Nouvelle-France, l'expansion est tributaire des entreprises d'exploration et de l'occupation effective des terres, dans la mesure où les Amérindiens le permettent. En Alsace, elle doit conjuguer avec des territoires policés, avec l'ambiguïté des termes du traité de Münster et avec la réticence des princes et des villes à reconnaître le roi comme leur souverain.

2.1.2. La colonisation de la vallée laurentienne

2.1.2.1. Les enjeux économiques et religieux

Les premières tentatives d'installation en Amérique du Nord, au XVI^e siècle, se soldent systématiquement par des échecs. Face aux contraintes environnementales, à la concurrence et à l'hostilité des autres puissances coloniales et des autochtones, les entreprises des Français tournent court. Celle du Canada, confiée par François I^{er} à Jean-François de la Rocque de Roberval en 1541, vise à établir une colonie de peuplement dans la baie et le long du fleuve Saint-Laurent. Jacques Cartier, qui avait déjà exploré le fleuve depuis 1534, et qui pilotait l'expédition de Roberval, choisit de s'installer non loin de Stadaconé (proche de la future ville de Québec). La mésentente avec les Amérindiens, les rigueurs de l'hiver et l'absence de métaux précieux conduisent Cartier, puis Roberval à abandonner cette entreprise, respectivement en

1542 et 1543¹. Les autres tentatives, plus au sud, ne réussissent pas mieux. Au Brésil, le rêve de la « France antarctique » de l'amiral de Coligny et de Nicolas Durand de Villegagnon, dans la baie de Rio de Janeiro s'achève après cinq ans, par la conquête du fort Coligny par les Portugais en 1560². Quant à la colonisation de la Floride par des huguenots Français entre les rivières Chenonceaux et Livourne d'une part et d'autre part l'actuel San Augustin, sur la côte floridienne, entreprise en 1562 pour des motifs économiques et stratégiques, elle échoue pour des raisons analogues : mésentente avec les autochtones, manque de ressources, conflits internes, attaques et massacres par les Espagnols³. Il faut ainsi noter qu'à l'exception de l'entreprise de Cartier et Roberval, les premières tentatives d'implantation ne remontent guère les fleuves et les rivières. Les Français s'installent dans les golfes et les baies, mais s'exposent ainsi aux attaques des puissances étrangères.

Les fondations de la colonie de Port-Royal (1605), sur la côte acadienne, et du comptoir de Québec (1608) sur le Saint-Laurent pérennisent enfin la présence française en Amérique du Nord. Ces entreprises sont avant tout économiques, motivées par la pêche, puis rapidement par la traite de fourrures, en particulier celles de castor, utilisées pour le feutre des chapeaux, et que leur fournissaient les Amérindiens (Micmacs en Acadie et Innus⁴ à Tadoussac et Québec). Ainsi, c'est à l'initiative de Pierre Du Gua de Monts, adjudicataire de la traite depuis 1603, qu'un comptoir est construit en 1608 par Champlain. L'une des raisons de cette implantation au cœur de la vallée laurentienne est la possibilité de traiter directement avec de nouvelles tribus, celles des Algonquins et des Hurons, maîtres des routes de traite mais moins rompues au commerce avec les Européens, permettant à ces derniers de réaliser davantage de profits⁵. Parce que le système d'alliance avec ces tribus repose à la fois sur les échanges et sur un soutien militaire réciproque, les Français se retrouvent de fait intégrés aux expéditions guerrières contre leurs ennemis iroquois, dont les territoires de chasse se situent au contact direct de la colonie, en amont du lac Saint-Pierre⁶. Cette alliance franco-amérindienne entraîne également un déplacement des échanges vers le sud à partir des années 1610, contournant les Montagnais-Innus⁷. C'est à l'un des nouveaux pôles de la traite, à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice,

¹ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 42-44 ; ALLAIRE Bernard, *La rumeur dorée : Roberval et l'Amérique*, Montréal, La Presse, 2013.

² HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 46-47.

³ *Ibid.*, p. 48-55.

⁴ Les Innus sont désignés sous le terme de Montagnais dans les sources.

⁵ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 82.

⁶ TRIGGER Bruce G., *Les Indiens, la fourrure et les blancs: Français et Amérindiens en Amérique du Nord*, Montréal, Boréal, 1992, p. 242-245.

⁷ *Ibid.*, p. 248-255 ; HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 83.

qu'est fondé un nouveau poste, puis un fort et une ville, Trois-Rivières, en 1634, destinée non seulement à accueillir le commerce de fourrures, mais aussi à protéger Québec et les alliés Amérindiens des exactions des Iroquois dont l'accès est facilité par la rivière Richelieu reliant leurs terres et la vallée laurentienne¹. Entre-temps, le monopole de la traite accordé auparavant à un seul adjudicataire est passé à une compagnie de commerce, la Compagnie des Cent-Associés, créée en 1627 par Richelieu pour développer le commerce et le peuplement de la colonie. Celle-ci n'en profite cependant pas longtemps, devant rapidement concéder son privilège à des compagnies particulières pour pallier ses déficits².

Si la dimension commerciale prédomine dans le processus de colonisation de la Nouvelle-France, elle n'est pas la seule. La religion et la christianisation des « Sauvages » en particulier, constituent en effet l'autre moteur de cette phase coloniale. A Port-Royal, le père Jessé Fléché, recruté par Jean de Poutrincourt, baptise des Micmacs dès 1610³. L'entreprise missionnaire est indissociable de la colonisation du Canada, plus particulièrement des relations entre Français et autochtones dans la mesure où elle est vue comme le ciment des relations franco-amérindiennes. Elle vise à créer, par l'alliance, la conversion et le métissage, un « seul peuple » franco-amérindien fidèle à l'Église tridentine et au roi⁴. C'est ce qui explique la très forte présence religieuse dans la vallée laurentienne pendant tout le Régime français : les récollets sont présents de 1615-1629 puis à partir de 1670 ; les jésuites de 1625 à 1629 puis à partir de 1632 ; les ursulines et les hospitalières à partir de 1639 ; et les sulpiciens s'installent en 1657. Leurs tâches se partagent essentiellement entre l'évangélisation des Amérindiens, que dominent rapidement les jésuites, et l'encadrement des colons, sur le plan spirituel. Ces ordres religieux moralisent la traite en sélectionnant soigneusement ceux qui peuvent avoir des rapports avec les Amérindiens ; tant par leur action religieuse que leurs découvertes territoriales, leur rôle politico-commercial est essentiel. Des entreprises laïques apportent également leur contribution à cette œuvre missionnaire. Parmi elles, la Compagnie du Saint-Sacrement créée ainsi en 1639 la Société de Notre-Dame de Montréal pour la conversion des sauvages et fonde en 1642 une

¹ TRUDEL Marcel, *La seigneurie des Cent-Associés, 1627-1663*, Montréal, Fides, 1963 (Histoire de la Nouvelle-France 3), p. 138-139. Cette voie d'accès fera l'objet d'une politique de défense bien plus développée après la reprise en main de la colonie par le pouvoir royal, comme le montre le chapitre 5.

² *Ibid.*, p. 168 et suivantes.

³ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 78 ; Voir à ce sujet DESLANDRES Dominique, *Croire et faire croire: les missions françaises au XVII^e siècle, 1600-1650*, Paris, Fayard, 2003.

⁴ DESLANDRES Dominique, « "Et loing de France, en l'une & l'autre mer, Les Fleurs de Liz, tu as fait renommer" », 2011 ; DESLANDRES Dominique, « "...alors nos garçons se marieront à vos filles, & nous ne ferons plus qu'un seul peuple" : religion, genre et déploiement de la souveraineté française en Amérique aux XVI^e - XVIII^e siècles – une problématique », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 66 (1), 2012, p. 5.

« ville missionnaire¹ ». Stratégiquement située en aval des rapides de Lachine, Ville-Marie deviendra Montréal. Les déboires financiers ont raison de la Société. Malgré cela et les attaques iroquoises, la ville prospère : dans ce qui devient le principal centre de traite sur le fleuve Saint-Laurent, la population grandit avec l'arrivée des premières « filles du roy » en 1663, année où la seigneurie de l'île de Montréal est cédée aux sulpiciens qui présideront à son urbanisation et à la circulation des biens et des hommes par terre comme par eau². Comme le relèvent Gilles Havard et Cécile Vidal, « née sous les auspices du mysticisme, Montréal était en réalité rapidement devenue une plaque tournante du commerce des fourrures³ ».

Dès cette première étape de la colonisation de la Nouvelle-France, le système hydrographique laurentien occupe une fonction essentielle. Les entreprises commerciales et religieuses sont l'occasion pour les Français de développer une connaissance du territoire canadien. Seules voies de communication accessibles aux Européens, le Saint-Laurent et ses affluents concentrent les contacts, les échanges et les premières implantations françaises⁴. Les explorateurs, marchands et missionnaires, parfois seuls mais le plus souvent au contact des Amérindiens, acquièrent un savoir géographique dont ils gardent la trace et qu'ils transmettent via des cartes et des récits de voyage. Nous avons montré dans nos premiers travaux l'importance de la navigation et l'omniprésence de ses dangers dans le discours des jésuites et des premiers explorateurs au Canada⁵. Après les voyages de Champlain, les missionnaires sont les premiers à s'aventurer le long des rivières vers les groupes autochtones qu'ils espèrent évangéliser, et à en rapporter le récit⁶. Les connaissances sur l'hydrographie de l'époque, surtout au-delà de Montréal, sont essentiellement dues aux informations recueillies par les récollets et les jésuites⁷. Dans la vallée laurentienne, les premiers foyers de peuplement fixent

¹ DESLANDRES Dominique, « Réforme catholique et altérité : arrière-plan socio-religieux de la fondation de Montréal », in BRAULT Jean-Rémi (dir.), *Les origines de Montréal: actes du colloque organisé par la Société historique de Montréal*, Montréal, Leméac, 1993, p. 17.

² DESLANDRES Dominique, DICKINSON John A. et HUBERT Ollivier, *Les Sulpiciens de Montréal: une histoire de pouvoir et de discrétion, 1657-2007*, Montréal, Fides, 2007.

³ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 92.

⁴ HARRIS Cole, « The St. Lawrence: River and Sea », *Cahiers de géographie du Québec* 11 (23), 1967, p. 171-173.

⁵ FURST Benjamin, *Les dangers de l'eau en Nouvelle-France Histoire des représentations et pratiques liées à l'eau sous le Régime français, 1603-1749*, Mémoire de Master (sous la direction de A. J. Lemaître et D. Deslandres), Mulhouse, Université de Haute-Alsace, 2010.

⁶ Les Relations des Jésuites sont incontournables par leur ampleur et leur régularité : chaque année entre 1632 et 1672, les Jésuites publient leurs expériences au Canada dans ces Relations, rapportant leur action dans la colonie, notamment leur effort missionnaire, mais aussi les événements notables qui surviennent, afin d'obtenir un soutien financier de France. Ces récits annuels garantissent une diffusion en métropole du récit des entreprises d'évangélisation, mais aussi du quotidien de la colonie. Les Relations des Jésuites ont été éditées par THWAITES Reuben Gold, *The Jesuit relations and allied documents: travels and explorations of the Jesuit missionaries in New France, 1610-1791*, Cleveland, Burrows Bros. Co., 1896.

⁷ LITALIEN Raymonde, PALOMINO Jean-François et VAUGEOIS Denis, *La mesure d'un continent*, 2007, p. 80 ; A partir des années 1670, ce rôle est repris par des laïques qui rapportent de leurs expéditions dans les Pays d'en

les modalités d'attribution des terres en s'orientant le long des cours d'eau. Le Saint-Laurent, puis ses affluents servent de support à l'organisation du système seigneurial. « Premiers centres d'attrait pour les occupants du territoire¹ » en tant qu'axes de circulation et pour les ressources qu'ils procurent, les cours d'eau conduisent la Compagnie des Cent-Associés, puis le pouvoir royal à organiser la concession de terres perpendiculairement à la rivière². Les seigneurs font d'ailleurs de même, attribuant les censives en rangs parallèles orientés vers le cours d'eau, garantissant aux censitaires un accès à la ressource.

Cependant, tournés vers les fourrures et l'évangélisation des Amérindiens, les efforts des missionnaires comme des marchands permettent de poser les bases de la colonisation de la vallée laurentienne, mais pas d'en garantir la pérennité. Malgré la création de trois pôles d'importance, la colonie peine à se développer car les compagnies de commerce ne respectent guère leurs engagements à recruter des colons comme le prescrit le monopole de traite accordé par le roi³. La compagnie créée par Richelieu a donc le devoir de « faire passer au dit pays de la Nouvelle France, deux à trois cens hommes de tous métiers dès l'année prochaine 1628, et pendant les années suivantes, en augmenter le nombre jusqu'à quatre mille de l'un et de l'autre sexe, dans quinze ans prochainement venans⁴ ». La colonie devait donc compter huit mille âmes

haut, le pays des Illinois et le long du Mississippi des journaux et relevés permettant de cartographier le continent nord-américain, quand ils n'en dressent pas les cartes eux-mêmes. Dans cette connaissance de l'hydrographie préalable à toute entreprise d'exploration, l'acquisition des connaissances géographiques des Amérindiens, davantage rompus à la circulation dans le continent via les cours d'eau, est essentielle. PALOMINO Jean-François, « Pratiques cartographiques en Nouvelle-France », 2012, p. 31-36 ; HAVARD Gilles, *Empire et métissages*, 2003, p. 183-184, note 161.

¹ COATES Colin M., *Les transformations du paysage et de la société au Québec sous le régime seigneurial*, Sillery, Québec, Septentrion, 2003, p. 9.

² TRUDEL Marcel, *Les débuts du régime seigneurial au Canada*, Montreal, Fides, 1974 ; HARRIS Richard Colebrook, *The Seigneurial System in Early Canada: A Geographical Study*, McGill-Queen's University Press, 1984, p. 22-25.

³ Les tentatives de colonisation du Canada à la fin du XVI^e siècle étaient déjà permises par Henri IV à cette condition. Pierre de Chauvin de Tonnetuit avait reçu le monopole de la traite en échange de l'engagement à « abiter le país et bastir foreteresse ». L'absence de volonté, et surtout le manque de moyen du pouvoir royal pour s'impliquer directement dans le peuplement de la colonie favorisent le recours à cet expédient : les monopolistes y gagnent un intérêt commercial certain, la France renforce et étend à moindre frais sa domination en Amérique. Mémoire de Jean Gouverneur, député de la communauté de Saint-Malo, cité dans CARTIER Jacques, *Voyage de Jacques Cartier au Canada en 1534. Nouvelle édition, publiée d'après l'édition de 1598 et d'après Ramusio, par M. H. Michelant, avec deux cartes. Documents inédits sur Jacques Cartier et le Canada, communiqués par M. Alfred Ramé*, Paris, Librairie Tross, 1865, p. 53 ; Voir aussi HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 63 ; L'acte d'établissement de la Compagnie des Cent-Associés, en 1627, mentionne une obligation similaire, et constate d'ailleurs le peu d'enthousiasme à la respecter des précédents adjudicataires. Le préambule mentionne la nécessité de peupler la Nouvelle-France de « naturels François catholiques » pour faciliter l'évangélisation des Amérindiens. Acte pour l'établissement de la Compagnie des Cent Associés pour le commerce du Canada, contenant les articles accordés à la dite Compagnie par M. le Cardinal de Richelieu, le 29 avril 1627, préambule, *Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada*, P.E. Desbarats, 1803, p. 6.

⁴ Acte pour l'établissement de la Compagnie des Cent Associés..., art. 1, *Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada*, 1803, p. 7.

en 1643. Vingt ans plus tard, elle n'en compte pas même la moitié : en 1663, il n'y a que 3 000 Français environ dans tout le Canada¹, en raison d'une sous-colonisation chronique et des guerres iroquoises, alors qu'à la même période, ils sont plus de 7 000 aux Antilles². Une reprise en main par le pouvoir royal s'impose, qui nécessite la mise en place d'une administration royale et l'envoi de troupes pour sécuriser la colonie.

2.1.2.2. Le rattachement de la colonie au domaine royal

Comme le note Robert Larin, la faible émigration est notamment bridée par le fait que « le mercantilisme poursuivait des objectifs qui n'y voyaient guère d'intérêts³ ». La Compagnie des Cent-Associés connaît par ailleurs de nombreuses déconvenues, pâtit des conflits avec l'Angleterre, les Iroquois, et la Communauté des Habitants, une compagnie de commerce locale regroupant les notables canadiens, qui détient le monopole de la traite et un pouvoir de réglementation dans la colonie. C'est d'ailleurs l'attachement à ces prérogatives, menacées par le gouverneur et la Compagnie des Cent-Associés, qui pousse la Communauté des Habitants à demander le changement de régime⁴. Elle obtient satisfaction en 1663.

Cette année-là, la Compagnie des Cent-Associés prépare le terrain à la reprise en main de la colonie par le roi, en lui présentant sa démission à son profit, « pour en disposer par Sa Majesté ainsi que bon lui semblera⁵ ». Le roi accepte cette décision par la déclaration du mois de mars de la même année. Prenant pour prétextes, successivement, l'échec du peuplement, la menace iroquoise permanente et, plus généralement, le peu de moyens de la compagnie, Louis XIV reprend l'administration directe de la colonie. Il rattache donc « tous les droits de propriété, justice seigneurie, de pourvoir aux offices de gouverneur et lieutenant généraux des dits païs et places, même de nous nommer des officiers pour rendre la justice souveraine et autres [...] » à la couronne de France⁶. Le processus, analogue à celui du rachat des propriétés privées seigneuriales dans les Antilles un an plus tard⁷, marque la volonté du Roi de gérer lui-même ses territoires outre-mer. Ce rattachement de la colonie laurentienne au domaine royal constitue

¹ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 98.

² CHARBIT Yves, « Les colonies françaises au XVII^e siècle : mercantilisme et enjeux impérialistes européens », *Revue européenne des migrations internationales* 22 (1), 01.03.2006, p. 183-199.

³ LARIN Robert, *Brève histoire du peuplement européen en Nouvelle-France*, Sillery, Québec, Septentrion, 2000, p. 37.

⁴ HORGUELIN Christophe, *La prétendue république: pouvoir et société au Canada, 1645-1675*, Sillery, Québec, Septentrion, 1997.

⁵ Abandon du Canada au Roi par la Compagnie de la Nouvelle-France, 24 février 1663, *Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada*, 1803, p. 20.

⁶ ANOM, C11A 2, fol. 5-7, Déclaration du roi qui reprend possession de la Nouvelle-France, mars 1663.

⁷ CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, 2009, p. 613.

une étape essentielle de l'administration territoriale française outre-mer et donc de la gestion de l'eau. L'instauration, la même année, d'une justice royale « absolument nécessaire pour bien administrer les affaires et assurer le Gouvernement, dont la solidité dépend autant de la manutention des loix et de nos ordonnances, que de la force de nos armes¹ » et la nomination d'un intendant participent du renforcement effectif du pouvoir royal sur la colonie.

Dans les faits, cependant, les affaires internes du Canada restent encore entre les mains de la Communauté des Habitants. L'intendant Louis Robert de la Fortelle ne se rend jamais en Nouvelle-France, et la compagnie parvient à conserver sa prédominance jusqu'en 1665, jusqu'à ce qu'une nouvelle crise et l'arrivée de l'intendant Jean Talon ne sonnent « le glas de la première oligarchie canadienne² ». L'année 1665 marque également l'envoi de 1200 soldats pour lutter contre les Iroquois. Surtout, après deux ans seulement d'administration directe, la colonie retombe sous la responsabilité d'une compagnie de commerce, celle des Indes occidentales créée par Colbert l'année précédente. Jusqu'à sa dissolution en 1674, elle est à la tête d'un domaine immense comprenant l'ensemble des possessions françaises en Amérique, et la côte ouest de l'Afrique, « soit que les dits pays nous appartiennent pour être ou avoir été ci-devant habités par les François, soit que la dite compagnie s'y établisse en chassant ou soumettant les sauvages ou naturels du pays ou les autres nations de l'Europe qui ne sont dans notre alliance³ », avec tous les droits seigneuriaux qui s'y rattachent, ainsi qu'un monopole de commerce de quarante ans, à condition de contribuer au développement des colonies. Le pouvoir royal recourt au même mécanisme que pour les compagnies précédentes, mais y adjoint explicitement la possibilité d'agrandir son territoire au détriment des populations autochtones ou des autres puissances coloniales. Au Canada, la présence de représentants de la monarchie et la faible durée de vie de la compagnie ne modifient pas fondamentalement la situation administrative de la colonie instaurée en 1665 : désormais, la Nouvelle-France est administrée au même titre que les territoires métropolitains, comme une province du royaume.

2.1.3. La conquête progressive de l'Alsace

La conquête de l'Alsace, dans la seconde moitié du XVII^e siècle, s'est faite de manière tout aussi progressive que celle du Canada. L'Alsace du premier XVII^e siècle ne correspond pas à une entité territoriale unique, cohérente et définie. Jusqu'au traité de Münster, en 1648, les

¹ Édit de création du Conseil Supérieur de Québec, avril 1663, *Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada*, 1803, p. 28.

² HORGUELIN Christophe, *La prétendue république*, 1997, p. 134.

³ Établissement de la Compagnie des Indes Occidentales, mai 1664, *Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada*, Québec, Presse à vapeur de E.R. Fréchette, 1854, p. 40-41.

territoires qui la composent sont multiples, bien qu'ils appartiennent tous au Saint-Empire romain germanique (Carte 6¹). « La complication est extrême² » écrivent Daniel Nordman et Jacques Revel. C'est cette situation géopolitique complexe, associée aux conflits religieux de la Guerre de Trente Ans, qui pousse la France à intégrer progressivement l'Alsace au royaume.

2.1.3.1. La présence française le long du Rhin jusqu'au traité de Münster

Les premiers moments de la présence française doivent en effet beaucoup aux tensions politiques et religieuses qui touchent l'espace rhénan et l'Alsace en particulier dans les années 1610. Catholiques et protestants s'affrontent parfois au sein d'une même ville pour son contrôle, comme à Colmar ou Haguenau. Les Habsbourg, grâce leurs terres du sud de l'Alsace, la préfecture de la Décapole³ et le siège épiscopal de Strasbourg, entendent renforcer à la fois leur emprise politique et la religion catholique « en vue d'une unification des terres catholiques d'Alsace sous leur direction⁴ ».

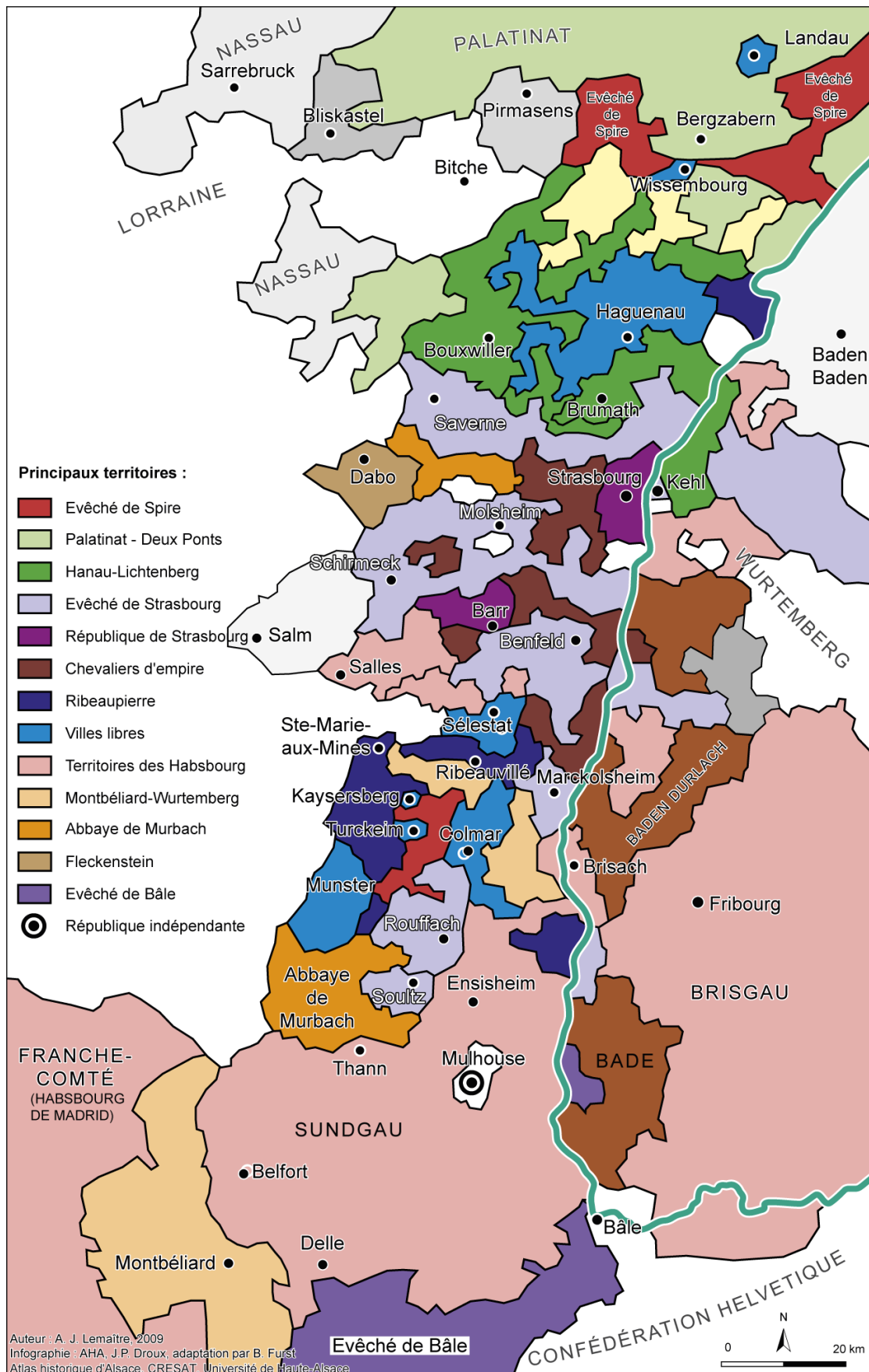
La Guerre de Trente Ans touche l'Alsace en 1621, lorsque le comte de Mansfeld, général de l'électeur palatin Frédéric V, protestant, pille la Basse-Alsace, entraînant une réaction catholique dès l'année suivante qui se caractérise par une persécution, dans les villes mixtes, des protestants qui sont exterminés ou expulsés, et par l'édit de restitution des biens du clergé promulgué par l'empereur en 1629. L'intervention suédoise en 1632 inverse les rapports de force en faveur des protestants : les armées de Gustave-Adolphe occupent l'Alsace avant de refluer à partir de 1634 au profit des Habsbourg et des Lorrains ce qui pousse les protestants à solliciter la protection de la France en 1635.

¹ LEMAÎTRE Alain J., *L'Alsace en 1648, carte schématique des principaux territoires*, in *Atlas historique d'Alsace*, [www.atlas.historique.alsace.uha.fr], Université de Haute Alsace, 2009.

² REVEL Jacques et NORDMAN Daniel, « La formation de l'espace français », in BURGUIÈRE André et REVEL Jacques (dir.), *Histoire de la France*, Paris, Seuil, 2000, p. 69.

³ Haguenau, Colmar, Wissembourg, Turckheim, Obernai, Kaysersberg, Rosheim, Munster, Sélestat, Landau, sont regroupées depuis le Moyen Âge en une union. Il s'agit d'une alliance essentiellement militaire et financière.

⁴ VOGLER Bernard et KAMMERER Odile (dir.), *Nouvelle histoire de l'Alsace: une région au cœur de l'Europe*, Toulouse, Privat, 2003, p. 145.



Carte 6 – L'Alsace en 1648, carte schématique des principaux territoires

L'interventionnisme français répond ainsi à des intérêts convergents : celui de Richelieu d'avoir un accès stratégique à l'Empire déjà évoqué plus haut et plus généralement, de nuire aux Habsbourg, et celui des protestants d'Alsace qui trouvaient en la France un protecteur puissant, qui garantissait de surcroît leurs privilèges et leurs droits, ainsi que leur rattachement à l'Empire. L'entrée en guerre de la France se fait par l'intermédiaire d'une armée de mercenaires à la tête de laquelle se trouve le prince protestant Bernard de Saxe-Weimar. Ce dernier prend notamment Brisach en 1638. Lorsqu'il meurt à Neuenbourg en 1639, ses troupes passent au service direct de la France¹. Les combats cessent en Alsace en 1640, mais la France conserve sa présence militaire, protection oblige.

À la fin de la Guerre de Trente Ans, les traités de Westphalie prévoient que les Habsbourg cèdent au roi « tous les Droits, Propriétés, Domaines, Possessions, & Juridictions [sur la ville de Brisach, le Landgraviat de la haute & basse Alsace, le Sundgau & la Préfecture provinciale des dix Villes impériales situées en Alsace [...]]² ». Louis XIV étend donc sa souveraineté au Sundgau, au Landgraviat de Haute-Alsace (incluant la région et la ville de Belfort) qui appartenait aux Habsbourg, ainsi qu'aux territoires habsbourgeois situés sur la rive droite du Rhin. Parmi ces derniers se trouvent notamment les forteresses de Philippsbourg et surtout de Brisach, servant de tête de pont vers l'Allemagne, à défaut de Strasbourg, qui avait su faire montre d'une neutralité bienveillante à l'égard de la France pendant le conflit, et qui reste donc libre conserve son immédieté³. La Préfecture de la Décapole revient à Louis XIV, qui reçoit ainsi une autorité de tutelle théorique sur les dix villes qui la composent. Elles demeurent toutefois partie intégrante du Saint-Empire, tout comme « la poussière des seigneuries immédiates d'Empire⁴ » du Landgraviat de Basse-Alsace, aux mains des Habsbourg depuis 1607 mais qui, contrairement aux terres de Haute-Alsace, ne constituent pas un territoire homogène sous souveraineté autrichienne. De 1648 à 1678, Louis XIV ne peut donc prétendre qu'à la souveraineté directe des anciens fiefs habsbourgeois. Les autres territoires demeurent impériaux *de facto*.

¹ *Ibid.*, p. 147-148.

² Traité de paix signé à Münster en Westphalie, le 24 octobre 1648..., DE BOUG, *Ordonnances d'Alsace*, 1775, p. XII-XIII, art. LXXIII.

³ L'immédieté d'Empire permet aux villes et aux nobles qui en bénéficient de relever directement de l'empereur, sans soumission à un pouvoir intermédiaire.

⁴ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, Paris, Les Belles Lettres, 1956, p. 22.

2.1.3.2. Réunions, conquêtes et traités

Dans les années 1650, Domilliers, commissaire des guerres et subdélégué de l'intendant d'Alsace Philibert de Baussan, présente un pays qui semble à première vue cohérent et clairement délimité : « Alsace, comme qui diroit Edelsasz (noble et illustre scituation), province d'Allemagne scituée au long du Rhin, bornée à l'orient par la Suisse, au septentrion par le duché de Würtemberg, au Midy par une partye de la conté de Bourgogne et à l'occident par les montagnes de Vaulge, qui la séparent de la Lorraine. Sa longueur est de neuf mil germaniques et sa largeur de trois¹ ». La nouvelle province française est pourtant loin d'être aussi bien définie politiquement et juridiquement, et surtout, ses limites évoluent. Des traités de Westphalie à celui de Ryswick, l'Alsace double presque de superficie. De ce que Domilliers décrit de cette « province d'Allemagne » certains territoires appartiennent déjà à la France, mais de nombreux autres relèvent encore de fait de l'Empire. Sur ceux-là, le Roi entend affirmer sa mainmise, en particulier sur les villes autonomes et les terres de la noblesse de Basse-Alsace.

La paix et le traité de Nimègue (1678 et 1679), ainsi que la politique des Réunions menée par le pouvoir royal, finissent d'unifier les territoires d'Alsace sous la souveraineté française². Face au danger que représente l'existence d'enclaves impériales en Basse-Alsace et aux risques d'invasion, le roi se décide à « tirer le verrou strasbourgeois et fermer le rideau de la Queich³ ». Cet objectif passe par d'importants travaux de fortification, y compris hydrauliques⁴, mais il s'agit d'abord de régler la question de la souveraineté sur la Décapole et les seigneuries de Basse-Alsace. L'intégration des villes de la Décapole est entreprise dès le début des années 1670 de diverses manières. Militairement d'abord : en 1673, en pleine guerre de Hollande, la France profite d'un passage du roi en Alsace vers Brisach pour faire rendre les armes aux bourgeois de Colmar, et abattre les murs de la ville. Sélestat, puis les autres villes connaissent le même sort⁵. En 1674, les barrières fiscales entre les territoires de la Décapole et ceux sous souveraineté française sont abolies et en 1677, les officiers de la Préfecture, jugés inutiles, sont

¹ Domilliers, *Mémoire*, 1650-1655, cité dans *ibid.*, p. 21 ; Livet date la description en 1663. Il s'agit vraisemblablement d'une erreur lors de l'édition : Domilliers était subdélégué de l'intendant Baussan (1645-1655), et son mémoire est daté des années 1650-1655. LEMAÎTRE Alain J., « Le Mémoire sur l'Alsace de Peloux, 1732-1735. Éléments introductifs à une histoire de l'administration », *Les Actes du CRESAT* 8, 2011, p. 23.

² LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 385-414 ; VOGLER Bernard, « La période moderne : de l'Empire germanique à la France », in VOGLER Bernard et KAMMERER Odile (dir.), *Nouvelle histoire de l'Alsace: une région au cœur de l'Europe*, Toulouse, Privat, 2003, p. 154.

³ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 386.

⁴ Cf. *infra*, chapitres 5 et 6.

⁵ VONAU Jean-Laurent, « L'extension territoriale française en Alsace (1648-1697) et les autorités féodales princières ou citadines », in KINTZ Jean-Pierre et LIVET Georges (dir.), *350e anniversaire des traités de Westphalie, 1648-1998*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1999, p. 345.

supprimés. À la fin de la guerre, le traité de Nimègue de février 1679 réaffirme les termes du traité de Münster et conforte le roi de France dans ses prétentions sur la Préfecture des dix villes. Le nouveau serment exigé par Louis XIV, et recueilli en son nom par le nouveau bailli Joseph de Montclar est expurgé de toute mention d'Empire, d'empereur et d'immédiateté, à la demande de Louvois, pour lever toute ambiguïté quant à la souveraineté de la France. À la fin de l'année 1679, toutes les villes ont prêté serment¹.

La politique dite des Réunions mise en place par Louvois et Colbert de Croissy au lendemain du traité de Nimègue, permet, enfin, de régler la question de la noblesse de Basse-Alsace. Les Réunions se fondent en effet sur une lecture *stricto sensu* des traités de paix : les territoires cédés par les traités de Westphalie l'étaient avec toutes leurs dépendances. La cession des landgraviats de Haute et Basse-Alsace et de la Préfecture de la Décapole incluait ainsi les « lieux en dépendans, Item tous les Vassaux, Habitans, Sujets, Hommes, Villes, Bourgs, Châteaux, Métairies, Forteresses, Bois, Forêts, Minieres d'or & d'argent & d'autres métaux Rivieres, Ruisseaux, Pâturages, & tous les Droits régaliens, & tous les autres droits & appartenances, sans réserve aucune² ». Louis XIV voit dans cette formulation un moyen d'agréger de nouveaux territoires dans l'est du royaume, en Alsace, en Franche-Comté et en Lorraine. Il charge donc les parlements de Metz et de Besançon, et le Conseil souverain d'Alsace à Brisach de rechercher les terres qui avaient été vassales de territoires devenus français. Une fois ces preuves de vassalité réunies, le seigneur est « appelé à comparaître devant la chambre pour prêter foi et hommage : indirectement, il reconnaissait la souveraineté du roi de France³ », sous peine de voir ses terres occupées et ses biens confisqués. La méthode est particulièrement efficace, notamment en Alsace, où le travail de recherche est appuyé par l'intendant Jacques de la Grange. En janvier 1680, les seigneurs et villes doivent produire leurs titres devant le Conseil. Le 22 mars de la même année, les terres dépendant de la préfecture d'Haguenau et du Mundat de Wissembourg sont réunies par arrêt du Conseil souverain⁴. Le 9 août, un nouvel arrêt réunit à la couronne les terres de la noblesse de Basse-Alsace, de l'évêché de Strasbourg et des princes possessionnés⁵. Que les seigneurs concernés se soumettent ou

¹ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 392-394.

² Traité de paix signé à Münster en Westphalie, le 24 octobre 1648..., DE BOUG, *Ordonnances d'Alsace*, 1775, p. XII-XIII, art. LXXIV.

³ BÉLY Lucien, *Les relations internationales En Europe, 17e et 18e siècles.*, 2007, p. 277.

⁴ Arrêt qui ordonne que le Roi sera mis en possession de la Basse-Alsace, 22 mars 1680, DE BOUG, *Ordonnances d'Alsace*, 1775, p. 83-91.

⁵ Prise de possession de la Basse Alsace, 9 août 1680, *ibid.*, p. 92-94.

rechignent, prêtent serment ou non, obtiennent compensation ou non, la souveraineté de la France est désormais effective sur les terres de la noblesse de Basse-Alsace¹.

De la rive gauche du Rhin, en Alsace, il ne reste que Mulhouse, république urbaine indépendante alliée aux cantons suisses depuis 1515, et qui le restera jusqu'en 1798, et Strasbourg. Cette dernière, contrôlant le pont de Kehl, est essentielle au passage des troupes entre la France et l'Allemagne. Strasbourg étant ouvertement neutre, l'accès à l'Alsace est ainsi potentiellement ouvert aux troupes impériales, et le franchissement des troupes françaises vers l'Empire n'est pas garanti. Face à cette menace, le roi se décide à annexer la ville. Le 30 septembre 1681, Strasbourg capitule face à l'armée royale forte de 30 000 hommes qui l'encerclent². La ville restitue la cathédrale aux catholiques, mais conserve ses droits et ses institutions³.

À la fin du XVII^e siècle, la province d'Alsace connaît son extension maximale : en plus des territoires cités, elle comprend, sur la rive droite du Rhin, les villes de Brisach, Fribourg-en-Brigau et Kehl, qu'elle doit abandonner toutes les trois en 1697. Le traité de Ryswick sanctionne en effet une partie des Réunions et l'annexion de Strasbourg, mais la France doit en échange restituer à l'Empire des terres ainsi que des places fortes sur la rive droite du Rhin, et détruire à la fois celles qu'elle y avait fait construire, et les forts érigés sur les îles du fleuve⁴. L'Alsace ne connaît alors plus de modification territoriale sous l'Ancien régime, même si la souveraineté du roi de France reste, eu égard aux traités internationaux, objet de controverse dans certaines parties de la province. Certaines de ces controverses sont réglées par les traités internationaux qui sanctionnent l'évolution des frontières, lesquelles reposent parfois sur des cours d'eau.

2.2. Les rivières et la délimitation des territoires

Les cours d'eau jouent en effet un rôle majeur dans les questions de définition des limites de la souveraineté française en Alsace, surtout à partir du traité de Ryswick, qui institue implicitement le Rhin comme séparation de fait entre la France et l'Empire. Ils participent de la difficile compatibilité entre deux modalités de définition d'un territoire : selon ses bornes

¹ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 396-399 ; VONAU, « L'extension territoriale française en Alsace (1648-1697) et les autorités féodales princières ou citadines », 1999, p. 346 ; JALABERT Laurent, « La politique territoriale française sur la rive gauche du Rhin (1679-1697) : des "réunions" à la Province de la Sarre », *Revue historique* 657 (1), 2011, p. 74.

² CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, 2009, p. 740.

³ VOGLER Bernard, « La période moderne : de l'Empire germanique à la France », 2003, p. 155.

⁴ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 638.

d'une part, selon les subdivisions qui le constituent d'autre part. Les termes des traités, les tractations diplomatiques, voire la simple description du territoire montrent que le statut des cours d'eau en tant que limites fait l'objet de débats. En Amérique, l'extension de l'espace revendiqué par la France et les modalités d'appropriation du territoire et des tractations diplomatiques avec les puissances rivales, font que le territoire canadien, dans son acception la plus restreinte et malgré l'importance stratégique du réseau hydrographique laurentien¹, est exempt de tels enjeux. Les négociations et les traités entre la France et l'Angleterre, qui visent à fixer, au XVIII^e siècle, leurs empires coloniaux respectifs, s'intéressent occasionnellement aux rivières comme support des limites, mais dans d'autres espaces que la vallée laurentienne².

2.2.1. Le Rhin, une frontière politique ?

Les concepts de limite et de frontière, en apparence interchangeables aujourd'hui, revêtent à l'époque moderne des acceptions différentes³. La distinction, qui remonte, en français, à la fin du XII^e siècle⁴, est celle entre un espace et une ligne : la frontière est une zone au contact de l'ennemi, ou plus généralement, d'une entité autre que soi, et se distingue de la limite linéaire séparant deux juridictions ou deux territoires⁵. Les deux notions entretiennent un lien étroit avec celles de territoire et de souveraineté. Lucien Febvre soulignait en 1962 que « c'est en partant de l'État qu'il convient d'étudier et d'analyser la frontière⁶ ».

Le XVII^e siècle, jusqu'au traité d'Utrecht (1713), se caractérise par des mouvements de frontières importants et irréguliers. Territoires et places sont conquis, reconquis au cours de conflits, cédés et rétrocédés au gré des différents traités. L'Alsace, ainsi, s'illustre par la complexité de ces évolutions : à l'ambiguïté des termes du traité de Münster (1648) succèdent cinquante ans de négociations, de réunions et de conquêtes jusqu'à la constitution finale d'une frontière stabilisée le long du Rhin, fixée par le traité de Ryswick (1697). Il s'agit d'un

¹ Cf. *infra*, chapitre 5.

² BOUCHER Sandrine, « L'Acadie vue par Jacques-Nicolas Bellin, ingénieur hydrographe du Dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine. Sources et enjeux de la représentation d'une colonie perdue », in LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e- XIX^e siècle): pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 121-163 ; TERNAT François, *Partager le monde: rivalités impériales franco-britanniques (1748-1756)*, Paris, PUPS, 2015.

³ FEBVRE Lucien, « Frontière. Le mot et la notion », in MAZON Brigitte (dir.), *Vivre l'histoire*, Paris, Laffont, 2009 (Bouquins), p. 382.

⁴ SAHLINS Peter, « Natural Frontiers Revisited: France's Boundaries since the Seventeenth Century », *The American Historical Review* 95 (5), décembre.1990, p. 1425.

⁵ *Ibid.*, p. 1426.

⁶ FEBVRE Lucien, « Frontière. Le mot et la notion », 2009, p. 384 ; Le texte paraît initialement dans FEBVRE Lucien, *Pour une histoire à part entière*, Paris, France, S.E.V.P.E.N., 1962 ; Daniel Nordman et Jacques Revel ne disent pas autre chose en affirmant que l'évolution des frontières accompagne et participe de la construction dans l'espace du territoire français. REVEL Jacques et NORDMAN Daniel, « La formation de l'espace français », 2000, p. 41.

phénomène remarquable, selon Nordman et Revel, puisque l'espace alsacien hétérogène est finalement délimité par un obstacle naturel correspondant à celui de l'imaginaire collectif français de l'époque (l'ancienne Gaule qui s'arrêtait au Rhin), alors qu'à cette époque, les éléments naturels n'ont pas valeur intrinsèque de limite : « un paysage, un accident géographique, à eux seuls, ne séparent pas¹ ».

L'apparente rationalité de la frontière rhénane est en réalité une coïncidence : jusqu'à la fin du XVII^e siècle, la souveraineté du roi de France s'étend d'abord sur une mosaïque de droits. Le royaume est défini par l'inclusion ou l'exclusion explicite (au moyen de traités, de serments...) d'entités territoriales, souvent les plus petits possibles (le village ou la seigneurie), sous la souveraineté du monarque. En d'autres termes – ceux de l'historien Peter Sahlins – la monarchie française, du XVI^e au milieu du XVIII^e siècle, continue de « concevoir sa souveraineté selon sa juridiction sur des sujets, non sur un territoire délimité² ». Cette conception du territoire participe d'ailleurs de la difficulté à faire correspondre encore aujourd'hui un terme, l'Alsace (d'Ancien régime), et la pluralité des lieux qu'il recouvre, parfois de manière ambiguë, comme l'a montré Daniel Nordman³. La frontière rhénane n'échappe pas à la règle. La propension de certains ouvrages à définir le Rhin comme la « frontière juridique entre la France et l'Empire⁴ » à partir du traité de Ryswick généralise à l'échelle de la province une situation qui ne concerne que quelques territoires bien précis, et érige une situation de fait en réalité juridique et diplomatique.

Les termes de Ryswick, sur lesquels s'appuient également ceux des traités de Rastatt et de Baden (1714) ne mentionnent en effet jamais le Rhin comme frontière ou comme limite entre la France et l'Empire. Comme l'a noté Lucien Febvre, « on peut lire d'un bout à l'autre les grands traités que négocia Louis XIV. On n'y trouvera jamais le mot frontière, ni même le mot limites. Ce ne sont pas des territoires qu'on annexe alors. Ce sont des fiefs qu'on détache d'une

¹ REVEL Jacques et NORDMAN Daniel, « La formation de l'espace français », 2000, p. 70-76.

² SAHLINS Peter, *Boundaries: the making of France and Spain in the Pyrenees*, Berkeley, University of California Press, 1989, p. 8.

³ NORDMAN Daniel, *Frontières de France: de l'espace au territoire: XVI^e - XIX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1998, p. 132-138.

⁴ Cette expression est celle de Bernard Vogler, VOGLER Bernard, « La période moderne : de l'Empire germanique à la France », 2003, p. 155 ; De manière moins explicite, dans sa thèse, Georges Livet évoque l'émergence d'une « doctrine » du Rhin frontière entre la France et l'Empire. C'est vraisemblablement de cette assertion que vient celle, plus précise, donc moins juste, de B. Vogler. LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 638.

couronne pour les rattacher à une autre, eux, leurs appartenances et dépendances – lesquelles ne sont pas nécessairement d'un seul tenant¹ ».

Il n'en va pas autrement en Alsace. Les articles XVI à XXIV du traité de Ryswick règlent en effet la situation de plusieurs territoires particuliers, en en divisant la possession selon le cours du Rhin. L'article XVI précise ainsi que « Sa Sacrée Majesté Impériale et l'Empire cèdent à Sa Sacrée Majesté Très-Chrétienne et à ses Successeurs dans le Royaume la ville de Strasbourg, et tout ce qui en dépend à la gauche du Rhin [...]»² tandis que l'article XVIII stipule que « réciproquement Sa Sacrée Majesté Très-Chrétienne remettra à Sa Sacrée Majesté Impériale et à l'Empire [...] le fort de Kehl entier, comme il a été construit par Sa dite Majesté à la droite du Rhin, avec tous droits et dépendances [...]»³. Des dispositions analogues pour d'autres villes contribuent à identifier la limite franco-impériale au tracé du fleuve. Brisach (art. XX) et Philippsbourg (art. XXII), explicitement situées rive droite, retournent à l'Empire, tandis que les fortifications attenantes rive gauche doivent être démantelées. Huningue et Fort-Louis, situées sur la rive gauche, restent implicitement françaises, mais les articles XXIII et XXIV prévoient la destruction des extensions fortifiées de ces deux places sur la rive droite. Avec la restitution de Fribourg, sur les contreforts de la Forêt-Noire en vertu de l'article XIX, le Rhin sépare désormais effectivement les possessions françaises de celles de l'Empire. C'est ainsi que Peloux explique : « conformément aux articles 4 des traités de paix conclus au château de Rastatt le 6 mars 1714 et à Baden im Aargau le 7 septembre de la même année, tout ce qui est situé à la droite du Rhin ayant été laissé à l'empereur et à l'empire, et tout ce qui est à la gauche que l'on appelle Alsace étant demeuré au roi, le grand cours de ce fleuve sert de barrière et fait la séparation⁴ ». La mention explicite et récurrente des termes « rive droite » et « rive gauche », dans les traités comme chez Peloux, attestent de ce recours à une limite de fait, un élément commun dont la linéarité peut servir de point de repère. Les traités de Rastatt et de Baden, qui s'appuient d'ailleurs sur les dispositions de Ryswick, confirment les mesures en des termes analogues en 1714. Mais le fleuve n'est nulle part désigné formellement et sur toute sa longueur comme limite ou comme frontière. Sous Louis XIV et Louis XV, qu'on négocie sur des titres, comme en Alsace, ou sur des lieux (pour constituer la limite franco-espagnole des Pyrénées),

¹ FEBVRE Lucien, « Frontière. Le mot et la notion », 2009, p. 385-386.

² Extrait du traité de Paix entre l'Empereur, la France et l'Empire, conclu à Ryswick le 30 octobre 1697, DE BOUG, *Ordonnances d'Alsace*, 1775, p. XLIX, art. XVI.

³ Extrait du traité de Paix [...] conclu à Ryswick le 30 octobre 1697, *ibid.*, art. XVIII.

⁴ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, BnF, ms. fr. 8152, fol. 14-14v. Dorénavant abrégé en PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735.

ce sont avant tout des entités territoriales que l'on cède ou que l'on réclame, non une ligne que l'on trace¹.

2.2.2. Le statut du Rhin dans les traités de paix internationaux

2.2.2.1. La garantie de la liberté d'usage

Cependant, depuis 1648, dès lors que le Rhin coule entre deux territoires de souverainetés différentes, son statut soulève des questions diplomatiques auxquelles les traités de paix s'efforcent de répondre. Cinquante ans avant que la limite ne se stabilise de fait le long du fleuve, l'article 85 du traité de Münster précise ainsi :

que dorénavant le trafic et les passages soient libres aux habitants de l'une et l'autre rive du Rhin et des provinces adjacentes : surtout que la navigation du Rhin soit libre, et qu'il ne soit permis à aucune des parties d'empêcher, retenir, arrêter, ni molester, sous quelque prétexte que ce soit, les bateaux passans, descendans ou montans, excepté pour la seule inspection et visite qu'on a accoutumé de faire les marchandises ; et qu'il ne soit point aussi permis d'établir sur le Rhin de nouveaux impôts, péages, droits de passage, daces, et autres telles exactions².

De fait, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, le Rhin est moins une limite qu'une frontière, un espace à part entière dont il faut définir la possession et l'usage. Il n'est pas considéré, dans les traités, comme une ligne de séparation mais comme un espace partagé dont l'usage est commun à la France et à l'Empire. Les traités successifs confirment ce statut particulier, où la liberté de circulation est garantie. A Ryswick, l'article XVIII qui restitue les possessions strasbourgeoises de la rive droite à l'Empire se conclut en ces termes :

Au reste la navigation et autre usage du fleuve demeurera libre aux sujets des deux parties et à tous autres qui voudront y naviguer, passer ou transporter des marchandises, sans que la rivière puisse jamais être détournée par aucune des deux parties, ni son cours, la navigation, et autre usage rendus plus difficiles. Il sera encore moins permis d'exiger de nouveaux droits de péage ou d'y augmenter les anciens et d'obliger les bateaux qui passent d'aborder ou de décharger leurs charges ou marchandises d'un côté plutôt que de l'autre ; mais au contraire il sera libre à un chacun de faire là-dessus ce qu'il jugera à propos³.

Les traités de Rastatt et de Bade en 1714 paraphrasent également ces dispositions qui font donc du Rhin un espace « international » n'appartenant à aucun des deux États qu'il contribue à

¹ NORDMAN Daniel, *Frontières de France*, 1998, p. 131-192.

² Traité de paix signé à Münster en Westphalie, le 24 octobre 1648..., DE BOUG, *Ordonnances d'Alsace*, 1775, p. XIV art. LXXXV.

³ Extrait du traité de Paix [...] conclu à Ryswick le 30 octobre 1697, *ibid.*, p. XLIX, art. XVIII.

séparer, et dont l'usage est garanti aux habitants de la France comme de l'Empire, qu'il s'agisse de circulation ou d'exploitation des ressources.

2.2.2.2. Grotius et le droit de l'eau

Pour l'expliquer, il faut reconnaître la nécessité de gérer ces intérêts concurrents et se pencher sur l'influence de la pensée juridique du début du XVII^e siècle, notamment celles d'Hugo Grotius, diplomate et juriste hollandais dont les écrits sur le droit international ont influencé le statut de la mer quant à son utilisation pour le commerce¹ et les conflits², puis de l'Allemand Samuel von Pufendorf³. Grotius comme Pufendorf ont largement marqué la culture juridique des diplomates en France et dans le Saint-Empire⁴, et leur influence s'observe directement dans les traités de paix. Tous deux se sont intéressés au statut international des rivières, notamment dans le cas où elles constituent une frontière entre États. Cette question a été traitée en profondeur par Daniel Nordman, qui a d'ailleurs érigé en cas d'école l'exemple rhénan pour confronter les théories sur les frontières et les limites avec la réalité du terrain à l'époque moderne⁵. Dans leurs écrits, Grotius et Pufendorf distinguent la propriété et l'usage, qui se rattachent chacun à un élément du cours d'eau, respectivement le lit (la terre) et l'eau courante. Si la terre, fixe, peut être une propriété, l'eau qui coule doit rester libre à tous les usages. S'appuyant sur les juristes latins, Grotius écrit : « c'est ainsi qu'un fleuve, en tant que fleuve, appartient en propre au peuple dans les limites duquel il coule, ou à celui sous le pouvoir de qui se trouve ce peuple. Il lui est permis de jeter une digue ; tout ce qui naît dans ce fleuve lui appartient. Mais ce fleuve, considéré comme eau courante, demeure commun, au point de vue du droit d'y boire ou d'y puiser⁶ ». Par extension, ce droit d'usage commun s'applique aussi à la circulation : « les territoires, les fleuves et les portions de mer qui pourraient devenir la propriété de quelque peuple, doivent être ouverts à ceux qui ont besoin d'un passage pour des

¹ GROTIUS Hugo, *Mare liberum, sive de Jure quod Batavis competit ad indicana commercia dissertatio*, Leiden, ex officina L. Elzevirii, 1609.

² GROTIUS Hugo (1583-1645), *De jure belli ac pacis libri tres*, Paris, N. Buon, 1625.

³ PUFENDORF Samuel von, *De jure naturae et gentium libri octo*, Lund, Junghans, 1672.

⁴ BRAUN Guido, *La connaissance du Saint-Empire en France du baroque aux Lumières 1643-1756*, 2010, p. 22-503.

⁵ NORDMAN Daniel, *Frontières de France*, 1998, p. 115-119, 309-316.

⁶ GROTIUS Hugo, *Le droit de la guerre et de la paix*, Paris, Presses universitaires de France, 2005, p. 188, livre II, ch. II-XII ; Pufendorf reprend les arguments de Grotius PUFENDORF Samuel von, *Le droit de la nature et des gens ou Système général des principes les plus importants de la morale, de la jurisprudence, et de la politique. Tome I/par le baron de Pufendorf ; trad. du latin par Jean Barbeyrac*, Amsterdam, H. Schelte, 1706, p. 98, livre III, ch. III-4.

causes légitimes¹ », ces dernières étant la recherche de nouvelles terres, le commerce ou la guerre juste.

Les dispositions de Münster, Ryswick, Rastatt et Baden s'appuient directement sur cette vision qui garantit non seulement la circulation des personnes, mais également le commerce international. Le même article de Grotius affirme que « le passage n'est pas dû seulement aux individus, il l'est encore aux marchandises. Car il n'est permis à personne d'empêcher une nation de faire le commerce avec n'importe quelle autre nation éloignée d'elle² », ce qui se traduit également dans les traités par l'interdiction de toute obligation de déchargement sur une rive ou l'autre à partir de 1697. Toujours à renfort d'exemples antiques, le juriste précise que les péages sont légitimes, tant qu'ils sont proportionnés et justifiés par la nécessité de « procurer aux marchandises la sûreté du passage, ou pour toute autre chose qui les concerne³ », ce qui correspond avec l'interdiction, dans les traités, de ne pas en instaurer de nouveaux ou d'augmenter les anciens⁴. Dans les faits, il existe un important décalage entre les traités et la réalité. La liberté de navigation prônée par Grotius et Pufendorf marque seulement le statut diplomatique du Rhin, sans se concrétiser à travers une politique effective susceptible d'entrer en contradiction avec les privilèges consentis et garantis aux seigneurs et villes riverains. Le droit d'étape de certaines villes (Cologne, Mayence et Strasbourg) qui oblige les bateliers à décharger et mettre en vente les marchandises qui circulent sur le Rhin, n'est guère inquiété et les péages subsistent et prospèrent : sur les quarante-et-un péages de Huningue à Rotterdam, au XVIII^e siècle, dix sont en Alsace⁵.

2.2.3. L'indéfinition de la frontière nord de l'Alsace

2.2.3.1. Les « bailliages contestés »

Les traités ne règlent pas non plus la question de la frontière nord de l'Alsace, qui continue de faire l'objet de contentieux entre l'Empire et le royaume de France jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, en raison du statut disputé de certains bailliages entre la Lauter et la Queich, agrégés à la France lors des Réunions malgré l'indignation de leurs seigneurs. Après Ryswick, à l'exception du bailliage de Germersheim et du duché de Deux-Ponts qui sont rétrocédés, « le

¹ GROTIUS, *Le droit de la guerre et de la paix*, 2005, p. 188 livre II, ch.II-XIII-1.

² *Ibid.*, p. 190, livre II, ch.II-XIII-5.

³ *Ibid.*, p. 191-192, livre II, ch.II-XIV.

⁴ Ce point est en partie discuté par Pufendorf qui trouve une légitimité (sous conditions) aux péages et droits d'étape. PUFENDORF, *Le droit de la nature et des gens ou Système général des principes les plus importants de la morale, de la jurisprudence, et de la politique. Tome I/par le baron de Pufendorf; trad. du latin par Jean Barbeyrac*, 1706, p. 302-305 livre III, ch. III-6 et III-7.

⁵ NORDMAN Daniel, *Frontières de France*, 1998, p. 311.

Roi continue à exercer une souveraineté de fait » sur la majorité de ces « bailliages contestés¹ », ce qui ne facilite guère la délimitation septentrionale de la province. Les impériaux, estimant que ces bailliages font toujours partie de l'Empire, placent la limite nord de l'Alsace à la rivière Lauter, incluant Wissembourg une fois réglée la question de la souveraineté sur la Préfecture. Dans le discours des administrateurs et des diplomates français en revanche, l'Alsace s'étend une vingtaine de kilomètres plus au nord, jusqu'à la Queich, la rivière traversant Landau qui fait partie de la Décapole depuis le XVI^e siècle (et donc de la province) à partir de 1679.

Cette question, qui occupe les diplomates et le pouvoir royal bien au-delà des traités de paix du XVII^e siècle, en réalité, ne concerne pas directement les rivières de la Lauter et de la Queich, dont la linéarité ne sert que de repère, de référence. Les prétentions portent en fait, à l'instar de toutes les tractations des XVII^e et XVIII^e siècles, sur des droits et des territoires précis. Le résumé d'un mémoire sur cette question de l'intendant d'Alsace Vanolles daté de 1750 le montre : le premier argument avancé pour justifier l'extension de l'Alsace jusqu'à la Queich est « qu'anciennement et jusqu'à l'époque du traité de paix de Münster de 1648, la rivière de Queich a toujours été regardée comme faisant la limite naturelle entre l'Alsace et le Spirgaw ou Canton de Spire² » mais il s'agit ici d'une simple assertion sans réelle portée. Les véritables arguments juridiques, ceux qui exploitent les termes des traités de Münster, Nimègue et Ryswick n'évoquent plus la rivière mais les droits et les dépendances qui rattachent ou ont rattaché tous les bailliages au Landgraviat de Basse-Alsace et la cession de ce dernier à la France, preuves de la souveraineté du roi. Pourquoi, alors, faire référence à des éléments naturels qui n'ont guère de valeur juridique comme repères ? Selon Lucien Febvre, ceux-ci ont le mérite d'assigner aux pays » des limites simples, faciles à énoncer, faciles à figurer sur les cartes. Ils étaient précis et clairs, en un temps où la vraie limite, celle des mouvances, était confuse et mal discernable³ ». Il est plus rapide de mentionner la ligne d'un cours d'eau que la liste des seigneuries, villes et bailliages qui relèvent ou non de la Basse-Alsace.

2.2.3.2. Les représentations de la frontière septentrionale

Ce flou juridique et géopolitique se répercute sur la représentation cartographique du territoire et explique la diversité des limites territoriales septentrionales qui y figurent. Les cartes

¹ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 659.

² Arch. MAE, Alsace vol. 12, commentaire du mémoire de M. de Vanolles du 27 mai 1750 pour prouver l'étendue des limites de la basse Alsace jusqu'à la rivière de Queich, fol. 376

³ FEBVRE Lucien, « Frontière. Le mot et la notion », 2009, p. 387-388 ; Sur l'analyse critique du concept de frontières naturelles à l'époque moderne, voir SAHLINS, « Natural Frontiers Revisited », 1990 ; NORDMAN Daniel, *Frontières de France*, 1998, p. 89-105.

françaises comme étrangères, du milieu du XVII^e à la fin du XVIII^e siècle, ne représentent que rarement une limite linéaire explicite et consensuelle entre la France et l'Empire. La figuration des seules subdivisions, l'absence de lignes, la contradiction entre les cartes attestent de l'ambiguïté et de l'incertitude autour de cette frontière entre l'Alsace d'une part, l'évêché de Spire et le Palatinat d'autre part. Il n'existe même pas de distinction marquée en fonction de l'origine du cartographe : alors que les administrateurs et les diplomates français s'accordent pour étendre l'Alsace jusqu'à la Queich, certaines cartes françaises, y compris des géographes du roi, placent une limite le long de la Lauter.

En 1674, par exemple, la carte du géographe du roi Guillaume Sanson (Figure 1¹) ne montre pas de limite entre la France et l'Empire, seulement les subdivisions territoriales. Celle entre la Basse-Alsace et le Palatinat longe approximativement la Lauter, en empiétant sur sa rive nord. Le long de la Queich, seule Landau est rattachée à la Basse-Alsace. Une carte du graveur et cartographe allemand Jacob von Sandrart de la même période (Figure 2²) est moins ambiguë : la limite entre l'Alsace et le Palatinat longe exactement la Lauter, et Landau n'est même pas présenté comme une enclave française. En 1690, une nouvelle version de la carte de Sanson (Figure 3³) étend l'Alsace au Würtemberg (rive droite), trace les frontières des landgraviats de Haute et Basse-Alsace confondus, et continue de fixer la limite septentrionale à la Lauter plutôt qu'à la Queich, tout en montrant le statut particulier de Landau.

¹ BnF, département Cartes et plans, GE D-17678, Guillaume SANSON, *L'Alsace divisée en ses principales parties/dressée sur les memoires les plus nouveaux par le Sr Sanson geographe ordinaire du Roy*, 1674 En ligne sur Gallica [<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10224840w>]

² BNUS, MCARTE10008, Jacob von SANDRART, *Alsatia Landgraviatus und Ober und Unter Elsass, Sündgöw und Brisgöw*, 1675 En ligne sur Gallica [<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10223041z>]

³ BnF, département Cartes et plans, GE D-17678, Guillaume SANSON, *L'Alsace divisée en ses principales parties/dressée sur les memoires les plus nouveaux par le Sr Sanson geographe ordinaire du Roy*, 1674 En ligne sur Gallica [<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84952884>]



Figure 1 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Guillaume Sanson en 1674.

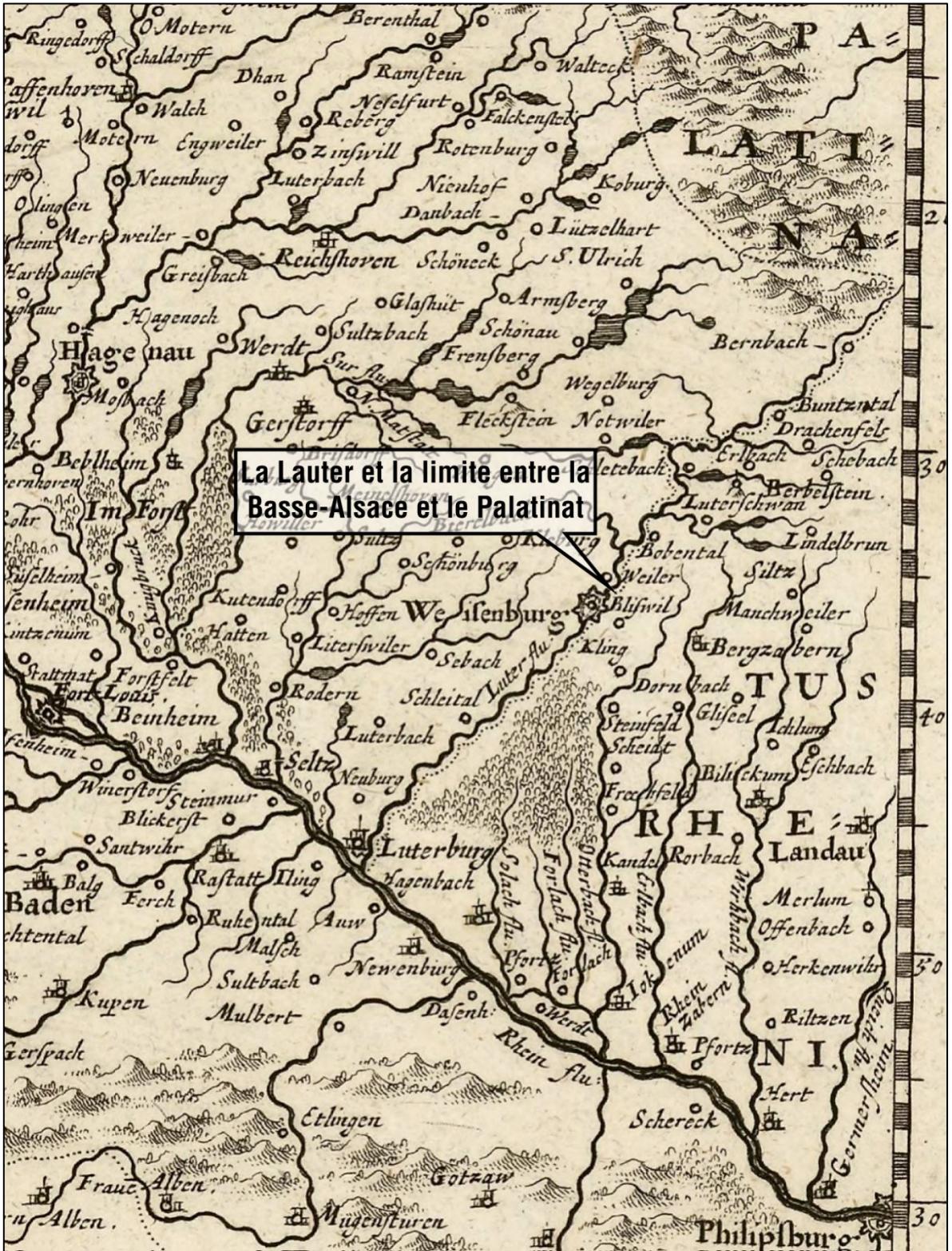


Figure 2 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Jacob von Sandrart en 1675.

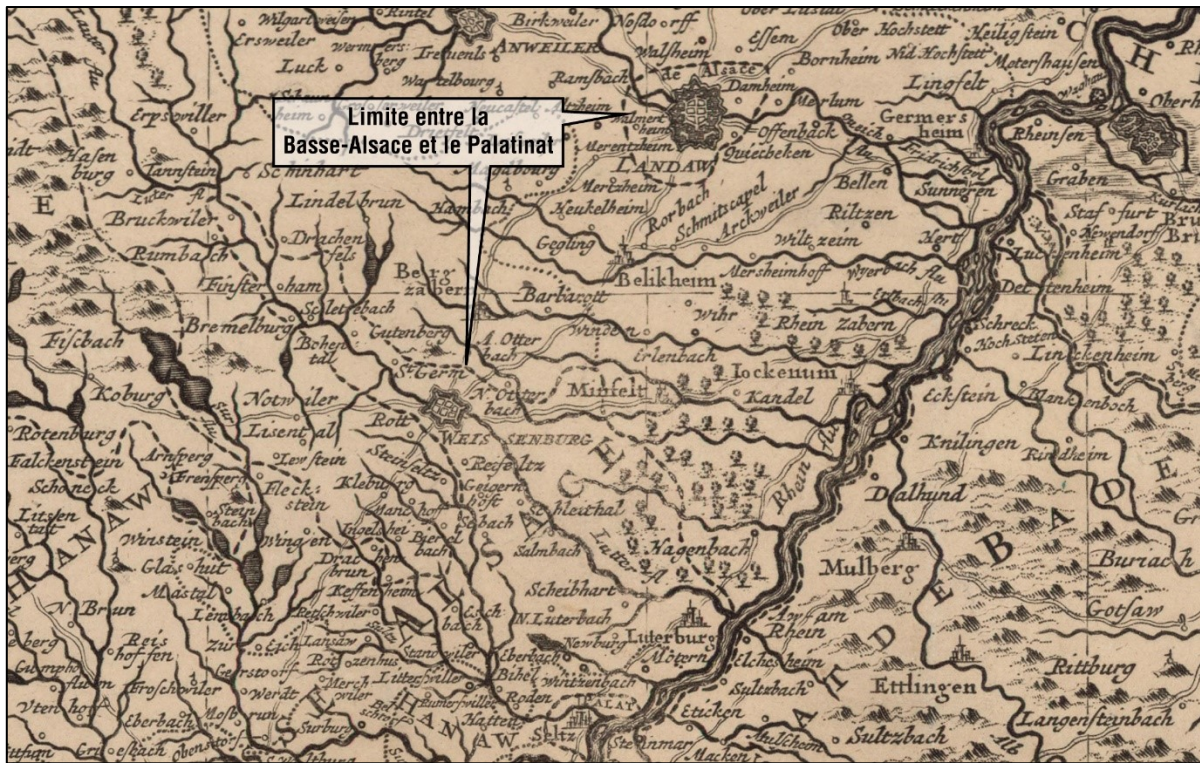


Figure 3 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Guillaume Sanson en 1690.

À l’inverse, au début du XVIII^e siècle, le géographe du roi Alexis-Hubert Jaillot étend l’Alsace jusqu’à Landau, incluant les bailliages contestés (Figure 4¹). Contrairement à Sanson, il privilégie le tracé des limites de la province entière et non de ses subdivisions, et l’étend au nord de la Queich, en accord avec le discours et la position diplomatique du pouvoir royal, mais ce choix reste relativement exceptionnel. À la même période, une carte de l’Allemand Johann Baptist Homann (Figure 5²) continue d’exclure les bailliages et Landau des terres d’Alsace et en 1719, le géographe du roi Jean-Baptiste Bourguignon d’Anville place lui aussi la limite le long de la Lauter, tout en faisant figurer l’enclave de Landau (Figure 6³). Il ne s’agit là que d’exemples de la grande diversité des représentations cartographiques de cet espace, que l’on pourrait reproduire à l’infini, jusqu’à la fin de l’Ancien régime.

¹ BnF, département Cartes et plans, GE D-17678, Alexis-Hubert JAILLOT, *L’Alsace divisée en ses principales parties*, 1707 En ligne sur Gallica [<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10224840w>]

² Bern UB Münsterstrasse, MUE Ryh 2611 : 41, Johann Baptist HOMANN, *Landgraviatus Alsatiae tam superioris quam inferioris*, 1702-1715 En ligne sur le site de l’Universitätsbibliothek Bern, [http://aleph.unibas.ch/F/?local_base=DSV01&func=find-b&request=1041641]

³ BnF, département Cartes et plans, GE D-10814, Jean-Baptiste BOURGUIGNON D’ANVILLE, *Lorraine, Alsace*, 1719 En ligne sur Gallica [<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84689825>]

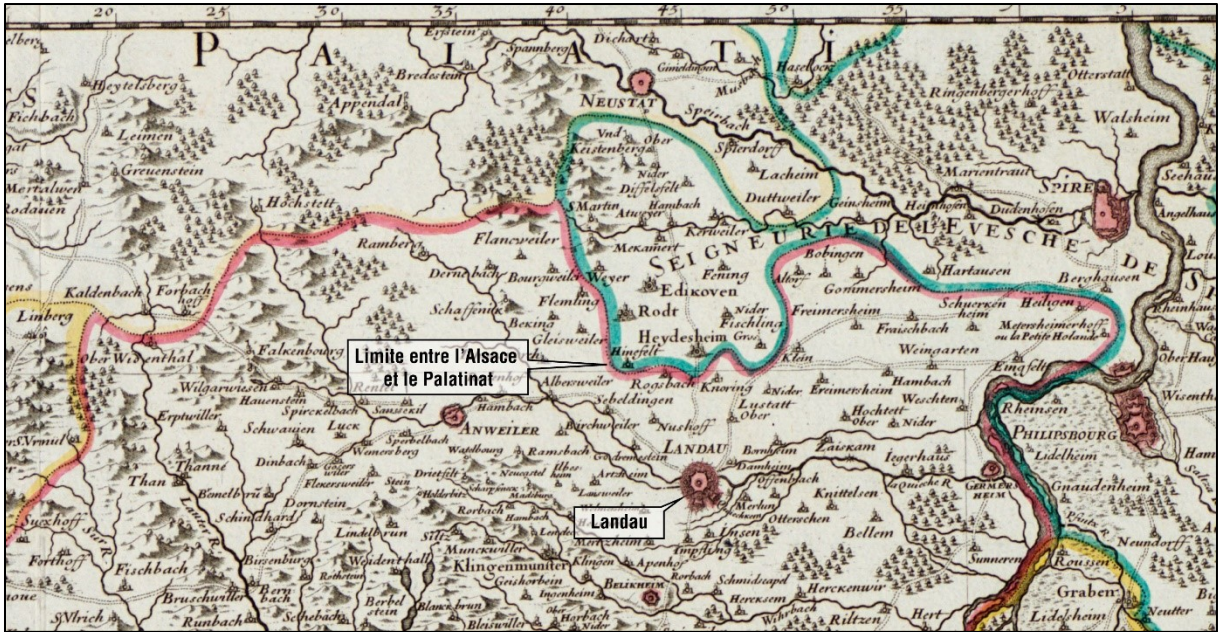


Figure 4 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Alexis-Hubert Jaillot en 1707.

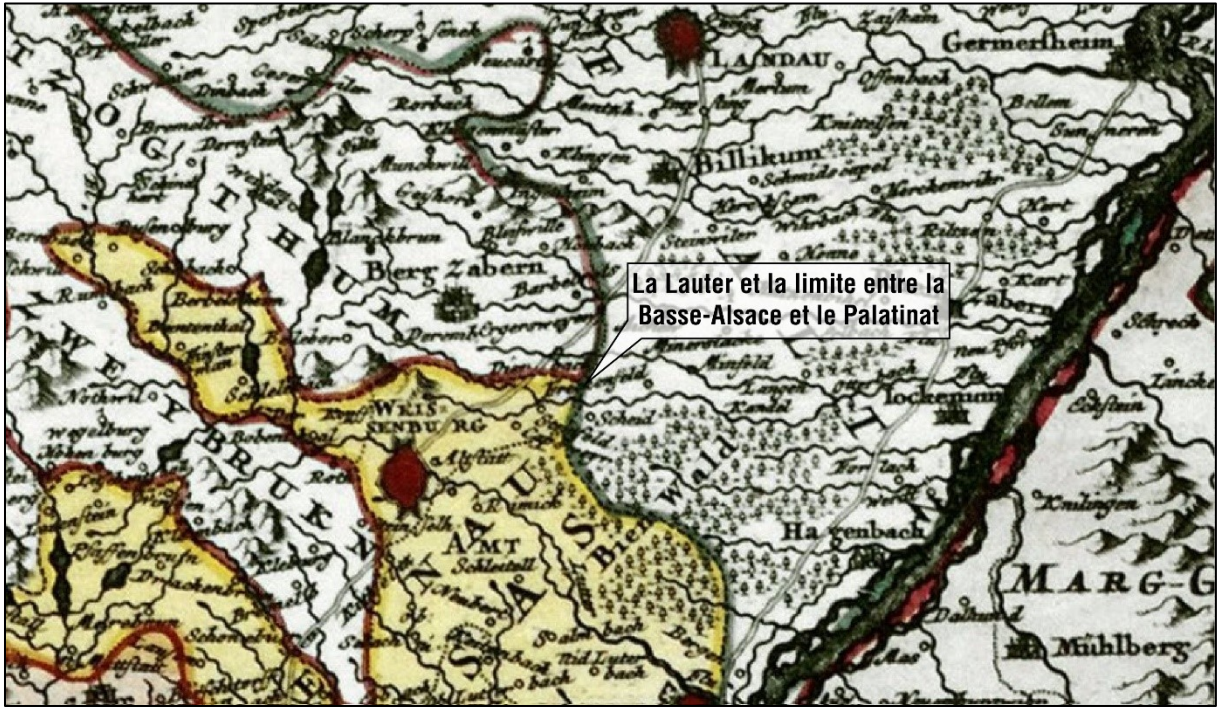


Figure 5 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Johann Baptist Homann au début du XVIII^e siècle.



Figure 6 – La limite septentrionale de l’Alsace selon Bourguignon d’Anville en 1719.

2.2.4. L’absence de rivières frontières au Canada

Le fait que les rivières ne constituent qu’un repère, et non un élément intrinsèque de la définition juridique des limites de la souveraineté s’observe également dans le cas de la colonisation de l’Amérique du nord. Il ne se manifeste cependant que dans un second temps de la définition des possessions françaises, et ne touche guère la vallée laurentienne, où la maîtrise des cours d’eau, parfois contestée aux Français par les armes¹, ne gagne jamais le domaine de la diplomatie. Dans le processus d’intégration de nouveaux territoires en Amérique, la légitimation de la souveraineté française répond en effet aux mêmes logiques que celles qui prévalent en métropole, comme l’a montré Dominique Deslandres. L’enjeu premier n’était pas tant la maîtrise matérielle, effective et totale de l’espace que l’assujettissement de ses occupants par la reconnaissance de la souveraineté du monarque, à laquelle concourent cérémonies et prestations de serment². En dépit d’une « illimitation territoriale³ » en Amérique du nord qui ne permet pas de s’appuyer sur des fiefs dont on transfère les titres, les droits et les lieux qui s’y rattachent⁴, ce sont donc les mêmes mécanismes de base qui sont à l’œuvre que ceux qui participent de

¹ Les enjeux militaires des cours d’eau canadiens, intégrés aux politiques stratégiques et à l’aménagement du territoire dès la reprise en main de la colonie par le pouvoir royal, sont traités en détail dans les chapitres 5 et 6.

² DESLANDRES Dominique, « “Et loing de France, en l’une & l’autre mer, Les Fleurs de Liz, tu as fait renommer” », 2011, p. 104.

³ *Ibid.*, p. 102.

⁴ FEBVRE Lucien, « Frontière. Le mot et la notion », 2009, p. 385-386 ; NORDMAN Daniel, *Frontières de France*, 1998.

l'affirmation de la souveraineté française dans les nouveaux territoires de métropole, comme en Cerdagne¹ et en Alsace. Dans cette première étape de revendication territoriale en Nouvelle-France, les rivières n'ont aucune dimension juridique. La dimension diplomatique liée à leur fonction de voies de circulation n'est cependant pas à négliger : l'immensité des possessions françaises se structure en effet le long de l'axe hydrographique reliant l'estuaire du Saint-Laurent au delta du Mississippi, via les Grands Lacs, l'Ohio et l'Illinois. Ce sont ces cours d'eau qui ont permis, indirectement, l'expansion de l'espace français en Amérique en servant de support aux explorations, aux expéditions commerciales et aux voyages missionnaires. S'ils ne sont pas partagés avec des puissances européennes, ils le sont avec les groupes amérindiens. Gilles Havard a ainsi montré que ces derniers connaissent relativement bien les limites de leurs territoires de chasse respectifs, qu'ils font respecter dans la mesure du possible. En témoigne le péage que les Algonquins exigent pour passer sur leurs terres, à l'Île-aux-Allumettes (sur la rivière des Outaouais), et dont les premiers explorateurs français font les frais, dans la première moitié du XVII^e siècle².

Les rivières ne deviennent un support des limites territoriales que tardivement, dans le cadre des traités avec l'Angleterre et ces cas ne concernent pas la vallée du Saint-Laurent. Le traité d'Utrecht est exempt de toute mention de cours d'eau partagés, malgré des cessions de territoires dont la limite est à définir³. Au lendemain de la guerre de Succession d'Autriche, lors du congrès d'Aix-la-Chapelle, la création d'une commission bipartite chargée de définir les limites des possessions françaises et anglaises outre-Atlantique est décidée. Effective en décembre 1749, elle perdure jusqu'en 1755, malgré quelques périodes où les négociations s'effectuent plutôt cour à cour qu'entre commissaires⁴. C'est durant ces années d'entre-deux guerres que les rivières deviennent des points de repère sur lesquels s'appuient des limites ou

¹ SAHLINS Peter, *Boundaries*, 1989.

² HAVARD Gilles, *Empire et métissages*, 2003, p. 124.

³ La limite entre la baie d'Hudson passant à l'Angleterre et les territoires restant à la France est indistincte. L'Acadie est, quant à elle, divisée entre sa partie continentale qui devient anglaise, et l'île royale consentie à la France. *Traite de paix entre la France et l'Angleterre : conclu à Utrecht le 11. avril, 1713*, La Rochelle, chez Michel Salvin, 1713, p. 56-60, art. X, XII, XIII ; Le territoire de cette Acadie continentale, désigné dans le traité par les termes équivoques « Nouvelle-Ecosse autrement dite Acadie dans son entier, conformément à ses anciennes limites » reste sujet à discussion. La distinction et la limite entre la Nouvelle-Ecosse et les terres susceptibles de rester françaises ne sont jamais réellement fixées, laissant subsister l'incertitude quant à l'étendue des souverainetés. BOUCHER Sandrine, « L'Acadie vue par Jacques-Nicolas Bellin, ingénieur hydrographe du Dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine. Sources et enjeux de la représentation d'une colonie perdue », 2008, p. 123-128.

⁴ BOUCHER Sandrine, « L'Acadie vue par Jacques-Nicolas Bellin, ingénieur hydrographe du Dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine. Sources et enjeux de la représentation d'une colonie perdue », 2008, p. 126-127 ; François Ternat, dans sa thèse, couvre tous les aspects des tractations territoriales de la guerre de Succession d'Autriche à la Guerre de Sept Ans. TERNAT François, *Partager le monde*, 2015, p. 15-16.

des zones consenties aux seules populations autochtones pour neutraliser d'éventuelles prétentions territoriales contradictoires et garantir la liberté de circulation inscrite dans l'article VII du traité d'Utrecht¹. Les rivières Ouabache et Ohio ou encore le fleuve Saint-Laurent (dont le tracé est un moment envisagé comme référence pour définir la frontière entre le Canada français et l'Acadie anglaise) servent ainsi de référence. Les rivières ne constituent pour autant pas des limites en elles-mêmes : à l'instar de l'Alsace, elles ne sont utilisées que comme objet de référence, comme lignes d'appuis directes ou distantes permettant à la commission ou aux ambassadeurs de fixer la frontière des possessions françaises et anglaises en Amérique. Au reste, ces questions concernent bien les *limites* de la Nouvelle-France, notamment la côte atlantique et les Pays d'en-haut. La vallée laurentienne, définie en 1755 par le secrétaire d'État aux affaires étrangères Antoine-Louis Rouillé comme « le centre du Canada » est un espace non-négociable aux yeux des Français², si bien que le Saint-Laurent fait toujours et sans conteste partie du royaume de France. Contrairement au Rhin, ses rives ne sont pas partagées entre deux souverainetés et le statut international de son réseau hydrographique n'a pas vocation à être défini dans les traités.

Conclusion

Le rattachement de l'Alsace au royaume de France d'une part, la reprise en main et le développement de la Nouvelle-France, et plus particulièrement du Canada d'autre part, s'inscrivent dans un processus global d'expansion de l'espace français en métropole et outre-mer amorcé dès le début du XVII^e siècle, mais particulièrement actif durant le règne personnel de Louis XIV. Ces territoires agrégés sont le résultat d'une politique visant à garantir la sécurité et la puissance – commerciale et militaire – de la France face à ses rivaux, notamment l'Empire et l'Espagne en Europe, l'Angleterre outre-Atlantique.

Dans les étapes qui ont jalonné l'évolution de ces territoires, leur définition et l'affirmation de la souveraineté française face aux autres puissances, les cours d'eau occupent une place inégale. En Alsace, le statut particulier du Rhin, qui devient de fait un espace frontière entre la France et l'Empire, est pris en compte dès le traité de Münster qui garantit la liberté d'usage et de circulation. Cette clause, fortement marquée par la théorie du droit international du début du XVII^e siècle, continue de figurer dans tous les traités qui évoquent la frontière entre l'Alsace et

¹ *Traité d'Utrecht*, 1713, p. 55.

² Arch. MAE, CP Angleterre, 439, fol. 187, instructions du secrétaire d'État des affaires étrangères Rouillé à l'ambassadeur Mirepoix, Versailles, juin 1755, cité par TERNAT François, *Partager le monde*, 2015, p. 424.

l'Empire aux XVII^e et XVIII^e siècles, même si elle ne s'applique en fait que très partiellement. Pour autant, le Rhin n'est jamais défini explicitement comme la limite entre la France et l'Empire. Nonobstant l'intérêt stratégique que procure à la France une telle situation, le fleuve n'est qu'un espace frontière de fait, conséquence des ultimes échanges territoriaux entre les deux puissances qui, au traité de Ryswick, font coïncider la limite et le cours d'eau. Il en va de même le long de la frontière nord de la province, où la question des bailliages contestés demeure en suspens tout au long de la période. Si, dans les textes des administrateurs et des diplomates, la question est de savoir si l'Alsace s'étend jusqu'à la Lauter ou jusqu'à la Queich, ces rivières ne constituent qu'un repère et non une limite en elles-mêmes. Le débat porte en réalité sur la légitimité de la souveraineté française sur ces bailliages situés entre les deux cours d'eau. À l'instar du Rhin, ces derniers sont en fait dépourvus de toute valeur juridique et diplomatique. Le Canada est exempt, quant à lui, de telles considérations pour la période qui nous intéresse. En dépit du rôle prédominant des rivières dans la pénétration du territoire, structurant la circulation, et donc la découverte et l'appropriation de l'espace, le partage des territoires et de l'hydrographie entre Français, Amérindiens et Anglais n'implique pas de dispositions diplomatiques propres aux cours d'eau. Même lorsque les territoires coloniaux français et anglais sont au contact l'un de l'autre, ils ne sont pas séparés par la ligne d'un cours d'eau. La nécessité de fixer des limites entre la Nouvelle-France et la Nouvelle-Angleterre, qui survient au XVIII^e siècle, concerne les espaces de marge et non la vallée laurentienne, considérée comme le cœur de la colonie.

Ces négociations franco-anglaises en Amérique du nord dans les années 1740-1750 préfigurent toutefois une évolution qui touche également les espaces frontières de la France métropolitaine à la toute fin de l'Ancien régime : l'émergence de la notion de limite comme élément principal de la définition d'un territoire, en lieu et place des titres et des droits. Ainsi, dans les années 1770-1780, la fixation des frontières passe moins par les grands traités de paix que par des « traités de limites » bipartites, concernant souvent un très petit territoire¹. L'Alsace n'échappe pas à cette évolution. Des travaux de définition de limites entre l'Alsace, la Suisse et l'Empire sont entrepris dès les années 1750 pour régler des conflits d'usage très localisés en aval de Bâle², mais ce n'est qu'en 1769 qu'une commission est créée par le duc de Choiseul, secrétaire

¹ SAHLINS, « Natural Frontiers Revisited », 1990, p. 1435 ; Daniel Nordman en recense plus d'une douzaine dans les années 1770-1780. NORDMAN Daniel, *Frontières de France*, 1998, p. 64.

² Supervisées par l'intendance d'Alsace pour le côté français, ces commissions sont créées pour régler des conflits d'usage très localisés, et non pour des questions de souveraineté discutée. Elles ne sont donc davantage développées dans le chapitre 8, 8.3.3.2, Le partage rive droite-rive gauche, p. 414 et suivantes.

d'État de la guerre pour systématiser le processus à l'échelle de la province. Les recherches de Daniel Nordman, qui analysent en détail cette commission Noblat (du nom du commissaire français), font état de trente-neuf procès-verbaux entre 1770 et 1788 qui ont permis, selon l'historien, d'éviter « les différends d'ordre international¹ » en s'intéressant aux problèmes des limites à très petite échelle et en fonction, non des questions de souveraineté mais des conflits d'intérêts entre villages riverains. Si les travaux de cette commission dépassent le cadre chronologique de cette étude, ils doivent néanmoins être mentionnés, dans la mesure où ils marquent une importante évolution dans la manière de prendre en compte les enjeux d'un fleuve frontière.

Quels que soient les liens entre les cours d'eau et le tracé de la frontière, l'intégration de l'Alsace et du Canada au royaume ne passe pas seulement par leur seul rattachement de fait ou de droit et par la définition plus ou moins précise de leurs limites. La prise de possession ne constitue qu'une première étape de l'appropriation d'un territoire, et l'affirmation de la souveraineté royale implique également de l'administrer, nécessitant l'instauration d'un personnel spécifique et une connaissance fine du milieu comme des populations.

¹ NORDMAN Daniel, *Frontières de France*, 1998, p. 316-318.

Chapitre 3 : Un personnel administratif au service de la connaissance du territoire

Introduction

Pour mieux gérer ses nouveaux territoires, le pouvoir royal y instaure – à l’instar de provinces plus anciennes – une administration qui collabore avec le pouvoir central et relaie son autorité militaire, judiciaire ou de police : gouverneurs, cours souveraines et intendants participent tous de l’affirmation du pouvoir royal et de la construction de l’État moderne. Le rôle de ces acteurs a largement été étudié, y compris en Alsace et au Canada. Les historiens ont beaucoup écrit sur les institutions de l’État en Nouvelle-France, en n’évitant que rarement l’écueil d’en proposer une lecture structurelle, idéalisée et cloisonnée, sans tenir compte des liens qu’elles peuvent entretenir avec le reste de la société coloniale ou de la pluralité de ses manifestations selon les espaces¹. Plus récemment, des travaux adoptant d’autres approches ont cherché à dépasser cette vision : des études synthétiques ou comparées ont permis d’analyser le fonctionnement des structures de l’État dans leur contexte². Pour l’Alsace, les travaux de Georges Livet, puis de François Burckard et d’Alain Lemaître ont montré le rôle essentiel de l’intendance et du conseil souverain dans l’intégration de la province au royaume en tenant justement compte des relations de ces institutions avec le pouvoir central et avec les différents acteurs de la province, qu’il s’agisse d’autres relais de l’autorité royale, des corps intermédiaires, des princes étrangers ou du clergé³. Il convient toutefois d’en rappeler les grandes lignes, en insistant sur les

¹ Cette critique est notamment formulée par Catherine Desbarats, et reprise par Marie-Ève Ouellet. Elles donnent de nombreux exemples de cette approche qui a tendance à « réduire l’État à un amalgame abstrait de formes institutionnelles réifiées ». DESBARATS Catherine, « La question de l’État en Nouvelle-France », in JOUTARD Philippe et WIEN Thomas, *Mémoires de la Nouvelle-France. De France en Nouvelle-France*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005, p. 196 ; OUELLET Marie-Ève, *Et ferez justice : le métier d’intendant au Canada et dans les généralités de Bretagne et de Tours au 18^e siècle (1700-1750)*, Rennes, Montréal, Université de Rennes 2, Université de Montréal, 2014, p. 27-31. On trouvera dans ces deux travaux de nombreuses références à cette approche structurelle, ainsi qu’à celles qui ont su la dépasser.

² Parmi les exemples les plus marquants, DECHÈNE Louise, *Le partage des subsistances au Canada sous le régime français*, Montréal, Boréal, 1994 ; HORGUELIN Christophe, *La prétendue république: pouvoir et société au Canada, 1645-1675*, Sillery, Québec, Septentrion, 1997 ; DECHÈNE Louise, *Le peuple, l’État et la guerre au Canada sous le Régime français*, Montréal, Boréal, 2008 ; OUELLET Marie-Ève, *Et ferez justice*, 2014.

³ LIVET Georges, *L’intendance d’Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, Paris, Les Belles Lettres, 1956 ; BURCKARD François, *Le conseil souverain d’Alsace au XVIII^e siècle, représentant du roi et défenseur de la province*, Strasbourg, Société savante d’Alsace, 1995 ; LEMAÎTRE Alain J., « L’intendance en Alsace, Franche-Comté et

responsabilités de ces relais du pouvoir royal dans les provinces en matière de gestion de l'eau, sur leurs relations avec le pouvoir central, ainsi que sur leur rôle majeur dans la connaissance du territoire pour l'administration monarchique.

Parmi les outils indispensables à l'appropriation d'un territoire, *a fortiori* d'un territoire nouveau et mal connu, l'enquête fait partie des pratiques régulières des administrateurs, et notamment des intendants. Le Canada et l'Alsace font toutefois figure d'exception par le nombre particulièrement élevé de ces enquêtes, qui prennent la plupart du temps la forme de mémoires destinés au pouvoir central ou aux successeurs de leurs rédacteurs, et plus rarement celle d'une succession de lettres, d'un journal ou d'une histoire naturelle. Porteuses d'information sur l'organisation physique et sociale du territoire, ses ressources et ses enjeux, ces synthèses ont été largement utilisées dans l'historiographie de la Nouvelle-France¹, plus rarement en Alsace².

Peu d'études, en revanche, se sont intéressées à la manière dont ces relais de l'autorité royale en province comprenaient et présentaient leur environnement, ce qu'ils retenaient et faisaient figurer dans des travaux censés décrire l'état du pays. Au côté de l'organisation générale du territoire, ainsi que du climat, auquel les autorités du Canada apportent une attention toute particulière³, les rivières sont systématiquement évoquées, mais qu'en retiennent vraiment les administrateurs ? En décrit-on le cours ? Le régime hydrologique ? Les enjeux qu'ils représentent pour le pouvoir royal ? Les descriptions mentionnent toutes l'organisation du réseau hydrographique et le régime des cours d'eau principaux, prouvant que les autorités royales s'intéressent à cet élément structurant de l'organisation spatiale du territoire. Des

Lorraine aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Annales de l'Est* 50 (2), 2000, p. 205-232 ; LEMAÎTRE Alain J., « L'autonomie dans la dépendance : le conseil souverain d'Alsace sous Louis XIV », in AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (dir.), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 133-150 ; LEMAÎTRE Alain J., « Le Conseil souverain d'Alsace et l'héritage impérial », in DAUCHY Serge, DEMARS-SION Véronique, LEUWERS Hervé et al. (dir.), *Les parlementaires, acteurs de la vie provinciale : (XVII^e- XVIII^e siècles) ; [actes du colloque tenu à Douai le 17 - 18 novembre 2011]*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 145-158.

¹ Le jésuite Charlevoix, dont le Journal fait partie de notre corpus de mémoire, s'appuyait déjà sur l'œuvre de ses prédécesseurs. Au XIX^e siècle, des récits comme ceux de Pierre Boucher ou de Charlevoix, publiés, étaient connus et utilisés, par exemple par F.-X. Garneau ou M.-E. Faillon. GARNEAU François-Xavier, *Histoire du Canada depuis sa découverte jusqu'à nos jours*, Québec, Napoléon Aubin, 1845 ; FAILLON Michel-Étienne, *Histoire de la colonie française en Canada*, Villemarie, Bibliothèque paroissiale, 1865.

² LIVET Georges, *Les Intendants d'Alsace et leur œuvre : 1648-1789*, Strasbourg, F.-X. Leroux, 1948 ; LEMAÎTRE Alain J., « L'enquête administrative dans la gestion territoriale de l'Alsace aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Annales de l'Est. L'historien face à l'espace : paysages et cartographie. Actes de l'Université d'hiver de Saint-Mihiel, 26-28 novembre 2009*, 2010, p. 157-168.

³ Voir notamment COATES Colin et DEGROOT Dagomar, « "Les bois engendrent les frimas et les gelées" : comprendre le climat en Nouvelle-France », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 68 (3-4), 2015, p. 197.

différences de traitement apparaissent toutefois entre l'Alsace et le Canada, entre les fleuves et leurs affluents, entre les premiers écrits du milieu du XVII^e siècle et ceux plus complets du XVIII^e siècle traduisant les contrastes dans la connaissance et l'appropriation du territoire. Au Canada, si le Saint-Laurent est décrit avec attention, les autres rivières sont à peine mentionnées, rarement détaillées. En Alsace, à l'inverse, chaque cours d'eau important est présenté depuis sa source, avec ses atouts et ses enjeux économiques ou militaires.

3.1. De nouveaux acteurs : hommes et moyens

L'Alsace comme la Nouvelle-France dépendent au niveau central, d'un secrétaire d'État qui dispose d'agents dans ces nouveaux ressorts. Ce personnel administratif participe lui aussi de l'appropriation du territoire dans la mesure où il communique au gouvernement les informations utiles à la prise de décisions et applique ces dernières. À travers leur correspondance, les mémoires et les enquêtes qu'ils supervisent ou réalisent, ces agents contribuent activement à la connaissance et à l'administration de ces territoires nouveaux.

3.1.1. Des secrétaires d'État de tutelle

À l'instar de toutes les provinces, du royaume, l'Alsace et le Canada dépendent directement d'un secrétaire d'État. Le ressort de ces derniers est à la fois géographique et thématique : à des compétences spécifiques, à savoir la guerre, la marine, les Affaires étrangères, la Maison du roi et la Religion prétendue réformée, s'ajoute la responsabilité d'un certain nombre de provinces ou de colonies¹. Les secrétariats sont fluctuants et peuvent être cumulés, comme lorsqu'en 1669, le département de Colbert inclut la Marine et la Maison du Roi, en plus de sa fonction de contrôleur général des finances. Les secrétaires d'État contribuent à renforcer l'identité entre la personne du roi d'une part, et un État qui se développe à partir du XVI^e siècle d'autre part, ne

¹ La spécialisation géographique de cette charge remonte à Henri II, lorsqu'un règlement de 1547 fait entrer des États étrangers et des provinces du royaume dans les compétences des quatre secrétaires des commandements et finances. Il s'agit d'abord des provinces périphériques (Bretagne, Dauphiné, Savoie, Bourgogne, Picardie...) avant d'intégrer en 1567 des territoires du centre du royaume (Ile-de-France, Orléanais, Touraine...). Le terme de « secrétaire d'État » apparaît quant à lui dans la lettre de provision de Florimond Robertet de Fresnes en 1558. BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e -XVIII^e siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 1999, p. 175 ; C'est à la fin du XVI^e siècle que des domaines de compétences liés à la nature des affaires apparaissent et supplantent les spécialisations géographiques, d'abord la Maison du Roi et la guerre (1570), puis les Affaires étrangères (1589), et enfin la « Religion prétendue réformée » et la marine (1626). BARBICHE Bernard, « Le roi de guerre et son gouvernement, XVI^e-XVIII^e siècle », in SARMANT Thierry (dir.), *Les ministres de la guerre, 1570-1792: histoire et dictionnaire biographique*, Paris, Belin, 2007, p. 23-24. Certaines de ces dénominations (Marine, Guerre, Affaires étrangères) sont sans équivoque quant aux domaines de compétences qu'elles recouvrent. Le secrétariat d'État à la Maison du Roi a la responsabilité de la Maison du Roi proprement dite, des Bâtiments du roi, et des affaires générales du clergé. Le secrétaire d'État à la Religion prétendue réformée a la charge des affaires concernant les protestants.

serait-ce qu'à travers leurs origines sociales : ils « viennent du petit monde des secrétaires du roi, qui constituent le personnel de la chancellerie et écrivent au nom du souverain, mais ils s'en dégagent pour rejoindre la sphère de décision politique, qu'ils contribuent à éclairer et à formuler¹ ». C'est là leur fonction principale : responsables des grandes administrations du royaume, ils sont avant tout chargés de la transmission des ordres du roi dans les provinces, et à ce titre, correspondent constamment avec les agents de la monarchie qui s'y trouvent². Que ce soit en conseil de gouvernement ou lors d'entretiens privés avec le roi au cours de la « liasse » ou du « travail du roi », ils conseillent le souverain et relaient ses ordres³. Avec lui, ils fixent la politique des territoires et des domaines d'administration dont ils ont la responsabilité. S'ils restent théoriquement privés du pouvoir décisionnaire, ils prennent, en réalité, la majorité des décisions courantes⁴.

3.1.1.1. L'Alsace entre Guerre et Affaires étrangères

Province frontière du royaume, mosaïque de territoires à la souveraineté disputée, tournée vers l'Empire et souvent théâtre de conflits, l'Alsace dépend alternativement du secrétariat d'État aux Affaires étrangères et de celui de la guerre. Jusqu'à la mort de Mazarin, c'est le principal ministre qui répartit les différents objectifs concernant l'Alsace entre Le Tellier (secrétaire d'État de la Guerre), Brienne (Affaires étrangères) et les surintendants des finances Servien et Fouquet. Officiellement, la province est dans le département de Le Tellier jusqu'à la fin de la guerre de Trente Ans, puis passe à Loménie de Brienne jusqu'en 1654, date à laquelle « le développement des troubles et l'apparition de l'armée du Roi en Alsace⁵ » la font retourner dans le giron du secrétaire d'État de la Guerre jusqu'en 1661. Elle revient, au début du règne personnel de Louis XIV, aux Affaires étrangères, d'abord aux mains de Brienne, puis de Lionne.

En réalité, selon Georges Livet, il faut voir, pendant une longue période qui s'étend des années 1650 à l'année 1673, l'œuvre de Jean-Baptiste Colbert derrière celle des ministres et secrétaires

¹ BÉLY Lucien, « Avant-propos », in SARMANT Thierry (dir.), *Les ministres de la guerre, 1570-1792: histoire et dictionnaire biographique*, Paris, Belin, 2007, p. 13.

² BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle*, 1999, p. 181-184.

³ DRÉVILLON Hervé, « La monarchie des Lumières : réforme ou utopie », in CORNETTE Joël (dir.), *Histoire de la France politique. La monarchie. Entre Renaissance et Révolution, 1515-1792*, 340^e-424^e éditions, Paris, Éd. du Seuil, 2006, p. 294.

⁴ CORNETTE Joël, BOURQUIN Laurent, DRÉVILLON Hervé et al., *Histoire de la France politique. La monarchie. Entre Renaissance et Révolution, 1515-1792*, Paris, Éd. du Seuil, 2006, p. 196 ; COSANDEY Fanny et DESCIMON Robert, *L'absolutisme en France: histoire et historiographie*, Paris, Éd. du Seuil, 2002 (Points Histoire 313), p. 146 ; OUELLET Marie-Ève, *Et ferez justice*, 2014, p. 57.

⁵ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 159.

d'État. D'abord comme homme du cardinal Mazarin, puis comme intendant des finances, et enfin comme contrôleur général des finances, il domine l'administration de la nouvelle province. Cette influence passe par une correspondance soutenue et émaillée d'avis avec son frère Colbert de Croissy, président du Conseil souverain d'Alsace depuis 1658 et intendant de la province de 1659 à 1662, puis avec son cousin Charles Colbert, qui lui succède jusqu'en 1670¹. Après 1661, Colbert joue également un rôle dans l'orientation de la politique royale à l'égard de la province, qui s'observe dans la préparation de l'ordonnance de 1662 pour la reconstruction et le repeuplement de l'Alsace, dans les entreprises de fortification de la province, ou dans l'arbitrage du conflit entre l'intendant Mathias Poncet de la Rivière (1670-1673) et le gouverneur, le duc Mazarin (1661-1713)².

Au début des années 1670 s'opère un glissement qui voit l'influence de Colbert dans la province disputée par celle de Louvois, alors même que l'Alsace n'est pas dans le département du secrétaire d'État à la Guerre. À la veille de la guerre de Hollande, Louvois est particulièrement attentif à l'état de la province, à celui de ses fortifications et de ses réserves³. C'est aussi à lui que répond le nouvel intendant Poncet de la Rivière. En 1673, ce dernier est évincé alors que la guerre touche désormais l'Allemagne et menace l'Alsace. Deux transferts de compétences s'opèrent au profit de Louvois. Sur ordre du roi, le secrétaire d'État aux Affaires étrangères, Pomponne, lui abandonne l'Alsace et la Lorraine en échange de provinces intérieures. Eu égard aux impératifs stratégiques de la défense du Rhin et de la frontière avec l'Empire, Colbert lui cède, quant à lui, la direction des fortifications. L'Alsace ne quittera presque plus le portefeuille de la Guerre jusqu'à la Révolution, à l'exception de deux brèves périodes où elle passe sous le contrôle du secrétariat d'État de la Marine (1719-1723) et des Affaires étrangères (1723-1725)⁴.

Il existait ainsi une étroite collaboration entre les secrétaires d'État successifs (mais aussi Colbert) et les intendants dans la province pour développer l'autorité royale auprès des populations, organiser le territoire et redresser l'économie. De fait, malgré l'influence du surintendant des finances, pendant la plus grande partie de la période concernant l'administration du royaume, c'est avec leur secrétariat d'État de tutelle que correspondent les

¹ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 193-196.

² *Ibid.*, p. 308 et 350.

³ *Ibid.*, p. 365-366.

⁴ *Attribution des secrétaires d'État d'après les Almanachs Royaux de 1699 à 1789*, document de travail édité par les Archives Nationales de France. Après l'expérience de la Polysynodie, l'Alsace rejoint le département de Joseph Fleuriau d'Armenonville, nommé secrétaire d'État à la marine en 1718 mais qui avait également racheté la charge de secrétaire d'État aux Affaires étrangères deux ans auparavant. En 1723-1724, la province réintègre les Affaires étrangères en même temps que ce secrétariat d'État revient à Charles-Jean-Baptiste Fleuriau de Morville qui a la survivance de son père. En 1726, elle rejoint à nouveau et définitivement le secrétariat d'État de la Guerre.

agents royaux dans la province. En dépit des lacunes dans les archives, surtout concernant le XVII^e siècle, les fonds de l'intendance d'Alsace aux archives départementales du Haut-Rhin et du Bas-Rhin illustrent particulièrement ce constat : rares sont les lettres conservées portant la signature du surintendant des finances. Les ordres du roi transitent par le secrétaire d'État. En Alsace, c'est d'ailleurs ce dernier qui nomme l'intendant, à l'instar des autres provinces frontières, et non le contrôleur général des finances, comme c'est la norme dans le royaume. De même, les colonies constituent une autre exception : leurs intendants sont nommés par le secrétaire d'État de la Marine.

3.1.1.2. Le Canada et le secrétariat de la Marine

Le secrétariat d'État de la Marine est créé en 1626, sous l'impulsion de Richelieu, nommé grand maître de la navigation, et sensible à l'atout que représente une flotte de guerre permanente. Au moment où la Marine rejoint le domaine de compétence des secrétaires d'État, elle est divisée en deux : la Marine du Levant regroupe la flotte méditerranéenne de la France, celle du Ponant désigne la flotte Atlantique. Réunies en 1642, elles sont à nouveau divisées en 1661, mais attribuées toutes les deux en 1662 à Colbert. C'est cependant Hugues de Lionne, secrétaire d'État des Affaires étrangères, qui en assume officiellement la fonction jusqu'en 1669, date à laquelle Colbert achète à son tour une charge de secrétaire d'État¹. Par ailleurs, c'est à partir de ce dernier que les colonies entrent définitivement dans le domaine des secrétaires d'État, et plus particulièrement celui de celui de la Marine, conséquence logique de leur rattachement à la Couronne et de leur administration directe par le pouvoir royal. Alors que le secrétaire d'État de la Guerre désigne l'intendant d'Alsace, c'est le secrétaire d'État de la Marine qui nomme l'intendant de Nouvelle-France, et c'est avec le secrétariat d'État que celui-ci correspond, lui qu'il informe et dont il reçoit les ordres. Cette correspondance, aussi dense que contraignante, présente trois caractéristiques liées à l'éloignement entre le Canada et la France : elle est hypertrophiée, déséquilibrée et décalée.

Dans sa thèse, Marie-Ève Ouellet a montré que le nombre de communications entre les intendants de la colonie et la métropole est largement supérieur à celui des échanges entre les intendants des provinces métropolitaines et le pouvoir central. À ces lettres s'ajoutent également les courriers et mémoires du gouverneur et des notables, créant une importante quantité de documents en transit, chaque année, entre Québec et Versailles. Cette masse

¹ BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle*, 1999, p. 212-213.

épistolaire s'explique par l'impossibilité pour les administrateurs en poste de recevoir leurs ordres de vive voix : ils ne passent que rarement en France, et les secrétaires d'État ne se rendent pas au Canada. Cette correspondance est ainsi le seul moyen pour le pouvoir central d'appréhender la réalité de l'administration du Canada, et plus globalement l'état de la colonie.

Elle est également déséquilibrée : il y a deux fois plus de lettres au départ du Canada qu'il n'y arrive, en raison de la nécessité pour les autorités coloniales de justifier, de détailler, « d'expliquer au secrétaire d'État les modalités d'application qui [leur] sont données¹ ». Aux lettres s'ajoutent de surcroît des mémoires et des pièces justificatives, alourdissant encore les dossiers au départ de Québec.

Enfin, elle est décalée en raison de l'espace-temps qui sépare la colonie et la métropole. Alors qu'à la fin du XVII^e siècle, l'Alsace est, au mieux, à onze jours de voyage de Paris, un navire parcourt les quelque 4 800 kilomètres entre la France et Québec en six à douze semaines (le trajet retour dure moins longtemps, de quatre à six semaines). Le voyage n'est en outre possible qu'une partie de l'année : les navires ne peuvent naviguer sur le Saint-Laurent qu'en été et en automne². Les ordres qui arrivent de France avec les premiers bateaux sont donc ceux basés sur les lettres et rapports de l'année précédente. Les mois de septembre à novembre sont consacrés à la mise en place des mesures demandées par le secrétariat d'État et à la rédaction de la correspondance au départ, emportée par les derniers navires à quitter Québec à la fin de l'automne. Comme le note Marie-Ève Ouellet, « tout retard des navires en provenance de France produisait un effet domino et comprimait davantage le temps disponible pour la correspondance³ ». La distance qui sépare la colonie de la métropole complique ainsi les échanges en les ralentissant. La circulation des hommes comme de l'information, et d'une manière générale, l'application des politiques émanant du pouvoir central sont en effet particulièrement problématiques dans le contexte colonial. C'est ce qu'a montré Kenneth Banks, qui s'est intéressé aux limites posées par la distance avec la métropole dans la construction de l'empire colonial français. Parmi les obstacles qui empêchent l'État de contrôler sa communication depuis l'édiction des instructions à Versailles jusqu'à leur application outre-

¹ OUELLET Marie-Ève, *Et ferez justice*, 2014, p. 94.

² BANKS Kenneth J., *Chasing empire across the sea: communications and the state in the French Atlantic, 1713-1763*, Montreal ; Ithaca, McGill-Queen's University Press, 2002, p. 71 ; PRITCHARD James S., *In search of Empire: the French in the Americas, 1670-1730*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, p. 76 ; Charlevoix embarque ainsi à Rochefort fin juin 1720, et arrive à Québec le 23 septembre, après 83 jours « d'une lente & assez fâcheuse traversée ». CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, Paris, chez Nyon fils, 1744, p. 44-47.

³ OUELLET Marie-Ève, *Et ferez justice*, 2014, p. 95.

mer, le premier est justement lié à l'éloignement de la colonie : la distance, les contraintes climatiques et les dangers du voyage atlantique limitent toute garantie que le message se rende à bon port¹. Cette distance est d'ailleurs parfois mise à profit par les administrateurs coloniaux pour donner l'image d'une colonie bien gérée en dépit des difficultés et des conditions défavorables, en un mot, pour mettre en valeur leur propre action².

3.1.2. Les agents de la monarchie en Alsace et au Canada

En effet, la manifestation du pouvoir royal dans des territoires éloignés, qu'ils soient en métropole ou outre-Atlantique, ne passe pas que par le rattachement de ces espaces à un secrétariat d'État. Il faut, sur place, que le roi et l'État soient représentés. Au Canada et en Alsace, trois hommes ou institutions remplissent cette fonction. Les gouverneurs, représentants du roi, disposent de pouvoirs essentiellement politiques et militaires. Les cours souveraines, qui exercent des fonctions judiciaires, politiques et policières, incarnent la justice du roi et occupent à la fois un rôle de relais de l'autorité royale et de défenseur des intérêts des populations. Les intendants de justice, police et finances, dont le rôle se stabilise dans la seconde moitié du XVII^e siècle, représentent l'État et administrent les provinces au plus près. En Alsace, ils sont aussi intendants d'armée.

3.1.2.1. Le gouverneur

Première personnalité dans la hiérarchie du personnel royal dans les provinces, le gouverneur dispose d'un statut particulier, dans la mesure où il n'est ni officier, ni commissaire : il est représentant de la personne du roi, chargé habituellement d'agir « tout ainsi que nous-même ferions si présent en personne y étions³ ». Contrairement à l'intendant, son rôle n'est pas administratif mais politique et militaire. Doté en théorie de pouvoirs étendus, les gouverneurs sont habilités à garantir l'ordre dans leur province en appliquant les édits et ordonnances édictés par le roi, en empêchant les conflits intérieurs comme extérieurs et d'une manière générale, en veillant au bien-être des populations. Leurs prérogatives judiciaires et fiscales sont très limitées, au contraire de leur fonction militaire⁴. En métropole, leur charge, limitée à trois ans renouvelable à partir du règne de Louis XIV, est essentiellement symbolique, puisqu'à partir de

¹ BANKS, *Chasing empire across the sea*, 2002, p. 69-76.

² WIEN Thomas, « Rex in fabula : travailler l'inquiétude dans la correspondance adressée aux autorités métropolitaines depuis le Canada (1700-1760) », *Outre-mers* 96 (362), 2009, p. 65-85.

³ Cité par BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle*, 1999, p. 323.

⁴ *Ibid.*, p. 325 ; MOUSNIER Roland, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue: 1598-1789*, Paris, Presses universitaires de France, 2005 (1^{ère} édition 1974), p. 1028-1029.

1661, les gouverneurs ont défense « de se rendre dans leur gouvernement sans l'autorisation expresse du roi¹ ». Leurs fonctions y sont exercées par des lieutenants généraux ou des lieutenants de roi. Au XVIII^e siècle, certaines limitations du pouvoir des gouverneurs sont abandonnées, ce qui se ressent sur leur activité dans la province, y compris en Alsace. La situation est différente dans les colonies où, depuis le XVII^e siècle, les gouverneurs occupent une charge plus complexe et détiennent des pouvoirs plus étendus.

En Nouvelle-France, le gouverneur est nommé directement par le roi depuis 1663. Le droit de « pourvoir aux offices de gouverneur et Lieutenant généraux des dits Païs et places » fait en effet partie de ceux rattachés à la Couronne par la déclaration du mois de mars². Si le gouvernement de Nouvelle-France inclut en théorie l'Acadie/Île royale et la Louisiane, le ressort effectif du gouverneur est cependant restreint au Canada. Il est assisté de deux gouverneurs particuliers, un à Montréal, l'autre à Trois-Rivières, alors que lui-même est aussi gouverneur particulier de Québec. Chaque gouverneur est en outre secondé par un lieutenant de roi, un major et un aide-major. Issu de la noblesse d'épée et de métropole, il est habituellement choisi par le secrétaire d'État de la Marine, à une exception près, celle de Louis-Hector de Callière, désigné personnellement en 1698 par Louis XIV³. Le gouverneur partage ses prérogatives avec l'intendant, mais il joue cependant plus grand rôle qu'en Alsace. Premier personnage de la colonie, il a la préséance sur les autres personnalités laïques et religieuses. Contrairement aux gouverneurs de provinces, il réside sur place, à Québec. Comme en métropole, il possède d'abord des fonctions militaires, et supervise à ce titre les milices ou les opérations contre les Iroquois⁴. Il est également en charge de la diplomatie, notamment avec les autochtones, et dispose de compétences de police générale qu'il exerce bel et bien, en collaboration avec l'intendant, malgré des désaccords et des conflits fréquents. Comme le note Louise Dechêne, « les querelles entre gouverneurs et intendants, si fréquentes au XVII^e siècle, ne doivent pas masquer le fait qu'en dernière analyse les priorités militaires prennent le pas sur tous les autres aspects de l'administration et imposent une collaboration sur l'essentiel⁵ ». À ce titre, l'intendant joue un rôle non négligeable dans les questions militaires liées à l'eau.

En Alsace, le gouverneur, lui aussi habituellement issu de la noblesse d'épée, est peu présent dans l'administration de la province. Dès le traité de Münster, mais plus encore après la Fronde,

¹ BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle*, 1999, p. 328.

² ANOM, C11A 2, fol. 5-7.

³ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008, p. 153-155.

⁴ DECHÊNE Louise, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*, 2008, p. 97-100, 114-115.

⁵ *Ibid.*, p. 223.

les prétentions du gouverneur se heurtent aux activités de l'intendant et se révèlent incompatibles avec les vues de la Cour. Si le gouverneur d'Harcourt séjourne en Alsace, son pouvoir est confié à d'autres mains, « celles des lieutenants de Roi au point de vue militaire, celles de l'intendant pour le reste de l'administration¹ ». Par la suite, le duc Mazarin (gouverneur de 1661 à 1713) réside lui-aussi en Alsace, d'autant qu'il est également grand bailli de Haguenau et, en tant qu'héritier des titres du cardinal, seigneur possessionné en Haute-Alsace, mais il finit par être éloigné et empêché de retourner dans sa province, au même titre que les autres gouverneurs sans lettres de service. Ses fonctions sont attribuées à deux lieutenants de roi dont les charges sont créées en 1692, alors que la gestion militaire de la province est assurée par les commandants des troupes successifs : Vaubrun, Montclar, puis d'Huxelles, qui devient gouverneur en 1713². Après cette date, les gouverneurs semblent à nouveau être présents en Alsace, en raison notamment du rôle militaire qu'ils y jouent. Malgré les prérogatives théoriques du gouverneur, il s'agit en Alsace d'un titre surtout honorifique, et le duc Mazarin et ses successeurs (d'Huxelles, puis le comte du Bourg, le duc de Coigny, le maréchal de Maillebois et le duc d'Aiguillon) ne s'impliquent guère dans l'administration au quotidien de leur province, à l'exception de quelques cas particuliers, notamment des questions de défense, dans la mesure où la plupart de ces gouverneurs sont également chefs d'armée. Dans les questions liées à l'hydrographie, on trouve de rares ordonnances édictées par les gouverneurs du Bourg et de Coigny sur la conservation des cours d'eau³, mais la police semble surtout relever des compétences d'autres représentants du pouvoir royal.

3.1.2.2. Les conseils souverains : un rôle qui dépasse le cadre judiciaire ?

Les parlements et conseils souverains incarnent la justice du roi dans leur ressort et constituent « le degré supérieur des juridictions ordinaires⁴ » et de certaines juridictions d'exception, mais leur rôle dépasse largement ce cadre. Organe d'enregistrement des édits et ordonnances royaux, ils ont droit de remontrance s'ils les jugent contraires aux lois antérieures ou au bien commun. Ils détiennent également des pouvoirs de police générale dans leur juridiction. Si la majorité des territoires du royaume comptent un parlement, des conseils souverains, appelés par la suite

¹ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 150.

² *Ibid.*, p. 428-429.

³ Parmi de rares cas, AVES 2MR 4, ordonnance de Franquetot de Coigny interdisant toute dégradation du canal de la Bruche, surtout des arbres qui poussent le long des berges, 2 juin 1747 ; AVES 2 MR 22, ordonnance du maréchal Du Bourg réglementant la navigation sur le canal de la Bruche pour pallier les excès, en particulier des bateliers, 23 mai 1736.

⁴ BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle*, 1999, p. 106.

« conseils supérieurs », remplissent ce rôle dans certains pays conquis (comme Pignerol, le Roussillon, l'Alsace, l'Artois) et dans les colonies. Dans les nouveaux territoires du royaume, les cours souveraines permettent l'introduction du droit français, quitte à l'adapter parfois : à l'instar des autres parlements et conseils souverains, elles peuvent en effet rendre des arrêts de règlement, qui opèrent « une adaptation des principes généraux du droit et de la loi aux nécessités locales¹ ».

Depuis les années 1990-2000, l'historiographie des parlements et des cours souveraines à l'époque moderne a remis en question une lecture qui voyait dans l'absolutisme de Louis XIV la fin, au moins provisoire, du pouvoir des corps intermédiaires, et surtout celui des parlements, dont la manifestation la plus évocatrice serait la suppression du droit de remontrance en 1673. En réalité, cette vision tranchée d'une monarchie absolue face à des parlementaires et des nobles démunis est trop catégorique : « les notions d'échange, d'intérêt bien compris, de collaboration, de négociation, de compromis et d'accommodements définissent, dans les travaux récents, l'écosystème sociopolitique louisquatorzien ainsi revisité² ». Il faut surtout compter avec la singularité de chaque situation : en fonction des territoires et de leurs spécificités, les chronologies, les rapports au monarque ou les jeux d'influence et de réseaux diffèrent. Parmi les constantes qui émergent toutefois, il en est deux essentielles : le respect de la fonction judiciaire des cours et parlements, et la volonté de mieux contrôler – sans la nier – leur fonction législative. Finalement, note Olivier Chaline, ce qui unit les parlements et le souverain, c'est une exigence de respect réciproque : celui des parlementaires pour la souveraineté du roi, celui du monarque pour la juridiction des cours souveraines³. Le rapport entre le roi et les cours n'en reste pas moins ambigu. D'une part, par leurs fonctions de police et de justice, les parlements et conseils souverains sont un relais du pouvoir royal. D'autre part, ils deviennent rapidement une institution attachée à la défense de leurs prérogatives et des intérêts des populations dépendant de leur ressort, capables de pousser la monarchie au compromis en usant de leur droit de refuser d'enregistrer les édits et ordonnances royaux.

¹ *Ibid.*, p. 346.

² AUBERT Gauthier, « Introduction », in AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (dir.), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 9.

³ CHALINE Olivier, « Conclusions. Une chronologie à reconsidérer », in AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (dir.), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 306-307.

Le Conseil souverain d'Alsace créé en 1657 « pour l'exercice de la justice et le maintien de nos droits suivant, autant qu'il se pourra, l'exemple desdits Empereurs et Archiducs, et sans rien innover aux loix, constitutions et coutumes gardées jusques à présent dans ledit pays¹ » est révélateur de ces deux rôles parfois contradictoires. Alain Lemaître montre en effet que si celui-ci apparaît, « de prime abord, comme un organe de conquête au service du roi de France, semblable aux autres institutions du même genre », il acquiert également, progressivement, une certaine autonomie². On peut le considérer comme un organe de conquête parce qu'il permet de « faire coïncider les limites territoriales du royaume avec l'espace de suzeraineté du roi féodal [...] et l'espace de souveraineté dépendant du roi magistrat³ » ; parce qu'il doit « faire la jonction entre droit coutumier et droit souverain du monarque⁴ » ; parce que, enfin, le roi l'utilise comme « outil juridique des Réunions, c'est-à-dire de l'agrégation de territoires impériaux pour constituer une nouvelle province intégrée au royaume : l'Alsace⁵ ». Parallèlement, toutefois, le Conseil souverain d'Alsace s'investit rapidement dans la défense des intérêts des populations de la province, et la protection de leurs privilèges, notamment judiciaires⁶. Ce rôle de défense des spécificités locales, qui s'observe également dans d'autres territoires comme le Roussillon⁷, montre que les cours souveraines ne fonctionnent pas en vase clos, communiquant seulement avec le seul pouvoir central. Les parlementaires, en tant que corps ou qu'individus, à travers leurs réseaux, leurs intérêts politiques ou économiques, leurs rapports avec les autres pouvoirs provinciaux ou locaux, sont en effet des acteurs à part entière de la vie de la province. Ils sont à ce titre autant une émanation du pouvoir royal qu'un corps intermédiaire avec lequel ce dernier a intérêt à négocier et collaborer⁸. En témoigne, dans le

¹ Édité de création d'un Conseil Souverain en Alsace, septembre 1657, DE BOUG François-Henri, *Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts du Conseil d'Etat et du Conseil souverain d'Alsace, Ordonnances et Règlements concernant cette Province, avec des observations par M. DE BOUG, Premier président du Conseil Souverain d'Alsace*, vol. Tome premier (1657-1725), Colmar, chez Jean-Henri Decker, 1775, p. 2.

² LEMAÎTRE Alain J., « L'autonomie dans la dépendance : le conseil souverain d'Alsace sous Louis XIV », 2010, p. 146.

³ *Ibid.*, p. 150.

⁴ LEMAÎTRE Alain J., « Le Conseil souverain d'Alsace et l'héritage impérial », 2013, p. 147.

⁵ *Ibid.*, p. 145.

⁶ Notamment l'impossibilité pour les populations d'être traduites en justice hors de la province et le refus de toute juridiction royale intermédiaire. *Ibid.*, p. 157 ; BURCKARD, *Le conseil souverain d'Alsace au XVIII^e siècle, représentant du roi et défenseur de la province*, 1995, p. 255.

⁷ DESNOS Fabrice, « Concilier la politique royale aux spécificités locales : l'exemple des magistrats du Conseil souverain de Roussillon (1660-1790) », in DAUCHY Serge et al. (dir.), *Les parlementaires, acteurs de la vie provinciale: (XVII^e- XVIII^e siècles) ; [actes du colloque tenu à Douai le 17 - 18 novembre 2011]*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 133-144.

⁸ AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (dir.), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010 ; DAUCHY Serge et al. (dir.), *Les parlementaires, acteurs de la vie provinciale: (XVII^e- XVIII^e siècles) ; [actes du colloque tenu à Douai le 17 - 18 novembre 2011]*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.

domaine de l'eau, l'attitude du Conseil souverain d'Alsace lorsqu'il est question d'enregistrer, puis d'appliquer dans la province l'*ordonnance sur le fait des eaux et forêts* de 1669¹. Il s'implique en revanche peu dans les questions de police des cours d'eau.

En Nouvelle-France, un conseil souverain est créé dès la reprise en main de la colonie, en avril 1663, arguant de la nécessité d'une justice prompte, incompatible avec une gestion à distance². Loin de se cantonner à une seule chambre d'enregistrement des ordonnances royales, il joue un rôle judiciaire, mais aussi administratif, notamment dans les premières années suivant sa création, avant que l'intendant ne devienne *de facto* prédominant, comme l'a montré Élise Frélon³. En tant qu'organe habilité à édicter une norme « provinciale », des règlements applicables à la Nouvelle-France sans visée plus large, ainsi qu'à relayer la norme royale (notamment par les procédures d'enregistrement et les remontrances⁴), le conseil souverain de Nouvelle-France s'affirme comme représentant des autorités métropolitaines dans la colonie, tout en adaptant le « droit français aux coutumes et usages provinciaux et locaux⁵ » qui font partie de la compétence de tout parlement. Toutefois, à l'inverse des parlements de métropole, le Conseil souverain n'est pas garant d'un droit local préexistant mais se calque sur la coutume de Paris, la jurisprudence du Parlement de Paris et les textes de loi émanant du pouvoir royal⁶, ce qui soulève des interrogations quant à certaines pratiques du Conseil, notamment liées aux questions d'enregistrement⁷. À l'instar du Conseil souverain d'Alsace, le rôle de police de l'institution canadienne sur les questions liées à l'eau n'est guère développé, notamment au XVIII^e siècle. La capacité d'édicter la norme ne touche le domaine de la gestion des réseaux hydrographiques que de manière indirecte et marginale, à l'exception de certains arrêts et règlements⁸ et la fonction judiciaire du Conseil ne s'étend que rarement aux affaires impliquant

¹ Cette question, particulièrement importante quant au droit de l'eau aux XVII^e et XVIII^e siècles sera développée dans le chapitre 4, 4.3.2, Le Canada : un territoire sans maîtrise, p. 177 et suivantes.

² Édit de création du Conseil supérieur de Québec, avril 1663, *Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada*, P.E. Desbarats, 1803, p. 22.

³ FRÉLON Elise, *Les pouvoirs du Conseil souverain de la Nouvelle France dans l'édiction de la norme : 1663-1760*, Paris, Harmattan, 2002.

⁴ Sur la question des remontrances du Conseil souverain de Nouvelle-France, voir DAUCHY Serge, « La réponse du Conseil souverain de Québec au problème des délais de procédure (1663-1703) », in RHEE C. H. van (dir.), *The Law's Delay: Essays on Undue Delay in Civil Litigation*, Anvers ; Oxford ; New-York, Intersentia, 2004, p. 83-92.

⁵ MOUSNIER Roland, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue*, 2005, p. 830.

⁶ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 160 ; FRÉLON Elise, *Les pouvoirs du Conseil souverain de la Nouvelle France dans l'édiction de la norme*, 2002, p. 25.

⁷ Comme pour l'Alsace, cette question revêt de l'importance pour les modalités d'application et la portée des grandes ordonnances édictées par Louis XIV, dont celle des eaux et forêts. Elle est donc traitée plus en profondeur dans le chapitre 4.

⁸ Il s'agit surtout de textes édictés dans les premières années de la reprise en main de la colonie, et qui concernent surtout la police urbaine et la conservation des ports. BAnQ, TP1, S28, P1721, Arrêt défendant d'occuper le port et la grève de cette ville de bois, de planches et autres denrées pendant plus de 48 heures, 25 juin 1664 ; BAnQ,

des questions liées à l'eau. En revanche, les trois tribunaux royaux jugeant des affaires en première instance, soit la Prévôté de Québec (rétablie en 1677, après avoir été supprimée par le roi lors de la dissolution de la Compagnie des Indes occidentales) et les juridictions royales de Trois-Rivières et de Montréal (respectivement instituées en 1680 et 1693) sont sensiblement plus actifs dans ce domaine, en instruisant notamment les cas de conflit d'accès et d'usage de la ressource¹.

Ainsi, malgré d'importantes différences quant aux objectifs, à la structure et au fonctionnement des deux institutions, les deux Conseils souverains d'Alsace et de Nouvelle-France occupent, pour les questions liées à l'eau, une fonction analogue, et finalement peu développée. En tant que relais et organe d'enregistrement de la norme royale, ils jouent en théorie un rôle dans l'adoption et l'application de l'ordonnance des eaux et forêts de 1669, une assertion que nous devons nuancer et détailler². En dépit de leur fonction judiciaire, qui leur permet d'intervenir dans des conflits d'usage, et de leurs prérogatives en matière de police, l'influence des Conseils souverains dans ces domaines est particulièrement faible, dans la mesure où leurs compétences sont partagées avec le gouverneur, mais surtout avec l'intendant de justice, police, finances.

3.1.2.3. L'intendant, pièce maîtresse de l'administration monarchique ?

L'intendant s'affirme, aux XVII^e et XVIII^e siècles, comme le véritable relais de l'État administratif et centralisateur dans la province. Nommé par le roi, il s'agit d'un commissaire, et non d'un officier ayant acheté sa charge³. Sous Richelieu, les intendants acquièrent leurs domaines de compétences définitifs : justice, police, finances⁴, avec des prérogatives semblables, quelle que soit la généralité, mais qu'ils partagent parfois avec d'autres agents royaux, notamment dans les pays d'états et dans les colonies⁵. L'intendance s'impose définitivement en tant qu'administration royale à l'échelle provinciale par excellence au milieu du XVII^e siècle, après une brève suppression pendant la Fronde. À partir de la fin du XVII^e siècle,

TP1, S28, P5094, Règlements de police passés à l'assemblée des habitants, adoptés par le Conseil souverain, 22 février 1698.

¹ Cf. *infra*, chapitre 8, p. 8.2.2, L'arbitrage des conflits d'usage, p. 379 et suivantes.

² Cette question est développée *infra*, chapitre 4, 4.3.2.2, Le faible impact de l'ordonnance sur les eaux canadiennes, p. 179 et suivantes.

³ La fonction tire son origine, au milieu du XVI^e siècle, des chevauchées des maîtres des requêtes, nommés par commission et chargés de visiter les provinces. Elle est développée et renforcée sous Henri IV, puis Louis XIII. ANTOINE Michel, « Genèse de l'institution des intendants », *Journal des savants* 3 (1), 1982, p. 283-317.

⁴ BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e-XVIII^e siècle*, 1999, p. 388.

⁵ *Ibid.*, p. 393 ; GLINEUR Cédric, *Genèse d'un droit administratif sous le règne de Louis XV : les pratiques de l'intendant dans les provinces du Nord (1726 - 1754)*, Orléans, Presses Universitaires d'Orléans, 2005, p. 335 ; HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 156-157.

elle existe indépendamment de l'intendant : elle est devenue une institution, une structure administrative pérenne représentant l'État dans les provinces¹.

Souvent considérés comme « les agents les plus importants de la Couronne en province² », les intendants occupent dans la seconde moitié du XVII^e siècle une fonction nouvelle dans le renforcement du pouvoir royal auprès des populations locales, notamment dans les domaines juridique, financier et religieux. En matière de justice, l'intendant peut juger en dernier ressort certaines affaires renvoyées par le Conseil du roi, évoquer, faire instruire et juger ou faire juger des causes, notamment en termes de délits fiscaux. Il recueille également les plaintes et doléances des sujets, et il doit veiller aux abus et aux injustices, une fonction qui invite à étudier tout particulièrement son importance dans la gestion de conflits d'usages. En matière de police, il supervise les communautés, les villes, l'administration économique (mines, forêts, haras, etc.), la santé publique, la milice, mais surtout, pour notre propos, il a la responsabilité de l'administration des voies de communications, dont les canaux et rivières, et peut, à ce titre, édicter des ordonnances réglementant les usages et les aménagements. De fait, plus que le gouverneur ou le conseil souverain, c'est l'intendant d'Alsace ou de Nouvelle-France qui se révèle le plus actif en matière de police des cours d'eau, vraisemblablement en raison de leur portée à la fois économique et militaire³. Enfin, il gère les revenus de l'État, selon des modalités dépendant de la province dont il a la charge. Dans les pays conquis, comme l'Alsace, il a l'entière administration des impôts⁴. En Nouvelle-France, où ces derniers n'existent pas, il gère néanmoins le budget de la colonie.

L'intendance, que l'on crée dès 1637 dans une Alsace en guerre, mais pas encore officiellement française, en y nommant un intendant d'armée, est une des pièces maîtresses de l'appropriation du territoire par la monarchie. Elle joue même un rôle préalable dans la « constitution territoriale » des provinces d'Alsace, de Franche-Comté et de Lorraine⁵ : en Alsace notamment, l'intendant représente l'autorité royale, le fer de lance et l'outil de l'installation d'une administration française civile avant même que la conquête du pays ne soit sanctionnée par les

¹ BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e -XVIII^e siècle*, 1999, p. 391.

² EMMANUELLI François-Xavier, *État et pouvoirs dans la France des XVI^e-XVIII^e siècles. La métamorphose inachevée*, Paris, Nathan, 1992, p. 61.

³ Le rôle actif de l'intendant dans l'administration des cours d'eau et son impact sur le renforcement de l'autorité royale est au cœur du chapitre 8.

⁴ Dans les pays d'états et d'élections, il partageait cette compétence avec les États provinciaux et les administrations financières.

⁵ LEMAÎTRE, « L'intendance en Alsace... », 2000.

traités de Westphalie¹. Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, le rôle de l'intendant La Grange dans la politique de réunions en Alsace a déjà été évoqué. Surtout, après 1648, lorsque l'intendant d'armée devient intendant de province, ses compétences jusqu'alors uniquement militaires s'élargissent aux questions civiles. George Livet puis Alain Lemaître ont mis en lumière les mécanismes par lesquels les intendants parviennent à réaliser l'unité territoriale et à asseoir l'autorité royale « tout en s'inscrivant dans l'héritage reconnu par les peuples² ».

L'instauration d'un intendant en Nouvelle-France fait partie également des mesures adoptées par le pouvoir royal pour assurer son autorité sur la colonie au moment où il la reprend en main. Jean Talon, ancien intendant du Hainaut, est le premier de ces administrateurs à s'installer à Québec, en 1665. Les prérogatives qu'exercent les intendants de Nouvelle-France sont semblables à celles de leurs homologues métropolitains, comme en témoigne la commission de Talon : assister les autorités militaires, recevoir les plaintes et rendre la justice, protéger les intérêts du roi, assurer la bonne marche de la colonie, en gérer le budget, contrôler les ressources économiques et militaires³. Le mémoire d'instruction du roi à l'intendant précise certains aspects, et demande surtout à celui-ci de s'atteler au développement de la colonie, « qui est la fin principale où Sa Majesté désire parvenir⁴ ». Personnage « le plus influent de la vie coloniale » selon Gilles Havard et Cécile Vidal, il est « l'œil et la main du roi⁵ » mais par son contrôle des ressources financières de la colonie et parce que ses attributions, notamment en matière de police, sont partagées avec le gouverneur, des oppositions institutionnelles (ressort, prérogatives, préséance) surviennent entre les deux personnages, parfois accentuées par des conflits personnels⁶.

En Alsace, des représentants du roi et de l'État monarchique, c'est l'intendant qui travaille le plus à la connaissance de la province, à la compilation d'informations et à la constitution d'un savoir administratif, notamment à travers la rédaction de mémoires⁷. Dès le rattachement de l'Alsace au royaume et jusqu'à la fin de l'Ancien régime, de tels documents sont produits « de manière régulière et synthétique⁸ ». Au Canada, la densité de la correspondance, la distance,

¹ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 68-77.

² LEMAÎTRE Alain J., « L'intendance en Alsace... », 2000, p. 212.

³ Pouvoir d'intendant de la justice, police et finances en Canada pour le sieur Talon, 23 mars 1665, ANOM, C11A 2, fol. 169-169v.

⁴ Mémoire du roi pour servir d'instruction à Talon, 27 mars 1665, *RAPQ*, 1930-1931, p. 5

⁵ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 156.

⁶ *Ibid.*, p. 157.

⁷ LEMAÎTRE, « L'enquête administrative dans la gestion territoriale de l'Alsace aux XVII^e et XVIII^e siècles », 2010, p. 159.

⁸ LEMAÎTRE Alain J., « Le Mémoire sur l'Alsace de Peloux, 1732-1735. Éléments introductifs à une histoire de l'administration », *Les Actes du CRESAT* 8, 2011, p. 23.

l'originalité du territoire qui invite à sa description, font que les écrits sont plus variés. Les textes qui présentent la colonie prennent des formes multiples et émanent d'auteurs aux fonctions diverses : administrateurs et officiers, mais aussi religieux et voyageurs qui parcourent le territoire à des fins d'exploration ou d'évangélisation des Amérindiens¹. Dès 1665, l'intendant de Nouvelle-France n'en joue pas moins un rôle essentiel dans la transmission des informations sur le pays à travers la correspondance et des mémoires spécifiques². L'instruction qui accompagne la commission de Jean Talon comme intendant de Nouvelle-France spécifie bien que « ledit sieur Talon doit être fort soigneux à informer le Roy de tout ce qui se passera audit pays³ », ce qu'il ne manque pas de faire en envoyant, outre les lettres au secrétaire d'État, plusieurs mémoires sur l'état de la colonie.

3.1.3. « Écrit pour instruire »

Le terme « mémoire » est à prendre au sens des XVII^e et XVIII^e siècles, c'est-à-dire « écrit pour instruire, pour faire ressouvenir de quelque chose » voire « pour un estat sommaire » d'une situation⁴. Les mémoires participent des entreprises de la monarchie pour prendre connaissance des territoires qui composent le royaume. Pour mieux les administrer, le pouvoir royal recourt de plus en plus fréquemment aux enquêtes, qu'elles soient descriptives ou statistiques, et en tirent des informations à l'échelle des provinces, voire du royaume. Si une telle démarche remonte au Moyen Âge, la centralisation administrative de la monarchie française des XVII^e et XVIII^e siècles en permet l'essor et la mise en œuvre efficace⁵.

Ces enquêtes sont de deux types. Les premières sont statistiques, majoritairement démographiques car souvent motivées par des impératifs fiscaux⁶. Si elles se développent et se diversifient surtout au XVIII^e siècle, s'intéressant à des domaines économiques aussi variés que

¹ Parmi les premiers textes diffusés avant la reprise en main de la colonie par le pouvoir royal, CHAMPLAIN Samuel de, *Voyages et découvertes faites en la nouvelle France, depuis l'année 1615 jusques à la fin de l'année 1618 ; par le sieur de Champlain...*, Paris, C. Collet, 1619 ; CHAMPLAIN Samuel de, *Les voyages de la Nouvelle-France occidentale, dicte Canada, faits par le Sr de Champlain*, Paris, C. Collet, 1632 ; SAGARD Gabriel, *Le grand voyage du pays des Hurons*, A Paris, chez Denys Moreau, 1632 ; Par la suite, les Relations des jésuites constituent l'une des principales sources d'information sur la Nouvelle-France à destination de la métropole. THWAITES Reuben Gold, *The Jesuit relations and allied documents: travels and explorations of the Jesuit missionaries in New France, 1610-1791*, Cleveland, Burrows Bros. Co., 1896.

² OUELLET Marie-Ève, *Et ferez justice*, 2014, p. 130-132.

³ Mémoire du roi pour servir d'instruction à Talon, 27 mars 1665, *RAPQ*, 1930-1931, p. 10

⁴ *Le Dictionnaire de l'Académie française dédié au Roy*, vol. 1, Paris, chez la Veuve Jean-Baptiste Coignard et chez Jean-Baptiste Coignard, 1694, article « Mémoire ».

⁵ REVEL Jacques et NORDMAN Daniel, « La formation de l'espace français », in BURGUIÈRE André et REVEL Jacques (dir.), *Histoire de la France*, Paris, Seuil, 2000, p. 110.

⁶ BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle...*, p. 139.

les mines, le droit de pâture, les bacs et péages, les moulins¹, les premières enquêtes statistiques efficaces demandées par le pouvoir central et menées par les agents de la monarchie ont lieu dans la seconde moitié du XVII^e siècle. La volonté de connaître précisément les forces vives du royaume émerge réellement sous Colbert². Cette période marque notamment l'apparition de méthodes permettant de passer d'un dénombrement par feu à un dénombrement par tête et de systématiser les enquêtes³. En fait, ce sont les colonies, c'est-à-dire la Martinique, la Guadeloupe et la Nouvelle-France, qui, les premières, sont visées par ces enquêtes démographiques dès les premiers temps de leur reprise en main par le pouvoir royal, pour connaître leur état et leurs perspectives de développement. Au Canada, des dénombrements réguliers sont menés par les intendants, le premier étant entrepris par Talon dès son arrivée au pays⁴. Ces recensements et leur traitement statistique constituent des outils d'administration du royaume dans son ensemble. Ils participent des moyens d'abstraction de la réalité et de leur réduction en quelques variables indispensables à l'élaboration et à la réalisation des objectifs économiques, fiscaux ou militaires de l'État⁵. S'ils proposent une vision globale du territoire, celle-ci demeure toutefois abstraite, dans la mesure où les informations collectées et transmises sont cantonnées à un phénomène précis dont elles montrent la distribution à l'échelle du royaume. De telles enquêtes peuvent ainsi révéler des particularités locales, mais en extrayant les données d'un contexte global, elles ne permettent pas d'appréhender le territoire, les populations et le milieu naturel dans leur complexité.

Ce manque peut être pallié par le second type d'enquête, descriptive celle-là, plus proche d'une synthèse générale portant sur un territoire restreint. À l'opposé d'une approche quantitative et statistique, de telles enquêtes s'apparentent à des histoires naturelles : « tout peut et doit entrer dans la description explicative⁶ ». Cette dernière dépeint la situation géographique,

¹ BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle*, 1999, p. 139. Sur les recensements de moulins en Alsace et au Canada, cf. infra, chapitre 8, 8.1.2.2, Un intérêt distant pour les moulins, p. 362.

² BRIAN Eric, *La mesure de l'Etat: administrateurs et géomètres au XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1994, p. 153-157.

³ Notons particulièrement l'apport de Vauban dont la méthode proposée en 1686 et testée dans l'élection de Vézelay fut par la suite généralisée. BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle*, 1999, p. 139 ; REVEL Jacques et NORDMAN Daniel, « La formation de l'espace français », 2000, p. 11-112.

⁴ LÉGARÉ Jacques et CHARBONNEAU Hubert, « La population du Canada aux recensements de 1666 et 1667 », *Population* 22 (6), 1967, p. 1031-1054 ; CARTIER Gwenaél, « Québec 1608-2008 : 400 ans de statistiques démographiques tirées des recensements », *Cahiers québécois de démographie* 37 (1), 2008, p. 131-161 ; MOUSNIER Roland, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue*, 2005, p. 542.

⁵ SCOTT James C., *Seeing like a state: how certain schemes to improve the human condition have failed*, New Haven, Yale University Press, 1998 (Yale agrarian studies), p. 22-23.

⁶ REVEL Jacques et NORDMAN Daniel, « La formation de l'espace français », 2000, p. 112.

administrative, économique et sociale de la province. Si tous ces aspects ne sont pas systématiquement traités, chacune de ces synthèses ne vise pas moins à donner une image globale du territoire et à en saisir les enjeux majeurs. Elles sont à la fois une somme de connaissances et un outil d'administration, un bilan et un élément de prospective¹. Elles peuvent répondre à une sollicitation expresse du pouvoir central comme celle commandée par Colbert aux intendants en 1664, ou celle qui leur est demandée en 1697 pour l'instruction du duc de Bourgogne, mais elles peuvent également être élaborées de manière spontanée par des administrateurs locaux. Dans le plus grand nombre de cas, toutefois, elles sont le fait d'initiatives privées². Les administrateurs de la province d'Alsace et de la colonie canadienne font à ce titre figure d'exception.

Pour l'Alsace, Alain Lemaître a montré que « le nombre de mémoires généraux relevé est, en effet, sans commune mesure avec la production du même genre dans d'autres provinces françaises aux XVII^e et XVIII^e siècles³ ». S'appuyant sur un réseau d'informateurs composé de membres du clergé catholique, des baillis et des subdélégués, ainsi que sur les écrits antérieurs qu'ils reprennent, corrigent, précisent et augmentent, les administrateurs de l'Alsace décrivent un territoire en pleine construction politique et administrative dont les spécificités juridiques, religieuses, économiques et géopolitiques constituent de véritables enjeux pour la monarchie absolue. Si les premiers mémoires, du subdélégué Domilliers (début des années 1650) et de l'intendant Colbert de Croissy (1663), taisent les informations sur le milieu en privilégiant l'organisation politique et administrative de la jeune province, on observe une évolution à la fin du XVII^e siècle, lorsque la mise en valeur militaire et économique du territoire prend le pas sur la résolution des ambiguïtés de souveraineté. À partir du mémoire de l'intendant La Grange, en 1697, qui fait partie de ceux exigés aux intendants pour l'instruction du duc de Bourgogne, à la description administrative s'ajoute celle de l'organisation et des caractéristiques physiques du territoire⁴.

Pour le Canada, de telles descriptions s'affranchissent fréquemment du cadre des mémoires formels transmis d'administrateur à administrateur, qui existent néanmoins : l'intendant Talon

¹ C'est dans les mémoires que les administrateurs détaillent des projets de développement économique liés, par exemple, à la pêche ou à la navigation, ou qu'ils dressent le bilan de l'efficacité des mesures ou des aménagements antérieurs (cf. *infra*, chapitres 7 et 8).

² *Ibid.*, p. 113.

³ LEMAÎTRE Alain J., « L'enquête administrative dans la gestion territoriale de l'Alsace aux XVII^e et XVIII^e siècles », 2010, p. 159-160. En incluant les œuvres anonymes, Alain Lemaître dénombre près de trente mémoires portant sur l'ensemble de l'Alsace (mais pas systématiquement sur tous les aspects de la province), contre deux seulement en Bretagne, pour les deux derniers siècles de l'époque moderne.

⁴ LA GRANGE Jacques François de, *L'Alsace en 1700 : mémoire sur la province d'Alsace*, Colmar, Alsatia, 1975.

fait parvenir de nombreux mémoires sur le Canada en métropole¹. L'intendant Jean Bochart de Champigny laisse quant à lui un *Mémoire sur l'état de la Nouvelle-France* à son successeur François de Beauharnois de la Chaussaye pour lui faciliter la transition². La correspondance régulière permet également aux administrateurs coloniaux de présenter un ou plusieurs aspects du pays lui-même, lorsque c'est nécessaire, dans leurs lettres à destination des secrétaires d'État. Celles des intendants Jean Talon et Antoine-Denis Raudot contiennent de nombreux passages décrivant le milieu et l'organisation du territoire³. Enfin, outre les échanges officiels, la diffusion d'informations sur l'organisation de la colonie passe également par la publication de journaux, d'histoires naturelles ou de rapports établis pour ou par le pouvoir royal. Comme en Alsace, ces travaux se répondent, les plus récents s'appuyant sur les textes antérieurs qu'ils corrigent et enrichissent.

Le recours par les historiens aux mémoires de synthèse dans l'étude de l'administration monarchique en province est relativement rare, les chercheurs ayant privilégié d'autres types de sources, tels que les documents normatifs ou la correspondance. Pourtant, l'apport des synthèses est indéniable. Ils constituent « une spécificité de l'administration royale en Alsace⁴ », et font également partie des usages réguliers des administrateurs coloniaux. Il s'agit donc d'une pratique courante, à l'inverse d'autres territoires et provinces, qui invite naturellement à en tenir compte dans la comparaison des deux territoires et des modalités de leur intégration au royaume. Surtout, plus que les lettres, les arrêts et les ordonnances, les mémoires permettent de saisir comment le milieu physique, différent de ce qu'il est aujourd'hui, était connu, compris, maîtrisé et décrit.

¹ Conservés aux ANOM, ces mémoires ont été édités dans le *RAPQ* de 1930-1931 avec la correspondance de l'intendant.

² BOCHART DE CHAMPIGNY Jean, *Mémoire de l'état de la Nouvelle-France laissé par Jean Bochart de Champigny à François de Beauharnois de la Chaussaye*, 1702, BAC, Collection de la famille Beauharnois, MG18-G6/Microfilm C-2925, p. 230-315.

³ RAUDOT Antoine-Denis, *Relation par lettres de l'Amérique septentrionale*, Paris, Letouzey et Ané, 1904 ; Lorsqu'il les publie en 1904, le jésuite Camille de Rochemonteix attribue ces lettres non signées au missionnaire Antoine Silvy. Toutefois, des études ultérieures et un croisement avec d'autres archives montrent que c'est bel et bien l'intendant Raudot qui en est l'auteur. Le destinataire est moins aisément identifiable. Rochemonteix penche pour une adoption purement stylistique du genre épistolaire, mais le fait que Raudot soit un administrateur et non un missionnaire, et qu'une partie des lettres aient été réceptionnées au Département de la Marine suggère que la correspondance était bien destinée au pouvoir politique en métropole. BERTHIAUME Pierre, « Relation par Lettres de l'Amérique septentrionale : chronique d'un échec annoncé », in MOTSCH Andreas et HOLTZ Grégoire (dir.), *Éditer la Nouvelle-France*, Québec, Presses Université Laval, 2011, p. 178-179.

⁴ LEMAÎTRE Alain J., « Le Mémoire sur l'Alsace de Peloux, 1732-1735. Éléments introductifs à une histoire de l'administration », 2011, p. 23 ; Voir aussi LIVET Georges, *Les Intendants d'Alsace et leur œuvre*, 1948.

3.2. Le savoir des vallées laurentienne et rhénane

Les mémoires sont loin de s'intéresser exclusivement au milieu naturel. Quelques-uns, notamment en Alsace, ne mentionnent que l'organisation politique et administrative du territoire. Nombreux, pourtant, sont ceux qui évoquent la nature d'une manière ou d'une autre, souvent en préambule : il faut connaître le pays pour le mettre en valeur. Les auteurs insistent donc particulièrement sur les ressources naturelles et le potentiel agricole des territoires, mais en présentent aussi parfois l'organisation générale, le climat et les cours d'eau. De telles descriptions sont porteuses d'information à deux niveaux. D'une part, elles permettent d'esquisser la réalité environnementale de ces territoires à l'époque moderne, parfois très différents de ceux des XX^e et XXI^e siècles, transformés par l'évolution des techniques, par les aménagements liés à l'exploitation des ressources et à la maîtrise des risques naturels, et plus généralement par la croissance démographique. D'autre part, le discours des administrateurs royaux sur l'environnement permet de dresser un état de leurs propres connaissances quant au milieu naturel et d'en relever les aspects qui revêtent de l'importance à leurs yeux. Parmi les éléments récurrents de ces mémoires, l'hydrographie figure en bonne place.

3.2.1. Le Canada

3.2.1.1. Topographie

La description topographique du Canada est délicate, eu égard aux dilemmes qui accompagnent la délimitation de l'espace en raison de la pluralité des acceptions du terme « Nouvelle-France », de leur synonymie, parfois, avec celui de « Canada », de l'inexistence, tout au long du Régime français, d'un bornage linéaire de la colonie et du contraste entre les ambitions territoriales de la monarchie en Amérique du nord et la présence française effective¹. Les administrateurs eux-mêmes se révèlent finalement d'une aide inattendue en faisant eux-mêmes la différence entre l'espace revendiqué et le territoire occupé.

Pierre Boucher notamment, dans sa présentation de la Nouvelle-France, omet l'Acadie et ne tient naturellement pas compte de la Louisiane, encore inconnue. Son mémoire, rédigé en 1662-1663 et publiée à Paris un an plus tard, permet d'esquisser le portrait naturel de la Nouvelle-France au milieu du XVII^e siècle. À cette époque, Boucher, arrivé enfant en Amérique, vient d'être nommé gouverneur de Trois-Rivières et a passé un long séjour en France afin de défendre

¹ DESBARATS Catherine et GREER Allan, « Où est la Nouvelle-France ? », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 64 (3-4), 2011, p. 31-62.

les intérêts de la colonie. Afin de poursuivre cette œuvre à son retour au Canada, il rédige *l'Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada, présentant à la fois le milieu et les habitants du pays*. Le texte répond au souhait de Colbert d'en « connaître davantage sur les ressources du pays » et d'une manière plus générale, vise à faire connaître la colonie en métropole pour inciter à son développement. L'essentiel du mémoire est consacré aux ressources du pays (faune et flore notamment) et aux Amérindiens, mais plusieurs passages présentent d'autres aspects de la colonie. Si l'auteur fait souvent montre d'un enthousiasme exacerbé, insistant sur les avantages et les atouts de la colonie pour susciter l'intérêt de la métropole, il est néanmoins particulièrement réaliste quant aux limites de la colonie, une lucidité que l'on peut mettre sur le compte de son expérience du territoire.

Pour Boucher, « la Nouvelle-France est un très grand pays, qui est coupé en deux par un grand fleuve nommé le Fleuve saint Laurent¹ », agréable malgré ses abords – c'est-à-dire l'entrée du golfe, que Boucher juge repoussants et sur lequel il ne juge donc pas utile d'écrire². Il faut dire que la présence européenne au Canada ne s'étend guère en aval de Québec. La Nouvelle-France qu'il décrit commence à Gaspé et finit aux Grands Lacs à l'ouest, et au lac Champlain au sud, là où commencent les territoires iroquois, autrement dit, elle couvre la vallée laurentienne et ses principaux affluents³.

La vallée du Saint-Laurent fait partie des trois grandes régions géologiques du Québec actuel : les basses-terres du Saint-Laurent s'étendent le long du fleuve depuis son commencement, en sortie du lac Ontario, jusqu'à Québec (Carte 7). Large d'une centaine de kilomètres à l'amont du fleuve, elle se rétrécit considérablement dans sa partie avale pour ne plus mesurer que trente-cinq kilomètres, et son altitude ne dépasse pas les 100m si l'on excepte les reliefs occasionnels

¹ BOUCHER Pierre, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, Paris, chez Florent Lambert, 1664, p. 4.

² *Ibid.*, p. 6, 8.

³ Talon, fraîchement débarqué à Québec, est plus ambitieux. Pour l'intendant, « le Canada est d'une très vaste estendue, [...], du côté du Nord, je n'en connais pas les bornes tant elles sont esloignées de nous, et que du côté du Sud, rien n'empesche qu'on ne porte le nom et les armes de Sa Majesté jusques à la floride, les nouvelles Suède, Hollande et Angleterre, et que par la première de ces contrées on ne perce jusques au Mexic ». Lettre de Talon à Colbert, 4 octobre 1665, *RAPQ*, 1930-1931, p. 32. Il faut voir dans cette différence le contraste entre le territoire sous contrôle effectif de la France, peu peuplé, que le Canadien Pierre Boucher connaît bien, et l'ambition territoriale affichée des autorités métropolitaines, dont Talon se fait le relais.

Antoine-Denis Raudot (intendant entre 1705 et 1710 avec son père Jacques) est plus mesuré quand il écrit en 1709 : « la colonie de Canada commence depuis la rivière du Loup [quinze kilomètres en amont du Saguenay, sur la rive droite du Saint-Laurent] et finit en haut de l'isle de Montréal [...] elle contiendroit bien davantage si on y comprenoit toutes les terres qui sont concédées depuis cette rivière du Loup jusques à l'isle Percée ; mais il n'y a que très peu d'habitans, ou pour mieux dire, que quelques seigneurs qui y sont établis ». RAUDOT, *Relation par lettres de l'Amérique septentrionale*, 1904, p. 9.

tels que les collines montérégiennes. Elle inclut également la vallée de la rivière Richelieu du lac Champlain à sa confluence avec le fleuve¹. C'est cet espace qui concentre l'essentiel de la population européenne au Canada sous le Régime français. En 1663, les habitants ne sont installés qu'autour de Québec, à Trois-Rivières et à Montréal, mais Boucher juge l'ensemble des terres « assez belles » ou « parfaitement bonnes » selon le cas, comprendre propices à l'agriculture et donc au peuplement. Tout au long du régime français, la colonie canadienne ne dépassera guère cette vallée laurentienne. Au milieu du XVIII^e siècle, Nicolas-Gaspard Boucault, subdélégué de l'intendant Hocquart entre 1729 et 1736, puis lieutenant particulier de la Prévôté et lieutenant-général de l'Amirauté, écrit après son retour en France en 1754 que « c'est sur les rives du fleuve St-Laurent, et des rivières principales qui s'y déchargent que la colonie française est établie, toute la profondeur n'est habitée en partie que par les diverses nations sauvages² ».

La plaine laurentienne est en effet bordée par deux régions de reliefs : au nord, les Laurentides constituent la partie méridionale du Bouclier canadien. Cette chaîne de moyennes montagnes boisées, qui s'élève sensiblement au nord de Québec (le point culminant, le Mont Raoul-Blanchard y atteint 1166 m) longe la rive gauche du Saint-Laurent, se rapprochant des rives en aval de Québec. « Trop haut, et tout de roche, et tout à fait escarpé », Pierre Boucher juge cet espace entre Tadoussac et l'île d'Orléans « tout à fait inhabitable³ ». Sur la rive droite, la vallée laurentienne est bordée par la chaîne des Appalaches, qui se prolonge, sous le nom de Monts Notre-Dame, jusqu'à la péninsule gaspésienne, où elle culmine à 1270 m (Mont Jacques-Cartier⁴). Ces montagnes sont visibles en remontant le fleuve : « toutes les terres paroissent hautes, et la plupart grandes montagnes : c'est ce qui a donné le nom aux Monts Nostre-Dame », une région inhabitable selon Boucher, y compris la bande de terre plate qui longe le fleuve⁵. Au

¹ ELSON John A., « Basses terres du Saint-Laurent », in *Encyclopédie canadienne*, Toronto, Historica Canada, 2010. En ligne: [<http://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/basses-terres-du-saint-laurent/>], consulté le 03.08.2016 ; « Description des provinces naturelles — Province B — Les Basses-terres du Saint-Laurent », *Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec*, [http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/partie4b.htm], consulté le 03.08.2016.

² BOUCAULT Nicolas-Gaspard, « Idée générale du Canada ou de la Nouvelle-France », in *RAPQ*, 1920, p. 11. Boucault fait la différence entre l'étendue de la Nouvelle-France et celle de la colonie. Il reconnaît que « le Canada, ou la Nouvelle-France n'est proprement borné au Nord que par la Baye d'Hudson, à l'Est par la mer et l'isle de Terre-Neuve, au Sud et au Sud-est par les colonies anglaises, au Sud-est par la Louisiane, à l'Ouest par les terres espagnoles et par des terres ou des mers inconnue », mais que la colonie est bien restreinte à la vallée laurentienne.

³ BOUCHER, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, 1664, p. 30.

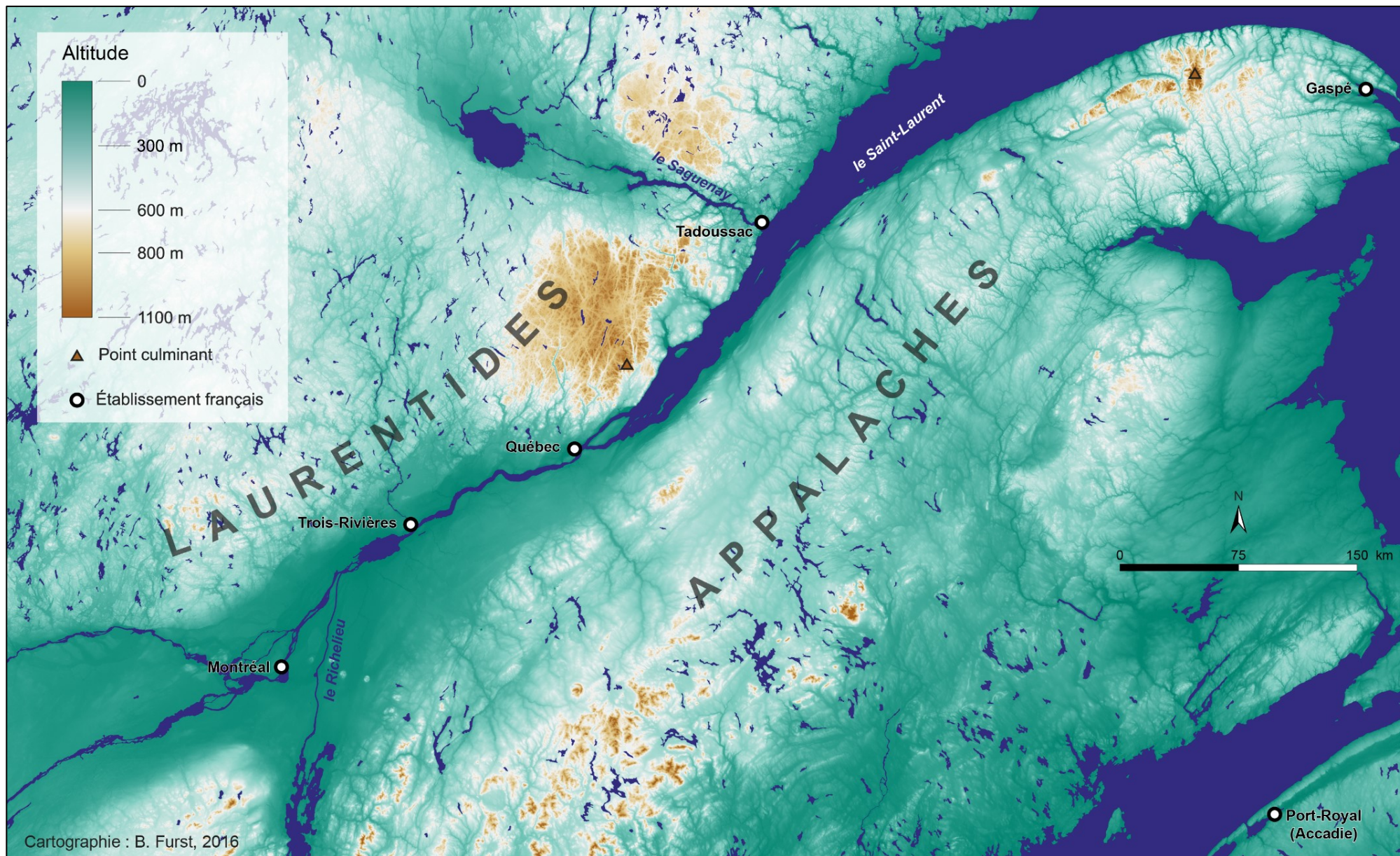
⁴ Il ne s'agit que du point culminant de la partie des Appalaches longeant le fleuve et l'estuaire du Saint-Laurent. La chaîne s'élève en réalité jusqu'à 2037m (Mont Mitchell, actuelle Caroline du Nord).

⁵ BOUCHER, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, 1664, p. 28.

début du XVIII^e siècle, ces deux régions « inhabitables » se sont cependant peuplées le long du fleuve, sur la rive sud jusqu'à la rivière Mont-Louis, à l'extrémité nord de la Gaspésie, alors que sur la rive nord, des habitations s'installent entre la rivière Saint-Charles et la Malbaie, en amont de Tadoussac¹. Faut de défrichements et d'une mise en culture de la vallée laurentienne, c'est la forêt qui prédomine dans la colonie au milieu du XVII^e siècle : « la terre fort inegale à cause de ses montagnes et vallons, est surchargée d'arbres qui n'en font qu'une forest, qui estouffent à mon sentiment de belles et riches productions² » écrit Talon en 1665.

¹ BOUCAULT Nicolas-Gaspard, « Idée générale du Canada ou de la Nouvelle-France », *RAPQ*, 1920-1921, p. 30.

² Lettre de Talon à Colbert, 4 octobre 1665, *RAPQ*, 1930-1931, p. 33.



Carte 7 – Relief et organisation de la vallée laurentienne.

3.2.1.2. Climat

L'un des aspects les plus décrits du milieu canadien est le climat, et plus particulièrement le froid hivernal qui suscite l'intérêt en raison de sa rigueur. Il n'y a que deux saisons, écrit Boucher, « car nous passons tout d'un coup d'un grand froid à un grand chaud, et d'un grand chaud à un grand froid ; c'est pourquoi on ne parle que par hyver et été¹ ».

Le climat de la vallée laurentienne est un climat continental froid et humide, adouci par le Saint-Laurent dans son estuaire, et surtout dans son golfe par des influences océaniques. La température moyenne est aujourd'hui de 4°C à Québec², légèrement supérieures à celles du XVII^e siècle, puisque les phases les plus froides du Petit Âge glaciaire (1300-1860), à savoir la Fluctuation de Grindelwald (env. 1565-1628) et le Minimum de Maunder (env. 1660-1720), ont également touché le Canada. Ainsi, « les habitants de la vallée du Saint-Laurent expérimentèrent les années très froides qui ont affecté tout l'hémisphère Nord³ ». De même, le radoucissement du XVIII^e siècle s'est également fait sentir en Nouvelle-France. Comme le note Boucher, l'été et l'hiver sont longs, les transitions automnales et printanières sont assez courtes, et on observe donc d'importantes amplitudes saisonnières : à Québec, la température moyenne est aujourd'hui de -12,3°C en janvier, de 19,3°C en juillet⁴. Les grands froids hivernaux sont accompagnés de fortes chutes de neige, d'une hauteur de trois à quatre pieds à Québec, selon Pierre Boucher, quatre à cinq selon l'intendant Raudot au début du XVIII^e siècle⁵. Les importantes précipitations neigeuses qui touchent la vallée laurentienne sont en fait dues à la rencontre des masses d'air chaud et humide venant du golfe du Mexique, et froid venant de l'Arctique. En été, les administrateurs notent tous de fortes chaleurs, attribuées aujourd'hui à l'influence du Gulf Stream⁶.

¹ BOUCHER, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, 1664, p. 17.

² « Normales climatiques 1981-2010 — Climat du Québec », *Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec*, [<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/climat/normales/climat-qc.htm>], consulté le 03.08.2016.

³ COATES Colin et DEGROOT Dagomar, « “Les bois engendrent les frimas et les gelées” », 2015, p. 202-203, 208. La différence de température était en moyenne d'un degré Celsius de moins qu'au XX^e siècle. Pour une synthèse globale sur le Petit Âge glaciaire, on pourra se référer à RICHARDS John F., *The unending frontier: an environmental history of the early modern world*, Berkeley, University of California Press, 2003, p. 58-85.

⁴ « Normales climatiques du Québec 1981-2010 », *Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec*, [<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/climat/normales/index.asp>], consulté le 04.08.2016.

⁵ Soit 1m à 1m60 environ. BOUCHER, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, 1664, p. 154 ; RAUDOT, *Relation par lettres de l'Amérique septentrionale*, 1904, p. 9.

⁶ COUTURE Claude, « Québec », in *Encyclopédie canadienne*, Toronto, Historica Canada, 2007. En ligne: [http://www.thecanadianencyclopedia.com/fr/article/quebec/#h3_jump_0], consulté le 04.08.2016.

Des disparités locales sensibles existent, et sont déjà remarquées au XVII^e siècle : Boucher décrit les hivers de Québec, en précisant que ceux plus au sud, à Trois-Rivières et Montréal, sont plus courts de plusieurs semaines¹. De fait, l'enneigement, à l'époque comme aujourd'hui, y est moindre et la température moyenne annuelle actuelle de Montréal est supérieure de trois degrés à celle de Québec, un écart que l'on retrouve en comparant les moyennes de janvier et juillet². Les reliefs des Laurentides et des Appalaches connaissent quant à eux des précipitations et un enneigement supérieurs, et des températures plus basses, marquées par des influences subpolaires³.

Comme l'ont montré Colin Coates et Dagomar Degroot, les raisons les plus souvent avancées pour expliquer la différence de climat avec l'Europe, et notamment le froid, ne sont pas tant liées au facteur que l'on estime déterminant à l'époque moderne, c'est-à-dire la position septentrionale de la colonie – après tout, Québec est à la même latitude que La Rochelle – qu'à l'impact de l'Arctique, celui de l'eau, des vents, mais surtout, le plus fréquemment, à la quantité de bois et forêts qui couvrent le territoire et empêchent le soleil de faire fondre la neige⁴. Le défrichement devait donc permettre de remédier à la rigueur du froid. Or, si le XVIII^e siècle a bien été marqué par un adoucissement des températures, dans les faits, les observateurs ont surestimé l'impact de ces défrichements, qui s'intensifient bien à cette période. Le réchauffement observé est plus global et obéit à d'autres causes, non anthropiques⁵.

Le climat, l'hiver en particulier, se révèle en fait problématique pour les administrateurs chargés de décrire la colonie. Élément caractéristique du milieu physique du Canada, il est incontournable et sa description est nécessaire dans tous les écrits des officiers et commissaires sur place, ce qui oblige à minimiser systématiquement sa rigueur, pour ne pas décourager le développement du territoire. Face au caractère *a priori* rédhibitoire du climat, ils se hâtent souvent de préciser que celui-ci, « qui fait appréhender par ses grandes froidures la demeure du pays est cependant si salubre qu'on n'y est pas souvent malade et qu'on y vit très longtemps⁶ », que « l'hiver y est plus guay qu'en France », que « quoy qu'il dure cinq mois, et que la terre y soit couverte de neiges, et que pendant ce temps le froit soit un peu aspre, il n'est pas toutesfois

¹ BOUCHER, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, 1664, p. 20.

² *Ibid.*, p. 154 ; « Normales climatiques 1981-2010 - Climat du Québec ». Aujourd'hui, la hauteur de neige moyenne est de 175cm/an à Montréal, et supérieure à 300cm/an à Québec.

³ On arrive ainsi à des chutes de neige cumulées de 600cm/an dans les Laurentides, 675cm/an dans les Appalaches. « Normales climatiques du Québec 1981-2010 ».

⁴ COATES Colin et DEGROOT Dagomar, « “Les bois engendrent les frimas et les gelées” », 2015, p. 213-214.

⁵ *Ibid.*, p. 214-218.

⁶ Lettre de Talon à Colbert, 4 octobre 1665, *RAPQ*, 1930-1931, p. 33

desagréable¹ ». Un peu plus loin, Boucher reconnaît tout de même que sa durée en fait l'un des désagréments du pays, après les Iroquois et les maringouins² ! Charlevoix abonde en son sens malgré le réchauffement relatif du XVIII^e siècle³.

3.2.2. Le Rhin supérieur et la plaine d'Alsace

3.2.2.1. Topographie

A l'instar du Canada, la topographie de l'Alsace est caractérisée par une plaine alluviale encadrée par deux massifs de moyenne montagne. Toutefois, là où la colonie s'étend de part et d'autre du fleuve, la province partage l'espace rhénan avec d'autres entités territoriales. Les territoires de l'Alsace d'Ancien régime se situent, pour leur grande majorité, sur la rive gauche du Rhin supérieur, cette portion du fleuve qui s'étend de Bâle à Spire (Carte 8), et plus particulièrement de Bâle à la confluence de la Queich et du Rhin : Landau est en effet la possession française la plus septentrionale d'Alsace. Cette région, d'une superficie d'environ 19 000 km², est bornée à l'est par le Massif vosgien, à l'ouest par la Forêt noire, deux chaînes de moyenne montagne qui culminent respectivement à 1424 m (Grand Ballon) et 1493m (Feldberg)⁴ et dont les reliefs les plus élevés se trouvent dans leur moitié méridionale. Les deux massifs sont en fait ce qui reste d'une même montagne hercynienne érodée à l'ère secondaire, ce qui explique la cohérence environnementale de la région. À l'ère tertiaire, un « double jeu tectonique⁵ » refait émerger le massif, puis s'effondrer la voûte sommitale, donnant ainsi naissance à deux chaînes distinctes, séparées par le rift rhénan. En plaine, l'altitude n'excède pas 250 m. Elle est de 244 m à Bâle, 82m à Spire, sur le Rhin en aval de Landau. Sa morphologie résulte « des dispositifs d'accumulations fluvio-glaciaires ou fluviatiles fournis⁶ » par les cours d'eau qui la traversent. Au sud, le Sundgau est plus vallonné, marqué par les premiers reliefs

¹ BOUCHER, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, 1664, p. 4, 19.

² *Ibid.*, p. 154.

³ « On a beau dire que les hyvers ne sont plus aussi rudes qu'ils l'étoient il y a quantre-vint ans, et que selon toutes les apparences ils s'adouciront encore dans la suite : le mal de ceux qui sont venus avant nous, et le bonheur de ceux qui viendront après ne guérit point le mal présent, que nous souffrons » CHARLEVOIX, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, 1744, p. 165.

⁴ La mesure de la superficie de cette partie du Rhin supérieur entre Bâle et la Queich est approximative, en raison de la difficulté à border précisément l'espace. Les chiffres donnés ici le sont à titre indicatif, basés sur notre propre mesure sous SIG d'un parallélogramme borné par les limites conventionnelles du Rhin supérieur : crête des massifs montagneux, Bâle, Landau. Toujours à titre indicatif, mais plus précis : l'Alsace actuelle, administrative, mesure 8 310 km², d'après VOGLER Bernard et KAMMERER Odile (dir.), *Nouvelle histoire de l'Alsace: une région au cœur de l'Europe*, Toulouse, Privat, 2003, p. 13.

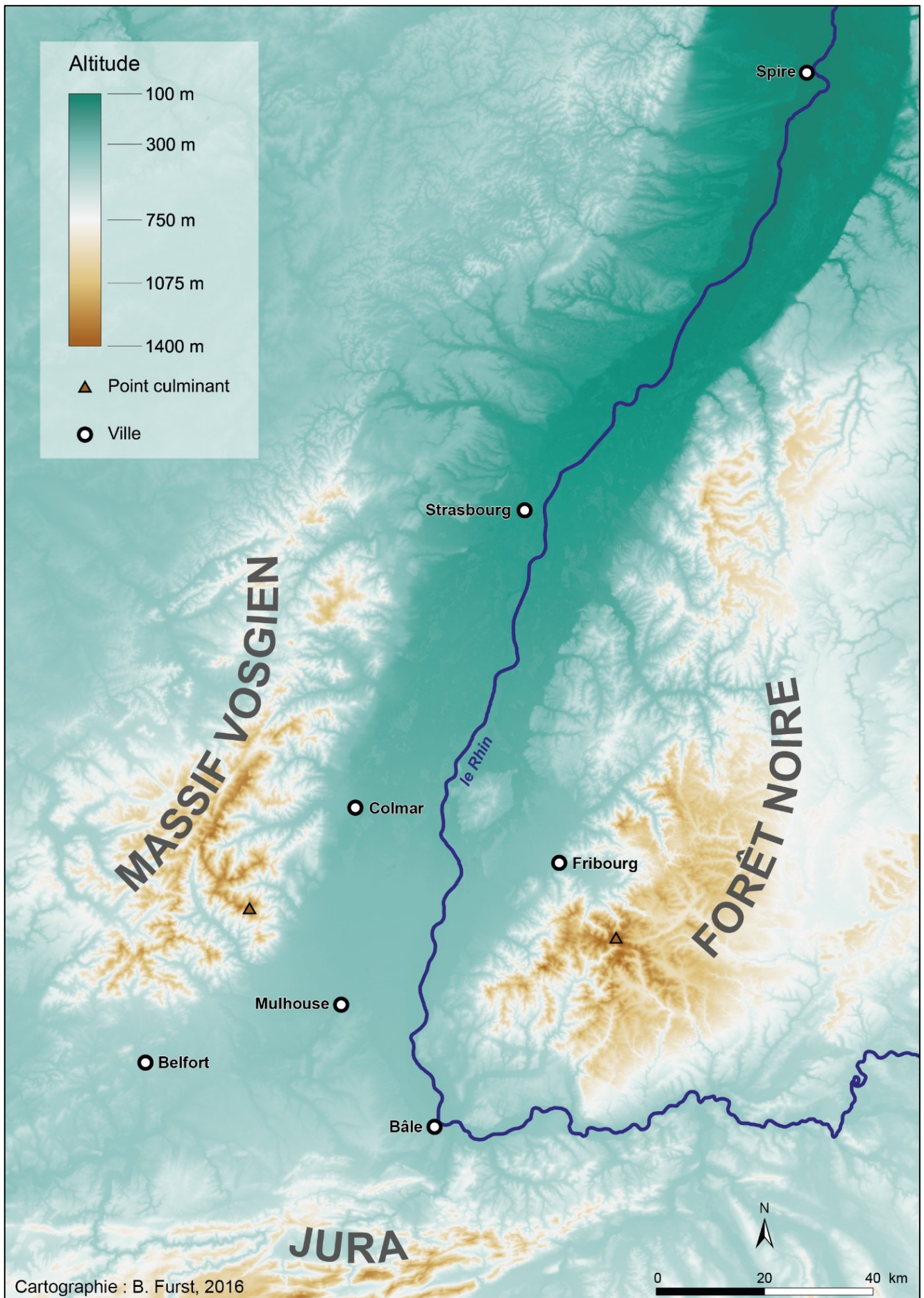
⁵ *Ibid.*, p. 14.

⁶ *Ibid.*, p. 17.

jurassiens, moins hauts que les Vosges, qui atteignent les 800 m. Ce cadre géographique, entre Vosges et Forêt-Noire dans son acception la plus étendue, entre Vosges et Rhin dans la plus restreinte, figure fréquemment dans les mémoires de l'intendance. Si la priorité est à la description des territoires politiques qui composent la province, la situation générale de celle-ci n'est jamais oubliée, même si elle est plus succincte que celle du Canada. On la retrouve chez Domilliers, mais aussi, par exemple, chez Peloux, pour qui la province a « le Rhin au levant et la Lorraine au couchant », les Vosges séparant explicitement les deux territoires¹. Dans les mémoires, les limites méridionales et septentrionales ne s'appuient en revanche jamais sur des entités naturelles mais politiques : au sud, ce sont la Franche-Comté et la Suisse qui marquent la fin de la province, tandis que la limite nord est celle du Palatinat². L'essentiel du peuplement de la province se trouve en plaine et dans les collines sous-vosgiennes, mais les principales vallées vosgiennes sont également habitées.

¹ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 5-5v.

² LA GRANGE, *Mémoire sur la province d'Alsace*, 1975, p. 41. ; PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 6 ; MÉGRET DE SÉRILLY Jean-Nicolas de, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, ADBR, 4 J 1/3, p. 789. Désormais abrégé en MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751.



Carte 8 – Relief et organisation du Rhin supérieur de Bâle à Spire.

3.2.2.2. Climat

La région du Rhin supérieur est soumise à un climat particulier, marqué à la fois par des caractéristiques océaniques et continentales, cette dernière influence étant davantage sensible que dans le reste du royaume. Cette spécificité est en partie due à l'abri du Massif vosgien qui joue un double rôle, en protégeant la plaine d'une partie des précipitations venues de l'océan Atlantique, et en empêchant l'évacuation par les courants d'Ouest du froid continental¹. Les conséquences sur les saisons sont sensibles : l'hiver est rigoureux à la fois en montagne, en raison de l'altitude, et en plaine où l'air froid peine à être évacué, et où les brouillards réduisent l'ensoleillement. Aujourd'hui, les températures moyennes y sont cependant supérieures à 0°C, malgré des minima descendant fréquemment sous ce seuil. La variabilité de l'enneigement est grande, entre 60 et 80 jours en montagne, de 20 à 30 jours en plaine, où il est par ailleurs discontinu. C'est d'ailleurs à cette saison que les précipitations sont les plus importantes dans le massif, encore fortement marqué par un climat océanique. Les vagues de froids et les épisodes de gel qui peuvent survenir jusqu'au mois de mai raccourcissent la transition entre l'hiver et l'été. Ce dernier, est chaud et lourd, surtout en plaine. Les maxima peuvent dépasser les 30°C, mais chutent à l'occasion de fréquents épisodes orageux. En plaine, davantage marquée par un climat continental, c'est en été que la pluviométrie est la plus abondante. Enfin, les automnes sont eux aussi assez courts, et relativement chauds jusqu'en novembre².

Hiver long et rigoureux, printemps tardif, fortes chaleurs en été, précipitations épisodiques mais fréquentes...les caractéristiques du climat sont déjà relevées par l'intendant La Grange, même si les raisons avancées ne sont pas toujours les bonnes : « Les hivers sont longs en Alsace à cause de la proximité des montagnes de Suisse, de Lorraine et de la Forêt-Noire. Le printemps y est fort court à cause des neiges des montagnes de Suisse qui ne fondent qu'au mois de mai ; les chaleurs y parviennent tout d'un coup ; par les pluies fréquentes et la diversité des temps, les saisons y sont inconstantes et souvent elles passent d'une extrême chaleur au froid. Les automnes y sont fort agréables en sorte que les fruits y parviennent à une parfaite maturité³ ». L'intendant est le seul administrateur à s'attarder brièvement sur le climat dans son ensemble. Les autres ne mentionnent les saisons, ou plus rarement le climat, qu'en lien avec les pratiques agricoles. Contrairement à la Nouvelle-France, le climat d'Alsace ne semble pas assez exotique

¹ PAUL Patrice, « Climat », in *Encyclopédie de l'Alsace*, vol. 3, Strasbourg, Editions Publitotal, 1983, p. 1769.

² *Ibid.* ; VOGLER Bernard et KAMMERER Odile (dir.), *Nouvelle histoire de l'Alsace*, 2003, p. 26-28 ; MÉTÉO FRANCE, « CLIMAT ALSACE », *Météo France*, [<http://www.meteofrance.com/climat/france/alsace/regi42/normales>], consulté le 25.07.2016.

³ LA GRANGE, *Mémoire sur la province d'Alsace*, 1975, p. 47-48.

pour qu'on le décrive indépendamment de toute considération économique : plus continental que le reste de la métropole, il est cependant loin de la rigueur, de la durée et de l'enneigement de l'hiver canadien.

Si la description de La Grange coïncide avec le portrait climatique actuel du fossé rhénan, peut-on pour autant supposer qu'il n'y avait aucune différence entre le XVII^e siècle, en plein cœur du Petit Âge glaciaire, et le climat mieux connu du XX^e siècle ? Les études sont peu nombreuses à évoquer le climat de la province à la fin de l'époque moderne, mais Paul Dostal et Katrin Bürger ont mis à profit les multiples sources historiques et données naturelles à leur disposition pour tenter de reconstituer une évolution du climat de la vallée du Rhin supérieur. Si des fluctuations notoires sont à constater sur les deux variables climatiques principales (températures et précipitation), au fil de la période, la tendance générale montre surtout deux périodes où la température moyenne est inférieure de quelques degrés à la période de référence (1901-1990), de 1560 à 1625, coïncidant avec la fluctuation de Grindelwald, et de 1660 à 1710, qui correspond peu ou prou au minimum de Maunder¹. Cette observation concorde d'ailleurs avec celle réalisée à l'échelle de l'Europe centrale². Les précipitations, en revanche, ne semblent pas se distinguer particulièrement du climat actuel³. Les caractéristiques climatiques principales de l'Alsace n'ont donc guère évolué : à peine faut-il compter avec les deux minima de température du Petit Âge Glaciaire, qui se traduisaient vraisemblablement par un enneigement plus long et moins discontinu, surtout en plaine. Il faut aussi compter avec l'existence de phénomènes extrêmes : l'hiver 1708-1709 a été particulièrement froid, l'été 1729 chaud et sec⁴. Cette généralisation ne doit par ailleurs pas masquer des différences interannuelles, ainsi que d'importants contrastes climatiques locaux notamment liés au relief⁵.

Le territoire que la monarchie décrit et met en valeur présente donc des analogies en Alsace et au Canada : les mémoires concentrent l'attention sur une plaine traversée par un fleuve, entourée de deux chaînes de montagnes peu élevées, dont l'intérêt demeure négligeable. En Nouvelle-France, elles ne sont guère propices au peuplement, en Alsace, elles restent un

¹ DOSTAL Paul et BÜRGER Katrin, « L'évolution climatique de la haute vallée du Rhin », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* (57-3), 2010, p. 123 ; LE ROY LADURIE Emmanuel, *Canicules et glaciers, XIII^e-XVIII^e siècle*, Paris, le Grand livre du mois, 2004, p. 409.

² GLASER Rüdiger et RIEMANN Dirk, « A thousand-year record of temperature variations for Germany and Central Europe based on documentary data », *Journal of Quaternary Science* 24 (5), 2009, p. 437-449.

³ DOSTAL Paul et BÜRGER Katrin, « L'évolution climatique de la haute vallée du Rhin », 2010, p. 123.

⁴ *Ibid.*, p. 124.

⁵ PAUL Patrice, « Climat », 1983, p. 1769 ; DOSTAL Paul et BÜRGER Katrin, « L'évolution climatique de la haute vallée du Rhin », 2010, p. 111. Les précipitations moyennes doublent presque entre Colmar (500mm/an) et Fribourg-en-Brigau (900mm/an).

territoire de marge malgré les ressources forestières des Vosges et les cols stratégiques vers la Lorraine. Le climat semble quant à lui surtout un enjeu au Canada, moins en Alsace. Il était cependant nécessaire de l'aborder car il conditionne le régime des cours d'eau de ces territoires. Le gel au Canada, les précipitations en Alsace impactent particulièrement les rivières et les pratiques qui y sont liées, ce qui ne signifie pas pour autant que de telles considérations retiennent systématiquement l'attention des administrateurs.

3.2.3. Le réseau hydrographique

La description des conditions naturelles de l'espace varient au gré des auteurs et de la finalité de leurs écrits. Certains, comme Boucher, ou plus tard, Charlevoix, consacrent logiquement une part importante de leur œuvre à la flore du Canada. D'autres, comme Talon, ou en Alsace, La Grange et Peloux, ne décrivent les forêts que dans le cadre de leur potentielle exploitation commerciale et navale. Les cours d'eau, en revanche sont toujours au moins mentionnés, souvent décrits. Qu'on leur accorde quelques lignes ou plusieurs pages, qu'on se contente de mentionner les principales rivières ou qu'on en dresse un inventaire le plus exhaustif possible, les rivières font partie intégrante de la description du milieu. Elles structurent l'espace, elles délimitent parfois le territoire par leur linéarité, elles font figure d'atouts, d'enjeux, de menaces ou de contraintes.

3.2.3.1. « Le pays du monde où il y a le plus d'eau »

L'hydrographie du Canada ne laisse pas de retenir l'attention des Européens. Pour le jésuite Charlevoix, c'est « sans contredit le Pays du Monde où il y a le plus d'eau¹ ». Il faut dire que le fleuve et ses affluents couvrent un bassin versant de 1 609 854 km², auxquels les colons, administrateurs et voyageurs sont immédiatement confrontés à leur arrivée en Amérique, le Saint-Laurent étant la porte d'entrée de la colonie en provenance de la métropole². La description du fleuve suit d'ailleurs systématiquement le chemin d'accès à la colonie, partant du golfe ou de l'estuaire pour remonter à Montréal et éventuellement aux Grands Lacs.

L'embouchure du Saint-Laurent, selon Boucher, « commence à Gaspé, et [il] a cinquante lieues de large : pour sa longueur, nous n'en sçavons autre chose, sinon qu'il prend son origine au lac des Hurons, autrement appelé la Mer douce, que l'on tient avoir environ trois cens lieues de

¹ CHARLEVOIX, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, 1744, p. 168.

² CAMU Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, Montréal, Hurtubise, 1996, p. 25.

contour ; de sorte qu'il se trouve que depuis Gaspé jusques audit lac, il y a près de cinq cens lieues par le circuit qu'elle fait¹ ». Le flou qui entoure la longueur du Saint-Laurent est en fait dû à la méconnaissance de la région des Grands Lacs et de la source du fleuve. Cette dernière, aujourd'hui reconnue comme la sortie du lac Ontario² fait à l'époque l'objet de plusieurs hypothèses. Certains, comme Boucher, la situent dans le lac Huron. Nicolas-Gaspard Boucault la place en amont, mais précise qu'il « est difficile d'assigner au juste, la source du fleuve St-Laurent, à cause de la quantité de rivières peu connues qui composent le lac Supérieur, d'où sort ce fleuve au lieu nommé le Saut Sainte-Marie³ ». Talon et Charlevoix restent évasifs tout en mentionnant que le fleuve traverse les Grands Lacs⁴, les autres demeurent muets sur le sujet. Dans tous les cas, le fait que le Saint-Laurent et les Grands Lacs forment une seule entité hydrographique semble reconnu. Seul l'ingénieur Franquet, dans le journal qu'il rédige pendant sa visite des fortifications de sa colonie, émet un avis différent. Très critique de la propension des cartographes à faire commencer le Saint-Laurent à la sortie du lac Ontario, il note que le fleuve est formé par la jonction de la rivière des Outaouais et celle de Cataracoui, émanant des Grands Lacs, si bien que ce n'est qu'à cette confluence qu'il devrait prendre l'hydronyme « Saint-Laurent⁵ ».

D'une longueur de près de 1200km, le cours du Saint-Laurent, depuis les Grands Lacs, se divise aujourd'hui en plusieurs secteurs. Des Grands Lacs à Trois-Rivières, c'est le tronçon fluvial. Puis commence l'estuaire fluvial, jusqu'à l'île d'Orléans, auquel succède le moyen estuaire en aval de Baie-Saint-Paul, deux bornes définies par la salinité de l'eau, qui devient alors saumâtre puis salée. Après sa confluence avec le Saguenay commence l'estuaire maritime⁶, puis le golfe, dont la limite occidentale, bien que sujette à discussion, passe le long d'une ligne reliant la Gaspésie, l'île d'Anticosti et la Basse-Côte-Nord⁷. Ces limites sont évidemment différentes à

¹ BOUCHER, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, 1664, p. 4-5.

² THORP James H., LAMBERTI Gary A. et CASPER Andrew F., « St. Lawrence River Basin », in BENKE Arthur C. et CUSHING C. E. (dir.), *Rivers of North America*, Amsterdam ; Boston, Elsevier/Academic Press, 2005, p. 989.

³ BOUCAULT Nicolas-Gaspard, « Idée générale du Canada ou de la Nouvelle-France », *RAPQ*, 1920-1921, p. 12

⁴ Mémoire de Talon sur le Canada au ministre Colbert, 10 novembre 1670, *RAPQ*, 1930-1931, p. 136 CHARLEVOIX, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, 1744, p. 153.

⁵ FRANQUET Louis, *Voyages et mémoires sur le Canada*, Québec, Imprimerie générale A. Coté et Cie, 1889, p. 54.

⁶ BOUCHARD Hélène et ROBITAILLE Patricia, « Portrait global de l'état du Saint-Laurent 2014 - Plan d'action Saint-Laurent », *Plan d'action Saint-Laurent*, 2014, [http://planstlaurent.qc.ca/fr/suivi_de_letat/portrait_global_de_letat_du_saint_laurent_2014.html], consulté le 13.08.2016.

⁷ HAMELIN Louis-Edmond, « Régéologie et régionymie du Saint-Laurent en aval du lac Ontario », *Cahiers de géographie du Québec* 16 (37), 1972, p. 23 ; HAMELIN Louis-Edmond, « Noms de régions », *Cahiers de géographie du Québec* 10 (20), 1966, p. 261 ; CAMU Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, 1996, p. 26-27.

l'époque moderne. Si les administrateurs distinguent bien le golfe et le fleuve, ce dernier inclut pour eux à la fois la rivière et l'estuaire : ils se contentent de mentionner que le fleuve se rétrécit à mesure qu'on le remonte, jusqu'à Québec, sans évoquer de rupture. La fin du fleuve et le début du golfe font consensus : dans tous les mémoires, la rivière commence à Gaspé, soit à peu près aux limites actuelles entre l'estuaire et le golfe. Si les caractéristiques marines du cours d'eau ne servent pas de délimitation, elles retiennent cependant l'attention des observateurs : salinité de l'eau et effet des marées se font sentir bien en amont de l'estuaire et sont présents dans les descriptions du Saint-Laurent. Boucher, comme Charlevoix, note que la salinité du fleuve ne s'estompe qu'au cap Tourmente, en aval de Québec¹. La marée se fait sentir jusqu'à une cinquantaine de kilomètres en aval de Montréal² mais on l'évoque surtout sur le tronçon du fleuve qui mène à Québec, où elle est plus marquée et où circulent les navires hauturiers dont elle conditionne la navigation³. Dans les mémoires, il s'agit moins d'une description que de mentions liées à la circulation fluviale.

En revanche, les administrateurs restent étonnamment discrets sur d'autres caractéristiques du Saint-Laurent, notamment son régime hydrologique. Si les aménagements réalisés depuis le XIX^e siècle ont impacté le comportement du fleuve, ses caractéristiques principales n'ont guère changé. Les nombreuses îles qui émaillent son cours depuis le lac Ontario jusqu'à l'estuaire, observables sur les cartes anciennes et dont la plupart existent encore, ne retiennent guère l'attention des auteurs, tout comme les courants qui le parcourent. Le régime du Saint-Laurent est de type nival, marqué par une période de hautes eaux au printemps, en raison de la fonte des neiges, et des basses eaux en fin d'été, avec une autre période d'étiage en janvier⁴. Ces basses eaux sont contrebalancées par les effets de la marée à partir de Trois-Rivières. Les variations saisonnières du débit, particulièrement faibles en amont de Montréal en raison de l'effet tampon des Grands Lacs, augmentent à mesure que le fleuve reçoit d'autres eaux⁵, notamment de son plus gros affluent, la rivière des Outaouais, sans que ces fluctuations ne posent d'inconvénients particuliers⁶. Les inondations auxquelles le Saint-Laurent est sensible en hiver et au printemps,

¹ BOUCHER, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, 1664, p. 9 ; CHARLEVOIX, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, 1744, p. 67.

² DECHÈNE Louise, *Habitants et marchands de Montréal au XVII^e siècle*, Montréal, Boréal, 1988, p. 127-128.

³ Seul Franquet l'évoque entre Québec et Trois-Rivières, quand il en fait l'expérience en remontant le fleuve. FRANQUET, *Voyages et mémoires sur le Canada*, 1889, p. 11.

⁴ CAMU Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, 1996, p. 32 ; TALBOT André (dir.), *Enjeux de la disponibilité de l'eau pour le fleuve Saint-Laurent - Synthèse environnementale*, Montréal, Environnement Canada, 2006, p. 21.

⁵ THORP James H., LAMBERTI Gary A. et CASPER Andrew F., « St. Lawrence River Basin », 2005, p. 990.

⁶ CAMU Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, 1996, p. 32.

en raison de la formation d'embâcles¹ ou par l'augmentation du débit due à la fonte des neiges qui grossissent ses affluents², sont elles aussi absentes des mémoires étudiés, même si on en trouve quelques mentions dans d'autres sources, notamment dans la correspondance³.

Quant aux affluents du fleuve, à quelques exceptions près, ils sont à peine évoqués. Ils sont pourtant nombreux, la plupart de petite ou moyenne importance (avec un débit moyen de 200m³/s), certaines plus importants comme la rivière des Outaouais, la Saint-Maurice et le Saguenay, si bien qu'ils fournissent plus de la moitié de l'apport en eau douce du Saint-Laurent⁴. La colonie s'étendant essentiellement le long du fleuve et à l'embouchure de quelques rivières secondaires, les descriptions de ces dernières dans leur intégralité est cependant peu fréquente. Dans les mémoires généraux, les administrateurs les mentionnent le plus souvent en généralisant, évoquant l'existence de « grandes et petites rivières de très bonnes eaux, avec quantité de sources et belles fontaines⁵ », de « belles rivières qui se deschargent⁶ » dans le Saint-Laurent. Plus qu'à leur cours, à leur régime ou à leur origine, qui ne sont presque jamais mentionnés, ils s'attachent à la qualité des eaux ou à la richesse des ressources halieutiques. Lorsque les cours d'eau sont nommés, il est rare qu'ils soient décrits. Boucher n'en mentionne que quatre, les intendants Champigny et Raudot trois chacun, sans plus de précisions. Les descriptions s'étoffent légèrement, de manière surprenante, hors des limites de la colonie, en amont de l'île de Montréal, peut-être en raison, justement, des possibilités de développement que les mémoires veulent donner à voir. Boucher parle de la rivière des Prairies (et des

¹ Ces embâcles ont deux origines : en hiver, elles sont créées par la constitution de frasil, c'est-à-dire l'agglomération de cristaux de glace ou de flocons de neige dans les rivières, qui s'accumulent et fusionnent pour créer des blocs de glace dérivant. Lorsque ces blocs rencontrent un obstacle, souvent de la glace stable, ils s'y accumulent derrière ou en-dessous, créant un barrage de glace pouvant atteindre plusieurs mètres et limitant l'écoulement de l'eau. Au printemps et lors des redoux hivernaux, ce sont les glaces venant de la débâcle en amont qui peuvent créer ces obstacles, l'augmentation du niveau de l'eau se conjuguant parfois à des précipitations ou au ruissellement dû à la fonte des neiges.

² « Environnement et Changement climatique Canada —Eau —Les inondations au Canada —Québec », *Environnement et Changement climatique Canada*, 02.04.2009, [<https://www.ec.gc.ca/eau-water/default.asp?lang=Fr&n=C0122DA3-1#Section3>], consulté le 13.08.2016.

³ Cf. *infra*, chapitre 8, 8.2.3.1, Les inondations, p. 384 et suivantes.

⁴ THORP James H., LAMBERTI Gary A. et CASPER Andrew F., « St. Lawrence River Basin », 2005, p. 986. À titre de comparaison, le débit moyen du fleuve est aujourd'hui de 7410 m³/s en sortie du lac Ontario, et de 12 101 m³/s à Québec. La rivière des Outaouais constitue à elle seule un apport de 8 190 m³/s au fleuve ; TALBOT André (dir.), *Enjeux de la disponibilité de l'eau pour le fleuve Saint-Laurent - Synthèse environnementale*, 2006, p. 20.

⁵ BOUCHER, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, 1664, p. 2.

⁶ Lettre de Talon à Colbert, 4 octobre 1665, *RAPQ*, 1930-1931, p. 32

Outaouais)¹, Raudot décrit la rivière Cataracoui qui sépare le fort Frontenac de Montréal, et qui est en fait le premier tronçon du Saint-Laurent².

La situation change quelque peu dans les mémoires de la fin du Régime français : le développement de la colonie, l'expérience des explorations et des voyages, la construction et la diffusion des savoirs géographiques et administratifs, voire la pratique du terrain par les auteurs eux-mêmes permettent un degré de précision bien plus important. Charlevoix, mandaté par le Conseil de Marine pour explorer un potentiel passage vers l'ouest en Amérique, a effectivement voyagé sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs et le Mississippi. Il enrichit de surcroît son expérience personnelle des observations d'autres voyageurs, explorateurs et administrateurs acquises lors de son expédition, ainsi que d'autres textes et des cartes du Dépôt de la Marine. Selon Pierre Berthiaume, qui a édité le *Journal* de Charlevoix, l'apport extérieur supplante la propre expérience du jésuite, même si cette dernière existe bel et bien³. Le jésuite s'attarde sur dix affluents du Saint-Laurent. Il se contente d'en nommer certains, mais en décrit d'autres avec attention, notamment la rivière Saint-François⁴. Franquet, quant à lui, mentionne plus de vingt rivières, et accorde une attention toute particulière au Richelieu, à laquelle il consacre un mémoire et précise son cours, ses îles et ses affluents⁵. Nicolas-Gaspard Boucault ne recense pas moins de trente-et-une rivières, dont vingt-trois entre Gaspé et Québec. On ne sait ce qui procède de l'expérience directe de Boucault⁶, et ce qu'il copie de textes ou de cartes à sa portée, dans la mesure où son mémoire est rédigé à son retour en France en 1754. Il est cependant probable que cet ancien administrateur ait acquis une véritable connaissance directe de la réalité de la colonie, y compris de son hydrographie. Passant près de trente ans en Nouvelle-France, Boucault est en effet, au cours de sa carrière, successivement secrétaire de l'intendant Bégon, subdélégué de l'intendant Hocquart, procureur du roi puis lieutenant de la Prévôté et de

¹ BOUCHER, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, 1664, p. 36.

² RAUDOT, *Relation par lettres de l'Amérique septentrionale*, 1904, p. 177-181.

³ CHARLEVOIX, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, 1744 ; BERTHIAUME Pierre, « Introduction », in CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Journal d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, vol. 1/2, Éd. critique/par Pierre Berthiaume, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1994, p. 41-43.

⁴ CHARLEVOIX, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, 1744, p. 41-43.

⁵ FRANQUET, *Voyages et mémoires sur le Canada*, 1889, p. 171-174.

⁶ BOUCAULT Nicolas-Gaspard, « Idée générale du Canada ou de la Nouvelle-France », *RAPQ*, 1920-1921, p. 29-31.

l'Amirauté¹. Surtout, il accompagne Mathieu-Benoît Collet, en 1721, en tant que greffier dans sa tournée des paroisses de la colonie pour en déterminer les commodités et inconvénients, ce qui le confronte de près à l'hydrographie : après tout, l'obstacle que constituent les rivières est souvent un sujet de plainte dans les procès-verbaux de Collet².

La restriction des mentions aux seules embouchures des affluents du Saint-Laurent est vraisemblablement liée à deux faits. Le premier est que ces rivières ne sont pas navigables avec des embarcations européennes, ce qui en limite l'accès. Comme l'explique Boucher, « ce qui empêche nos rivières d'être navigables, se sont des cheutes d'eau qui se rencontrent par endroit, ou des rapides, et cela aux unes plus qu'aux autres ; car à la rivière du Saguené, on va jusques à quarante ou cinquante lieues avec une double chaloupe ; et au contraire dans la rivière des Trois-Rivières, l'on n'y va pas plus de quatre lieux³ ». De tels obstacles ne sont surmontables qu'en recourant aux canots d'écorce amérindiens, ce qui limite à la fois l'expansion de la colonie, par ailleurs bridée par la faiblesse du peuplement, et la connaissance du territoire des administrateurs, qui ne disposent pas de moyen aisé de remonter les cours d'eau. Ils n'en ont par ailleurs guère besoin : en effet, et c'est là le second point, la description des affluents du Saint-Laurent dans leur totalité est inutile à l'administration du territoire tant que la colonie ne s'est pas étendue le long de leurs berges⁴.

Ce constat explique également le contraste entre le degré de précision auxquels consentent les administrateurs coloniaux dans leurs mémoires et celui de certaines cartes de la colonie dressées notamment par Nicolas Sanson (Figure 7⁵) ou, plus tard, Nicolas Bellin (Figure 8⁶). Il participe de cette « question du rapport entre savoir géographique et pouvoir d'État⁷ ». De fait, contrairement aux auteurs de mémoires et descriptions qui écrivent pour aider à l'administration

¹ MOREL André, « Boucault, Nicolas-Gaspard », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 3, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1974. En ligne : [http://www.biographi.ca/fr/bio/boucault_nicolas_gaspard_3F.html], consulté le 13.08.2016.

² COLLET Mathieu-Benoît, « Procès verbaux sur la commodité et inconvénient dressés dans chacune des paroisses de la Nouvelle-France par Mathieu-Benoît Collet, procureur général du roi au Conseil Supérieur de Québec », *RAPQ*, 1921/1922, p. 304, 307, 314, 337.

³ BOUCHER, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, 1664, p. 147-148.

⁴ Ce qui explique par ailleurs une attention particulière portée à la rivière Richelieu au XVIII^e siècle, lorsqu'elle devient un axe secondaire de peuplement. CHARLEVOIX, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, 1744, p. 150.

⁵ BOUCAULT Nicolas-Gaspard, « Idée générale du Canada ou de la Nouvelle-France », *RAPQ*, 1920-1921, p. 29-31
⁶ BnF, département Cartes et plans, CPL GE DD-2987 (8547), SANSON D'ABBEVILLE Nicolas, *Le Canada ou Nouvelle France*, 1656, (en ligne sur Gallica, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6700054x>)

⁶ BnF, département Cartes et plans, CPL GE DD-2987 (8581), BELLIN Jacques-Nicolas, *Carte de la partie orientale de la Nouvelle France ou du Canada*, 1744, (en ligne sur Gallica, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6700083n/f1>)

⁷ DESBARATS Catherine, « La question de l'État en Nouvelle-France », 2005, p. 188.

d'un territoire qui ne s'étend guère au-delà des rives du Saint-Laurent, les cartographes font flèche de tout bois pour combler les vides de leurs cartes. C'est ainsi que des cartographes de cabinet tels que Nicolas Sanson d'Abbeville, Guillaume Delisle ou Nicolas Bellin (qui a réalisé les cartes accompagnant le *Journal* de Charlevoix) sont des « compilateurs acharnés¹ » qui tirent parti des journaux et comptes rendus d'exploration, d'observations scientifiques, de mémoires pour dresser des cartes avec un souci d'exactitude, de précision et d'exhaustivité². Bellin, en préambule du *Journal* de Charlevoix, explique d'ailleurs avoir trouvé au dépôt des Cartes et Plans de la Marine

une quantité de cartes et de plans manuscrits, levés sur les lieux et envoyés aux ministres, soit par les ingénieurs, soit par des navigateurs habiles. On y trouve des relations exactes et circonstanciées de toutes les nouvelles découvertes, et surtout un nombre prodigieux de journaux de navigation, qui sont la plupart remplis de remarques et d'observations, de la comparaison et de la réunion desquelles, la géographie et l'hydrographie peuvent tirer de très grandes lumières.

Et de conclure : « Avec de pareils secours, et un peu d'amour pour le travail, il n'est point étonnant que je sois en état de débrouiller un peu mieux qu'on n'a fait jusqu'ici la géographie de ces pays³ ».

¹ PALOMINO Jean-François, « Entre la recherche du vrai et l'amour de la patrie : cartographier la Nouvelle-France au XVIII^e siècle », *Revue de Bibliothèque et Archives nationales du Québec* 1, 2009, p. 90.

² *Ibid.*, p. 91-93.

³ BELLIN Jacques-Nicolas, « Remarques de M. Bellin, ingénieur de la Marine, sur les cartes et plans qu'il a été chargés de dresser, pour joindre à l'histoire générale de la Nouvelle-France du Réverend Pere de Charlevoix, de la Compagnie de Jesus ; et au Journal de son Voyage dans cette Partie du Monde », in CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, Paris, chez Nyon fils, 1744, p. ii.



Figure 7 – Le réseau hydrographique laurentien d’après Nicolas Sanson, 1656.

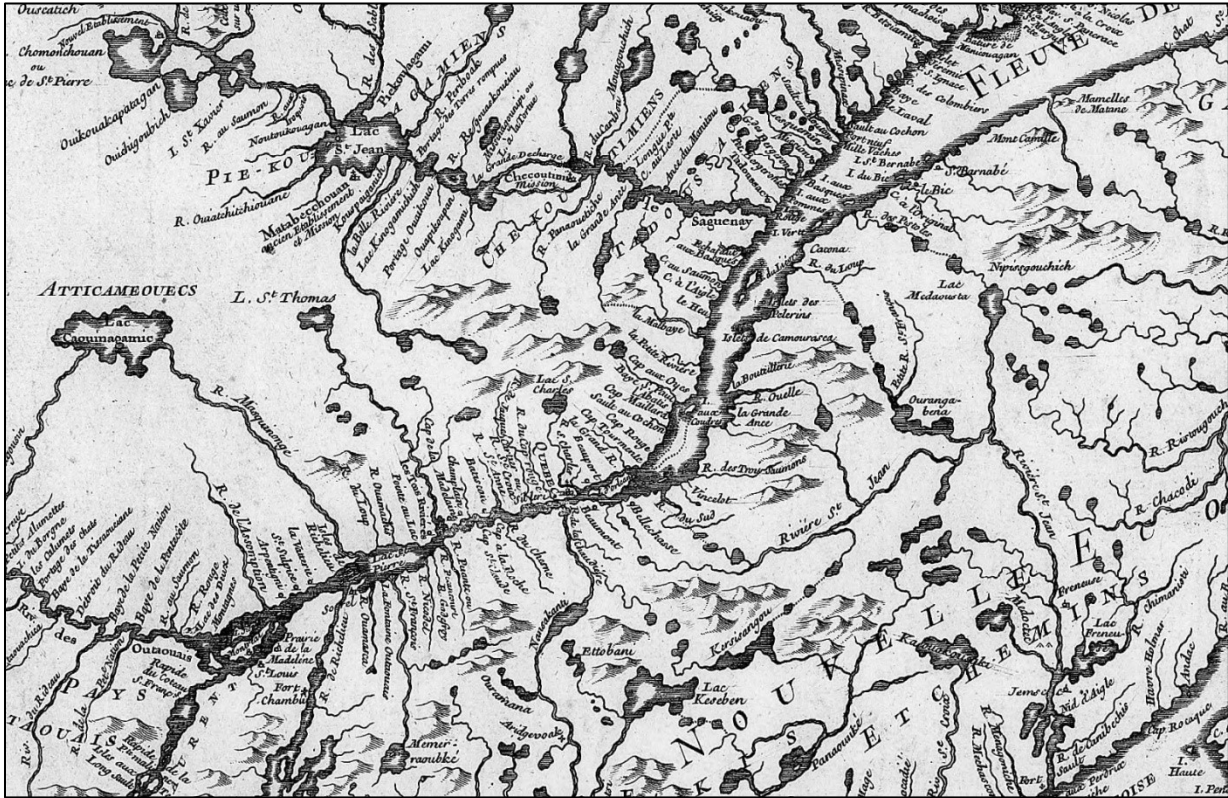


Figure 8 – Extrait du réseau hydrographique laurentien selon Jacques-Nicolas Bellin, 1744.

3.2.3.2. Le réseau hydrographique d'Alsace

L'importance du réseau hydrographique de l'Alsace est moins remarquée par les auteurs malgré l'importance du Rhin, « un des plus grands fleuves de l'Europe » selon l'intendant La Grange¹. La densité du réseau impressionne moins que celle du Canada, bien qu'elle ne soit pas négligeable pour autant. Sur sa rive gauche, le fleuve est alimenté directement ou indirectement (via l'Ill) par dix-neuf rivières représentant un réseau de près de 1 200 kilomètres, de la Suisse à la confluence avec la Lauter, et qui, à l'exception de l'Ill et de la Largue, prennent leur source dans le Massif vosgien ou les collines sous-vosgiennes². S'y ajoutent par ailleurs les rivières de l'extrême sud (actuel Territoire de Belfort) qui se jettent dans le Doubs, la Savoureuse et son affluent, l'Alain. Ces cours d'eau sont bien connues de la monarchie : l'intendant La Grange en présente quatorze dans son mémoire, Peloux dix-sept, parfois en détails, et mentionne l'existence de dix ruisseaux, sans s'y attarder. Au milieu du XVIII^e siècle, l'intendant Mégret de Sérilly décrit en détail vingt-et-un affluents ou sous-affluents du fleuve, y consacrant un mémoire spécifique qui fait partie d'une présentation générale de la province³.

Comme pour le Canada, ce chiffre, entre vingt et trente cours d'eau naturels, paraît peu en regard de la réalité du réseau hydrographique de la plaine d'Alsace, d'autant que les cartes de la province présentaient elles-aussi une hydrographie beaucoup plus dense. La carte des conquêtes du roi en Alsace de 1666 dressée par Guillaume Sanson, géographe du roi, fait figurer un nombre élevé de cours d'eau dont la plupart ne correspondent qu'à des ruisseaux, voire des rus, certains mêmes sans connexion avec le reste du réseau hydrographique (Figure 9⁴). Il est difficile de distinguer ce qui relève de l'improvisation dans le travail de Sanson en raison de la densité réelle du réseau alsacien actuel et de son évolution. Le contraste permet toutefois de distinguer la connaissance géographique d'une part, indispensable à la réalisation de cartes, une tâche pour laquelle la précision et l'exhaustivité sont de rigueur, et le savoir administratif

¹ LA GRANGE, *Mémoire sur la province d'Alsace*, 1975, p. 41.

² HUMBERT Joël et MAIRE Gérard, « Hydrographie », in *Encyclopédie de l'Alsace*, vol. 7, Strasbourg, Editions Publitotal, 1984 Les auteurs de l'article ne comptent ici que les cours d'eau principaux : d'autres rivières et ruisseaux, d'importance moindre, alimentent l'Ill et le Rhin sur tout leur parcours en Alsace.

³ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 889-900

⁴ BnF, département Cartes et plans, GE D-10018, SANSON Guillaume, *Alsace ou Conquestes du Roy en Allemagne tant deçà que delà du Rhein avec les Estats de Souabe scitués sur le Rhein possédés tant par la Maison d'Austriche que par les Marquis de Bade*, 1690, (en ligne sur Gallica, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84685191>). La version proposée ici est une réédition (moins contrastée donc plus lisible) d'une carte de 1666 disponible à la BnUS, MCARTE10058 (en ligne sur Gallica, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b102232603>). La cartographie du réseau hydrographique actuel est réalisée à partir des bases de données cartographiques du Sandre (Service d'administration nationale des données et référentiels sur l'eau), et inclut des cours d'eau qui n'existaient pas (nombreux canaux), ou qui suivaient un parcours différent à l'époque moderne. Elle n'est donnée qu'à titre indicatif.

d'autre part, où une hiérarchisation et un filtre de l'information est indispensable au travail de synthèse. L'ambition des administrateurs de la province n'est pas ici de présenter l'intégralité des nombreux cours d'eau d'Alsace, mais d'en décrire les principaux, avec les enjeux divers qui s'y rattachent.

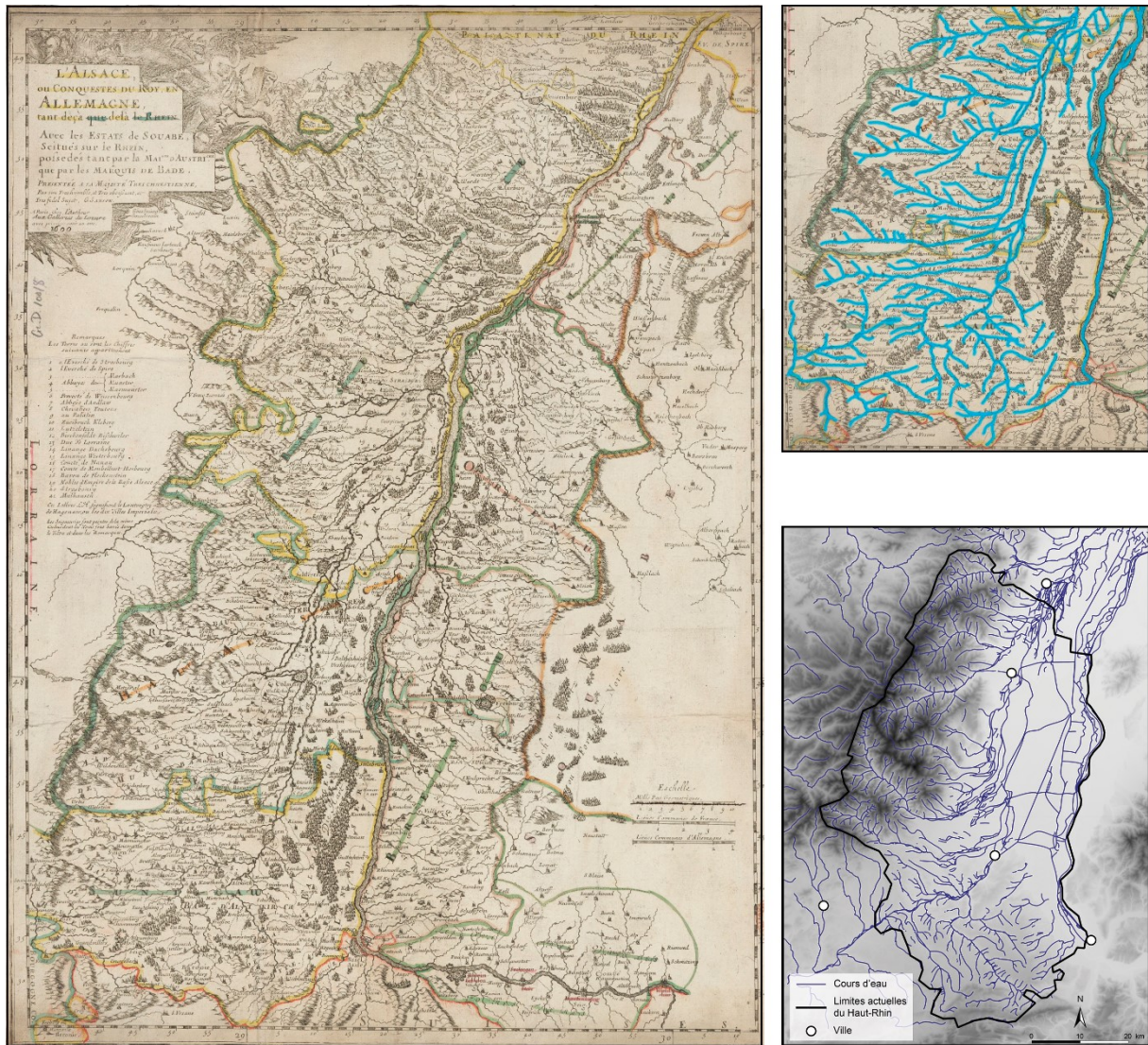


Figure 9 – Le réseau hydrographique d'Alsace sur la carte de G. Sanson, 1666 et sa comparaison avec l'hydrographie actuelle (extraits).

Si la plupart de ces rivières « ne portent point bateau¹ », surtout en Haute-Alsace, il ne s'agit pas pour autant de petits ruisseaux. Alimentés par les importantes précipitations sur le Massif vosgien, ce sont des cours d'eau de type torrentiel, au débit important, notamment en période de hautes eaux, en hiver, bien que leur cours ralentisse en plaine, formant des méandres². « Ces mêmes rivières n'étant pour la plupart formées que par les pluies abondantes ou fontes des

¹ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 21

² HUMBERT Joël et MAIRE Gérard, « Hydrographie », 1984, p. 4151.

neiges, sont une grande partie de l'année sans une goutte d'eau, et tellement grosses dans les susdits tems de pluies et fontes de neiges qu'elles font peur¹ ». Si l'analyse de Mégret de Sérilly confine à l'hyperbole, il est vrai que le régime hydrologique de tous ces cours d'eau issus des Vosges est fortement influencé par les précipitations, à la fois sur le massif et en plaine, et se caractérise donc par des hautes eaux en hiver et au printemps, des risques d'inondations et des basses eaux en fin d'été².

Les intendants et subdélégués sont généralement assez concis sur ces rivières. Leur cours est toutefois systématiquement décrit jusqu'à sa confluence avec l'Ill, le Rhin ou le Doubs. L'auteur le plus succinct est Vauban qui n'évoque même pas l'origine des quinze cours d'eau (hors Ill et Rhin) qu'il présente³. D'une manière générale, force est de constater un degré de précision de plus en plus grand à mesure que les administrateurs reprennent, corrigent, enrichissent l'œuvre de leurs prédécesseurs à la lumière de leurs propres connaissances : les brèves descriptions de l'intendant La Grange au début du XVIII^e siècle s'étoffent et se précisent chez Peloux, puis chez Mégret de Sérilly. Elles s'accompagnent de la mention de certaines caractéristiques, occasionnellement chez La Grange, systématiquement chez Mégret de Sérilly. Les intendants évoquent la navigabilité des rivières, leur flottabilité, les ressources halieutiques, quelques aménagements marquants. Les erreurs sont par ailleurs peu fréquentes. La plus importante est une confusion sur la confluence de la Zorn, au nord de Strasbourg, que La Grange fait se jeter dans le Rhin alors qu'elle rejoint d'abord la Moder⁴.

Dans les énumérations et les descriptions des mémoires, l'Ill et le Rhin sont à part. Les deux cours d'eau principaux de la province, qui la traversent du sud au nord, retiennent davantage l'attention des administrateurs : ils sont plus longs, plus grands, et sont les seuls cours d'eau navigables sans aménagements⁵.

L'Ill est « après le Rhin la rivière la plus considérable d'Alsace⁶ ». C'est aussi la seule dont le cours est parallèle au fleuve, qu'elle rejoint en aval de Strasbourg. Elle est donc grossie d'une partie des cours d'eau issus du Jura alsacien (où elle prend elle aussi sa source) et de tous ceux des Vosges jusqu'à la Souffel, un apport qui représente « environ 50% de la superficie totale

¹ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 900.

² HUMBERT Joël et MAIRE Gérard, « Hydrographie », 1984, p. 4151.

³ VAUBAN, *Description de l'Alsace*, AN, Fonds Vauban, 260AP/56, dossier 2 (155Mi/46), fol. 3v-5. La date de rédaction de ce court mémoire (19 fol.) est inconnue, mais divers indices du texte laissent entendre qu'il a été rédigé à la toute fin du XVII^e siècle, peut-être suite à la tournée de Vauban en Alsace en 1698.

⁴ LA GRANGE, *Mémoire sur la province d'Alsace*, 1975, p. 43.

⁵ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 899.

⁶ LA GRANGE, *Mémoire sur la province d'Alsace*, 1975, p. 42.

de son bassin¹ » et qui conditionne le comportement de la rivière en augmentant considérablement son débit. À l’instar de la majorité des rivières d’Alsace, son régime hydrologique est de type pluvial-océanique marqué par des hautes eaux en hiver et des basses eaux en fin d’été. C’est ce que note Mégret de Sérilly, le plus disert des auteurs puisqu’il consacre un mémoire entier à l’Ill et à ses inondations, qui débute ainsi : « c’est un torent qui croît à l’excès et tarit entièrement parfois depuis juillet jusques à la fin de septembre, mais dès qu’il a reçu les rivières qui descendent des gorges de Massewau, de Thann, de Guebwiller et de St Grégoire, c’est-à-dire depuis Colmar jusqu’à Strasbourg cette rivière ne tarit plus, et devient navigable jusques à son embouchure dans le Rhin² ». L’intendant attribue par ailleurs avec justesse l’origine indirecte des débordements réguliers du cours d’eau à la fonte des neiges³. En effet, si l’influence nivale n’a pas d’impact sur le débit régulier de l’Ill, une combinaison de fortes précipitations et de redoux (donc de fonte des neiges) en hiver ou au printemps peut en revanche causer des inondations, même si ce ne sont pas les seuls facteurs⁴.

Enfin, une importance toute particulière est accordée au Rhin. Le régime du fleuve est différent de celui de ses affluents. Outre son débit plus important, que les administrateurs de la province relèvent parce qu’il nuit à la navigation vers l’amont⁵, le Rhin supérieur subit encore largement l’influence des Alpes où il prend sa source. En raison de la fonte des neiges alpines pondérées par le lac de Constance, les hautes eaux se situent en début d’été (juin-juillet), les basses eaux en hiver⁶. Ce régime particulier retient naturellement l’attention des intendants en raison des débordements qu’il cause fréquemment, inondant les cultures, abîmant les infrastructures et occasionnellement, les habitations⁷.

La caractéristique principale du fleuve, toutefois, et celle qui pose le plus de problèmes à l’administration monarchique est la divagation du fleuve, dont le cours se divise en plusieurs chenaux, fluctue et érode les berges. Le Rhin « emporte les rivages et change souvent de lit » écrit l’intendant La Grange en 1697. Peut-être davantage que pour le Saint-Laurent et d’autres rivières d’Alsace et du Canada, le tracé du fleuve aux XVII^e et XVIII^e siècles ne ressemble en effet en rien à celui d’aujourd’hui. Non canalisé, son lit majeur s’étend sur plusieurs kilomètres

¹ HUMBERT Joël et MAIRE Gérard, « Ill », in *Encyclopédie de l’Alsace*, vol. 7, Strasbourg, Editions Publitotal, 1984, p. 4167.

² MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d’Alsace*, 1751, p. 909.

³ *Ibid.*

⁴ HUMBERT Joël et MAIRE Gérard, « Ill », 1984, p. 4167-4169.

⁵ LA GRANGE, *Mémoire sur la province d’Alsace*, 1975, p. 41., PELOUX, *Mémoire sur l’Alsace*, 1732-1735, fol. 13v, MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d’Alsace*, 1751, p. 889.

⁶ VOGLER Bernard et KAMMERER Odile (dir.), *Nouvelle histoire de l’Alsace*, 2003, p. 28.

⁷ Cf. *infra*, chapitre 8, 8.2.3.1, Les inondations, p. 384 et suivantes.

de large. En aval de Bâle, et jusqu'à sa confluence avec la Lauter, son cours se divise en plusieurs chenaux entrecoupés d'îles, dans un cours en tresses fluctuant, parfois d'année en année, au gré des crues, des aménagements anthropiques (désenvasements, fixation des berges) et de l'accumulation de sédiments¹. En aval de Lauterbourg, ces chenaux en tresse et anastomosés qu'on peut observer sur les cartes de l'époque moderne dont l'échelle est suffisamment grande (Figure 10²), cèdent la place à un cours plus sinueux, caractérisé par de nombreux méandres.

Les tresses font partie des caractéristiques marquantes du fleuve, car la fluctuation du cours pose des problèmes concrets aux populations et au pouvoir royal : le Rhin, « en changeant de lit, ce qui lui est assez ordinaire, non seulement couvre de sable et de gravier les champs et terres riverains, ce qui les rend stériles, mais même en emporte une partie et cause un grand dommage aux habitants » et aux fortifications que la France érige sur la rive gauche ou dans les îles³. Ces dernières sont peuplées d'arbres, notamment des ormes volontiers exploités par les populations riveraines. Toutefois, parce que cette végétation a un intérêt stratégique pour les fortifications et la construction de digues et d'épis, le pouvoir royal veille à l'usage pérenne de la ressource dans les îles sur lesquelles s'étend la souveraineté de la France⁴.

¹ SCHMITT Laurent, HOUSIER Jérôme, MARTIN Brice *et al.*, « Paléo-dynamique fluviale holocène dans le compartiment sud-occidental du fossé rhénan (France) », *Des fleuves et des hommes à l'époque mérovingienne, 42e supplément à la Revue archéologique de l'Est*, 2016, p. 15-33.

² BnF, département Arsenal, MS-6450 (410 B), LE MIRE, *Relevé des cartes des douze inspections du cours du Rhin, depuis Huningue jusqu'à Lauterbourg, pour donner connoissance des postes qui doivent être conservés ; ainsi que de ceux qui sont à démolir [...]*, 1755, (En ligne sur Gallica, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55008472r>). Le catalogue de la BnF attribue la carte au graveur Noël Le Mire, mais il est probable qu'il s'agisse plutôt de l'architecte (dont nous n'avons pas trouvé trace du prénom) qui a réalisé le collège jésuite de Strasbourg au milieu du XVIII^e siècle.

³ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 13v.

⁴ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 993-994. Voir aussi ADHR, 2B 5/5, Arrêt du Conseil d'État relatif aux coupes de bois dans les forêts royales de l'évêché de Spire, de Haute et Basse-Alsace, et dans les îles du Rhin, 7 juin 1695. Cet arrêt n'est qu'un des nombreux textes édictés par le pouvoir royal réglementant l'usage des coupes dans les îles du Rhin. C'est en revanche l'un des seuls émanant du Conseil d'État.



Figure 10 – Le cours en tresse du Rhin d’après Le Mire, 1755 (extrait)

Contrairement à l'hydrographie canadienne, celle de la province d'Alsace est ainsi davantage décrite et mieux connue. Ce n'est pas tant l'abondance et la qualité des eaux qui retiennent l'attention des administrateurs, mais le tracé des rivières, les problèmes et les opportunités que posent leur régime hydrologique et leur cours. Alors que le territoire habité du Canada se restreint aux rives du Saint-Laurent, ne s'en éloignant que très progressivement pour s'étendre le long de ses affluents principaux, les rivières d'Alsace traversent un territoire administré, relativement peuplé et exploité mais que la France connaît relativement mal, y compris sur le plan environnemental.

Conclusion

Dans le processus d'appropriation du territoire, la connaissance du milieu physique, et donc sa description plus ou moins détaillée semble une étape incontournable pour les administrateurs du Canada et de l'Alsace, quelle que soit la période. De fait, l'expansion progressive, mais sans précédent de l'espace français au XVII^e siècle s'est accompagnée de la mise en place, par le pouvoir royal, d'institutions et d'un personnel destinés à administrer sur place les nouvelles colonies ou provinces, à y défendre les intérêts du roi et à relayer son autorité et celle de l'État auprès des populations qui y vivent. En Alsace comme au Canada, ces administrateurs sont les principaux producteurs de mémoires présentant ces nouveaux territoires et leurs enjeux. S'y ajoutent les descriptions rédigées par des observateurs de passage, ingénieurs militaires ou explorateurs qui participent à la constitution d'un savoir administratif complété par les connaissances purement géographiques fournies par les cartes.

En effet, l'administration des colonies ou des provinces, nécessite des prises de décision éclairées pour pallier la méconnaissance ou l'éloignement du territoire. La constitution d'un savoir administratif et sa diffusion entre les différents niveaux de pouvoir, mais aussi au sein d'une même institution sont donc essentielles. Qu'elles soient destinées à Versailles ou aux services de l'intendance, les synthèses générales sur la colonie ou la province, qui prennent le plus souvent la forme de mémoires, informent sur l'état du territoire, son organisation et ses enjeux. Elles intègrent toujours, mais avec des degrés de précision divers, le milieu physique et notamment le réseau hydrographique, qui se révèle un élément incontournable. En Nouvelle-France, il structure la description du territoire, qui se fait au rythme de la remontée du Saint-Laurent mais on ne mentionne guère que l'organisation générale du fleuve et de ses affluents. En Alsace, sa présentation fait partie intégrante de la description des différents aspects de la

province. La mise en regard des mémoires permet d'observer l'appropriation progressive du territoire et surtout du milieu naturel : dans la province comme dans la colonie, les descriptions du réseau hydrographie au XVIII^e siècle sont plus détaillées, plus précises, plus complètes qu'au XVII^e siècle, comme en témoignent le nombre grandissant d'hydronymes mentionnés et de rivières décrites.

À travers la description plus ou moins précise de cette hydrographie, des enjeux apparaissent. À ce titre, les administrateurs de la province d'Alsace sont plus explicites que ceux de la colonie canadienne. Ces derniers mettent l'accent sur la topographie et le climat, l'organisation générale de la colonie le long du Saint-Laurent et les ressources (notamment minières et ligneuses) d'un territoire qui nécessite un investissement de la couronne pour être rentable et contribuer à la puissance du royaume. Ils ne rentrent donc que rarement dans le détail des cours d'eau, et mettent plutôt en lumière leur qualité et leur intérêt économique, en termes de circulation ou de ressource, pour l'exploration et le commerce. En Alsace, il s'agit d'asseoir l'autorité royale sur un territoire déjà structuré, peuplé et exploité. Le réseau hydrographique, mieux connu, est également présenté avec plus d'exhaustivité, en incluant ses atouts et ses inconvénients (les crues, notamment), les aménagements qu'il nécessite, ses enjeux militaires :

Le Rhin est d'une grande utilité pour le commerce de la province ; mais sa rapidité qui est cause que les bateaux remontent difficilement, empêche qu'on en tire un aussi grand secours qu'on pourrait sans cela ; d'ailleurs ses débordements causés par la fonte des neiges qui couvrent les montagnes de Suisse causent souvent, et presque au commencement de chaque été, des inondations dont souffrent beaucoup les voisins de ce fleuve qui, en changeant de lit, ce qui lui est assez ordinaire, non seulement couvre de sable et de gravier les champs et terres riverains, ce qui les rend stériles, mais même en emporte une partie et cause un grand dommage aux habitants ; comme on ne peut remédier à ces ouvrages ni garantir les fortifications des places que le roi a le long de ce fleuve, qu'au moyen des épis que Sa Majesté y a fait construire et qu'il faut une quantité considérable de fascines, piquets, et clayons pour l'entretien des épis construits au Fort Louis, à Druzenheim, à Kunheim et auprès du Fort Mortier sur le bras du Rhin appelé le Kaiwasser qui sert à procurer en tous temps la navigation sur ce fleuve à l'abri du feu de l'artillerie du Vieux Brisach, on a attention à empêcher que les bois propres aux ouvrages et qui se trouvent en grande quantité dans les îles que forme le Rhin ne soient dégradés¹.

Peu de descriptions sont à la fois aussi concises et exhaustives que le portrait du Rhin dressé par Peloux. Celui-ci présente tous les enjeux majeurs d'un cours d'eau aux XVII^e et

¹ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 13-14.

XVIII^e siècles. Économique, d'abord : comme voie de communication, il est indispensable au commerce, mais il présente également d'autres défis, notamment à travers les crues requérant des solutions techniques pour s'en prémunir. Il est naturellement le support d'une économie locale qui met à profit les ressources halieutiques et hydrauliques de la rivière. Militaire ensuite : le fleuve peut constituer une barrière et une frontière et nécessiter des fortifications dont il sert de support, en tant qu'axe de circulation, il est un moyen d'aller faire la guerre. Il suscite une action administrative, lorsque Peloux explicite des actions émanant de la monarchie pour gérer les cours d'eau. Celles-ci impliquent une réglementation des usages et la mise en œuvre de mesures, parfois coercitives. Le fleuve revêt une dimension politique, voire géopolitique enfin, quand les administrateurs relèvent l'existence d'acteurs étrangers qui en partagent l'accès. Ce partage peut nécessiter une approche diplomatique qui se superpose ou se substitue aux mesures stratégiques. De tels enjeux sont également présents au Canada, discernables en lisant entre les lignes des mémoires ou révélés par d'autres sources.

Le souci de pouvoir circuler sur les cours d'eau, l'usage militaire de la rivière et sa valorisation économique font partie des préoccupations de la monarchie à l'époque moderne, pour l'Alsace comme pour le Canada. La nécessité d'administrer les cours d'eau n'a pas échappé au pouvoir royal : le XVII^e siècle marque la mise en place d'un cadre général régissant – en théorie – la gestion des rivières.

Chapitre 4 : Une politique générale : *l'ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts*

Introduction

La gestion des cours d'eau par la monarchie française s'inscrit, à partir du milieu du XVII^e siècle, dans un cadre juridique théorique, défini par *l'ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts*, édictée le 13 août 1669¹. Ce texte participe d'un processus de réformes de grande ampleur dans les domaines du droit et de l'administration mené par le pouvoir royal sur près de vingt ans. Il entend remédier à la fois à la diversité des situations juridiques des forêts, en instaurant un droit uniforme à l'échelle du royaume, et à la mauvaise exploitation des ressources ligneuses durant le premier XVII^e siècle, en lui substituant une gestion plus rationnelle et mieux contrôlée. Cette réforme n'est cependant que partielle puisqu'elle s'appuie sur un droit préexistant et reprend l'organisation de l'époque d'un personnel qualifié. Elle n'en marque pas moins une étape majeure dans la constitution d'un droit et l'instauration d'une administration forestière qu'elle fixe jusqu'à la Révolution, et introduit des changements importants relatifs au statut et à la gestion des cours d'eau.

L'ordonnance concerne essentiellement les forêts, et la gestion des ressources qu'elles produisent. La plupart des attributions du personnel institué par le texte portent sur le contrôle et l'exploitation ligneuse. Ce pan de l'ordonnance a déjà fait l'objet d'études s'inscrivant dans des travaux sur la forêt d'Ancien Régime, sous l'angle institutionnel comme ceux de Michel Devèze ou de Jean-Claude Waquet, ou sous celui des relations homme-milieu forestier traitées amplement par Andrée Corvol et abordées plus récemment par Martine Chalvet². Emmanuel Garnier s'est plus particulièrement penché sur les conséquences de l'ordonnance sur

¹ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669*, Paris, Pierre Lepetit, Jacques Langlois, Damien Foucault et Sébastien Mabre-Cramoisy, 1670.

² DEVÈZE Michel, *Une admirable réforme administrative — La grande réformation des forêts royales sous Colbert (1661-1680)*, 2 vol., École nationale des Eaux et Forêts, Nancy, 1962 ; WAQUET Jean-Claude, *Les Grands maîtres des Eaux et Forêts de France de 1689 à la Révolution, suivi d'un dictionnaire des grands maîtres*, Genève ; Paris, Droz, 1978 ; Parmi les nombreux travaux écrits ou rédigés par Andrée Corvol sur l'histoire de la forêt, CORVOL Andrée, *L'homme et l'arbre sous l'Ancien Régime*, Paris, Economica, 1984 (Histoire) ; CORVOL Andrée, « La politique forestière de Colbert », in MOUSNIER Roland (dir.), *Un nouveau Colbert: actes du Colloque pour le tricentenaire de la mort de Colbert*, Paris, Editions SEDES/CDU, 1985, p. 229-239 ; CHALVET Martine, *Une histoire de la forêt*, Paris, Seuil, 2011.

les pratiques et le patrimoine des forêts alsaciennes dans les Vosges, notant l'incompatibilité entre la rigueur du texte et les contextes économique et environnemental de ces forêts de moyenne montagne¹.

Néanmoins, l'historiographie occulte souvent le fait que l'ordonnance introduit également d'importantes modifications en matière de gestion des cours d'eau et renforce les mesures conservatoires, en rattachant notamment au domaine de la Couronne les cours d'eau navigables et en soumettant les rivières flottables à la juridiction des Eaux et Forêts. Ces deux dernières dispositions permettent une plus grande implication du pouvoir royal dans la gestion effective des cours d'eau puisqu'elles lui garantissent une marge de manœuvre importante pour réaliser les aménagements qu'il juge nécessaire. Ces mesures s'accompagnent-elles toutefois d'effets en renforçant la mainmise réelle de l'État dans la gestion des réseaux hydrographiques, et plus généralement de l'environnement ? Au Canada comme en Alsace, rien n'est moins sûr. Dans les deux territoires, les dispositions du texte se heurtent aux réalités locales. En Alsace, l'ordonnance est appliquée tardivement et de manière très restreinte. Au Canada, elle semble de prime abord inexistante, bien qu'une analyse fine permette de supposer que certaines dispositions, notamment patrimoniales, avaient bel et bien été intégrées par le pouvoir royal comme par les colons.

4.1. « Former un corps de lois claires, précises et certaines »

4.1.1. Une réforme jugée nécessaire?

4.1.1.1. Les grandes ordonnances et la mise en ordre du royaume

Le début du règne personnel de Louis XIV est marqué par la multiplication de réformes législatives et réglementaires concrétisées par la promulgation de grandes ordonnances générales réformant un domaine précis de l'administration du royaume². Cette restriction à un seul sujet traité dans son intégralité, constitue une originalité. Les grandes ordonnances antérieures, des XVI^e et XVII^e siècles, compilaient en effet des dispositions législatives existantes dans un texte portant sur divers sujets, « traités sans ordre apparent³ », comme celle de Villers-Cotterêts (1539) qui réglementait à la fois les registres de naissance et baptême, l'usage du

¹ GARNIER Emmanuel, *Terre de conquêtes, la forêt vosgienne sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2004.

² LAMOUREUX Sophie, « La codification ou la démocratisation du droit », *Revue française de droit constitutionnel* 48 (4), 2001, p. 804.

³ BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 1999, p. 65.

français dans les actes officiels ou les compétences des justices civiles et ecclésiastiques, ou le Code Michau (1629).

À l'inverse, les grandes ordonnances promulguées par Louis XIV se restreignent à un domaine précis, mais surtout, visent à abroger et à remplacer les mesures qui les précèdent¹. Cette codification systématique d'un domaine de la législation entend ainsi tout à la fois réformer, harmoniser et uniformiser le droit à l'échelle du royaume dans son ensemble, avec une prétention à l'exhaustivité. Le premier texte, dont le projet naît en 1665, est édicté deux ans plus tard. Cette *ordonnance pour la réformation de la justice* (également appelée *Code Louis*) régleme la justice civile. Elle est suivie par l'*ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts* (1669), l'*ordonnance criminelle* (1670), pendant pour les procédures criminelles du *Code Louis*, l'*ordonnance sur le commerce* (1673), deux ordonnances fiscales sur les *gabelles*, puis les *aides* (toutes deux en 1680), sur la *Marine* (1681) et enfin, en 1685, sur la *police des îles d'Amérique* (le *Code noir*). L'*ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts*, « vérifiée en Parlement et Chambre des Comptes le 13 août 1669 » concerne, comme son titre l'indique, les ressources ligneuses et les cours d'eau. Composée de trente-deux titres subdivisés en six cent un articles, cette ordonnance réorganise le personnel juridique et administratif et fixe des normes aux pratiques liées aux forêts et aux rivières.

4.1.1.2. De la réformation générale à l'ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts

A l'instar des autres ordonnances, celle des Eaux et Forêts mentionne l'existence d'un important travail préalable à sa rédaction et à sa promulgation. La méthode est explicitée en préambule de l'ordonnance de 1669. Celle-ci a notamment exigé un état des lieux des législations antérieures, impliquant la nécessité de se « faire rapporter toutes les Ordonnances, tant anciennes que nouvelles qui concernent la matière », ainsi qu'une prise de connaissance des « avis qui nous ont été envoyez des Provinces par les Commissaires départis pour la reformation des Eaux et Forests² », chargés de remettre en ordre l'exploitation forestière et l'organisation de leur administration. Cette remise en ordre semblait nécessaire dans un royaume dont la forêt a lourdement souffert d'abus qui sont à imputer autant aux conflits du XVI^e et du début du XVII^e siècle qu'aux pratiques illégales cautionnées, voire causées par les officiers des Eaux et Forêts eux-mêmes. En effet, les ressources ligneuses, mais également l'administration elle-

¹ *Ibid.*, p. 66.

² *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669*, 1670, p. 1-2, préambule.

même ont pâti du désintérêt de la Couronne pour les Eaux et forêts dont les offices ne représentaient souvent qu'une source de revenus, ainsi que du manque d'implication et de compétence d'un personnel dont la rémunération était faible et irrégulière, dont la passivité, voire l'implication dans des abus qu'ils étaient censés prévenir et sanctionner étaient fréquente et dont le savoir technique frôlait l'inexistence¹.

Pour remédier à la situation, Colbert, intendant des finances, qui récupère en 1661 le département des Eaux et Forêts sous l'impulsion du chancelier Pierre Séguier, entreprend d'abord une « réformation générale ». Celle-ci est en fait un état des lieux du domaine forestier relevant directement ou indirectement de la Couronne, pour en connaître les ressources, la condition et en régler les abus². La réformation ne comprend cependant pas, dans un premier temps, les bois et forêts de certaines provinces du centre de la France, ceux de l'apanage de Monsieur et ceux des provinces récemment rattachées au royaume, dont l'Alsace³. Quant aux forêts des colonies, elles ne sont jamais mentionnées. Le travail de réformation déjà engagé sert de base à l'élaboration de l'ordonnance de 1669. Il permet de réorganiser les coupes, les offices ou encore les droits d'usage⁴ afin de mettre fin aux abus et de remettre en ordre un patrimoine ligneux désormais prêt à être régi par un texte neuf qui pourra s'appliquer à tout le royaume. S'inscrivant – parfois explicitement – dans la continuité de la législation sur les Eaux et Forêts qui émerge au XIII^e siècle, tout en en critiquant les manques, le texte définit une administration à la tête de laquelle se trouvent des grands maîtres, dont le ressort est subdivisé en maîtrises particulières. L'ordonnance établit enfin pour l'ensemble du royaume une norme unique concernant la police, l'exploitation et la juridiction des forêts et des cours d'eau.

Le préambule montre qu'à la différence des ordonnances des XVI^e et premier XVII^e siècles, les grandes ordonnances colbertiennes, dont celle des *Eaux et Forêts* ne s'appuient plus sur les assemblées, mais sur les experts : le texte est promulgué « après avoir ouï le rapport de personnes intelligentes et versées dans la matiere ; de l'avis de nostre Conseil et de nostre certaine science,

¹ *Les Eaux et forêts du 12e au 20e siècle*, Paris, Editions du Centre national de la recherche scientifique, 1987 (Histoire de l'administration française), p. 129.

² Pour un travail de synthèse sur la réformation générale de Colbert, voir DEVÈZE Michel, *Une admirable réforme administrative — La grande réformation des forêts royales sous Colbert (1661-1680)*, 1962 ; Plus récemment, des travaux spécifiques à une grande maîtrise ont donné lieu à des thèses : DUMONTET Éric, *La maîtrise des eaux et forêts de Poitiers de la Réformation à la Révolution, 1661-1790*, Thèse de doctorat (sous la direction de Jean-Marie Augustin), Poitiers, Université de Poitiers, 2000 ; POUBLANC Sébastien, *Compter les arbres. Une histoire des forêts méridionales à l'époque moderne*, Thèse de doctorat d'histoire (sous la direction de Jean-Marie Augustin), Toulouse, Université de Toulouse II, 2015.

³ DEVÈZE Michel, *Une admirable réforme administrative — La grande réformation des forêts royales sous Colbert (1661-1680)*, 1962, p. 169-187.

⁴ *Ibid.*, p. 192-203.

pleine puissance et autorité royale¹ ». La mention traduit les modalités du gouvernement que Louis XIV entend exercer : poussé par l'urgence de se procurer des ressources fiscales significatives, le roi contourne les résistances des parlements (à commencer par celui de Paris) et préfère légiférer seul, sur avis de son Conseil et d'experts capables de lui donner un avis éclairé sans prétention d'autorité².

L'ambition de l'ordonnance est de « former un corps de Loix claires, precises et certaines, qui dissipent toute l'obscurité des precedentes, et qui ne laissent plus de pretexte ou d'excuse à ceux qui pourront tomber en faute³ ». Dans un effort de rationalisation, elle inclut d'ailleurs plusieurs mesures qui suppriment des offices créés antérieurement, à l'instar de celles qui mettent fin aux « sergens traversiers, maistres, gardes, surgardes, routiers et sergens dangereux » et les remplacent par des gardes généraux et des sergents à garde⁴. Plusieurs édits publiés à sa suite⁵ abolissent eux-aussi des offices et suppriment des ressorts ce qui, combiné à l'ampleur de l'ordonnance elle-même, attestent de l'ambition de rénover en profondeur une institution en déréliction, réorganiser son personnel et rationaliser une administration des Eaux et Forêts dont l'organisation s'est faite par sédimentation depuis le XIII^e siècle.

4.1.2. La monarchie et le droit de l'eau avant 1669

4.1.2.1. Structuration et multiplication du personnel des Eaux et Forêts

Les « Eaux et Forêts » en tant qu'administration royale apparaissent au Moyen Âge, sous le règne de Philippe-Auguste dont une ordonnance de 1219 régleme la coupe et la vente de bois. En 1223, Louis VIII instaure quant à lui des « Maîtres des Eaux et Forêts », dont le titre et la mission générale de gestion à long terme des ressources ligneuses, sinon les fonctions précises, subsistent jusqu'à l'ordonnance de 1669⁶. L'organisation du personnel des Eaux et Forêts n'évolue presque pas. Aux maîtres du XIII^e siècle s'ajoute, au XIV^e siècle, un grand maître appelé tantôt « souverain et general maistre », tantôt « souverain maistre et refformateur » avant de se stabiliser au XV^e siècle en « souverain maître », puis en « grand maître et général réformateur ». Celui-ci siégeait à la Table de marbre du Palais, à Paris, et partageait parfois sa

¹ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669, 1670, p. 1-2.*

² CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, vol. 1, Paris, Flammarion, 2009, p. 508-509.

³ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669, 1670, p. 2.*

⁴ *Ibid.*, p. 39-40, art.X.3, X.4, X.5.

⁵ *Ibid.*, p. 153-178.

⁶ GUERIN Jean-Louis, « Histoire d'une forêt écartelée entre colbertisme et libéralisme », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement* 53 (1), 2009, p. 13.

fonction avec un inquisiteur ou un enquêteur pour contrôler le personnel subalterne¹. En 1575, face aux recrudescences des malversations dans les forêts, la fonction de grand maître et général réformateur disparaît, au profit de six grandes maîtrises réparties en autant de provinces. Selon Isambert, Decrusy et Taillandier, cependant, il s'agit d'un édit avant tout bursal², c'est-à-dire qui porte création d'impôt : les besoins financiers de la monarchie incitaient régulièrement les rois à multiplier les offices, en particulier subalternes, dont les titulaires devaient par définition acheter la charge. Les grandes maîtrises passent ensuite au nombre de neuf en 1582. Au sein de chacune, on trouve des maîtrises particulières, au ressort plus restreint.

Un personnel spécialisé accompagne chaque maître particulier dans ses visites et ses jugements. Axées essentiellement sur la gestion des ressources ligneuses, mais aussi cynégétiques et halieutiques, les missions de ce personnel incluent la visite régulière des forêts sur une juridiction plus ou moins étendue, le marquage et la vente des arbres destinés à la coupe, et la prise de sanctions contre d'éventuels contrevenants. Leur nombre comme leur organisation précise varie au gré des besoins forestiers, mais aussi financiers de la monarchie. Les offices subalternes ne sont toutefois pas héréditaires avant 1583, officiellement pour pallier les nombreux abus commis avec la complicité du personnel des Eaux et Forêts, et permettre, à travers la pérennisation de leur charge, une implication plus grande et une connaissance plus fine des enjeux forestiers³. Entre le XIV^e et le XVII^e siècle, et malgré des mesures régulières visant à remettre de l'ordre dans la structuration de ce personnel subalterne, le nombre d'officiers augmente régulièrement. Au début du XVII^e siècle, des édits dédoublent même les offices, en instaurant au côté des offices anciens de nouvelles charges dont la durée est limitée. Celui de juin 1635 ne concerne d'abord que les offices de grand maître, de contrôleur général, de maîtres particuliers et de contrôle, désormais triennaux. L'édit de septembre 1644 étend la mesure – sans succès, d'ailleurs – en créant des charges biennales de lieutenants, procureurs,

¹ DECQ Edouard, « L'administration des Eaux et Forêts dans le domaine royal en France aux XIV^e et XV^e siècles. Mémoire posthume d'Edouard Decq », *Bibliothèque de l'école des chartes* 83 (1), 1922, p. 71 ; DECQ Edouard, « L'administration des Eaux et Forêts dans le domaine royal en France aux XIV^e et XV^e siècles: Mémoire posthume d'Edouard Decq (suite et fin) », *Bibliothèque de l'école des chartes* 84 (1), 1923, p. 93.

² Édit qui supprime l'office unique de grand maître, enquêteur et réformateur des eaux et forêts, et qui crée en remplacement six officiers pareils, et six huissiers au siège de la table de marbre du palais à Paris, mai 1575, ISAMBERT François-André, DECRUSY et TAILLANDIER Alphonse-Honoré (dir.), *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789 : contenant la notice des principaux monumens des Mérovingiens, des Carolingiens et des Capétiens, et le texte des ordonnances, édits, déclarations, lettres patentes, réglemens, ... de la troisième race, qui ne sont pas abrogés, ou qui peuvent servir, soit à l'interprétation, soit à l'histoire du droit public et privé.....*, 29 vol., Paris, Belin-Leprieur, Plon, 1821, vol. 14, 274.

³ À cette date, Henri III rend héréditaire les offices de gruyers, forestiers, verriers, maîtres sergents, châtelains, ségrayers, maîtres garde-marteaux et sergents. Édit sur les Eaux et Forêts, l'entretien des chemins publics et rivières, janvier 1583, *ibid.*, p. 537.

gruyers, gardes-marteaux et receveurs¹. Au moment des Réformations de Colbert, au début des années 1660, on compte ainsi neuf grandes maîtrises, cent dix-neuf maîtrises ainsi que dix-huit grueries autonomes, dont la répartition spatiale est marquée par un déséquilibre entre une moitié nord du royaume où se sont multipliés les offices, et une moitié sud encore peu pourvue : une seule grande maîtrise réunissant les provinces de Languedoc, Basse-Navarre, Soule, Labourd, Dauphiné et Provence !

4.1.2.2. La conservation des ressources du domaine royal (XIII^e - XIV^e siècles)

À la fin du Moyen Âge, le personnel des Eaux et Forêts ne s'occupe que des bois, étangs et rivières appartenant au domaine du Roi, et dans la plupart des cas, depuis l'ordonnance de Gisors en 1219, les « Eaux et Forêts » concernent en réalité surtout l'exploitation des forêts. Lorsque les premières ordonnances évoquent les cours d'eau, c'est généralement pour garantir la disponibilité en ressources halieutiques par la réglementation de la pêche et l'empoisonnement des étangs. L'ordonnance sur la police de la pêche édictée par Philippe le Bel en 1291, destinée aux maîtres des Eaux et Forêts, régleme ainsi l'activité en interdisant certains modes de pêche (prohibition de matériels et de techniques de pêche, ainsi que des mailles des filets trop fines), en fixant une taille de poisson minimum et en limitant les périodes de prélèvement autorisé². L'objectif de l'ordonnance est de garantir la ressource face à une possible surexploitation en conservant une population suffisamment importante pour être pérenne. En 1326, l'ordonnance sur la pêche des poissons des rivières de Charles IV explicite cet objectif. S'adressant lui aussi aux maîtres des Eaux et Forêts, il note que les cours d'eau du royaume, « par malices et par engins pourpensez des pescheurs, soient aujourd'huy sans fruit, et par euls sont empeschez les poissons à croistre en leur droit estat, ni ne sont de nulle valeur », conduisant à un appauvrissement de la ressource, et par conséquent, à une hausse des prix du poisson. Les mesures prises sont semblables à celles de 1292 : réglementation du matériel et des techniques, restrictions pour limiter la pêche pendant la période de fraie et instauration d'une taille minimum des poissons dont la prise est autorisée. L'ordonnance comporte également un volet coercitif, en prévoyant des sanctions pour les contrevenants, notamment la confiscation et la destruction du matériel illégal, et des amendes³.

¹ *Les Eaux et forêts du 12e au 20e siècle*, 1987, p. 125-126.

² Ordonnance sur la police de la pêche, 1291, ISAMBERT, DECRUSY et TAILLANDIER (dir.), *Recueil général des anciennes lois françaises*, 1821, vol. 2, p. 691-692.

³ Ordonnance sur la pêche des poissons de rivière, 1326, *ibid.*, vol. 3, p. 518-520.

Un premier tournant s'opère au XIV^e siècle lorsque les textes normatifs sur les Eaux et Forêts acquièrent une dimension juridique. L'ordonnance de Brunoy, édictée le 29 mai 1346 par Philippe VI et le règlement général sur les Eaux et Forêts de Charles VI édicté en septembre 1402 dépassent en effet la simple gestion durable des ressources pour introduire des éléments nouveaux. Ainsi, l'article 31 de l'ordonnance de Brunoy stipule :

que aucuns bailliz, seneschaux, receveurs, prevoz, vicontes ou autres officiers quelzconques dores-en-avant ne congnoissent ne s'entremettent en aucune manière, du fait des forez, fleuves, rivieres , et garennes, ne de chose qui en dépende, mais se aucune chose en ont encommencié, qu'il renvoyent la cause, ou causes, en l'estat où elle est, pardevant les mestres des forez, commis au païs dont il seront, pour en juger et déterminer, si comme de raison sera¹ .

En retirant explicitement les cours d'eau et les forêts aux instances judiciaires royales classiques au profit des officiers des Eaux et Forêts, l'ordonnance fait un premier pas dans la constitution d'un domaine dont la juridiction, et non plus seulement l'administration matérielle, acquiert une dimension particulière dans le royaume : au même titre que les juridictions fiscales ou les sièges d'amirautés, les Eaux et Forêts rejoignent les « juridictions d'exception² », le patrimoine forestier n'étant plus seulement possession du roi, mais source de revenus pour le royaume. Sa valeur financière égale, voire supplante, sa valeur patrimoniale.

L'ordonnance de 1376 et le règlement de 1402, même s'ils concernent eux aussi essentiellement les forêts, reprennent en des termes presque identiques la formulation de 1346, respectivement à l'article 31 et à l'article 68³. Quant à l'ordonnance de François I^{er}, édictée à Lyon en mars 1515 et enregistrée par le parlement de Paris en février 1516, elle compile et remet en vigueur ces textes du XIV^e siècle, sans rien apporter de neuf⁴.

4.1.2.3. L'élargissement du ressort et la multiplication des compétences (XVI^e siècle)

La véritable évolution du XVI^e siècle, mais qui ne concerne pas encore l'eau, survient deux ans plus tard, à travers l'édit de 1516 sur la conservation des forêts, l'exploitation et les droits des usagers. À la fin du texte, qui concerne au premier chef le domaine royal, François I^{er},

¹ Ordonnance sur les Eaux et Forêts, Brunoy, 29 mai 1346 *ibid.*, vol. 4, p. 527.

² BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle*, 1999, p. 48.

³ Ordonnance générale sur les forêts royales, la juridiction des officiers, le martelage, les droits des usagers, les droits du Roi dans les forêts particulières, et qui confirme les ordonnances sur les eaux, rivières, étangs et prohibe les engins, juillet 1376, ISAMBERT, DECRUSY et TAILLANDIER (dir.), *Recueil général des anciennes lois françaises*, 1821, vol. 5, p. 465 ; Règlement général sur les Eaux et Forêts, 1402, *ibid.*, vol. 7, p. 37.

⁴ Ordonnance sur la chasse, les forêts, droits d'usage, rivières, étangs et pêcheries, 1515, ISAMBERT, DECRUSY et TAILLANDIER (dir.), *Recueil général des anciennes lois françaises*, 1821, vol. 12, p. 49.

« considérans la ruine, dépopulation et dégast, non seulement de noz forests, mais de tous les autres bois et forests » du royaume, permet aux propriétaires particuliers, voire les encourage à appliquer les règles et les sanctions prescrites par l'ordonnance¹. À partir de cette date, la réglementation ne concerne plus le seul domaine royal. La perspective de valorisation et de conservation du patrimoine ligneux dans son ensemble pousse le pouvoir royal à élargir les compétences des Eaux et Forêts à l'ensemble des massifs forestiers, y compris ceux de la noblesse, du clergé et des communautés. L'invitation de François I^{er} se mue en obligation en 1583 lorsque Henri III, dans son édit sur les Eaux et Forêts, l'entretien des chemins publics et rivières, déclare que « la conservation des forests et bois des « ecclésiastiques, abbez, commanderies et communautez » relèvent de la Couronne. À ce titre, le texte interdit toute coupe, tant des hautes futaies que des baliveaux, sans la permission du pouvoir royal².

Le texte de 1583 est également le premier à considérer les rivières comme des voies de circulation et non plus seulement en fonction de leurs ressources halieutiques. Le préambule évoque la mauvaise conservation des cours d'eau et de leurs aménagements, « qui causeroit la cessation du trafic et commerce » conduisant à l'augmentation des prix et à l'interruption des communications entre les sujets du royaume incapables de « s'entre-communiquer, secourir ne aider l'un l'autre des choses requises pour le soutènement et entretien de la vie humaine³ ». L'article 18 entend remédier au problème et conserver les rivières navigables, permettant l'entretien « du commerce et trafic, d'où dépend la richesse et abondance de nostre royaume ». Le recours aux rivières comme exutoire et le mauvais entretien des infrastructures ayant conduit à des accidents de navigation, les grands maîtres, lieutenants et maîtres particuliers ont désormais l'obligation veiller au bon état des cours d'eau et à la régularité des aménagements. En cas de délabrement naturel, c'est au Conseil du roi, averti par procès-verbal, de décider de ce qui est à faire. Lorsque ce sont les particuliers qui sont responsables de dommages, soit parce qu'ils sont à l'origine de « ruines, démolitions et encombles », soit parce qu'ils ont construit des moulins et pêcheries qui nuisent au débit, le personnel des Eaux et Forêts doit les contraindre à remettre le cours d'eau en état. L'ordonnance conclut sur l'interdiction de jeter dans les rivières « aucuns fumiers, gravoirs, charognes, foins, pailles pourries, ne autres immondices et choses généralement quelconques », sous peine d'amendes, attestant

¹ Édit sur la conservation des forêts, la taxe des officiers, les peines contre les délinquans, et la faculté accordée aux seigneurs, prélats et communautés d'adopter pour leurs forêts le même régime, 1518, *ibid.*, p. 166.

² Édit sur les Eaux et Forêts, l'entretien des chemins publics et rivières, janvier 1583, *ibid.*, vol. 14, p. 532-533.

³ *Ibid.*, p. 528.

l'utilisation régulière des cours d'eau comme exutoires¹. Cette préoccupation nouvelle pour la circulation fluviale s'inscrit dans une évolution plus large qui dote le personnel des Eaux et Forêts de responsabilités quant aux routes du royaume, en leur demandant de « remettre et restaurer lesdits grands chemins [royaux] passant en leur ancienne largeur et limite² ». L'édit montre l'intérêt de la monarchie pour une rivière qui n'est donc plus seulement un atout local en fournissant poissons et énergie hydraulique, mais un élément faisant partie intégrante d'un réseau économique dont les bénéfices peuvent aussi être envisagés à plus grande échelle.

La dernière grande ordonnance avant celle de 1669, en mai 1597 *sur le fait des Eaux et Forêts, l'entretien des chemins publics et rivières*, n'apporte en revanche plus rien de nouveau. Elle est centrée essentiellement sur les procédures judiciaires et fiscales de l'administration des forêts. Ses deux seuls articles concernant l'eau – les derniers – portent exclusivement sur les questions de pêche³ en réitérant des mesures presque identiques aux textes du XIV^e siècle. Après cette date, les rares édits (1601, 1619, 1652) et d'une manière générale, la réglementation qui passe surtout par les arrêts de règlement des parlements ou les arrêts du Conseil, ne concernent plus que des détails de l'administration forestière, souvent restreints à une région particulière⁴.

Du XIII^e au XVII^e siècle, les rois de France ont donc régulièrement légiféré sur les Eaux et Forêts. Par le recours à un personnel spécialisé dont la structuration n'évolue que peu au fil des siècles, il s'agissait tout d'abord d'exploiter durablement et rentablement les ressources ligneuses du domaine royal, puis les ressources halieutiques directement sur le terrain. Progressivement toutefois, le statut juridique des Eaux et Forêts s'est élargi et complexifié. Devenues juridiction d'exception au courant du XIV^e siècle, étendues aux bois qui ne dépendaient pas directement de la Couronne au début du XVI^e siècle, l'administration des Eaux et Forêts s'est surtout emparée des rivières comme voies de circulation, et non plus uniquement comme lieu de pêche. L'ordonnance de 1669 s'inscrit donc à la fois dans la continuité et en rupture avec les textes qui la précèdent. Par son étendue et son ambition d'exhaustivité, par sa volonté explicite de réforme et par l'absence presque totale de références directes aux édits et ordonnances passés, elle constitue une évolution majeure dans l'administration juridique et économique des Eaux et Forêts. Elle capitalise, cependant, les expériences et les acquis de plus de cinq siècles durant

¹ Édit sur les Eaux et Forêts, l'entretien des chemins publics et rivières, janvier 1583, *ibid.*, p. 535.

² Édit sur les Eaux et Forêts, l'entretien des chemins publics et rivières, janvier 1583, art. 14, *ibid.*, p. 533.

³ Ordonnance générale sur le fait des Eaux et Forêts, l'entretien des chemins publics et rivières, etc., mai 1597, art. 36 et 37, *ibid.*, vol. 15, 163.

⁴ DEVÈZE Michel, *Une admirable réforme administrative — La grande réformation des forêts royales sous Colbert (1661-1680)*, 1962, p. 191.

lesquels la monarchie française s'est progressivement attachée à s'appropriier le territoire et administrer les ressources naturelles pour mieux les exploiter.

4.2. L'ordonnance de 1669 et les mesures liées à l'eau

4.2.1. La juridiction des Eaux et Forêts en 1669

4.2.1.1. Une juridiction étendue

Les quinze premiers titres de l'ordonnance définissent l'organisation de la juridiction spécifique qu'elle instaure. Le premier article du premier titre établit en effet une justice spéciale habilitée à instruire « tant au Civil, qu'au Criminel, [...] tous differends qui appartiennent à la matiere des Eaux et Forests, entre quelques personnes, et pour quelque cause qu'ils ayent esté intenez¹ ». L'article 2 énumère les questions forestières concernées, c'est-à-dire toutes celles regardant les forêts appartenant au domaine royal, qu'il s'agisse de leur exploitation, de leur entretien ou de leur conservation. L'article 3, quant à lui, fait de même pour les cours d'eau. Seront ainsi de la compétence des officiers des Eaux et Forêts :

Toutes actions concernant les entreprises ou pretentions sur les Rivieres navigables et flotables, tant pour raison de la navigation et flottage, que des droits de pesche, passage, pontonnage, et autres, soit en especes ou deniers, conduite, rupture, et loyers de flettes, bacs et batteaux, espaces sur l'eau, constructions et demolitions d'ecluses, gords, pescheries, et moulins assis sur les riveres, visitation de poissons, tant ès batteaux que boutiques et reservoirs, et de filets, engins et instructions servans à la pesche, et generelement de tout ce qui peut prejudicier à la navigation, charroy, et flottage des bois de nos Forests [...]²

Les termes de cet article incluent donc explicitement les questions de pêche, de navigation et traversée des cours d'eau, mais aussi la gestion des infrastructures qui y sont installées telles que les écluses, les pièges à poisson (les « gords ») ou les moulins, en d'autres termes, ce qu'on appelle aujourd'hui l'aménagement du territoire.

De même, l'ordonnance prévoit « [...] qu'ils connoissent de tous differends sur le fait des Isles, islots, javeaux, atterrissemens, accroissemens, alluvions, viviers, palus, bastardeaux, chantiers, auzelée et curement de nos rivieres, boires et fosses qui sont sur les rives³ », ainsi que ceux liés

¹. *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669, 1670, p. 2 Art. I-1.* Pour citer les articles de l'*Ordonnance des Eaux et Forêts* dans les notes de bas de page, nous simplifierons la notation, numérotant les titres en chiffre romain et les articles au sein de chaque titre en chiffres arabes.

² *Ibid.*, p. 3 art. I-3.

³ *Ibid.* art. I-4.

à l'emploi des employés au service des Eaux et Forêts, notamment des « pescheurs, aides à batteaux, ou passagers de bacs établis sur nos rivières¹ », la pêche illégale², les crimes commis en flagrant délit sur leur juridiction³. L'objectif est donc de faire entrer dans la juridiction des Eaux et Forêts l'ensemble du réseau hydrographique navigable et flottable du royaume, ainsi que toutes les affaires qui s'y rapportent, des entreprises d'aménagement aux conflits d'usage. Pour autant, l'ambition de faciliter la circulation à l'échelle du royaume ne vise pas encore à connecter des bassins fluviaux entre eux pour créer un véritable réseau de voies navigables. Cette idée ne germe que plus tard : on doit ses prémices à Sully, surintendant des finances d'Henri IV, au début du Grand siècle⁴.

Selon les circonstances et à condition qu'il s'agisse de questions d'usage des espaces, et non de questions de propriété, le personnel des Eaux et Forêts est également susceptible d'instruire ou juger des affaires concernant des terres (forêts et cours d'eau) appartenant à la noblesse laïque ou ecclésiastique, à des communautés ou à des particuliers, alors que les autres institutions judiciaires sont expressément défendues d'intervenir en matière d'Eaux et Forêts selon des termes reprenant ceux de l'ordonnance de 1346⁵. En ce qui concerne les rivières, les compétences ne doivent toutefois pas empiéter sur « la juridiction des Prevosts des Marchands és villes où ils sont en possession de connoistre de tout, ou de partie de ces matieres, et de celle des Officiers des turcies et levées, et autres qui pourroient avoir titre et possession pour en connoistre⁶ ». L'article souligne en fait que la police des cours d'eau est une compétence partagée : dévolue aux pouvoirs urbains dans certains cas (on trouve des Prévôts des Marchands à Paris mais aussi à Lyon), elle est du ressort des officiers des turcies et levées dans la vallée de la Loire⁷, qui ont eux-aussi explicitement préséance sur ceux des Eaux et Forêts. L'universalité

¹ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669, 1670.*, p. 4 art. I-6 ; Dans un commentaire de 1772, Daniel Jousse précise que pour le curage, le recours au terme « nos rivières » exclut donc les celles des seigneurs et communautés, sur lesquelles les officiers royaux n'ont juridiction « qu'en ce qui concerne le fait des usages, délits, abus et malversations ». JOUSSE Daniel, *Commentaire sur l'Ordonnance des Eaux et forêts, du mois d'août 1669*, Paris, chez Debure père, 1772, p. 15.

² *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669, 1670*, p. 4 art. I-7.

³ *Ibid.*, p. 4-5 art. I-8.

⁴ VÉRIN Hélène, *La gloire des ingénieurs: l'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Michel, 1993, p. 200.

⁵ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669, 1670*, p. 5-7 art. I-11 - I-16.

⁶ *Ibid.*, p. 3 art. I-3.

⁷ Le service des turcies et levées naît en 1571, à l'initiative de Charles IX, pour lutter contre les inondations de la Loire en entretenant et en érigeant au besoin des levées le long du cours d'eau. Dirigé par un surintendant, puis un, et enfin deux intendants (1603), ce service marque l'émergence, selon Marie Fournier, d'une « tentative d'appréhension plus globale du système hydraulique sur la Loire ». FOURNIER Marie, *Le riverain introuvable ! La gestion du risque d'inondation au défi d'une mise en perspective diachronique : une analyse menée à partir de l'exemple de la Loire*, Tours, Université François-Rabelais de Tours, 2010, p. 105.

prétendue de la portée de l'ordonnance, réelle pour les forêts, s'efface sensiblement devant les cas particuliers de la gestion des eaux. Mais à ces quelques exceptions près, le pouvoir royal n'instaure pas moins une juridiction d'exception uniforme à l'échelle du royaume.

4.2.1.2. Un personnel destiné à la gestion des forêts

Pour ce faire, l'ordonnance définit à travers les titres II à XIV les attributions et la juridiction d'un personnel *ad hoc*. Depuis les grands maîtres susceptibles de juger en première instance l'ensemble des affaires liées aux forêts, et responsables notamment de « l'exécution de toutes nos Lettres patentes, Ordres et Mandemens sur le fait des Eaux et Forests¹ et du relai avec le pouvoir central [...] » jusqu'aux gardes et arpenteurs de maîtrises particulières, l'ordonnance de 1669 fixe les droits et responsabilités de chacun (Figure 11).

Le deuxième titre de l'ordonnance expose les conditions et attributions générales des officiers des maîtrises des Eaux et Forêts : conditions de recrutement (âge minimum, religion catholique...), fréquence des audiences, organisation de leurs locaux, exemption de logement de gens de guerre... Pour limiter les conflits d'intérêts, les officiers des Eaux et Forêts, à l'exception du lieutenant, ne peuvent exercer d'autre office royal de justice ou de finances. Surtout, ils n'ont pas le droit « d'exercer en titre ou par commission aucun office, et de recevoir pension ou tenir aucune ferme des seigneurs, communautez, ou particuliers », sans condition². Réciproquement, ecclésiastiques et officiers des Parlements, Grand conseil, Cour des aides, Chambre des comptes et autres cours royales ne peuvent prétendre à un office des Eaux et Forêts³. L'ordonnance entend donc instaurer un personnel spécialisé, dont les tâches sont essentiellement, sinon exclusivement consacrées à l'administration des eaux et des forêts.

Les grands maîtres sont en effet seuls habilités à connaître « en première instance, à la charge de l'appel, de toutes actions qui seront intentées pardevant eux en procédant aux visites, ventes et reformations des Eaux et Forests, entre telles personnes, et en quelque cas et matière que ce soit⁴ ». C'est également à eux que revient « l'exécution de toutes nos lettres patentes, ordres et mandemens sur le fait des eaux et forests⁵ » et ils peuvent, « en procédant à leurs visites, faire toute sorte de réformations, et juger de tous délits, abus et malversations » qu'ils constatent⁶.

¹ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669*, 1670, p. 11 art. III-2.

² *Ibid.*, p. 19, art. II-8.

³ *Ibid.*, p. 20, art. II-12.

⁴ *Ibid.*, p. 11 art. III-1.

⁵ *Ibid.*, art. III-2.

⁶ *Ibid.*, art. III-4.

Autrement dit, le grand maître dispose d'un pouvoir judiciaire et administratif étendu, notamment parce que lui seul, au sommet de la pyramide hiérarchique instituée par l'ordonnance, peut entreprendre des réformes sur le territoire dont il a la charge. Son pouvoir judiciaire est toutefois contrebalancé par la Table de marbre dont la grande maîtrise relève¹, qui peut juger en dernier ressort « toutes les appellations de jugemens rendus sur le fait d'usage, abus, délits et malversations commises dans nos Eaux et Forests, ou en celles de nos sujets² », mais aussi, en première instance, les procès civils et criminels liés aux questions de propriété impliquant le domaine royal³, et, en appel, les sentences des officiers des maîtrises « et autres juges inférieurs de leur ressort⁴ ». Les parlements et autres cours souveraines peuvent, quant à elles, juger en appel les affaires civiles et criminelles de propriété⁵

Au-dessous du grand maître, un personnel se structure selon une hiérarchie pyramidale, soumettant au grand maître des maîtres particuliers, assistés d'un lieutenant, un procureur du roi, un garde-marteau et un greffier. À l'échelle plus petite de la gruerie, le gruyer est responsable de la garde des bois et revêt une partie des fonctions détenues par les maîtres particuliers, procureur ou garde-marteau : marquage des arbres, jugement des délits inférieurs à douze livres, visite et rapport des Eaux et Forêts⁶. La surveillance au quotidien est confiée à des gardes, sergents et arpenteurs.

¹ Tirant son appellation d'une table en marbre du Parlement de Paris, où siégeaient jusqu'en 1618 le connétable, l'amiral et le grand maître des Eaux et Forêts, la Table de marbre désigne par extension les tribunaux spécialisés, à Paris et en province, aptes à juger les affaires concernant les Eaux et Forêts, à l'ordinaire comme en appel. Les maîtrises de Haute et Basse Alsace relevaient de la Table de marbre du Parlement de Metz, créée en 1684. CORVOL Andrée, « Table de Marbre, Tables de marbre », in *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, Presses universitaires de France, 2010, p. 1198-1199.

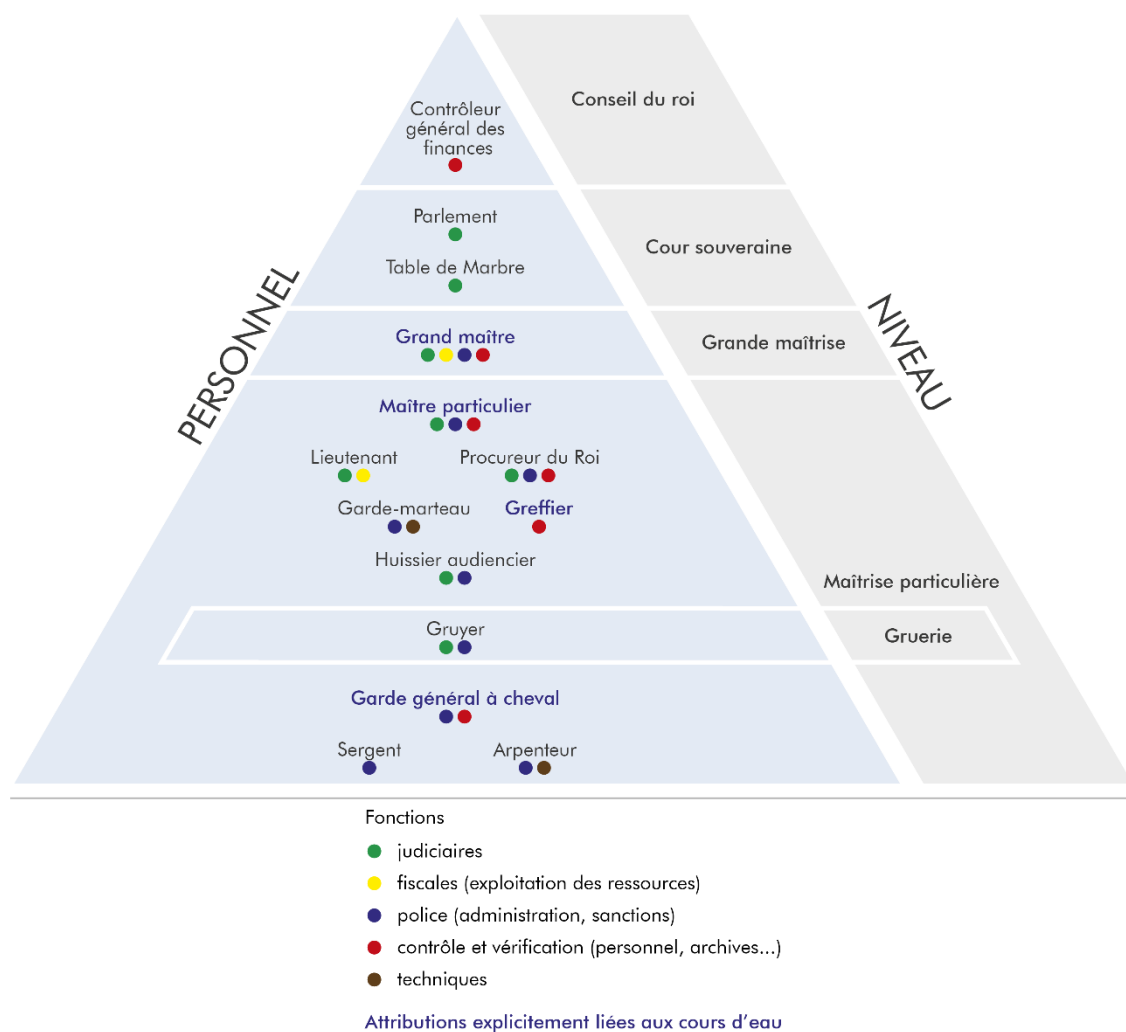
² *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669*, 1670, p. 49 art. XIII-5.

³ *Ibid.*, p. 45, art. XIII-1.

⁴ *Ibid.*, p. 48, art. XIII-2.

⁵ *Ibid.*, p. 45, art. XIII-1.

⁶ *Ibid.*, p. 36-38 titre IX.



Infographie : B. Furst, 2016

Figure 11 – L'organisation du personnel des Eaux et Forêts d'après l'ordonnance de 1669.

Les responsabilités du personnel définies dans l'ordonnance montrent bien le déséquilibre entre les eaux et les forêts : ces dernières sont particulièrement concernées par le texte. Une partie du personnel n'est absolument pas concerné par la police ou la justice des cours d'eau, comme les gardes-marteau, dont la principale responsabilité est la supervision du marquage des bois¹ ou les gruyers.

Quelques articles spécifiques à l'eau méritent toutefois plus d'attention. Il en est ainsi de la responsabilité de visite, pour les grands maîtres, des « rivières navigables et flottables, ensemble les routes, pescheries, et moulins estant sur nos Eaux, pour connoistre s'il y a des entreprises

¹ Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669, 1670, p. 30-32 titre VII.

ou usurpations qui puissent empêcher la navigation et le flottage », avec obligation d’y remédier le cas échéant pour « rendre le cours des rivières libres et sans aucun empeschement »¹.

Les maîtres particuliers, quant à eux, ont des fonctions juridiques plus restreintes, dans un ressort moins étendu. Leur seule implication dans la gestion du réseau hydrographique est la visite semestrielle de leur maîtrise, assistés de leur personnel. Cette visite concerne essentiellement les forêts, mais inclut néanmoins l’ensemble des rivières navigables et flottables².

L’instauration d’un office de greffier, dont la charge principale est la conservation des papiers de la maîtrise particulière, traduit la volonté du pouvoir royal d’archiver tous les actes concernant l’administration des Eaux et Forêts dans son ressort – et ainsi y avoir accès aisément à des fins de contrôle. Le greffier doit ainsi garder dans le sixième des huit registres dont il a la responsabilité, « tous les actes et procédures qui regarderont la navigation, et le flottage sur les rivières, la pesche et la chasse³ ».

Les gardes généraux à cheval, enfin, ont parmi leurs attributions de marcher « incessamment dans les forests et bois et le long des rivières » pour surveiller et prêter main forte aux gardes ordinaires, faire appliquer les termes de l’ordonnance, les jugements et décisions des grands maîtres, des maîtres particuliers et « généralement, [faire] tous actes et exploits pour raison de nos eaux, rivières, forests, bois et buissons » au sein des maîtrises particulières⁴.

À ces rares exceptions près, les prérogatives et attributions du personnel n’évoquent jamais les cours d’eau : la plupart des fonctions concernent en fait la gestion des ressources ligneuses, qu’il s’agisse de leur exploitation ou de leur conservation.

4.2.1.3. Un code essentiellement forestier ?

La suite de l’ordonnance reflète ce déséquilibre : l’ordonnance est avant tout un code forestier, destiné à rationaliser et harmoniser la gestion des bois et des forêts pour assurer la pérennité des ressources ligneuses, particulièrement nécessaires, à cette période, au développement de la marine.⁵ Les titres XV à XXVI organisent l’exploitation de ces ressources (coupe et ventes) et celle des produits secondaires des forêts, comme les glandées, ainsi que la gestion des bois non

¹ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669*, 1670, p. 17-18 art. III-23.

² *Ibid.*, p. 21, art. IV-6.

³ *Ibid.*, p. 33 art. VIII-7.

⁴ *Ibid.*, p. 39-40, art.X-4.

⁵ GARNIER, *Terre de conquêtes, la forêt vosgienne sous l’Ancien Régime*, 2004, p. 162.

domaniaux. Dans cette partie, seuls le vingt-deuxième et le vingt-sixième titre mentionnent les cours d'eau. Le titre XXII s'intéresse au domaine royal engagé ou tenu comme douaire, concession ou usufruit. Il précise qu'avant toute exploitation « des eaux, bois et forests [du domaine royal] tenus à titre de douaire, concession, engagement, usufruit ou autrement », une visite avec procès-verbal doit être effectuée par le grand maître, procès-verbal devant notamment mentionner « l'état des garennes, rivières, estangs, forges, fourneaux, écluses, pertuis, bondes, vannages, décharges et chaussées¹ ».

Le titre XXVI, quant à lui, détaille les mesures qui s'appliquent aux bois des particuliers. Il restreint en particulier le droit de pêche, en interdisant « à tous particuliers habitans, autres que les adjudicataires [...] de pescher en aucune sorte, mesme à la ligne, à la main ou au panier, ès eaux, rivieres, estangs, fosses, marais et pescheries communes, nonobstant toutes coutumes et possessions contraires », à peine d'amende et de prise, voire de bannissement de la paroisse en cas de récidive². À l'exception de ces rares mentions, l'ordonnance régleme seulement les droits d'usage des forêts. Ce sont surtout les questions de police et de conservation qui concernent les eaux, en plus des forêts, un aspect couvert par la dernière partie de l'ordonnance, des titres vingt-sept à trente-deux.

4.2.2. La réforme du cadre juridique : le roi propriétaire et administrateur

4.2.2.1. Le rattachement au domaine royal des cours d'eau navigables

La principale disposition concernant les cours d'eau contenue dans l'ordonnance est le rattachement de tous les cours d'eau naturels et artificiels navigables au domaine de la Couronne par l'article 41 du titre XXVII sur la police et conservation des forêts, eaux et rivières. La mesure offre à la monarchie – en théorie – la possibilité d'aménager à sa guise les cours d'eau, sans en référer à d'autres pouvoirs, puisque le roi en devient officiellement propriétaire. L'article stipule ainsi :

déclarons la propriété de tous les fleuves et rivières portant batteaux de leurs fonds, sans artifice et ouvrage de mains dans notre royaume et terres de notre obéissance, faire partie du domaine de nostre Couronne, nonobstant tous titres et possessions contraires, sauf les droits

¹ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669*, 1670, p. 87-88, art. XXII-1 et XXII-2.

² *Ibid.*, p. 106, art. XXVI-28.

de pesches, moulins, bacs et autres usages que les particuliers peuvent y avoir par titres et possessions valables, auxquels ils seront maintenus¹.

Il y a là une différence avec le titre I qui attribuait aux officiers des Eaux et Forêts la juridiction sur les eaux navigables et flottables. Ainsi les rivières navigables, à travers le titre XXVII, article 41 sont-elles intégralement rattachées au domaine, y compris les droits de propriété. En revanche, les rivières flottables mais non navigables n'appartiennent pas en propre à la Couronne, même si leur administration revient aux officiers royaux (Figure 11). De qui relèvent-ils dans ce cas ? L'ordonnance n'en fait pas mention. En France, à l'heure actuelle, les rivières non-domaniales appartiennent aux riverains². Aux XVII^e et XVIII^e siècles, la situation est plus floue, au point qu'en 1772, dans un commentaire de l'ordonnance de 1669, le juriste Daniel Jousse estime nécessaire d'aborder la question. À l'en croire, certains auteurs estiment que les rivières appartiennent aux seigneurs, d'autres qu'elles sont aux riverains³. Si en théorie, les principes du droit coutumier conféraient aux seigneurs la propriété des cours d'eau, dans les faits, au Canada, où le régime seigneurial était une émanation du pouvoir royal, et dont la distribution en censives impliquait la concession de nombreux droits, la rivière non navigable appartient aux riverains jusqu'à son milieu⁴. Dans tous les cas, à l'exception des cours d'eau capables de porter bateau, les rivières restent propriété privée des seigneurs, des villes ou des riverains.

TYPE	Rivière navigable et flottable	Rivière flottable mais non navigable	Rivière non navigable et non flottable
PROPRIÉTÉ	Domaine royal	Privée	Privée
JURIDICTION	Pouvoir royal	Pouvoir royal	Seigneurs / villes

Figure 12 – Synthèse des droits de propriété et de la gestion des cours d'eau selon l'ordonnance de 1669.

¹ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669, 1670, p. 119-120 art. XXVII-41.*

² Code de l'environnement, art. L215-2, *Legifrance*, http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=C36E5D1618030CF09C95AF95E5A7FBA5.tpdila14v_2?idArticle=LEGIARTI000006833156&cidTexte=LEGITEXT000006074220&categorieLien=id&dateTexte, [en ligne] consulté le 20.11.2015.

³ JOUSSE, *Commentaire sur l'Ordonnance des Eaux et forêts, du mois d'août 1669*, 1772, p. 348.

⁴ BRUN Henri, « Le droit québécois et l'eau (1663-1969) », *Les Cahiers de droit* 11 (1), 1970, p. 18-19.

Quoi qu'il en soit, le critère de propriété n'entre pas en ligne de compte dans les autres mesures de l'ordonnance de 1669, qui concernent la gestion des rivières navigables ou flottables, quels que soient leurs propriétaires.

4.2.2.2. La conservation des rivières

La suite des mesures du titre XXVII régleme l'utilisation des rivières afin d'en conserver un débit suffisant pour qu'elles restent navigables ou flottables. L'article 42 s'inscrit dans la lignée de l'édit de 1583, en interdisant à tout propriétaire de construire « moulins, bastardeaux, écluses, gords, pertuis, murs, plans d'arbres, amas de pierres, de terre et de fascines, ny autres édifice ou empeschemens nuisibles au cours de l'eau dans les fleuves et les rivieres navigables et flottables¹ ». Le même article interdit également toute décharge d'ordures dans ou à proximité des mêmes cours d'eau sous peine d'amendes et de dommages et intérêts. L'ordonnance n'est pas aussi explicite que l'édit de 1583 dans sa volonté de permettre la libre circulation sur les cours d'eau, mais on ne peut se méprendre sur l'intention du pouvoir royal de garder les rivières en état de porter bateaux. Les articles suivants le précisent en proscrivant tout obstacle ou prise d'eau capable d'entraver la navigation. L'article 43 oblige ainsi à la démolition des moulins et autres infrastructures érigées sur les rivières navigables ou flottables sans permission. Le suivant interdit toute altération des rivières susceptible de la priver d'une partie de leur eau « par tranchées, fossez et canaux² ». Les deux derniers articles de ce titre sur la police et conservation des forêts et des rivières régleme les indemnités dues aux propriétaires des moulins autorisés pour compenser la perte d'activité liée à la navigation, ainsi que la procédure à respecter en cas de litige³.

Dans la même logique mercantiliste de favoriser le commerce intérieur et contribuer ainsi à développer le royaume⁴, les titres suivants, les vingt-huitième et vingt-neuvième, sont également consacrés à la suppression des limites matérielles (titre XXVIII sur les routes et chemins royaux) et fiscales (titre XXIX sur les droits de péage et de traverse) à la circulation.

¹ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669*, 1670, p. 120, art.XXVII-41.

² *Ibid.*, p. 120-121 art. XXVII-43 et XXVII-44.

³ *Ibid.*, p. 121 art. XXVII-45 et XXVII-46.

⁴ « Ensemble de pratiques gouvernementales en matière économique », le mercantilisme revêt plusieurs formes. L'un des principes de base, toutefois, invite au développement de la puissance de l'État par l'augmentation de sa capacité fiscale, donc de son stock de métaux précieux. C'est la position adoptée par la France et par Colbert, qui voit dans le développement du commerce intérieur et une balance commerciale extérieure positive deux des moyens d'augmenter ce stock. MEYER Jean, « Mercantilisme », in *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 1015-1016 ; COLBERT Jean-Baptiste, « Mémoire sur le commerce de Jean-Baptiste Colbert à Louis XIV daté du 03 août 1664 », *Lettres, instructions et mémoires de Colbert II*, 1863, p. 268.

L'article 7 du vingt-huitième titre est le seul concernant les rivières. Il oblige les propriétaires riverains des rivières navigables à laisser sur la rive « vingt-quatre pieds au moins de place en largeur pour chemin royal et trait des chevaux » et interdit de planter des arbres ou des clôtures à moins de trente pieds pour permettre le halage des embarcations¹. Le titre suivant encadre strictement les droits de péage sur les cours d'eau. Il supprime ainsi tous les péages établis depuis moins d'un siècle sans détenir un titre valide, qu'il s'agisse de droits appliqués aux embarcations ou à la traversée des cours d'eau (droit de pontonnage), et ordonne le retrait de tout obstacle physique destinés à la perception de ces droits, tels que « barrières, digues, chaisnes [...] »². Les péages antérieurs à 1569, quant à eux, sont confirmés sous réserve que des titres de propriété datés puissent être produits devant le grand maître des Eaux et Forêts de leur ressort, et à condition de les afficher « sur des poteaux aux entrées des ponts, passages et pertuis où les droits sont prétendus³ ». L'ordonnance interdit également d'immobiliser les mauvais payeurs, mais autorise les receveurs et péagers à saisir une partie de la marchandise « jusques à la concurrence de ce qui sera légitimement deû par estimation raisonnable⁴ ».

Le pénultième titre, enfin, est consacré à la pêche. Les mesures qui y sont évoquées sont plus exhaustives, mais guère différentes de ce que prescrivaient les lois antérieures : les articles 4 à 7 définissent les périodes, jours et saisons, où la pêche est interdite ou restreinte à certains lieux comme les arches de ponts, les moulins ou les gords. Les quatre articles suivants réglementent quant à eux les techniques de pêche, en interdisant notamment les engins proscrits par les ordonnances des XIV^e et XV^e siècles, alors que l'article 12 établit la taille minimale des prises susceptibles d'être conservées. Quelques mesures semblent répondre à des besoins plus récents, dont les ordonnances du Moyen Âge et du XVI^e siècle ne faisaient pas mention : l'article 14 prohibe le recours à des appâts et substances susceptibles de faciliter la pêche mais de polluer l'eau, le suivant interdit la pêche à bord d'embarcations destinées au transport. Les articles 16 et 17 réglementent la récupération d'épaves, l'article 18 interdit la pêche sur glace⁵. L'article 19 précise en outre que ces mesures concernent aussi les « ecclésiastiques, seigneurs, gentilshommes et communauté, qui ont droit de pesche dans les rivières⁶ ».

¹ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669, 1670, p. 123-124 art. XXVIII-7.*

² *Ibid.*, p. 124 art. XXIX-1.

³ *Ibid.* art. XXIX-2 et XXIX-7.

⁴ JOUSSE, *Commentaire sur l'Ordonnance des Eaux et forêts, du mois d'août 1669, 1772*, p. 125 art. XXIX-3.

⁵ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669, 1670, p. 137-142 art. XXXI-4 à XXXI-18.*

⁶ ISAMBERT, DECRUSY et TAILLANDIER (dir.), *Recueil général des anciennes lois françaises*, 1821, p. 142 art. XXXI-19.

Les réels apports de l'article concernent surtout les questions de droits de pêche et leur contrôle par les officiers des Eaux et Forêts. La première est l'instauration de postes de maîtres pêcheurs, au nombre de huit maximum par ville, reçus par les maîtres particuliers des Eaux et Forêts. Ces maîtres pêcheurs sont désormais, en vertu du premier article du titre sur la pêche, les seuls à être habilités à pêcher le long des rivières navigables. Ils sont par ailleurs responsables devant les officiers des Eaux et Forêts, et non devant la justice seigneuriale¹. La seconde est la création, au sein des maîtrises, d'offices de « sergens pour la conservation des Eaux et Pesches » dont la mission est d'assurer le respect des mesures de l'ordonnance concernant la pêche. Parmi leurs prérogatives figure la confiscation de matériel de pêche des contrevenants, mais pas la possibilité d'assigner ces derniers : cette tâche relève des maîtres, lieutenants et procureurs².

Les titres consacrés aux cours d'eau dans l'*Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts* marquent à la fois une rupture et une continuité en ce qui concerne leur gestion. Les mesures concrètes adoptées reprennent, précisent ou étendent celles des textes de lois antérieurs. Certains articles apportent des nouveautés correspondant à des préoccupations plus contemporaines marquées par le mercantilisme, mais s'inscrivent dans la même logique de conservation des ressources halieutiques et des voies de navigation. Elles confirment surtout les prétentions du pouvoir royal à gérer les cours d'eau en protégeant ses intérêts, et en ayant recours à des officiers de la Couronne, et non à des administrateurs locaux.

4.2.2.3. Le droit de l'eau après 1669

L'ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts reste une exception jusqu'à la Révolution, tant par son ampleur que par son exhaustivité. À sa suite, seuls de rares édits précisent ou amendent un point très précis du droit de l'eau.

En 1683, tout d'abord, un édit précise l'article 41 du titre XVII et rattache au domaine royal toutes les entités naturelles comme artificielles directement liées aux rivières navigables. L'édit concerne ainsi les « péages, passages, ponts, bacs, bateaux, pêches, moulins » mais aussi et surtout les « îles [...], les accroissemens et atterrissemens³ ». En substance, il stipule que les rivières relèvent du domaine royal depuis 1669, et dans la mesure où les îles et les

¹ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669*, 1670, p. 137, 142-143 art. XXXI-1 et XXXI-22.

² *Ibid.*, p. 143 art. XXXI-23 et XXXI-24.

³ Édit concernant les droits de propriété sur les îles, atterrissemens, passages, bacs, ponts, moulins et autres droits sur les rivières navigables, avril 1683, ISAMBERT, DECRUSY et TAILLANDIER (dir.), *Recueil général des anciennes lois françaises*, 1821, vol. 19, p. 425.

aménagements qui s’y trouvent en font partie intégrante, ils appartiennent donc également au roi. L’édit de 1683 admet une exception : celle des possessions particulières, ecclésiastiques et seigneuriales sous réserve que les propriétaires soient en mesure de produire des titres antérieurs au 1^{er} avril 1566. Elle renvoie ainsi implicitement à l’édit de Moulins de février 1566, qui consacre l’inaliénabilité du domaine royal et duquel l’ordonnance de 1669 se réclame elle-aussi pour ce qui concerne les forêts¹. Sous réserve de validité de ces titres, les propriétaires sont confirmés dans leurs possessions, à condition de reverser au roi, chaque année, une « redevance foncière, le vingtième du revenu annuel » tiré de ces possessions². Cette disposition est à la fois confirmée et infléchie par un édit de décembre 1693. Ce dernier mentionne en effet que « la plupart des possesseurs et détenteurs » d’îles ou d’infrastructures concernés par l’édit de 1683 n’ont pas été en mesure de produire des titres antérieurs à 1566. Par conséquent, tous les propriétaires, qu’ils satisfassent à l’édit de 1683 ou non, sont confirmés dans leurs possessions, les premiers en échange d’un an de revenus ou du vingtième de la valeur des biens, les seconds en contrepartie du double³.

L’année suivante, en octobre 1694, un édit est établi concernant un point absent de l’ordonnance de 1669, celui de l’adduction d’eau. À lire le préambule de l’édit, toutefois, on comprend que cette question découle directement du rattachement des cours d’eau navigables au domaine royal, puisque « la distribution, conduite et police des eaux qui dérivent des fleuves et rivières navigables [et celles qui passent sur le domaine royal] » est définie comme un des « principaux droits régaliens ou domaniaux⁴ ». L’édit de 1694 revient sur l’article 44 du titre XXVII de l’ordonnance des Eaux et Forêts de 1669, qui interdisait tout détournement des rivières navigables et flottables, une mesure apparemment peu respectée. Il sanctionne donc une situation de fait en autorisant les prélèvements et les dérivations destinés aux fontaines, à l’arrosage des terres ou à tout autre usage domestique, en échange d’un dédommagement financier proportionnel à l’ampleur desdits prélèvements et en fonction des territoires où ils sont effectués.

¹ Édit concernant les droits de propriété sur les îles, atterrissements, passages, bacs, ponts, moulins et autres droits sur les rivières navigables, avril 1683, *ibid.*, p. 426 ; Édit de Moulins sur l’inaliénabilité du domaine de la Couronne, février 1566, *ibid.*, vol. 14, p. 185-187 ; *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669*, 1670, p. 208 art.XVII-1.

² Édit concernant les droits de propriété sur les îles, atterrissements, passages, bacs, ponts, moulins et autres droits sur les rivières navigables, avril 1683, ISAMBERT, DECRUSY et TAILLANDIER (dir.), *Recueil général des anciennes lois françaises*, 1821, vol. 19, p. 426.

³ Édit concernant les possesseurs d’îles, atterrissements, etc..., décembre 1693, *ibid.*, vol. 20, p. 209-2011.

⁴ Édit portant règlement sur les sources et fontaines, octobre 1694, *ibid.*, p. 229.

À l'exception de ces deux domaines très précis, l'ordonnance de 1669 reste en vigueur jusqu'à la Révolution. Le travail nécessaire à sa rédaction, ses velléités d'exhaustivité, son inscription dans un processus de codification des grands domaines juridictionnels à l'intention de l'ensemble du royaume en font un texte d'exception. A-t-il pour autant été uniformément appliqué ? Surtout, à quel point pénètre-t-il en Alsace et au Canada ?

4.3. Une application limitée

4.3.1. La juridiction restreinte des maîtrises en Alsace

4.3.1.1. Une instauration tardive de l'administration forestière royale

La gestion des Eaux et Forêts en Alsace est l'un des nombreux cas particuliers qui permettent de relativiser la portée de l'ordonnance de 1669. Auparavant dévolue aux seigneurs, la juridiction des Eaux et Forêts devrait en théorie revenir aux officiers royaux après 1669. Dans les faits cependant, l'ordonnance tarde à être appliquée, et sa portée est très rapidement restreinte.

Au moment de l'édiction de l'ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts, la réformation générale entreprise par Colbert n'a pas encore touché l'ensemble de la France. Les nouveaux territoires récemment agrégés au royaume, dont l'Alsace, n'ont pas encore été couverts¹. Par la suite, Colbert et le pouvoir royal adoptent des politiques variées en fonction des différentes configurations politiques dans les provinces frontalières. Si les forêts du Nord sont bien réformées après 1679, celles de Franche-Comté ne le sont pas, en raison notamment de la grande proportion de forêts appartenant à des seigneurs ou des communautés dont le pouvoir royal devait ménager les susceptibilités pour ne pas se les aliéner. Il en va de même en Alsace, où les besoins militaires en bois impliquent de surcroît une exploitation forestière différente de celle dirigée par le personnel des Eaux et Forêts, et où la situation des forêts est par ailleurs bien connue de Colbert grâce à sa correspondance soutenue avec son frère Colbert de Croissy, intendant d'Alsace entre 1655 et 1663². Durant tout le XVII^e siècle, la politique forestière du roi en Alsace est surtout marquée par l'attentisme, malgré une vaine tentative de créer une maîtrise en 1661, dont le ressort s'étendait à l'ensemble de l'Alsace, mais qui est supprimée en 1663, ses offices n'ayant pas été pourvus. En outre, après 1669, le pouvoir royal se heurte au refus

¹ COLLECTIF, *Les Eaux et forêts du 12e au 20e siècle*, 1987, p. 143. Les autres secteurs dont les réformations n'avaient pas été achevées comprenaient les provinces du centre de la France, et l'apanage du duc d'Orléans.

² *Ibid.*, p. 145.

catégorique du Conseil souverain d'Alsace d'enregistrer l'ordonnance¹. Elle le sera tout de même, indirectement. De fait, si on ne trouve aucune trace de l'enregistrement de l'ordonnance de 1669 par le Conseil, les juristes du XIX^e siècle ne la considèrent pas moins valable dans la province. En effet, à l'époque de son édicition, le Conseil souverain avait été supprimé et la juridiction souveraine sur l'Alsace appartenait au Parlement de Metz, qui avait, lui, enregistré l'ordonnance. La récupération de la juridiction souveraine par le Conseil – désormais officiellement intitulé Conseil supérieur d'Alsace – en 1679 n'aurait pas nui à la légitimité du texte². Le Parlement de Metz étant toutefois extérieur à la province, on peut comprendre les réticences des habitants d'Alsace à reconnaître la validité de l'ordonnance et à consentir à son application. Cette ambiguïté subsiste tout au long du XVIII^e siècle, le Conseil souverain se refusant à reconnaître une ordonnance dont il appliquait pourtant certaines mesures, notamment en matière de braconnage.

Il faudra attendre août 1694 pour que deux maîtrises particulières soient créées³. Après cette date, enregistrée ou non au Conseil souverain d'Alsace, la reconnaissance, bon gré, mal gré, de l'ordonnance ne fait plus de doute. La maîtrise de Haute-Alsace est installée à Ensisheim. En Basse-Alsace, le siège en est Haguenau, à la lisière sud de la grande forêt du même nom, dont la propriété indivise est partagée entre le roi et la ville. Les deux maîtrises particulières relèvent de la grande maîtrise de Bourgogne, Bresse et Alsace, dont le grand maître réside à Besançon, et les appels ressortissent, non pas au Conseil souverain d'Alsace, pour le plus grand déplaisir des conseillers, mais à la Table de marbre du Parlement de Metz⁴. Pour Emmanuel Garnier, l'édit de création représente un changement d'attitude du pouvoir royal : il « donne le signal de la normalisation dans la province⁵ », de l'harmonisation forcée de l'administration forestière au détriment des particularismes locaux.

À la même période, des réformations en Haute comme en Basse-Alsace sont entreprises, en théorie du moins, puisqu'on trouve mention d'un « commissaire député par Sa Majesté pour la Réformation des Eaux et Forests de la haute et basse Alsace » dans les archives de la maîtrise

¹ GARNIER Emmanuel, *Terre de conquêtes, la forêt vosgienne sous l'Ancien Régime*, 2004, p. 188-189.

² DALLOZ Désiré, TOURNEMINE Charles Vacher de et DALLOZ Armand, *Jurisprudence générale du Royaume en matière civile, commerciale, criminelle et administrative*, Paris, Bureau de la Jurisprudence générale du royaume, 1831, p. 84.

³ ADHR, 2B 5/4, Édit du roi relatif à la création de deux maîtrises des eaux et forêt en Alsace, août 1694.

⁴ *Ibid.*

⁵ GARNIER Emmanuel, *Terre de conquêtes, la forêt vosgienne sous l'Ancien Régime*, 2004, p. 194.

d'Ensisheim, qui émet des ordonnances. Ce réformateur est le grand maître des Eaux et Forêts du département de Champagne et Luxembourg, M. de Mont Saint-Père¹.

Cependant, face aux virulentes récriminations des propriétaires forestiers, peu enclins à laisser des officiers royaux superviser la gestion de leurs bois, le roi consent, six ans seulement après la création des deux maîtrises, à restreindre drastiquement leur ressort. L'arrêt du Conseil d'État du 20 novembre 1700 fait suite à des « remontrances des Magistrats Bourguemaîtres, et Habitans des Villes, Bourgs et Communautés de la province de haute et basse Alsace » demandant au roi d'empêcher les Maîtres des Eaux et Forêts de « s'immiscer à l'avenir en la connoissance des matières concernant les Bois appartenant aux Particuliers et aux Communautés laïques et régulière, même aux Bénéficiers de la Province d'Alsace, sous quelque prétexte que ce puisse être² ». Les requérants proposent en échange d'élever la contribution volontaire de la province à trois cent mille livres, au lieu des quatre-vingt-dix-neuf mille payées jusqu'à présent. Affirmant son souci de « traiter favorablement les supplians, et leur faire connoître la satisfaction qu'elle a de leur zèle, en leur donnant des marques sensibles de sa bienveillance, même au préjudice de ses intérêts », le roi accepte donc de réduire le ressort de la maîtrise particulière de Basse-Alsace à la forêt royale d'Haguenau, et celle de Haute-Alsace à la forêt royale de la Hardt en échange de l'augmentation de la contribution volontaire. Cette perspective d'entrée directe d'argent dans les caisses du Trésor constitue d'ailleurs vraisemblablement le motif initial du consentement royal. L'arrêt stipule que « Sa Majesté [...] a fait et fait très-expresses inhibitions et défenses aux Officiers des Maîtrises particulières des Eaux et Forêts d'Ensisheim et Haguenau de s'immiscer à l'avenir, sous quelque prétexte que ce soit, en la connoissance des matières concernant les Bois appartenans aux Particuliers et aux Communautés laïques et régulière, même aux Bénéficiers de la Province d'Alsace, à peine de 500 livres d'amende et de tous dépens, dommages et intérêts³ ». L'administration forestière des domaines privés revient exclusivement aux propriétaires, avec appel au Conseil souverain et la

¹ ADHR, 2B 5/10, Ordonnance relative à la chasse et à la pêche dans la Hardt, 10 juillet 1697 ; ADHR 2B 194, Mémoire sur l'ordonnance de M. de Mont Saint père, commissaire pour la réformation des Eaux et Forêts de la Haute-Alsace concernant la juridiction des officiers des seigneurs particuliers, 1697.

² Arrêt du Conseil d'Etat qui défend aux Maîtrises d'Ensisheim et d'Haguenau de prendre connoissance des Bois autres que ceux des Forêts royales, & décharge la Province des nouvelles créations qui pourroient se faire pendant la Paix, 20 novembre 1700, DE BOUG François-Henri, *Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts du Conseil d'Etat et du Conseil souverain d'Alsace, Ordonnances et Règlemens concernant cette Province, avec des observations par M. DE BOUG, Premier président du Conseil Souverain d'Alsace*, vol. Tome premier (1657-1725), Colmar, chez Jean-Henri Decker, 1775, p. 307.

³ Arrêt du Conseil d'État qui défend aux Maîtrises d'Ensisheim et d'Haguenau de prendre connoissance des Bois autres que ceux des Forêts royales, & décharge la Province des nouvelles créations qui pourroient se faire pendant la Paix, 20 novembre 1700, *Ibid.*

juridiction des officiers royaux des Eaux et Forêts est définitivement réduite¹. Mais qu'en est-il des cours d'eau ?

4.3.1.2. La police des cours d'eau et les officiers royaux

Si l'arrêt de 1700 rend la totale liberté de gestion et d'exploitation des forêts particulières à leurs propriétaires, il n'évoque à aucun moment la situation des cours d'eau de la province. Dans quelle mesure les rivières d'Alsace flottables ou navigables – une minorité, rappelons-le² – sont-elles touchées par l'ordonnance de 1669 et par la création de maîtrises particulières, puis par la restriction de leur ressort ? La situation est ambiguë, d'autant que les sources, rares, restent relativement silencieuses à ce sujet.

La partie de l'ordonnance de 1669 sur l'intégration à la Couronne des rivières navigables, y compris le Rhin, semble appliquée et acceptée, même si le peu de rivières naturelles navigables sans aménagement en Alsace rend la portée de l'article particulièrement faible. De fait, avant même la création des maîtrises des Eaux et Forêts en Alsace, lorsqu'il s'agit en 1685 de défendre son droit de pêche, la ville de Colmar intègre la mesure dans son argumentaire, en soutenant notamment que le territoire concerné est très proche de la ville. Or, « la rivière ne commence à être navigable qu'à une heure de chemin au-dessous de Colmar avec des petites barques », alors que les plus grandes embarcations « dont on se sert sur ladite rivière, pour le transport des marchandises, ne pouvant monter plus outre que jusqu'à Illhausern, lorsque les eaux sont basses en été³ ». Le 7 juin 1695, soit un an seulement après la création des maîtrises, un arrêt du Conseil d'État rappelle que le bois des forêts royales, mais aussi ceux des îles du Rhin appartiennent au roi, en vertu de l'édit de 1683 sur la propriété des îles des rivières navigables. Le roi ordonne donc aux officiers des Eaux et Forêts de visiter les îles du Rhin pour en exploiter les bois au profit de la monarchie⁴. L'arrêt est suivi d'une ordonnance du grand maître des Eaux et Forêts d'Alsace, Pierre Gallois, qui ordonne de se conformer à l'édit de 1683 en produisant au greffe de la maîtrise d'Ensisheim les titres attestant des droits de propriété, de

¹ BURCKARD François, *Le conseil souverain d'Alsace au XVIII^e siècle, représentant du roi et défenseur de la province*, Strasbourg, Société savante d'Alsace, 1995, p. 37.

² Ce « rappel » fait suite à la partie qui présentera les cours d'eau d'Alsace et du Canada, dans le chapitre précédent.

³ ADHR 2 B 177/8, Mémoire contenant les droits de pesche dans la rivière de l'Ille appartenant à la ville de Colmar au ban d'icelle, 1685.

⁴ ADHR, 2B 5/5, Arrêt du Conseil d'État relatif aux coupes de bois dans les forêts royales de l'évêché de Spire, de Haute et Basse-Alsace, et dans les îles du Rhin, 7 juin 1695.

pêche ou de moulins sur les îles du Rhin « comme aussi sur celles des autres fleuves navigables qui se trouveront dans la province haute et basse Alsace » antérieurs à 1566¹.

En ce qui concerne la police des cours d'eau dévolue aux officiers royaux des Eaux et Forêts, le bilan est encore plus incertain. Il n'y aurait guère de raison, en apparence, de supposer que l'interdiction faite aux officiers des maîtrises de s'ingérer dans la gestion des bois des particuliers, tels que stipulée dans l'arrêt de novembre 1700, s'étende également aux cours d'eau. Cela semble néanmoins le cas dans les faits, bien que cette observation soit à considérer avec précaution car les sources manquent. Il n'existe pas de fonds d'archive de la maîtrise de Basse-Alsace. Seules deux liasses contenues dans les fonds de l'intendance d'Alsace sont conservées aux Archives départementales du Bas-Rhin, et aucun document ne s'intéresse particulièrement aux cours d'eau. D'autre part, les archives de la maîtrise d'Ensisheim, conservées à Colmar, aux Archives départementales du Haut-Rhin, s'intéressent, elles aussi, surtout aux forêts. La majorité des pièces qui y sont conservées concernent l'exploitation des bois (après 1700, la Hardt et les bois des îles du Rhin), les délits forestiers, les procès entre particuliers et l'administration de la maîtrise et de son personnel. Avant 1700, seules deux pièces touchent aux questions d'exploitation et de gestion des rivières, et toutes deux concernent la pêche. Il s'agit du mémoire sur le droit de pêche de la ville de Colmar évoqué précédemment, et d'une ordonnance de 1697 sur la pêche et la chasse, rappelant la défense à tout autre individu que les maîtres pêcheurs dûment reçus de pêcher dans « aucun fleuve, rivière ou ruisseau dans l'estendue de la maîtrise », c'est-à-dire la seule forêt de la Hardt, sous peine d'amende et de confiscation du matériel de pêche et des poissons prélevés², seule référence directe – mais implicite – aux questions d'eau de l'ordonnance de 1669. Après l'arrêt de 1700, plus aucune source ne porte sur les questions liées à l'eau. Il semble donc que la situation de l'administration des Eaux et Forêts en Alsace reflète le déséquilibre qu'on observait déjà dans l'ordonnance en privilégiant le bois au détriment de l'eau. La formulation employée dans le mémoire de Peloux, secrétaire de l'intendant Feydeau de Brou, selon laquelle l'arrêt de novembre décharge « les particuliers et communautés de la province de la juridiction des maîtrises des Eaux et Forêts³ » tend à confirmer ce que laissent entendre d'autres sources : la restriction du ressort des maîtrises ne concerne pas que les forêts, mais l'ensemble de la juridiction des Eaux et Forêts. La responsabilité des deux maîtrises de Haute et Basse-Alsace sur les eaux navigables et flottables

¹ ADHR, 2B 5/9, Ordonnance de Pierre Gallois, grand maître des Eaux et Forêts, relative aux îles du Rhin, 4 septembre 1695.

² ADHR, 2B 5/10, Ordonnance relative à la chasse et à la pêche dans la Hardt, 10 juillet 1697

³ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 136v.

de la province a donc rapidement été limitée à la fois dans le temps et dans l'espace, en contradiction avec l'ambition de portée générale de l'ordonnance de 1669.

4.3.2. Le Canada : un territoire sans maîtrise

4.3.2.1. Une administration inexistante

La colonie laurentienne, à l'instar d'ailleurs des autres colonies d'Amérique, semble quant à elle entièrement écartée de la réforme qui a conduit à l'édiction de l'ordonnance et à l'instauration de maîtrises des Eaux et Forêts. Les archives laissent peu de doutes quant à l'inexistence de maîtrises particulières, et d'un personnel structuré conformément à l'ordonnance de 1669. En 1720, la liste des grandes maîtrises les situe toutes en France métropolitaine¹. Néanmoins, à plusieurs reprises apparaissent des mentions d'un « grand maître des Eaux et Forêts » de Nouvelle-France. Y avait-il donc tout de même une organisation des Eaux et Forêts dans la colonie, si embryonnaire soit-elle ?

La Nouvelle-France a bien eu un maître des Eaux et Forêts alors que le territoire était encore géré par la Compagnie des Cent-Associés. Jean de Lauson, gouverneur de la Nouvelle-France de 1651 à 1656, prend soin, dès son entrée en fonction, de faire profiter ses fils des avantages que lui permettait sa charge directement ou par l'intermédiaire de la Compagnie². C'est ainsi que le cadet, Charles de Lauson de Charny, est devenu grand maître des Eaux et Forêts de la colonie à son arrivée au Canada, en 1652. « Titre plus ronflant que significatif dans une colonie encore si jeune³ » selon sa fiche dans le *Dictionnaire biographique du Canada*, il ne semble en effet suivi d'aucun acte. On ignore ce qu'il advient de la charge après 1656, date à laquelle Lauson devient gouverneur intérimaire au retour de son père en France, avant d'entrer dans les ordres en 1657...

Après la reprise en main de la colonie par le pouvoir royal, l'office de grand maître des Eaux et Forêts ne semble plus jamais être attribué, d'autant qu'un édit d'avril 1667 supprime tous les offices de grands maîtres en France⁴. En 1664, un procès classé sans suite voyait l'une des parties réclamer le vol d'une carcasse d'orignal d'être jugé par le prévôt de Beauré, « jusqu'à

¹ COLLECTIF, *Les Eaux et forêts du 12e au 20e siècle*, 1987, p. 194.

² Selon Gervais Carpin, l'étude de la correspondance entre le pouvoir royal et la Compagnie des Cent-Associés invite à relativiser le rôle de Lauson père dans la nomination de ses fils. Pour lui, il est vraisemblable que la Compagnie ait eu son mot à dire dans la création ex nihilo de cette charge. CARPIN Gervais, *Le réseau du Canada : étude du mode migratoire de la France vers la Nouvelle-France (1628 - 1662)*, Sillery, Québec, Septentrion, 2001, p. 397.

³ PROVOST Honorius, « Lauson de Charny, Charles de », in vol. 2, Université Laval/University of Toronto, 1986.

⁴ WAQUET Jean-Claude, *Les Grands maîtres des Eaux et Forêts de France de 1689 à la Révolution, suivi d'un dictionnaire des grands maîtres*, 1978, p. 2.

ce qu'il ait plu au Roi établir des officiers pour les Eaux et Forêts¹ ». Ils ne le seront pas, même après leur réorganisation en métropole par l'ordonnance de 1669. Cette absence est également mentionnée dans un placet que Joseph Juchereau Duchesnay adresse au Conseil de Marine en 1719. Se plaignant de la mauvaise exploitation des bois de la colonie par les habitants, faute de gestion raisonnée, Duchesnay prétend que « ce qui fait ce désordre est qu'il n'y a point eu jusqu'à présent en Canada de grand maître des eaux et forests² » et demande à la Couronne de lui en attribuer la charge. Consultés, Vaudreuil, le gouverneur de la Nouvelle-France, et l'intendant Bégon se prononcent le 26 octobre 1719 contre le placet et le Conseil du roi se range à leur avis³.

L'assertion du jésuite Charlevoix, dans la troisième lettre de son *Journal* relatant son voyage au Canada, sème donc le doute. En 1719, Juchereau Duchesnay prétendait qu'il n'y avait jamais eu de grand maître dans la colonie⁴. En 1720, Charlevoix présente « un petit monde choisi, où il ne manque rien de ce qui peut former une société agréable ». Il évoque, au côté du gouverneur et de l'intendant, « un grand-voyer et un grand-maître des Eaux et Forêts, dont la juridiction est assurément la plus étendue de l'univers⁵ ». Une note infrapaginale précise que le détenteur de la charge est « M. le Baron de Bécancourt ». Le jésuite a très certainement extrapolé : si Pierre Robineau de Bécancour est bien grand voyer de la Nouvelle-France depuis qu'il a succédé à son père en 1689, rien n'indique qu'il ait jamais été grand maître des Eaux et Forêts. L'arrêt du Conseil souverain de Nouvelle-France qui ordonne l'enregistrement des lettres de provision de Bécancour accordées par le roi l'année précédente n'évoque que la première des deux fonctions, tout comme les états de paiements de 1702⁶. Comment, dès lors, expliquer la méprise de Charlevoix ? L'explication la plus vraisemblable est une confusion entre un titre de grand voyer, encore attribué en Nouvelle-France mais qui n'existe plus en métropole depuis Sully⁷,

¹ BANQ Québec, TP1, S28, P1537, sentence mettant hors de cour Louis Couillard sieur de L'Espinay (Lespinay) et Jacques Bilodeau et Antoine Poupin dit Lachance, 9 février 1664.

² ANOM, COL C11A 40, fol. 308, copie du placet présenté au Conseil de Marine par le sieur Duchesnay, 1719.

³ ROY Pierre-Georges, *La famille Juchereau Duchesnay*, Lévis, 1903, p. 181.

⁴ L'oubli ou l'occultation de Lauson est aisé à expliquer, vu le faible rôle qu'il semble avoir joué, rôle de toutes façons antérieur à l'édiction de l'ordonnance.

⁵ CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, Paris, chez Nyon fils, 1744, p. 79, lettre III, octobre 1720.

⁶ BANQ Québec, E2, P699, « Arrêt du Conseil Souverain de la Nouvelle-France qui ordonne l'enregistrement des lettres de provisions accordées par Sa Majesté le 24 mai 1689 à Pierre Robineau de Bécancour fils pour exercer la charge de grand voyer en ce pays, 13 février 1690 ; ANOM, COL C11A 113, fol. 155-164 État des paiements faits par Georges Regnard Duplessis, agent général des fermes du roi de la Compagnie de la Colonie de la Nouvelle-France, 12 octobre 1702.

⁷ L'organisation de la voirie dépend depuis le milieu du XVII^e siècle de l'intendance. HAROUEL Jean-Louis, « Voirie », in *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, Presses universitaires de France, 2010, p. 1264.

et un titre de grand maître des Eaux et Forêts qui devrait exister au Canada depuis 1669 mais qui n'a en réalité jamais été attribué ! On ignore toutefois si l'amalgame des deux charges est volontaire, destiné à ménager la compréhension des lecteurs du *Journal* de Charlevoix en substituant une fonction disparue en métropole depuis plus d'un siècle à une autre qui existe toujours, ou si elle résulte d'une méprise du jésuite.

Le placet de Juchereau Duchesnay et le *Journal* de Charlevoix laissent donc entendre qu'au début du XVIII^e siècle, l'existence d'une administration des Eaux et Forêts devrait être la norme, y compris dans la colonie. Son absence crée un vide que certains relèvent en demandant à ce que l'office soit pourvu, ou comblent en l'attribuant à des personnes qui n'en ont en fait jamais été détentrices¹. Aucune institution du genre ne sera pour autant créée, et cette partie de l'ordonnance est restée lettre morte dans la colonie. Qu'en est-il des autres titres ? L'ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts de 1669 a-t-elle pour autant été complètement ignorée au Canada ?

4.3.2.2. Le faible impact de l'ordonnance sur les eaux canadiennes

L'un des éléments qui tendrait à accréditer cette interprétation est qu'elle n'a jamais été enregistrée par le Conseil souverain de Nouvelle-France². Or, la procédure d'enregistrement est en théorie indispensable pour rendre un acte royal exécutoire dans le ressort de la cour souveraine concernée³. En Nouvelle-France, toutefois, le Conseil souverain dont les membres sont nommés par le pouvoir royal sans acheter leurs charges et sont donc aisément révocables, ne s'oppose jamais à un enregistrement, mais n'y procède pas systématiquement non plus. De nombreux actes sont enregistrés, notamment ceux qui concernent exclusivement le Canada, mais les grandes ordonnances de portée générale ne le sont jamais, à l'exception de l'ordonnance sur la procédure civile de 1667, promulguée après remontrances en 1679⁴. Débattant de la validité d'une ordonnance non enregistrée, Élise Frélon suggère que ces ordonnances, parce que leur portée est générale et en l'absence de remontrances, peuvent aux

¹ Aujourd'hui encore, des confusions peuvent survenir, comme dans l'ouvrage de W. H. Foster qui attribue à tort le titre de grand maître des Eaux et Forêts en Nouvelle-France à Pierre Denys de la Ronde. FOSTER William Henry, *The Captors' Narrative: Catholic Women and Their Puritan Men on the Early American Frontier*, Cornell University Press, 2003, p. 143.

² BRUN Henri, « Le droit québécois et l'eau (1663-1969) », 1970, p. 16.

³ BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle*, 1999, p. 109.

⁴ FRÉLON Elise, *Les pouvoirs du Conseil souverain de la Nouvelle France dans l'édition de la norme : 1663-1760*, Paris, Harmattan, 2002, p. 70-71 ; DAUCHY Serge, « La réponse du Conseil souverain de Québec au problème des délais de procédure (1663-1703) », in RHEE C. H. van (dir.), *The Law's Delay: Essays on Undue Delay in Civil Litigation*, Anvers ; Oxford ; New-York, Intersentia, 2004, p. 84.

yeux des conseillers souverains, être dispensées d'enregistrement sans perdre pour autant leur force de loi¹. Cela semble être l'avis des juristes anglais après la Conquête, en ce qui concerne les articles de l'ordonnance de 1669 réglant le statut patrimonial des cours d'eau. La conservation de l'ancien droit privé français dans lequel s'inscrit l'article rattachant au domaine royal les eaux navigables est considérée comme valide et se perpétue au XIX^e siècle². L'ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts aurait donc bien été valide en Nouvelle-France. Était-elle pour autant appliquée ?

L'absence de maîtrise et de personnel des Eaux et Forêts ne laisse guère de doute sur l'inapplication des mesures administratives de l'ordonnance de 1669. Cependant, malgré l'absence d'enregistrement et de promulgation du texte dans la colonie, il est impossible de se risquer à affirmer avec certitude que ses dispositions juridiques sont également restées lettre morte, ou au contraire qu'elles ont été appliquées. Le rattachement des rivières navigables à la Couronne serait considéré comme effectif par les juristes du XIX^e siècle, mais au XVII^e siècle, et partant du principe que par « navigable », le texte sous-entend « avec des embarcations européennes », il n'y aurait que le Saint-Laurent, le Saguenay et une partie du Richelieu qui correspondraient à ce critère. Il est également difficile de se tourner vers les droits de pêche pour saisir la portée de l'ordonnance de 1669 sur les cours d'eau canadiens. Selon Henri Brun, « le droit de pêche était, sous le régime français, un accessoire de la propriété des eaux » : sur les rivières non navigables, les seigneurs sont détenteurs des droits de pêche qu'ils peuvent concéder, alors que sur les rivières navigables, de tels droits relèvent de la Couronne³. La situation semble conforme aux termes de l'ordonnance de 1669 réservant le droit de pêche sur les eaux navigables au roi. Dans les faits, cependant, ces droits sont presque systématiquement concédés aux seigneurs, accompagnant les terres proprement dites et les droits seigneuriaux y afférent⁴, et aucune mesure ne semble prise pour garantir la pérennité des ressources halieutiques ou la navigabilité. Le pragmatisme prime : l'indispensabilité de la navigation et

¹ FRÉLON Elise, *Les pouvoirs du Conseil souverain de la Nouvelle France dans l'édition de la norme*, 2002, p. 94-95.

² BRUN Henri, « Le droit québécois et l'eau (1663-1969) », 1970, p. 19-21 ; GILLES David, « Aménager, canaliser, encadrer juridiquement les rivières du Québec : le poids de l'histoire ? », *Les Cahiers de droit* 51 (3-4), 2010, p. 934.

³ BRUN Henri, « Le droit québécois et l'eau (1663-1969) », 1970, p. 30.

⁴ Parmi les exemples les plus évocateurs, BAnQ Québec, E1, S4, SS1, D21, P2, Acte de concession par la Compagnie des Indes Occidentales au sieur Aubert de Lachesnaye d'une seigneurie sur le grand fleuve Saint-Laurent, du côté sud, à une lieue au-dessus de la rivière du Loup, 23 décembre 1673 ; BAnQ Québec, E1, S3, P214, Acte de concession par Louis de Buade de Frontenac, et Jean Bochart Champigny à Charles Lemoyne, sieur de Longueuil, pour étendre sa seigneurie, 25 septembre 1698.

celle du système seigneurial pour le développement de la colonie, l'abondance de poissons invitent à une gestion différente de celle prescrite par l'ordonnance.

Pas d'enregistrement, aucun officier des Eaux et Forêts, des droits régaliens sur les cours d'eau volontiers concédés et aucune référence explicite au texte lui-même... S'il est probable que l'ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts ait traversé l'Atlantique, rien ne permet de penser que les mesures qu'elle fixait sur la gestion des cours d'eau aient été appliquées au-delà des questions très générales de propriété et de juridiction, remettant en question, comme en Alsace, la portée et l'ambition d'uniformisation du droit et des pratiques qui avaient motivé son édicton.

Conclusion

L'intégration progressive de mesures liées à l'eau dans les textes sur les Eaux et Forêts, d'abord sous l'angle des ressources halieutiques, puis sous celui de la navigation, traduit l'intérêt grandissant et le rôle de plus en plus important de la monarchie dans l'administration et la gestion des rivières. À ce titre, l'*ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts* de 1669, et surtout les articles déclarant le rattachement des rivières navigables au domaine de la Couronne, et la juridiction royale sur les cours d'eau navigables et flottables marquent un paroxysme dans la réglementation fluviale sous l'Ancien régime. S'inscrivant dans une dynamique de rationalisation de nombreux domaines juridiques, la portée générale et l'ambition d'exhaustivité de l'ordonnance auraient pu en faire un texte fixant dans la durée l'administration forestière et fluviale. Dans les faits, son application a été inégale à la fois dans le temps et dans l'espace, réduisant considérablement son impact.

En Alsace comme au Canada, l'ordonnance a eu peu de conséquences sur la gestion des rivières. En Nouvelle-France, à l'absence complète d'administration des Eaux et Forêts s'ajoutent un apparent vide juridique quant à l'application de l'ordonnance – faute de promulgation – et une propension pragmatique du pouvoir royal à concéder les droits de pêche aux seigneurs sans assurer aucune mesure de conservation. En Alsace, la création tardive des maîtrises et la réduction rapide de leur ressort aux seules forêts royales nuisent également à la portée du texte. Le très faible nombre de mentions de questions liées à l'eau dans les archives confirme qu'il s'agissait, en tous cas dans la province, d'une ordonnance essentiellement forestière. Cette primauté de la forêt sur l'hydrographie et la nécessité de composer avec les modes d'organisation politique et économique locaux – le régime seigneurial au Canada, les privilèges des seigneurs et communautés en Alsace – ont fortement limité le rôle de l'ordonnance dont la

seule mesure réellement significative est l'appropriation par l'État des rivières navigables. Si les dispositions juridiques et patrimoniales de l'ordonnance ont permis au pouvoir royal de confirmer ou accroître sa maîtrise sur les cours d'eau du royaume, les compromis et adaptations auxquels il a dû consentir ont limité l'efficacité de l'administration instaurée par le texte, et par extension, de l'emprise effective sur le territoire qu'elle aurait permis. De manière étonnante, ce ne sont pas tant les contraintes environnementales qui auront nui à l'application du texte que les réticences des populations et des élites locales, et les compromis du pouvoir royal lui-même à leur égard.

De fait, le pouvoir royal s'ingère tout de même, et de plus en plus, dans les questions liées à l'eau, par le biais d'autres acteurs. Les questions de police et de justice touchant aux cours d'eau en Alsace et au Canada sont en effet très rapidement – et inégalement – partagées entre les cours souveraines et les intendants. Ces derniers acquièrent, surtout à partir du XVIII^e siècle, des compétences considérables en matière de gestion et d'aménagement du réseau hydrographique de leur ressort. Avant eux, toutefois, les militaires marquent également et durablement les paysages hydrographiques pour répondre à des enjeux stratégiques.

Chapitre 5 : Les enjeux stratégiques du réseau hydrographique

Introduction

En Alsace comme au Canada, les considérations militaires sont indissociables des pratiques liées à l'environnement et de l'aménagement du territoire. La nécessité de garantir l'intégrité de ce dernier face aux menaces extérieures pousse le pouvoir royal à mettre en place des systèmes de défense adaptés non seulement au contexte militaire et diplomatique de la colonie et de la province, mais aussi aux contraintes environnementales, et notamment hydrographiques. À ce titre, l'intégration des cours d'eau à l'élaboration des politiques militaires contribuent à l'appropriation de l'espace, et donc du territoire par le pouvoir royal. Cette appropriation revêt-elle pour autant les mêmes formes de part et d'autre de l'Atlantique ? Suit-elle la même temporalité ? Quels sont les éléments qui permettent la mise en place de ces politiques et dans quels domaines la militarisation permet-elle à la France de renforcer sa maîtrise des territoires d'Alsace et de Nouvelle-France ?

André Guillerme avait déjà montré comment, au début de l'époque moderne, les évolutions des fortifications ont influé sur les régimes hydrologiques des villes¹ mais l'analyse des liens entre l'environnement, les cours d'eau en particulier d'une part et la politique militaire aux XVII^e et XVIII^e siècles à l'échelle d'une province ou d'une colonie d'autre part est cependant rare. En matière de politique de fortifications, Vauban fait logiquement l'objet de toutes les attentions, tant le rôle de l'ingénieur est important dans la militarisation des frontières du royaume. L'attention qu'il porte au milieu naturel, et notamment aux cours d'eau dans son élaboration de systèmes défensifs destinés à garantir l'intégrité du territoire métropolitain est désormais bien connue des historiens², mais les études dépassent rarement l'œuvre personnelle de Vauban. La dimension militaire de l'hydrographie dans les provinces de l'est ou les colonies américaines

¹ GUILLERME André, *Les temps de l'eau : la cité, l'eau et les techniques, Nord de la France, fin III^e siècle-début XIX^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1983, p. 125-136.

² Voir notamment les deux principales biographies de Vauban : BLANCHARD Anne, *Vauban*, Paris, Fayard, 1997, p. 219-247 ; VIROL Michèle, *Vauban de la gloire du roi au service de l'État*, Seyssel, Champ Vallon, 2007, p. 103-116.

est par ailleurs peu abordée, surtout dans une perspective environnementale, l'Alsace et le Canada ne faisant pas figure d'exception¹.

De part et d'autre de l'Atlantique, la nécessité de contrôler les accès facilités par les cours d'eau est commune. Malgré l'obstacle que constitue le Rhin, la Lauter ou la Queich, les rivières permettent de gagner l'Alsace depuis l'Empire, par le nord, mais surtout par l'un des passages sur le fleuve. Au Canada, elles sont autant de portes d'entrée dans la colonie pour les Iroquois et les Anglais. Ces menaces sont parfaitement reconnues par le pouvoir royal, qui y répond en édifiant des fortifications en des points stratégiques le long du Rhin et du Saint-Laurent, ainsi que de leurs affluents. Le choix des sites, et la conscience de l'importance des cours d'eau comme point de passage ou voie de circulation attestent d'une appropriation effective de l'espace par les représentants de la monarchie.

Au Canada, la constitution du réseau de fortification s'effectue sur le temps long : les premières constructions précèdent la reprise en main de la colonie par le pouvoir royal, les dernières sont érigées dans l'urgence pendant la guerre de Sept Ans. Deux étapes sont à distinguer, dépendant fortement des conjonctures géopolitiques et diplomatiques. Au XVII^e siècle, les ennemis principaux des Français sont les Iroquois, dont les raids réguliers et meurtriers dans la colonie sont dévastateurs pour cette dernière. Les entreprises de fortification sont donc concentrées sur les régions du Richelieu, et du Haut Saint-Laurent², qui sont à l'interface des territoires iroquois et des établissements français. Au XVIII^e siècle, la paix de Montréal (1701) réduit la menace iroquoise alors que Britanniques et Français entrent en concurrence directe pour la maîtrise de l'axe Hudson-Richelieu et pour celle des Grands Lacs, et que Québec risque à nouveau une attaque anglaise venue de la mer, ce qui conduit à l'érection progressive d'une deuxième génération de fortifications, adaptées à la fois aux enjeux stratégiques des cours d'eau et aux pratiques militaires européennes.

¹ Les ouvrages qui évoquent les éléments défensifs en Alsace et en Nouvelle-France ne manquent pas. Outre les synthèses et les travaux qui, tout en s'intéressant à un autre aspect, traitent incidemment des fortifications dans l'un ou l'autre des territoires, on peut citer ZELLER Gaston, *L'organisation défensive des frontières du Nord et de l'Est au XVII^e siècle*, Berger-Levrault, 1928 ; HAETTEL Jean-Paul, *Vauban: aux frontières de l'Est*, Strasbourg, Le Verger, 1997 ; VIDAL Laurent et ORGEIX Emilie D' (dir.), *Les villes françaises du Nouveau Monde: des premiers fondateurs aux ingénieurs du roi, XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris ; La Rochelle ; Rochefort ; Aix-en-Provence, Somogy ; Flash ; Centre international de la mer ; Centre des archives d'outre-mer, Archives nationales, 1999 ; FAUCHERRE Nicolas et MARTIN Philippe (dir.), *La route des fortifications dans l'Est*, Paris, Éd. du Huitième Jour, 2007 (Les étoiles de Vauban) ; CHARTRAND René, *The forts of New France in northeast America, 1600-1763*, Oxford ; New York, Osprey, 2008 Aucun de ces travaux ne s'intéresse toutefois particulièrement à l'hydrographie, encore moins dans une perspective d'histoire environnementale.

² Nous comprenons par Haut Saint-Laurent ce que les contemporains appelaient parfois « rivière Cataracoui », c'est-à-dire la partie du fleuve comprise entre le lac Ontario et sa confluence avec la rivière des Outaouais.

En Alsace, le pouvoir royal accorde une attention particulière au Rhin. Le fleuve, à la fois axe de circulation et zone de contact entre la France et l'Empire, est largement pris en compte dans les entreprises de fortification du territoire. Là aussi, deux étapes sont à distinguer. La première est caractérisée par la construction de forteresses en des endroits stratégiques le long du fleuve, participant d'une politique plus large de fortification des accès à la nouvelle province dans le dernier tiers du XVII^e siècle. La seconde découle directement de la morphologie du Rhin, aisé à traverser en de nombreux endroits, conduisant à l'édification d'un réseau de surveillance du fleuve plus dense, mais moins protégé que les forts et citadelles : le système des redoutes.

5.1. « Se faire un droit sur cette rivière¹ » : le contrôle des cours d'eau canadiens

L'un des enjeux permanents de l'administration de la Nouvelle-France est de protéger la colonie de peuplement, c'est-à-dire la vallée laurentienne, des attaques ennemies. Au XVII^e siècle, à partir du moment où la colonie est rétrocédée à la France en 1632 et jusqu'à l'attaque de William Phips en 1690, ces attaques sont essentiellement amérindiennes, plus précisément iroquoises. Pour s'en protéger, la construction de forts le long des rivières au sud de la colonie se révèle indispensable, afin de contrôler le passage entre les territoires iroquois et la vallée laurentienne. L'évolution des relations diplomatiques avec les Iroquois, mais aussi avec les Anglais au XVII^e siècle modifie les rapports de force, faisant de ces derniers les ennemis principaux. Les enjeux stratégiques de la défense du territoire ne changent cependant guère, si ce n'est qu'un troisième front doit être protégé, celui de l'estuaire du Saint-Laurent.

5.1.1. La menace iroquoise et le premier réseau de forts au XVII^e siècle

5.1.1.1. Les Iroquois au contact de la Nouvelle-France

Les attaques iroquoises font partie des menaces les plus anciennes et les plus importantes qui pèsent sur la colonie canadienne. Lors des premiers contacts, les intérêts commerciaux des Français poussent en effet ces derniers à conclure des accords avec les groupes amérindiens qui leur fournissaient des fourrures. Privilégiant la traite avec les Algonquins et les Montagnais-Innus, puis avec les Hurons, les Français nouent en même temps que cet accord commercial une alliance militaire contre ces mêmes Iroquois, et notamment contre les Agniers (Mohawks) qui mènent des raids réguliers sur la vallée laurentienne. Cette alliance se concrétise notamment par la participation de Samuel de Champlain à des expéditions en pays iroquois : les Agniers

¹ Lettre de Talon à Colbert, 10 octobre 1665, *RAPQ*, 1930-1931, p. 40.

sont écrasés au sud du lac Champlain en 1609, puis à l'embouchure du Richelieu en 1610, alors que la campagne contre les Iroquois Oneidas connaît un succès plus mitigé en 1615¹.

Après quelques années de calme, les tensions que cristallise la double alliance économique et militaire, d'une part entre Hollandais et Agniers, d'autre part entre Français, Algonquins, Montagnais-Innus et Hurons reprennent à la fin des années 1620. Après cette date, les Iroquois n'hésitent pas à attaquer la colonie de manière récurrente, au point de devenir l'un des principaux obstacles de son développement au XVII^e siècle. François Dollier de Casson va d'ailleurs jusqu'à parler « d'inondation iroquoise² » qui frappent Montréal et la colonie dans son ensemble dans les années 1650. Pierre Boucher la présente en 1664 comme la première « incommodité » de la colonie, qui participe d'un sentiment d'insécurité : « le premier [inconvenient] sont les Iroquois nos ennemis, qui nous tiennent resserrez de si près, qu'ils nous empeschent de jouyr des commoditez du pays³ ». Ces raids sont épisodiques, dépendant de la situation géopolitique et diplomatique, mais ils demeurent fréquents, particulièrement dans les années 1650-1653 et 1660-1661⁴, puis dans les années 1689-1701. Ils sont surtout dirigés vers les alliés amérindiens des Français, notamment les Hurons qu'ils chassent de leurs territoires à la fin des années 1640, mais frappent également les colons, en particulier dans les environs de Montréal : John A. Dickinson estime qu'entre 1608 et 1666, 191 Français sont tués par les Iroquois⁵.

L'Iroquoisie n'est pas très éloignée de la colonie, à moins de trois cents kilomètres de l'île de Montréal. Les cinq nations iroquoises se répartissent entre le sud du lac Ontario et la rivière Mohawk, un affluent de l'Hudson qu'il rejoint au sud du lac Champlain. Les installations françaises sont donc aisément accessibles pour des guerriers rompus à des raids aussi lointains que ceux menés contre les Outaouais, les Pétuns et les Hurons au nord des Grands Lacs, ou contre les Montagnais-Innus près du lac Saint-Jean. Pour s'avancer aussi loin dans les terres, les Iroquois s'appuient sur le réseau hydrographique et sur la mobilité que leur confèrent les

¹ TRIGGER Bruce G., *Les Indiens, la fourrure et les blancs: Français et Amérindiens en Amérique du Nord*, Montréal, Boréal, 1992, p. 241-255 ; DELÂGE Denys, *Le pays renversé: Amérindiens et Européens en Amérique du Nord-Est, 1600 - 1664*, Montréal, Boréal, 1991, p. 105-107.

² François Dollier de Casson, supérieur des sulpiciens de Montréal de 1670 à sa mort en 1701, rédige son histoire à partir de 1672. Elle ne sera toutefois publiée qu'en 1869 DOLLIER DE CASSON François, *Histoire du Montréal, 1640-1672*, Montréal, Presses à vapeur de la Minerve, 1869 (Mémoires de la Société Historique de Montréal), p. 82.

³ BOUCHER Pierre, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, Paris, chez Florent Lambert, 1664, p. 150.

⁴ DICKINSON John A., « La guerre iroquoise et la mortalité en Nouvelle-France, 1608-1666 », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 36 (1), 1982, p. 31-39 ; HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008, p. 97.

⁵ DICKINSON John A., « La guerre iroquoise et la mortalité en Nouvelle-France, 1608-1666 », 1982, p. 43.

canots d'écorce. Légers et maniables, ces derniers leur permettent de surmonter ou de contourner les rapides et les chutes qui rendent les rivières impraticables pour les embarcations européennes, si bien que les Français restent souvent démunis lorsqu'il s'agit de prévenir une attaque ou d'en rattraper les auteurs¹. Les principales voies d'accès à la colonie française depuis l'Iroquoisie sont donc le Saint-Laurent depuis le lac Ontario et la rivière Richelieu par le lac Champlain (Carte 9). Cette dernière route notamment, aisément accessible depuis les territoires mohawks via le lac Champlain, sert d'axe de pénétration privilégié. Ce n'est pas pour rien si le premier toponyme du Richelieu est la « rivière des Iroquois² ».

C'est pour mieux contrôler ces accès et empêcher les Iroquois de pénétrer dans la colonie aussi rapidement et aisément que le pouvoir royal décide de construire des forts le long des cours d'eau qui y mènent. Le premier de ces forts précède la reprise en main par le pouvoir royal. Il est construit en 1642 par le gouverneur Charles Huault de Montmagny à l'embouchure de la rivière des Iroquois, sur une île aujourd'hui disparue, l'île Sainte-Croix. Le fort, qui pourtant « incommodoit prodigieusement les iroquois³ » est abandonné en 1646 et détruit en 1647 par ces derniers. Pendant son court mandat (1661-1663), le gouverneur Pierre Dubois d'Avaugour rédige deux mémoires sur la colonie. Dans le premier, il explique que pour développer la colonie, sa défense est indispensable. Cette dernière passe par l'envoi de troupes en nombre suffisant pour lutter contre la « canaille » iroquoise et ralentir le progrès des autres nations européennes, mais surtout, par la construction de forts sur l'Hudson et sur le Richelieu pour mieux contrôler le territoire et faciliter les communications entre les différentes implantations⁴. Le second mémoire est consacré exclusivement à la lutte contre les Iroquois. Davaugour n'y évoque plus le Richelieu mais propose des pistes pour protéger la vallée laurentienne grâce à

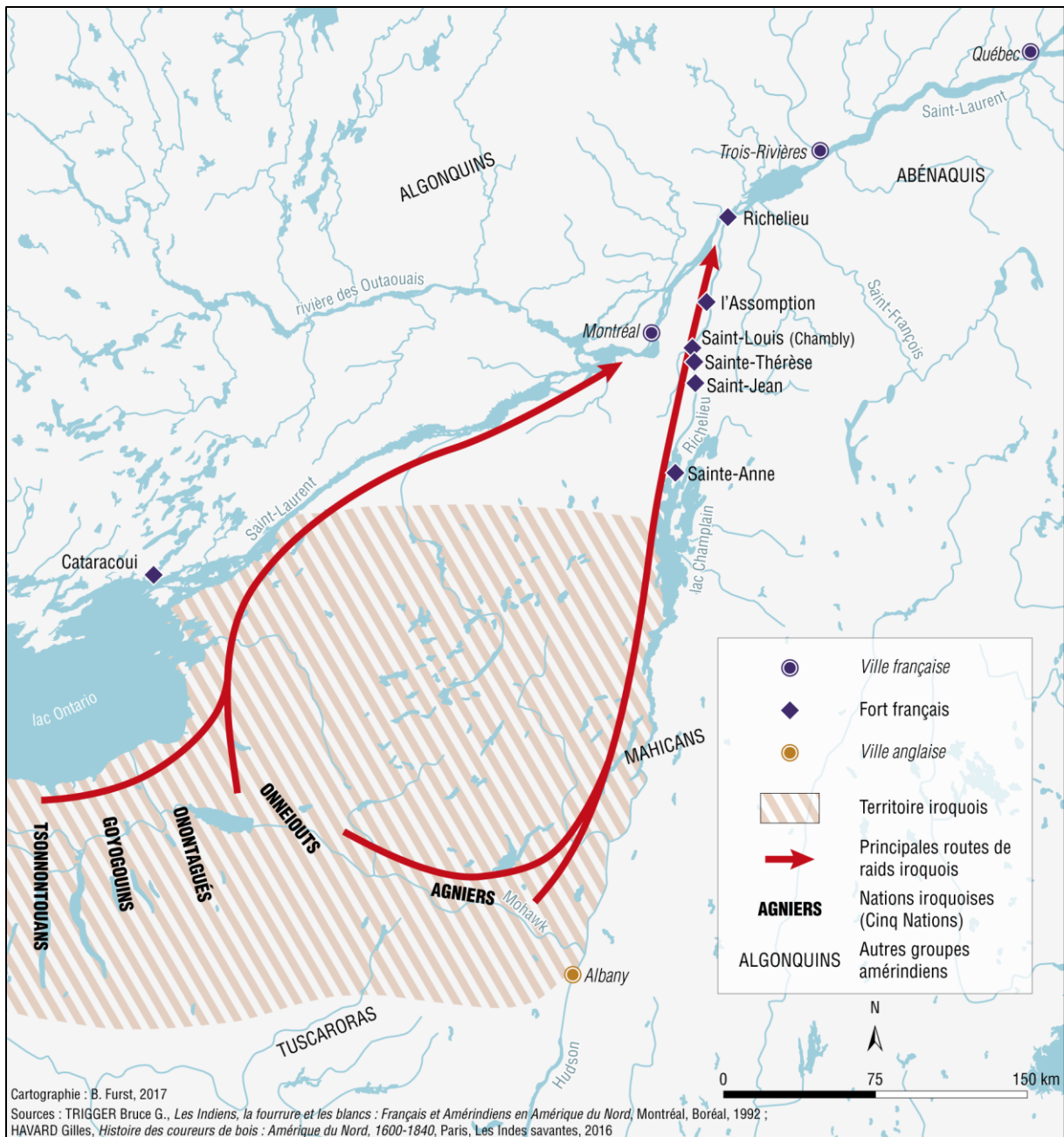
¹ Nous avons déjà montré dans notre mémoire de Master cette utilisation des cours d'eau par les Iroquois pour mener leurs raids, l'un des principaux risques que posait la proximité du réseau hydrographique pour les Français. FURST Benjamin, *Les dangers de l'eau en Nouvelle-France Histoire des représentations et pratiques liées à l'eau sous le Régime français, 1603-1749*, Mémoire de Master (sous la direction de A. J. Lemaître et D. Deslandres), Mulhouse, Université de Haute-Alsace, 2010.

² CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, Paris, chez Nyon fils, 1744, p. 123.

³ ANOM, C11A, vol.2, fol. 46v, Mémoire de ce qui serait à faire pour se fortifier contre les insultes des Iroquois en Canada. Le mémoire n'est pas signé, mais est attribué à Pierre Dubois Davaugour, gouverneur de Nouvelle-France de 1661 à 1663. ECCLES William J., « Dubois Davaugour, Pierre », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1986 ; Le mémoire est publié (en anglais) dans DUBOIS DAVAUGOUR Pierre, « Mémoire sur la colonie de Québec, Plaisance, Gaspé et Cap-Breton, 4 août 1663 », in BRODHEAD John R. et O'CALLAGHAN Edmund B. (dir.), *Documents relative to the colonial history of the State of New-York ; produces in Holland, England and France.*, vol. IX, Albany, Weed, Parsons, and Co, 1855, p. 20-21.

⁴ DUBOIS DAVAUGOUR Pierre, « Lettre du gouverneur D'Avaugour au ministre (4 août 1663) avec le mémoire sur la colonie de Québec, Plaisance, Gaspé et Cap-Breton », *Bulletin des recherches historiques* XXXVI (1), 1930, p. 13.

l'érection de forts entre le lac Saint-Pierre, en amont de Trois-Rivières, et Québec, en commençant par reconstruire celui érigé par Montmagny. Montréal, jugée suffisamment fortifiée, n'a pas besoin d'aménagement supplémentaire¹.



Carte 9 – Raids iroquois et fortifications françaises au Canada à la fin du XVII^e siècle.

¹ ANOM, C11A, vol.2, fol. 46-47, Mémoire de ce qui serait à faire pour se fortifier contre les insultes des Iroquois en Canada, 1663.

5.1.1.2. La fortification du Richelieu par le régiment Carignan-Salières

Davaugour, malgré son rappel en France en 1663, obtient gain de cause. En 1665, la même année qui marque l'arrivée de l'intendant Jean Talon et du gouverneur de Courcelle, le régiment Carignan-Salières est envoyé en Nouvelle-France pour lutter contre les Iroquois. Les dix bataillons dirigés par le colonel Henri de Chastelard de Salières, s'ajoutent aux quatre bataillons amenés à Québec par Alexandre Prouville de Tracy, lieutenant général de l'Amérique, après une expédition dans les Antilles. Parvenu à Québec en juin 1665, Tracy prend le commandement de l'ensemble des troupes. Les 1 300 soldats, assistés de miliciens qui connaissent le pays et « la manière de combattre ces peuples sauvages » doivent protéger la colonie, mais surtout, porter la guerre en territoire iroquois¹. La construction de forts au cours de l'expédition est anticipée par la métropole : le roi écrit à Talon qu'ainsi « qu'il y a lieu de l'espérer, [les] sr de Tracy, de Courcelles, de Salière et les autres chefs estimeront à propos de construire quelques forts pour la conservation des lieux que l'on aura occupés », et que l'intendant devra veiller à leur approvisionnement². En attendant l'arrivée de ce dernier et du gouverneur, qui parviennent tous deux en Nouvelle-France en septembre 1665, Tracy prend les devants. En raison de l'absence des administrateurs de la colonie, de l'avancée de la saison et des préparatifs qu'implique une expédition en pays iroquois, celle-ci ne sera entreprise que l'année suivante, mais le lieutenant général fait construire des forts le long du Richelieu, avec deux objectifs. Le premier est d'avancer les troupes françaises vers les territoires iroquois pour s'en « mettre à portée » et pouvoir par la suite bâtir de nouvelles fortifications sur le lac Champlain pour s'en rapprocher encore, mais aussi occuper la vallée du Richelieu pour la soustraire aux prétentions territoriales des Anglais et « se faire un droit sur cette rivière³ ».

Dès le mois d'août, les premières troupes entreprennent de construire le fort Richelieu à l'embouchure de la rivière du même nom, puis un deuxième, le fort Saint-Louis, à 70km en amont, au pied de rapides. Ces derniers obligeant les Iroquois à un portage, le lieu est particulièrement stratégique⁴. Le troisième fort, nommé Sainte-Thérèse, est commencé en septembre et fait office de « poste avancé⁵ », au début des rapides. En octobre, l'érection des trois forts est bien avancée, comme l'annote Talon sur son mémoire d'instruction envoyé par le

¹ Mémoire du Roi pour servir d'instruction à Talon, 27 mars 1665, *RAPQ*, 1930-1931, p. 7

² *Ibid.*

³ Lettre de Talon à Colbert, 10 octobre 1665, *RAPQ*, 1930-1931, p. 40

⁴ Lorsque des rapides et des chutes d'eau rendent le cours d'eau non navigable, le portage consiste, comme son nom l'indique, à débarquer et dépasser l'obstacle en portant le canot.

⁵ Lettre de Talon à Colbert, 3 novembre 1666, *RAPQ* 1930-1931, p. 50.

roi, au point que les bâtiments sont prêts à être occupés : dans une lettre à Colbert, l'intendant annonce qu'une partie des troupes y passera l'hiver en attendant l'expédition contre les Iroquois¹. L'année suivante, au cours de trois entreprises au succès mitigé, deux autres forts sont construits, les forts Saint-Jean et Sainte-Anne². Un dernier, le fort de l'Assomption, dont on ignore presque tout et qui n'apparaît dans aucun des écrits des administrateurs, est construit à la même période en amont du fort Richelieu, mais n'a probablement servi que de point d'appui entre ce dernier et le fort Saint-Louis³.

Ces constructions ne sont en effet pas toutes initialement conçues pour durer, et leur utilité comme leur entretien dépendent largement du contexte diplomatique franco-iroquois. Érigés rapidement, par des militaires et non des ingénieurs, destinés à contenir des Iroquois armés au mieux d'armes à feu mais en aucun cas de canons, de tels forts sont d'architecture simple, doté d'une palissade de bois simple ou double (Figure 13⁴ et Figure 14⁵). En 1667, la paix est signée avec les Iroquois. Le régiment Carignan-Salières est renvoyé en France, alors que de nombreux soldats sont incités par la monarchie à s'installer au Canada. Tracy suggère de ne conserver que les forts Richelieu et Saint-Louis, les autres étant inutiles : les forts Sainte-Thérèse et Saint-Jean sont trop proches de Chambly, celui de Sainte-Anne est selon lui impossible à occuper la plus grande partie de l'année⁶. Dans le mémoire de Talon sur l'état de la colonie établi cette année 1667, l'intendant fait état de quatre compagnies de soixante-quinze hommes, dont deux sont affectées à la garde de la vallée du Richelieu. Sur les cent-cinquante soldats et officiers stationnés au fort Saint-Louis, trente sont détachés au fort Sainte-Anne et vingt-et-un au fort

¹ Mémoire du Roi pour servir d'instruction à Talon, avec remarques de Talon, 27 mars 1665, *RAPQ*, 1930-1931, p. 14 ; lettre de Talon à Colbert, 4 octobre 1664, *RAPQ*, 1930-1931, p. 35.

² GELINAS Cyrille, *Le rôle du fort de Chambly dans le développement de la Nouvelle-France de 1665 à 1760*, Ottawa, Parcs Canada, 1983, p. La chronologie de la construction de ces forts, tout comme le détail de leur architecture, ne sont que peu présents dans la correspondance et les mémoires des administrateurs. Ce sont les relations des jésuites qui offrent le plus d'information sur ces sujets, comme les sources citées par Cyrille Gelinias ou Marcel Trudel ; TRUDEL Marcel, *La seigneurie de la Compagnie des Indes occidentales, 1663-1674*, Montréal, Fides, 1963 (Histoire de la Nouvelle-France 4).

³ L'existence du fort, rarement évoqué dans les sources, a été confirmée par BELLEMARE Georges, *Découverte sur le Richelieu du Fort de l'Assomption (1666)*, Pointe-Claire, Québec, Roussan, 1994 ; Marcel Trudel rappelle qu'il est mentionné dans la Relation des jésuites de 1666 par Lemerrier, puis seulement sur deux cartes de la Nouvelle-France. TRUDEL Marcel, *La seigneurie de la Compagnie des Indes occidentales, 1663-1674*, 1963, p. 199 ; Il est aussi mentionné par le cartographe Jacques-Nicolas Bellin, qui précise qu'il est détruit, à l'instar des autres forts réalisés à cette période. BELLIN Jacques-Nicolas, *Remarques sur la carte de l'Amérique septentrionale comprise entre le 28e et le 72e degré de latitude avec une description géographique de ces parties*, Paris, Didot, 1755, p. 50.

⁴ ANOM, FR CAOM 3DFC492C, Plan du fort de Richelieu [et environs], s. a., 1665. Le plan est envoyé par Jean Talon avec l'état des dépenses pour le fort mais il est peu probable qu'il ait été dessiné par l'intendant lui-même.

⁵ ANOM, FR CAOM 3DFC493C, Plans des forts faits par le Régiment Carignan Salières sur la rivière de Richelieu dicte autrement des Iroquois en la Nouvelle France, s. a., 1666. Voir aussi TRUDEL Marcel, *La seigneurie de la Compagnie des Indes occidentales, 1663-1674*, 1963, p. 176-177.

⁶ ANOM, C11A 2, fol. 47, Mémoire de Tracy sur le Canada, 1667.

Saint-Jean¹. Ces forts sont finalement tous abandonnés, y compris le fort Saint-Louis, alors même que les terres autour avaient été érigées en seigneurie attribuée au capitaine Jacques de Chambly, commandant du fort. En 1679, faute de troupes pour tenir le fort, la circulation n'est plus surveillée le long du Richelieu².

¹ Jean Talon, *Mémoire sur l'état présent du Canada, 1667*, *RAPQ* 1930-1931, p. 66.

² ANOM, C11A 5, fol. 13, Lettre de Frontenac au roi, 6 novembre 1679. Frontenac s'y plaint d'un commerce interlope de fourrures vers la Nouvelle-Angleterre, et demande une garnison au fort Chambly « qui est un des plus considérables postes du Pays, et par où presque toute la communication du Canada se fait avec la Nouvelle-Angleterre ».



Figure 13 – Carte du fort Richelieu, 1665.

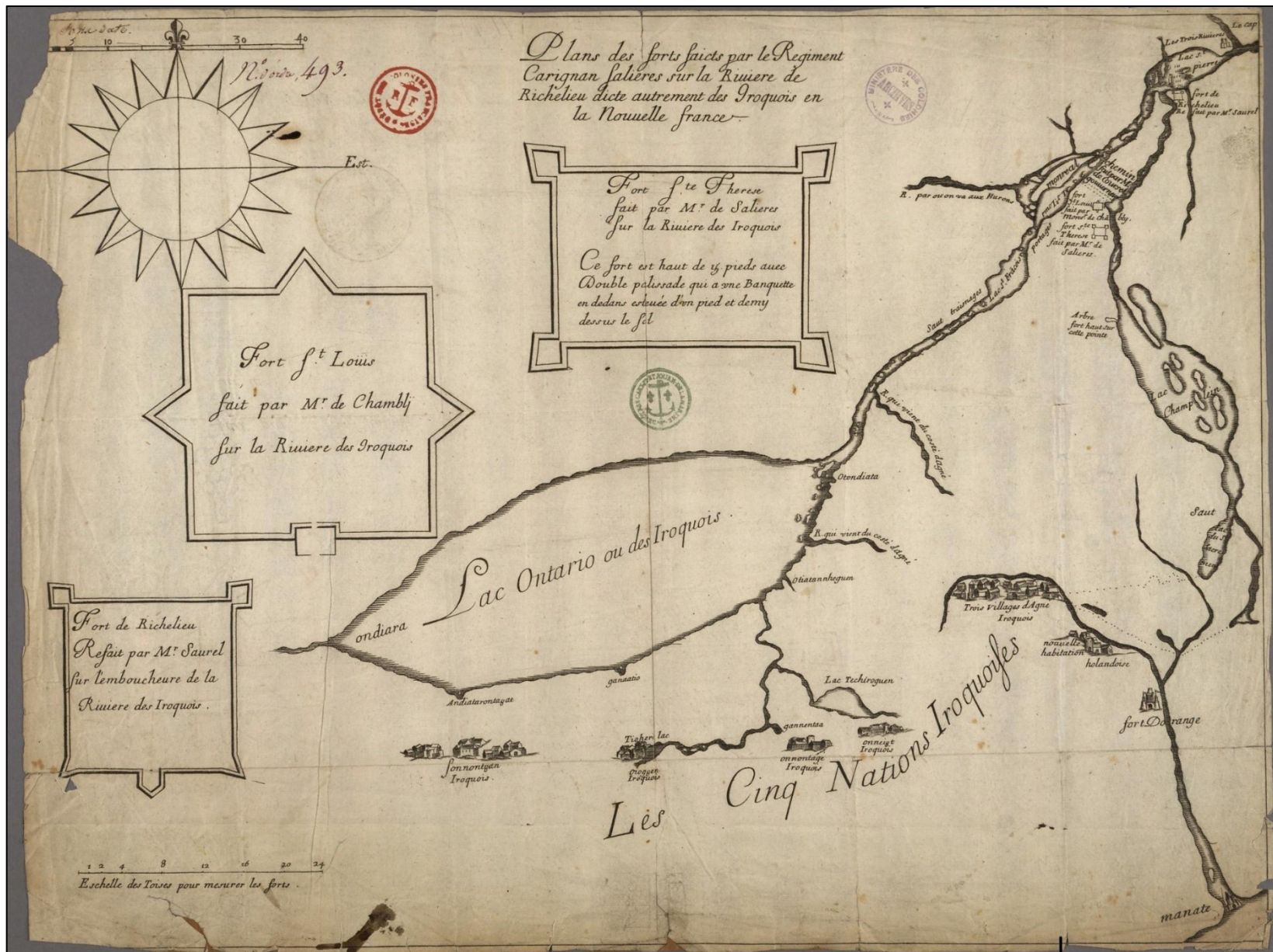


Figure 14 – Plan des forts Richelieu, Saint-Louis et Sainte-Thérèse en 1665.

5.1.1.3. Une politique de fortification inégale

Dans la seconde moitié des années 1680, devant la recrudescence des tensions avec les Iroquois, liées notamment à de nouvelles alliances franco-amérindiennes dans les Pays d'en Haut, la nécessité de contrôler les accès à la colonie se fait à nouveau sentir. Dès 1686, le gouverneur Jacques-René de Brisay de Denonville écrit au secrétaire d'État pour faire part de la nécessité d'avoir « un gros poste à Chambly », un autre à La-Prairie-de-la-Magdeleine, face à Montréal¹. A la veille d'une expédition contre les Iroquois Tsonnontouans (Sénécas), au sud du lac Ontario², Denonville charge le lieutenant général René-Louis Chartier de Lotbinière de superviser la défense des rivières qui mènent au Saint-Laurent : il devra non seulement rétablir et occuper le fort Saint-Louis, qui a pris le nom de son capitaine et s'appelle désormais Chambly, mais aussi envoyer des troupes et établir des postes le long de la rivière Saint-François, de la rivière de Cressé (rivière Nicolet) et de la rivière du Loup³. C'est que si le Richelieu continue d'être l'une des portes d'entrées les plus directes pour les Iroquois et les Anglais, la rivière Saint-François, voire les autres affluents de la rive sud du Saint-Laurent sont désormais eux-aussi des points d'accès potentiels depuis la construction d'un fort sur le Saint-Laurent. Dans les faits, à cette période, aucun raid marquant ne semble avoir lieu le long de ces autres cours d'eau, si bien que les administrateurs se désintéressent vite de leurs fortifications.

Cependant, depuis les années 1670, la vallée du Richelieu n'est plus la seule à être défendue. En 1673, à la sortie du lac Ontario, le gouverneur Frontenac fait ériger, à ses frais, un fort, nommé Cataracoui gardant l'amont du Saint-Laurent prétextant la nécessité de protéger les intérêts commerciaux des Français et de conserver la paix avec les Iroquois dont il jouxte les territoires⁴. Le fort n'est pas aussi stratégiquement placé pour protéger la colonie – l'intendant

¹ ANOM, C11A 8, fol. 167, lettre de Denonville au ministre, 16 novembre 1686. S'il ne s'agit pas d'un fort à proprement parler, le village de La Prairie sera en effet fortifié par Gédéon de Catalogne en 1689. LAVALLÉE Louis, *La Prairie en Nouvelle-France, 1647-1760 étude d'histoire sociale*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1992, p. 18-19 ; Selon Louise Dechêne, La Prairie joue un rôle important dans le verrouillage de l'accès à la région de Montréal. DECHÊNE Louise, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*, Montréal, Boréal, 2008, p. 166.

² La nation iroquoise la plus à l'Ouest des Cinq Nations, est la plus hostile aux alliances entre Français et Amérindiens Illinois et Miami dans les Pays d'en Haut. HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 111.

³ BAC, MG18-H64, p. 1, Instructions du gouverneur général Denonville à René-Louis Chartier de Lotbinière qui commandera à Québec en son absence, 20 mai 1687

⁴ ANOM, C11A 4, fol. 12 et 17v, Compte rendu du voyage du gouverneur Frontenac au lac Ontario, 1673, Lettre de Frontenac au ministre, 13 novembre 1673, *RAPQ*, 1926-1927, p. 40-41 ; C11A 7, fol. 180v, Mémoire envoyé par Denonville concernant l'état présent du Canada et les mesures que l'on peut prendre pour la sûreté du pays, 12 novembre 1685. Dans les faits, Frontenac était tout autant intéressé par son propre intérêt dans la traite des fourrures que par celui de la France. HAVARD Gilles, *Histoire des coureurs de bois: Amérique du Nord, 1600-1840*, Paris, Les Indes savantes, 2016, p. 84.

Champigny dira en 1695 qu'il « ne peut servir qu'à se garder luy même¹ ») – mais il sert d'interface entre cette dernière et les Pays d'en Haut : il revêt à la fois les fonctions des postes créés pour protéger la vallée laurentienne en dissuadant les entreprises belliqueuses des Iroquois, et de ceux destinés à assurer une présence française dans l'intérieur des terres. Il fait ainsi également office de poste de traite, à l'instar d'autres forts érigés par la suite par Frontenac et ses successeurs, tels que Michilimakinac, Détroit, Niagara, parmi les plus proches d'un immense réseau des Pays d'en Haut à la Louisiane. Contrairement aux forts du Richelieu, de tels forts n'ont pas pour but d'empêcher l'accès à la colonie mais « d'entretenir de bonnes relations avec les Amérindiens, manifester la présence française et bloquer les Anglais² ». L'utilité du fort Cataracoui ne fait d'ailleurs pas l'unanimité : les gouverneurs La Barre puis Denonville s'efforcent dans un premier temps de le maintenir. Ainsi en 1688, Denonville le décrit encore comme en bonne condition et propose des pistes pour le développer³, alors que l'intendant Champigny note que « les avantages qu'on en peut tirer regardent plustost la traite que toute autre chose⁴ ». Devant la recrudescence des attaques iroquoises, la difficulté de l'alimenter, et les nombreux décès notamment liés au scorbut, Denonville se résout à l'abandonner en 1689, et le fait détruire avec l'aval du gouvernement⁵.

D'une manière générale, l'attention accordée aux forts par le pouvoir royal varie au gré des conjonctures géopolitiques, de la vision des administrateurs et des moyens humains et financiers à leur disposition pour entretenir et ravitailler de telles infrastructures. Dans tous les cas, la politique de fortification est essentiellement celle des gouverneurs et des intendants confrontés à la réalité du terrain et de la situation militaire et diplomatique, l'action du pouvoir central se restreignant à la sanction ou au refus des mesures proposées à Québec. Lors de son second mandat, en 1695, Frontenac relève le fort Cataracoui de sa propre initiative⁶ mais en 1702, l'intendant Champigny qui ne s'entend guère avec le gouverneur note que si le fort est pertinent en tant que poste de traite pendant les périodes de paix, son utilité en temps de guerre

¹ ANOM C11A 14, fol. 33, Mémoire de Champigny sur le fort Cataracoui, 6 novembre 1695.

² HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 435.

³ ANOM, C11A, 10, fol. 11, lettre de Denonville et Champigny au ministre, 6 novembre 1688.

⁴ ANOM, C11A 10, fol. 122v, Lettre de Champigny au ministre, 8 août 1688.

⁵ ANOM, C11A 10, fol. 194 ; Instruction pour le Sieur comte de Frontenac, gouverneur et lieutenant général pour le roy dans les pays de la domination de Sa Majesté en l'Amérique septentrionale, 7 juin 1689, *RAPQ*, 1927-1928, p. 6.

⁶ ANOM, C11A 13, fol. 342-342v, lettre de Champigny au ministre, 17 août 1695 ; ANOM, C11A 13, fol. 327v, lettre de Frontenac à l'intendant du commerce Lagny, 2 novembre 1695. Dans sa correspondance avec l'intendant du commerce Jean-Baptiste de Lagny, ami de Frontenac, le gouverneur explique que sa décision a été prise sans l'aval du secrétaire d'État Pontchartrain : « quand la chose n'aurait pas été faite avant la réception de ses despesches par lesquelles il m'ordonnoir de la surseoir, je croy que j'aurois pris la liberté de passer par-dessus dans la conjoncture présente ».

est plus discutable : « il y faudrait une garnison trois fois plus forte que celle qui y est à présent, la difficulté de le ravitailler est presque impossible » si bien qu'en cas de guerre à la fois contre les Iroquois et les Anglais, « on ne le pourra soutenir et on ne pourra se dispenser de l'abandonner¹ ». Le fort Chambly, quant à lui, tombe à nouveau en déshérence avant d'être redressé en 1692-1693, comme le fort de Sorel (l'ancien fort Richelieu, qui comme pour Chambly, a pris le nom de son premier capitaine). Cette fois, la menace n'est plus seulement iroquoise, mais aussi anglaise, « et comme les Anglois et Iroquois ne pouvoient passer que par la rivière qui passe devant le fort de Chambly et celui de Sorel, il a fallu songer aussy à réparer ces deux forts pour empescher leur passage, ou du moins le rendre très difficile² ».

En effet, l'existence de fortifications sur le Richelieu n'empêche pas les raids ennemis, vu le nombre d'attaques dans la région jusqu'en 1701³. En revanche, la présence de troupes et de points de défense fixes amoindrit le rayon d'action des Iroquois, comme le relève Louise Dechêne : « cinquante ans plus tôt, ils pouvaient naviguer à peu près impunément d'un bout à l'autre du Saint-Laurent, ils doivent maintenant prendre la colonie à revers par des voies moins directes où ils marchent et s'exposent davantage⁴ ». Le contrôle des rivières met les terres en aval de Trois-Rivières relativement à l'abri, et c'est donc la région entre Montréal et le lac Saint-Pierre qui est particulièrement touchée, comme en témoignent, par exemple, les attaques régulières sur La Prairie, ou le massacre de Lachine le 5 août 1689⁵. Cette menace constante au XVII^e siècle explique aussi les nombreux forts seigneuriaux et villages palissadés qui complètent la stratégie de fortification de la colonie. Ceux-ci ne sont pas implantés le long des axes de pénétration dans la colonie mais au cœur des seigneuries, et ne servent pas à contrôler les accès à la colonie mais à mettre les populations à l'abri en cas d'attaque⁶. Ce sont les mêmes logiques

¹ BOCHART DE CHAMPIGNY Jean, *Mémoire de l'état de la Nouvelle-France laissé par Jean Bochart de Champigny à François de Beauharnois de la Chaussaye*, 1702, BAC, Collection de la famille Beauharnois, MG18-G6/Microfilm C-2925, p. 270.

² ANOM C11A 12, fol. 207, lettre de Frontenac et Champigny au ministre, 4 novembre 1693. Voir aussi ANOM C11A 12, fol. 194v, Relation de ce qui s'est passé au Canada depuis le mois de septembre 1692 jusqu'au départ des vaisseaux en 1693.

³ GELINAS Cyrille, *Le rôle du fort de Chambly dans le développement de la Nouvelle-France de 1665 à 1760*, Ottawa, Parcs Canada, 1983, *Le rôle du fort de Chambly dans le développement de la Nouvelle-France de 1665 à 1760*, 1983, p. 20.

⁴ DECHÊNE Louise, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*, 2008, p. 156.

⁵ LAVALLÉE, *La Prairie en Nouvelle-France, 1647-1760 étude d'histoire sociale*, 1992, p. 20-21 ; DECHÊNE Louise, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*, 2008, p. 158.

⁶ CHARTRAND René, *The forts of New France in northeast America, 1600-1763*, 2008, p. 24-25 ; Louise Dechêne évoque une trentaine de forts dans le gouvernement de Montréal. À l'exception des forts de la vallée du Richelieu, la plupart sont de ce type. DECHÊNE Louise, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*, 2008, p. 158.

qui président au premier projet d'enceinte autour de Montréal recommandés par le gouverneur Denonville, destiné à protéger les habitants, plus qu'à contrôler le Saint-Laurent¹.

Quelle qu'ait été l'utilité réelle des forts érigés sur les voies d'accès méridionales au Canada, il est indéniable que le pouvoir royal intègre rapidement la dimension stratégique des cours d'eau pour pénétrer la colonie, ainsi que les spécificités de la navigation : l'implantation de postes à des endroits tels que les portages et les confluent en atteste². Avec ces aménagements, les administrateurs coloniaux et les militaires ont largement modifié le paysage hydrographique canadien. Qu'ils soient définitivement abandonnés, épisodiquement relevés et modernisés, voire entièrement conservés, les forts érigés au XVII^e siècle en amont de la colonie, sur le fleuve ou ses affluents, constituent une première étape de l'appropriation du réseau hydrographique et plus généralement du territoire dès la reprise en main de la colonie en 1663. Naturellement, la seule implantation d'un maillage de forts le long des rivières ne résume pas à elle seule la stratégie française pour se maintenir au Canada face à la menace iroquoise. L'envoi de troupes, le recours à une milice et les expéditions militaires y contribuent également. Gilles Havard et Cécile Vidal insistent surtout sur l'indispensable politique d'alliance entre la France et les autochtones dans l'ensemble de la Nouvelle-France et tout au long des quelque cent soixante ans que dure la colonie³.

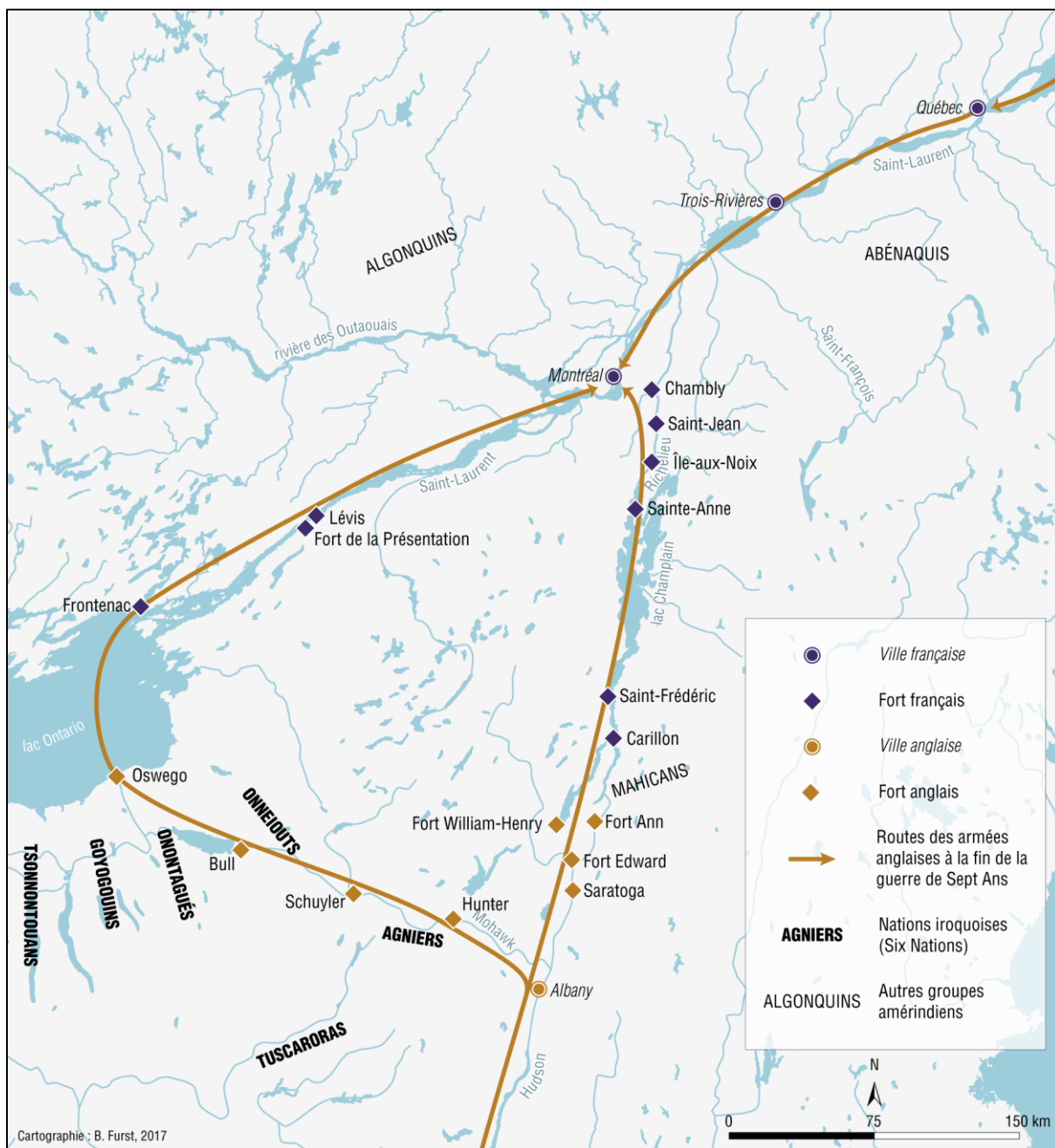
5.1.2. Du bois à la pierre : la prévention des invasions anglaises

À la fin du XVII^e siècle, et plus encore après la Grande paix de Montréal en 1701, les rivalités entre Français et Anglais prennent progressivement le pas sur l'antagonisme franco-iroquois. L'évolution des pratiques militaires, les techniques européennes de guerre et de sièges succédant aux raids amérindiens, oblige à une modification des défenses érigées pour les prévenir. On assiste ainsi, jusqu'à la guerre de Sept ans, à l'élaboration d'un nouveau réseau défensif au sud de la colonie, mais aussi à la fortification de l'autre voie d'accès pour les Anglais, celle de l'estuaire du Saint-Laurent (Carte 10).

¹ ANOM, C11A 9, fol. 73v-74, lettre de Denonville à Colbert de Seignelay, 25 août 1687.

² Dans les Pays d'en haut, les forts et postes sont également implantés à de tels lieux stratégiques. HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 436.

³ *Ibid.*, p. 254-255.



Carte 10 – les fortifications de l’axe Hudson-Richelieu et de l’ouest du lac Ontario dans les années 1750

5.1.2.1. L’extension du réseau de forts au sud de la colonie

Si le Richelieu reste une voie d’accès privilégiée au Canada depuis la Nouvelle-Angleterre, les forts et postes en rondins ne permettent plus de faire face à des armes de siège européennes. Des six forts construits en 1665-1666, il ne reste plus que celui de Chambly au début du XVIII^e siècle. Il suffit *a priori* comme verrou de la colonie, et Champigny souligne qu’il « sera toujours utile en temps de guerre couvrant la côte du sud des environs de Montréal, les Anglois

et Iroquois ne pouvant venir en grand nombre sans être découverts¹ ». Le cas échéant, le canon du fort sert de signal d'alarme pour mettre les populations à l'abri et organiser la défense. En 1709, toutefois, les autorités coloniales craignent que le fort de bois, reconstruit après un incendie sept ans plus tôt, ne suffise pas face aux entreprises anglaises. Le Richelieu est en effet « le seul endroit par où les Anglois peuvent venir en gros partis en cette colonie, et y amener du canon, et de petits mortiers ». L'intendant Raudot et le gouverneur Rigaud de Vaudreuil estiment ainsi « absolument nécessaire d'y faire un fort de pierres qui seroit par ce moyen hors de l'insulte du canon² ». Les travaux sont entrepris la même année, sollicitant par corvée les habitants du gouvernement particulier de Montréal³. En 1750, Franquet fait encore l'éloge du bâtiment : « depuis l'établissement du fort St. Frédéric, il se trouve aujourd'hui reculé de la tête de nos possessions, et cette considération avait fait naître l'idée de le détruire ; il faut bien s'en garder. Il soutient la navigation sur la rivière de Richelieu, sert d'asile aux habitations y répandues, offre une retraite assurée à des troupes qu'on aurait postées en avant ; en un mot, quoiqu'en seconde ligne, on en peut tirer le même avantage au service que s'il était en première⁴ »

À partir des années 1730, Chambly perd en effet sa position de poste avancé au profit du fort Saint-Frédéric. Les tensions franco-anglaises et l'expansion des deux colonies l'une vers l'autre rend la région du lac Champlain particulièrement sensible. Point de jonction entre les vallées de l'Hudson et du Richelieu, son importance stratégique pousse les autorités coloniales à renforcer la présence française dans la région en bâtissant un nouveau fort à la Pointe-à-la-Chevelure, au sud du lac. L'idée émane du lieutenant de roi à Montréal, Jean-Louis de la Corne de Chaptas, qui y voit un moyen d'éviter que les Anglais ne s'installent dans la région tout en permettant de lutter durablement contre la contrebande entre la Nouvelle-France et la Nouvelle-Angleterre⁵. Surtout, un tel établissement permettra de contrôler la voie depuis et vers la

¹ BOCHART DE CHAMPIGNY Jean, *Mémoire de l'état de la Nouvelle-France laissé par Jean Bochart de Champigny à François de Beauharnois de la Chaussaye*, 1702, BAC, Collection de la famille Beauharnois, MG18-G6/Microfilm C-2925, p. 268.

² ANOM C11G 4, fol. 28, Réponse de MM. de Vaudreuil et Raudot au mémoire du roi, 1709.

³ BAnQ, E1, S1, P591, Ordonnance de l'intendant Jacques Raudot pour la construction d'un fort en pierre à Chambly, 16 novembre 1709. Comme le relève Louise Dechêne, il s'agit du premier ouvrage qui rassemble tous les habitants des côtes du gouvernement de Montréal. Auparavant, ils ne devaient participer qu'aux ouvrages fortifiés qui concernaient leur propre sécurité. DECHÊNE Louise, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*, 2008, p. 269.

⁴ FRANQUET Louis, *Voyages et mémoires sur le Canada*, Québec, Imprimerie générale A. Coté et Cie, 1889, p. 169.

⁵ ANOM C11A 53, fol. 363-363v, Lettre de La Corne au ministre, 11 octobre 1730. Le mémoire est transmis avec l'appui du gouverneur Beauharnois, ANOM, C11A 5, fol. 213, Lettre de Beauharnois au ministre, 15 octobre 1730. La question de la contrebande revêt aussi une certaine importance dans la politique de gestion des cours d'eau du pouvoir royal, comme le montre le chapitre 7.

Nouvelle-Angleterre¹. Un fort est construit, d'abord en bois en bois, puis on projette très rapidement d'en faire un en pierre². Les travaux de ce fort en pierre commencent en 1734, selon des plans établis par Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, ingénieur en chef au Canada, et sont supervisés sur place par son fils, du même nom. Ils sont achevés en 1737, date à laquelle le fort prend le nom de Fort-Frédéric³.

Dans les années 1740-1750, face à l'expansion anglaise le long de l'Hudson et dans la région des Grands Lacs, les pouvoirs coloniaux semblent ne plus faire confiance à la capacité des forts Chambly et Saint-Frédéric à contenir seuls d'éventuelles actions anglaises contre la Nouvelle-France. En 1747, un fort est élevé sur l'emplacement de l'ancien fort Sainte-Thérèse, mais il est détruit dès l'année suivante, au profit d'un nouveau fort Saint-Jean relevé à l'endroit du premier, en amont des rapides de Chambly, pour couvrir le chemin qui mène de la rivière Richelieu à l'île de Montréal⁴. Contrairement aux édifices qui l'encadrent, il est entièrement en bois et mal conçu selon l'ingénieur Franquet lorsqu'il le visite en 1752 : « d'une construction trop forte contre de la mousqueterie, et trop faible contre du canon », il est vulnérable à une embuscade depuis la rive opposée qui n'est pas défrichée⁵. Il faut dire que si le gouverneur La Galissonnière, qui est à l'origine du projet, est sensible à l'emplacement du fort et notamment aux dangers de l'érosion que l'eau est susceptible de causer, les impératifs financiers viennent supplanter les considérations stratégiques et les contraintes du milieu, au point de préférer une enceinte médiocre à un fort trop onéreux⁶.

Un dernier fort, en pierre cette fois, est bâti en 1755, à la veille de la guerre de Sept ans, en amont du lac Champlain comme avant-poste du fort Saint-Frédéric. Érigé par Michel Chartier de Lotbinière, ingénieur du roi et cousin de Pierre Rigaud de Vaudreuil de Cavagnial (gouverneur de la Nouvelle-France de 1755 à 1760), il couvre la communication entre le lac Saint-Sacrement (actuel Lac George) et le lac Champlain. Comme l'explique Chartier de Lotbinière, « Monsieur de Vaudreuil craignoit avec raison que l'ennemi venant [s']emparer [de

¹ ANOM, C11A 56, fol. 318, Résumé d'une lettre de Beauharnois et d'un mémoire de La Corne, février 1731.

² ANOM, C11A 54, fol. 338, Lettre de Beauharnois et Hocquart au ministre, 14 novembre 1731 ; C11A 59, fol. 67v-68, Lettre de Beauharnois et Hocquart au ministre, 1^{er} octobre 1733 ; ANOM 3DFC507B, Plans, élévation et profil d'un petit fort proposé à faire à la Pointe à la Chevelure, Chaussegros de Léry, 1^{er} octobre 1733.

³ ANOM, C11A 61, fol. 82, Lettre de Beauharnois et Hocquart au ministre, 7 octobre 1734 ; ANOM 3DFC510A, Plan du Nouveau Fort et Redoute à Machecoulis scitué dans le Détroit de la pointe à la Chevelure, Chaussegros de Léry, 15 septembre 1735 ; ANOM, C11A 67, fol. 144, Réponse de Beauharnois et Hocquart au mémoire du roi, 1737 ; THORPE Frederick J., « Chaussegros de Léry, Gaspard-Joseph », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 3, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1974.

⁴ ANOM, C11A 91, fol. 38, précis de la lettre de La Galissonnière et Bigot, 26 septembre 1748.

⁵ FRANQUET, *Voyages et mémoires sur le Canada*, 1889, p. 61-62.

⁶ LAMONTAGNE Roland, « La construction du fort Saint-Jean, 1748-1749 », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 15 (1), 1961, p. 37.

la pointe du Carillon], il nous fut très difficile de l'en déloger et qu'étant assis solidement, nous ne fussions exposés à le voir paroître au milieu même de nos habitations à l'instant qu'il y seroit le moins attendu¹ ». En d'autres termes, il s'agit de couper la route aux Anglais en s'emparant d'un point de passage stratégique.

Du côté du lac Ontario, le fort Frontenac, en pierre depuis sa reconstruction par La Salle, qui en était concessionnaire et seigneur de 1675 à sa mort en 1687, subsiste avec les mêmes difficultés à le réapprovisionner chaque année : à cette époque Vaudreuil et Raudot formulent les mêmes observations que leurs prédécesseurs, à savoir que le fort est utile en l'état, mais qu'en cas de guerre contre les Iroquois, il serait intenable². Toutefois, la paix relative avec les Iroquois limite l'intérêt stratégique du fort aux yeux des administrateurs, et ce jusqu'au début de la guerre de Sept Ans. Le fort sert essentiellement de poste de traite et les autorités coloniales s'en désintéressent d'autant plus que l'entretien de ses fortifications n'est plus assuré par la couronne mais par ses commandants, avec les revenus du commerce des fourrures³. De surcroît, un deuxième fort est créé en 1749 sur ce tronçon du Saint-Laurent entre le lac Ontario et Montréal, plus proche des territoires iroquois. Accolé à une mission créée par le sulpicien Piquet à hauteur de la rivière de la Présentation (rivière Oswegatchie) dont il prend le nom, il s'agit d'un poste que l'intendant François Bigot juge « indispensable [...] pour diviser les Cinq nations et s'emparer de la rivière de la Présentation qui va chez l'Anglois et par où ils viennent chez nous en temps de guerre⁴ », et qui présente donc à la fois un intérêt géopolitique et tactique. Le fort de la Présentation est d'abord fait de pieux, mais un plan de 1751 montre des soubassements en maçonnerie des quatre angles sur lesquels sont élevés des logements et la chapelle⁵.

5.1.2.2. La défense de Québec

En plus des accès méridionaux à la colonie, via le Richelieu et le Haut Saint-Laurent, il faut également compter avec l'éventualité d'une attaque par l'estuaire du fleuve, une route inaccessible aux Iroquois mais pas aux navires anglais. L'intérêt d'une telle voie est l'accès

¹ ANOM, C11A 101, fol. 333, Lettre de l'ingénieur Michel Chartier de Lotbinière au ministre, 31 octobre 1756.

² ANOM, C11G 4, fol. 21, Réponse de MM. de Vaudreuil et Raudot au mémoire du roi, 1709.

³ Mémoire du Roi à MM. De Vaudreuil et Raudot, 30 juin 1707, *RAPQ*, 1939-1940, p. 362.

⁴ ANOM C11C 9, fol. 136v-137, lettre de Bigot au ministre, 1^{er} octobre 1749.

⁵ ANOM, COL/F3/290/94, Carte du confluent des rivières de Katarakoui et de Chouekatfy où se trouve le fort de la Présentation. Élévation et vue du fort, [n.s.] 1751. Une carte identique mais sans cette mention, réalisée en 1752 est réalisée par Paul La Brosse : ANOM, 3DFC527B, Élévation du Fort de la Présentation, par Paul La Brosse, 1752. Pour le détail, voir le plan du même La Brosse en 1752 : ANOM, 3DFC526C, plan du fort de la Présentation, Paul La Brosse, 1752. Tous ces documents figurent en annexes.

direct à la capitale de la Nouvelle-France, comme l'avaient déjà prouvé les frères Kirke. Ces corsaires anglais avaient en effet pénétré dans la colonie par l'estuaire pour prendre Québec en 1629, avant de restituer la ville en 1632¹. Contrairement au sud de la colonie, accessible par des armées à pied via un réseau hydrographique dense, la mise en place d'un réseau de forts s'avère ici inutile. Seul Québec est à protéger coûte que coûte. Placée stratégiquement « là où la rivière se rétrécit² », la ville contrôle l'accès à l'amont du Saint-Laurent, en ayant à portée de canon tous les navires passant sur le fleuve. Dernier port de navigation hauturière, plus grande ville et capitale de la colonie, Québec suscite une attention particulière du pouvoir royal quant à sa défense, surtout à partir de 1690, face à la menace d'une attaque de l'amiral Phips en représailles des raids de Frontenac pendant l'hiver précédent. Or, le gouverneur Denonville explique en janvier 1690 que l'établissement, « en l'état où il est, peut être brûlé et sacagé comme un village ouvert de tous côtés au bord du fleuve, au-dessous d'une montagne³ ». Lorsque Phips débarque en octobre suivant, une première muraille de bois dotée de bastions entoure la ville, également protégée par plusieurs batteries de canons (Figure 15⁴). Réalisée en quelques jours sous la supervision du major Provost, qui commandait en l'absence de l'intendant et du gouverneur, la fortification suscite l'admiration de Denonville⁵.

¹ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 88.

² L'origine du mot « Québec » reste discutée, mais l'hypothèse la plus plausible est celle d'un mot algonquien signifiant « là où la rivière se rétrécit ». De fait, la ville est implantée à la jonction entre le fleuve et l'estuaire, position stratégique s'il en est : puisque le lit du fleuve se rétrécit fortement, les navires se mettent à portée des canons du Cap aux Diamants. *Ibid.*, p. 80.

³ ANOM, C11A 11, fol. 193v, Mémoire de Denonville à Seignelay, janvier 1690.

⁴ ANOM, C11A 11, fol. 31-32, Relation par Charles de Monseignat de ce qui s'est passé de plus remarquable au Canada depuis le mois de novembre 1689 jusqu'au mois de novembre 1690, novembre 1690 ; BnF, Cartes et plans, CPL GE D-8053, ROBERT DE VILLENEUVE, Plan de Québec et de ses environs, en la Nouvelle-France, assiégé par les Anglais le 16 d'octobre 1690 jusqu'au 22 dudit mois, 1690 ; voir en annexe VIII, p. 436 une autre version du plan conservée aux ANOM, 3DFC354C, ROBERT DE VILLENEUVE, Plan de Québec en la Nouvelle-France assiégé par les Anglais le 16 d'Octobre 1690 jusqu'au 22 dudit mois, 1690.

⁵ Lettre de Frontenac au ministre, 12 novembre 1690, *RAPQ*, 1927, 1928, p. 39-40.



Figure 15 – Extrait de la carte du siège de Québec en 1690 par Robert de Villeneuve.

Par la suite, de nombreux administrateurs entreprennent de renforcer les défenses de la ville, en maçonnerie cette fois, avec le concours d'ingénieurs : Québec, explique en 1692 le gouverneur Frontenac et l'intendant Champigny au secrétaire d'État à la Marine, « est la clef et le salut de tout le pays », et doit donc avoir des fortifications en pierre¹. Les ingénieurs en charge du projet se succèdent, des vues parfois contradictoires et des moyens souvent insuffisants qui retardent la construction². En 1702, Champigny explique à Beauharnois, son successeur, que « Sa Majesté fait un fond de 20000 livres par an pour employer aux fortifications de l'enceinte de Québec. Elle ne veut pas que ce fond soit diverty à d'autres dépenses ni aussy que l'on excède cette somme³ » mais cette somme annuelle ne suffit pas toujours : en 1707, les intendants Raudot père et fils écrivent à Versailles que le bastion réalisé l'année précédente a coûté 30800 livres. Deux ans plus tard, Jacques Raudot écrit au ministre pour se plaindre des plans trop ambitieux et trop dispendieux de l'ingénieur Levasseur de Néré⁴. En 1716,

¹ Lettre de Frontenac et Champigny au ministre, 15 septembre 1692, *RAPQ* 1927-1928, p. 106.

² Pour un détail des étapes de fortification de Québec, voir CHARBONNEAU André, DESLOGES Yvon et LAFRANCE Marc, *Québec, ville fortifiée du XVII^e au XIX^e siècle*, Québec, Éditions du Pélican, 1982 ; ou, plus récent mais plus succinct, CHARTRAND René, *French fortresses in North America 1535-1763: Québec, Montréal, Louisbourg and New Orleans*, Osprey, 2005, p. 11-29.

³ BOCHART DE CHAMPIGNY Jean, *Mémoire de l'état de la Nouvelle-France laissé par Jean Bochart de Champigny à François de Beauharnois de la Chaussaye*, 1702, BAC, Collection de la famille Beauharnois, MG18-G6/Microfilm C-2925, p. 309.

⁴ ANOM, C11A 30, fol. 321-328v, Lettre de Jacques Raudot au ministre, 15 novembre 1709.

l'ingénieur Joseph-Gaspard Chaussegros de Léry est envoyé de France pour remédier à la situation mais se heurte lui aussi à des questions financières. Ce n'est qu'en 1745, après la chute de Louisbourg en Acadie qui servait de premier rempart à la pénétration du Saint-Laurent, que le secrétaire d'État à la marine consent à reprendre l'entreprise de fortification de Québec¹. Chaussegros de Léry tombe alors apparemment dans les mêmes travers que ses prédécesseurs, puisque lors de sa visite en 1752-1753, Franquet critique le système défensif, tant pour ses défauts de conception et de structure que pour son coût bien trop élevé².

Toutefois, plus que les fortifications de Québec, c'est sa situation géographique et les caractéristiques du fleuve lui-même qui permettent la défense de la ville, en témoignent les échecs des tentatives de conquête par l'estuaire de Phips, mais aussi de Walker en 1709. En 1690, les fortifications érigées par Provost ne sont pas inquiétées : le harcèlement par des milices³ et des alliés amérindiens suffit face à des troupes anglaises qui ne parviennent pas à s'approcher de la ville à cause de la rivière Saint-Charles, traversable uniquement à marée basse. De plus, les Anglais parviennent tard devant Québec en raison notamment du mauvais temps et parce qu'ils manquaient d'un pilote pour progresser sur le fleuve⁴. Leur arrivée à la veille de l'hiver limite la durée possible du siège. En 1709, l'expédition de Walker ne parvient même pas à Québec : des erreurs de navigation, dues selon Charlevoix, à un désaccord avec son pilote français, causent la perte de nombreux bâtiments et plusieurs milliers d'hommes au début de l'estuaire⁵. Les autres font demi-tour. Ce sont ces échecs qui poussent le secrétaire d'État Maurepas à écrire à Beauharnois que « le Canada n'avoit rien à craindre du costé de la mer⁶ » et à privilégier la défense du sud de la colonie. La perte de Louisbourg viendra tempérer ce point de vue : la menace anglaise par la mer est sérieuse, si l'ennemi y met les moyens. Pour l'ingénieur Franquet, en 1753, Québec n'est vulnérable qu'en raison de son statut de « chef lieu » de la colonie :

¹ CHARTRAND René, *French fortresses in North America 1535-1763*, 2005, p. 21-22 ; HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 394.

² FRANQUET, *Voyages et mémoires sur le Canada*, 1889, p. 201.

³ Instaurée à la fin du XVII^e siècle pour pallier le manque de troupes régulières, la milice est constituée d'habitants mobilisés. Il s'agit d'un élément essentiel du dispositif militaire canadien, qui compte aussi des soldats, des Amérindiens domiciliés et alliés et, occasionnellement, des volontaires. DECHÈNE Louise, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*, 2008, p. 125 et suivantes.

⁴ STACEY Charles P., « Phips, sir William », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 2015.

⁵ CHARLEVOIX, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, 1744, p. 78 ; Charlevoix parle de 3000 morts. Gilles Havard et Cécile Vidal n'en mentionnent que 2000, un sixième de l'effectif total des troupes de Walker. HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 116.

⁶ ANOM, B 78, fol. 370 (Canada fol. 73), mémoire du roi à Beauharnois, 30 avril 1744.

[Elle] ne doit point par sa situation, enfoncée de plus de 100 lieues dans le fleuve [...], par l'éloignement des puissances qui saisiront le dessein de l'attaquer, par les forces maritimes qu'exigerait une entreprise de cette nature et qu'on pourrait y conduire qu'à grands frais, et par les dangers que présente la navigation pour y parvenir, être considérée comme une place de guerre que la supériorité d'une armée peut menacer d'un moment à l'autre¹.

Autrement dit, en raison de la position de Québec au cœur de la colonie, éloignée des côtes et des frontières terrestres, accessible par un fleuve sur lequel il est difficile de naviguer, la ville est relativement protégée. Seule une entreprise militaire de très grande ampleur la menacerait, et la mobilisation de tels moyens ne serait justifiée que son statut de capitale, sa prise signifiant, au moins symboliquement, celle de la Nouvelle-France.

5.1.2.3. Des fortifications inefficaces ?

Jusqu'à la guerre de Sept Ans, toutes les invasions anglaises du Canada échouent, alors que paradoxalement, malgré les entreprises de fortification, « Québec n'a jamais été en état de soutenir un véritable siège et les défenses sont aussi fragiles dans le haut de la colonie² ». Comme pour les Iroquois, il ne faut pas voir dans les échecs anglais le seul succès de la stratégie de fortification mais un mélange d'efficacité du dispositif militaire français dans son ensemble – incluant notamment les milices et les alliés amérindiens capables de mener des raids ou de défendre rapidement une place menacée –, de malchance et de manque de préparation des ennemis, ignorants des difficultés à naviguer sur le fleuve.

Ce n'est que lors de la guerre de Sept ans que les défenses, tant méridionales que septentrionales, plient face à l'ampleur de l'offensive anglaise. Le fort Frontenac est pris dès 1758. Au lac Champlain, si le fort Carillon tient cette même année malgré un rapport de forces défavorable, il est abandonné en juillet 1759 avec le fort Saint-Frédéric, tous deux incapables de faire face à une armée trop nombreuse. Québec capitule en septembre 1759, après la bataille des Plaines d'Abraham devant l'armée anglaise de Wolfe arrivée par l'Atlantique et le Golfe. Deux forts construits à la hâte suffisent à peine à ralentir les armées : le fort de Lévis, est pris en août 1760, celui de l'île-aux-Noix, en aval du lac Champlain, est abandonné le même mois. Dans la vallée du Richelieu, les forts Saint-Jean et Chambly tombent devant les troupes du lieutenant-colonel William Haviland³. En septembre 1760, ce sont trois armées qui progressent vers Montréal, parvenues chacune par l'une des trois voies d'accès dont les verrous ont sauté :

¹ FRANQUET, *Voyages et mémoires sur le Canada*, 1889, p. 201-202.

² DECHÈNE Louise, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*, 2008, p. 166.

³ *Ibid.*, p. 422-424 ; HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, 2008, p. 648, 656, 659.

la chute du fort Frontenac a libéré celle de l'amont du Saint-Laurent, la perte des forts Carillon, Saint-Jean et Chambly a ouvert celle du Richelieu et la capitulation de Québec permet désormais l'accès par la mer à l'ensemble de la vallée laurentienne.

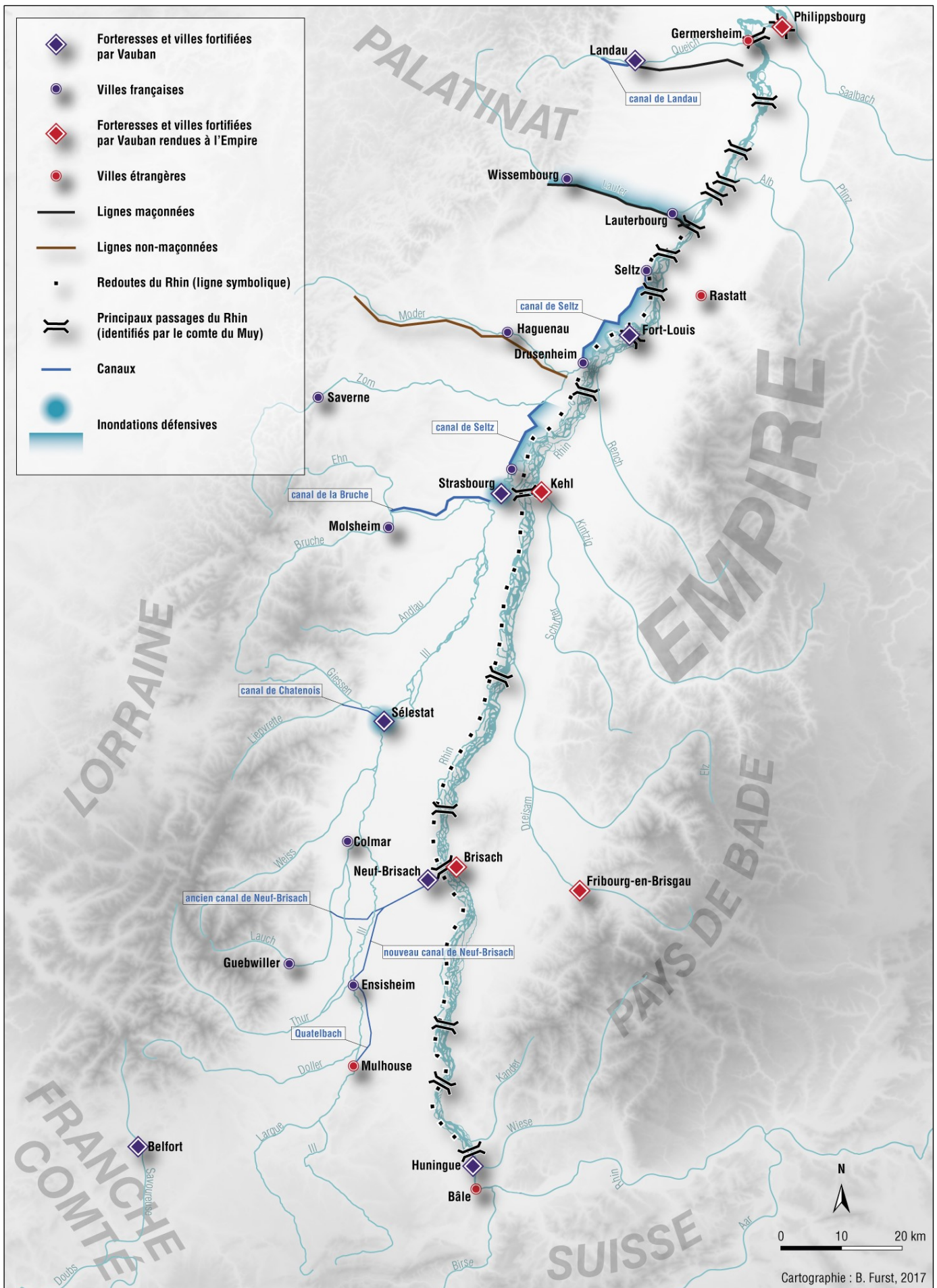
Les verrous mis en place par le pouvoir royal ne suffisent donc pas à empêcher la perte de la Nouvelle-France face à l'ampleur de l'entreprise militaire anglaise. Tout au long de leur édification et de leurs modifications, ils contribuent à l'appropriation du territoire canadien de deux manières. Appropriation au sens strict, d'abord, en étendant et en pérennisant la présence française aux marges de la colonie, militaire mais aussi civile. Les forts s'accompagnaient d'ailleurs souvent d'habitations et les interactions avec les Amérindiens dans la région des Grands Lacs sont concentrées autour de ces établissements¹. Appropriation aussi en développant la connaissance de l'environnement canadien : en organisant la défense de la colonie, le pouvoir royal s'intéressait *de facto* au réseau hydrographique, tenant compte du tracé, des caractéristiques tels que confluences et rapides, des communications entre bassins versants pour choisir les lieux d'implantation les plus stratégiques. On retrouve cette dimension en Alsace, même si les autorités françaises ont moins d'effort à faire pour identifier les places à construire ou à développer.

5.2. « Garder le Rhin par où son passage est le plus à craindre² » : le réseau hydrographique et les fortifications d'Alsace

En Alsace, la proximité immédiate de l'Empire oblige le pouvoir royal à prendre des mesures analogues pour garantir l'intégrité de la nouvelle province. À l'inverse de la colonie, toutefois, les cours d'eau ne constituent pas seulement des voies d'accès dont il faut contrôler les seules extrêmes amont et aval, mais une ligne de contact continu, plus ou moins aisée à franchir selon l'endroit, en fonction de la topographie et de l'hydrographie. C'est dans cette optique que des places fortes sont créées ou renforcées en des lieux stratégiques (Carte 11).

¹ Sur l'attraction du fort pour les populations amérindiennes, voir notamment HAVARD Gilles, *Empire et métissages: Indiens et Français dans le Pays d'en Haut, 1660-1715*, Sillery, Québec, Septentrion, 2003, p. 234-237.

² AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 191v-192, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698.



Carte 11 – Fortifications et hydraulique défensive en Alsace aux XVII^e et XVIII^e siècles.

5.2.1. La mise en place d'un réseau de forteresses

Dès les premiers temps du rattachement de la province à la France, des forteresses sont érigées pour en protéger l'accès. En 1648, l'Alsace est une enclave, en territoire étranger, cernée par des terres habsbourgeoises, la Franche-Comté au sud-ouest, l'Empire au nord et à l'est. Ce sont ces trois fronts qui concentrent l'attention du pouvoir royal. Il s'agit naturellement de protéger les voies d'accès à la province par la terre, ce qui explique le renforcement des défenses de Belfort au sud et de Sélestat (à partir de 1675), puis de Landau au nord (à partir de 1688). Surtout, il faut maîtriser les passages sur le Rhin. Ceux-ci représentent en effet un enjeu militaire de première importance, permettant potentiellement un accès rapide et direct au cœur de la province.

5.2.1.1. Le contrôle des passages du Rhin jusqu'au traité de Ryswick (1697)

Avant les années 1680, la défense française s'organise autour de trois points pris lors de la Guerre de Trente Ans : les villes fortifiées de Brisach, Sélestat et Philippsbourg¹. L'objectif n'est alors pas de protéger les accès à la province mais de disposer de places permettant de pouvoir porter les combats en terre impériale : Sélestat est située à la frontière nord des terres françaises, au moins tant que l'ambiguïté de la souveraineté sur la Basse-Alsace n'est pas résolue ; Brisach se trouve sur la rive droite du Rhin, contrôlant davantage le Brisgau que l'Alsace ; Philippsbourg est, elle aussi, sur la rive droite du fleuve, bien plus au nord, à hauteur du confluent entre ce dernier et la Queich. Si Brisach et Philippsbourg permettent bien de contrôler le passage le long du Rhin, et sa traversée en ces deux points, elles ne peuvent en aucun cas empêcher un passage de troupes vers la Basse-Alsace comme le prouvent les mouvements pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), les armées françaises passant et repassant le fleuve à divers endroits, dont le pont de Strasbourg.

Pour garantir l'intégrité territoriale de la nouvelle province, de grands travaux de fortification ont lieu dans le dernier quart du XVII^e siècle. L'intendant Jacques de La Grange y prend part, comme il l'explique lui-même en 1697 : « Monsieur de La Grange est intendant de la Province depuis 24 ans et a servi en cette qualité pendant les dernières guerres dans les armées de Sa Majesté en Allemagne. C'est de son temps et par ses soins, que le Roi a fait fortifier les places que Sa Majesté a en Alsace : Belfort, Huningue, et Landskron en Haute-Alsace ; Sélestat, Strasbourg, Fort-Louis et Landau dans la Basse ; et dans le Brisgau, Brisach, Fribourg et

¹ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, Paris, Les Belles Lettres, 1956, p. 627.

Philippsbourg¹ ». De fait, l'intendant suit de près la préparation et la conduite des travaux, et entretient une correspondance régulière avec le directeur général des fortifications, Michel Le Peletier de Souzy². C'est toutefois Sébastien Le Prestre de Vauban qui joue le plus grand rôle dans la fortification de l'Alsace, et notamment dans l'érection de places fortes sur le Rhin. L'ingénieur est actif en Alsace très tôt dans sa carrière. Il sert dans les troupes du prince de Condé en 1652 pendant la Fronde, puis entre au service de Louis XIV en 1653, et devient ingénieur ordinaire du roi en 1655, sous les ordres de Louis Nicolas de Clerville³. Après une participation remarquable aux combats sur la frontière nord, on le retrouve une première fois en Alsace en 1664, en tant qu'entrepreneur des fortifications de Brisach, où il bénéficie de la protection des Colbert avant d'être évincé deux ans plus tard⁴. Il revient dans la province pendant la guerre de Hollande (1672-1678), envoyé par François Michel Le Tellier de Louvois, alors secrétaire d'État à la guerre (1662-1691) pour étudier les défenses à y réaliser. Il y fait des propositions pour fortifier Belfort et Sélestat⁵. Devenu commissaire général des fortifications en 1678, l'ingénieur marque fortement le paysage militaire de la province, au lendemain de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et jusqu'à la fin du XVII^e siècle, en assurant le développement du système de fortification de la province, et en insistant notamment sur l'enjeu stratégique que représente le Rhin.

Cette politique de fortification supervisée par Vauban est menée après la paix de Nimègue qui met fin à la guerre de Hollande. Outre le renforcement de certaines places de plaine comme Belfort entièrement revue par l'ingénieur, désormais commissaire général des fortifications, Sélestat dont il faut améliorer les murailles (abattues en 1673 et rapidement relevées en 1675) ou Fribourg-en-Brisgau prise en 1677, le roi fait entreprendre quatre ouvrages stratégiquement placés le long du Rhin : Huningue, Strasbourg, Fort-Louis puis, un peu plus tard, Neuf-Brisach.

¹ LA GRANGE Jacques François de, *L'Alsace en 1700 : mémoire sur la province d'Alsace*, Colmar, Alsatia, 1975, p. 105.

² LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 628.

³ BARROS Martin, « Vauban, de l'ingénieur du roi au maréchal de France, 1633-1707 », in HEYBERGER Laurent et PAGNOT Yves (dir.), *Vauban: l'homme, l'ingénieur, le réformateur*, Belfort ; Montbéliard, Université de technologie Belfort-Montbéliard, 2008 (Sciences humaines et technologie), p. 10.

⁴ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 357-359 L'intendant Charles Colbert finit par lui retirer cette protection en 1666, ce qui explique le passage de l'ingénieur dans la clientèle des Le Tellier.

⁵ *Ibid.*, p. 386 ; PAGNOT Yves, « Vauban et la fortification de Belfort », in HEYBERGER Laurent et PAGNOT Yves (dir.), *Vauban: l'homme, l'ingénieur, le réformateur*, Belfort ; Montbéliard, Université de technologie Belfort-Montbéliard, 2008 (Sciences humaines et technologie), p. 93-131.

La première de ces quatre nouvelles forteresses est Huningue. Dans les années 1650, cette place n'est encore qu'un « fort grand village scitué sur le bord du Rhin à un quart d'heure de la ville de Basle, dans lequel est un fort ou le Roy tient garnison¹ ». La nécessité de disposer d'une place forte au sud de l'Alsace, contrôlant à la fois la frontière suisse et les premiers passages sur le Rhin en aval de Bâle (dernière ville suisse sur le fleuve) pousse le roi à développer ce point stratégique. Vauban se charge des plans, et propose deux emplacements pour la forteresse, l'un en amont du village, l'autre en aval. C'est ce dernier qui est choisi sur les conseils de l'ingénieur et de Louvois : sur le premier site, « le terrain de l'autre costé du Rhin qui luy est opposé est territoire dudit Basle, sur lequel on ne peut jamais appuyer de pont de batteaux sans avoir des démeslés considérables avec les Suisses ». Or, l'objectif est d'y « tenir un pont volant pour passer incessamment des partis dans le pays ennemy et maistriser Basle », ce qui est possible dans l'espace en aval du village d'Huningue, dont la rive opposée appartient à l'Empire, y permettant un accès direct tout en étant suffisamment proche de la Suisse². Le pont est effectivement construit, protégé sur l'autre rive par deux ouvrages à corne construits en 1686. Le système participe de la double fonction défensive et offensive en permettant aux armées de gagner l'Allemagne. Bien que terminée en 1682, la forteresse continue d'être améliorée, ce qui fait dire à Vauban qui la visite en 1698 qu'elle n'est « pas totalement achevée³ ». A l'occasion de cette tournée, Vauban développe l'ensemble des fonctions de la forteresse :

[...] elle nous est nécessaire pour la défensive, et pour prévenir de pareilles iruptions dans la Haute Alsace que celle que nous y fit le duc de Saxe Eisenak [Einsach] en l'année 1677, pour nous mieux assurer de la fidélité des Suisses, donner de l'inquiétude aux Allemans par des ponts sur le Rhin, et empêcher leur entreprise dans la Haute Alsace par les terres des Suisses s'il leur prenoit envie d'en forcer les passages et les rendre du moins beaucoup plus difficile, pour favoriser celle que nous pouvons faire sur les villes forestières de l'empire⁴. »

De fait, la forteresse s'inscrit dans le réseau de défense du sud de la province, avec le château de Landskron et Belfort, qui opposent « une bonne frontière a la suisse a l'empire et a l'Empereur a mesme temps, ce quy est d'autant plus raisonnable que les premiers peuvent devenir nos

¹ AM Colmar, JJ D134, DOMILLIERS, Mémoire, 1650-1655, fol. 216.

² Lettre de Louvois au roi, 1er septembre 1679, LOUVOIS François-Michel Le Tellier de, *Lettres de Louvois à Louis XIV (1679 - 1691): politique, guerre et fortification au Grand Siècle*, Paris, Société de l'Histoire de France, 2007, p. 43-44 (original conservé au SHD, AG, A1 624, fol. 21).

³ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 133., Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698. Selon Vauban, il y manque quelques améliorations et réparations.

⁴ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 134v-135, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698.

ennemis et les deuxième peuvent entreprendre d'entrer par la en Compté ou dans la Lorraine s'il n'estoit empeschez par la position de ces places¹ ».

Cette nécessité de contrôler les accès vers et depuis l'Allemagne est également l'une des raisons pour lesquelles Strasbourg est conquise. Ville d'empire, neutre pendant les guerres du XVII^e siècle, elle est une menace pour la France qui ne contrôle pas son pont, l'une des rares structures fixes sur le Rhin supérieur. C'est pour assurer ce contrôle et avoir un pied dans l'Empire que Richelieu avait déjà visé la maîtrise de la ville. La monarchie s'est finalement rabattue sur Brisach au lendemain de la guerre de Trente Ans. Pendant la guerre de Hollande, la neutralité revendiquée de Strasbourg conduit cette dernière à ouvrir le pont du Rhin aux troupes impériales, ce qui fait prendre conscience à la monarchie française de la dangerosité d'une telle indépendance. Quatre jours après la conquête de la ville, le 3 octobre 1681, Vauban est déjà à pied d'œuvre². Les mémoires qu'il rédige cette même année sur la ville, sur le projet de fortifications et sur le réseau hydrographique qui l'entoure relèvent les atouts, mais aussi les limites de sa situation. L'ingénieur note

le plus grand et considérable deffaut qu'elle ait jamais eu pour nous et pour elle c'estoit celui d'estre scittuée dans le milieu de l'Alsace, avec un pont sur le Rhin, et de n'estre pas au Roy, par la raison qu'estant grande, riche et forte comme elle est, et nullement dans nos interests, ayant au contraire les siens attachés par d'étroites liaisons avec ceux de l'Empire et de l'empereur, ne pouvoit manquer à nous faire bien du mal en temps de guerre ; parce que c'estoit un magasin de vivres et de munitions inepuisable pour l'ennemy tout porté au deça du Rhin avec un pont toujours prest pour le faire passer chez nous³

Strasbourg désormais aux mains du roi, ses inconvénients deviennent des avantages : magasin de l'est du royaume, elle fait aussi profiter à la France de son pont, « le seul fixe qu'il y ait sur le Rhin depuis Brisack jusqu'à Mayence qui sera fort bien fortifié au milieu et par les deux bouts⁴ », permettant (c'est le septième avantage) de « faire passer et repasser le Rhin à de grosses et petites armées toutes les fois qu'on voudra porter la guerre au-delà, et l'impossibilité aux ennemis d'en faire autant⁵ ». Le passage du Rhin s'inscrit dans un système de fortifications complet comprenant la ville, une citadelle, le pont et des forts gardant celui-ci. Le projet Vauban

¹ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 137v-138, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698

² BLANCHARD Anne, *Vauban*, 1997, p. 232.

³ BnF, ms. Fr. 25567- NAF 1548, VAUBAN, Sébastien le Prestre de, Mémoire sur la « scituation de Strasbourg, ses deffauts et advantages, et les propriétés généralles et particulières de sa fortification, après l'exécution de son projet achevé », 1681, fol. 8v Dorénavant abrégé en VAUBAN, *Mémoire sur Strasbourg*, 1681

⁴ VAUBAN, *Mémoire sur Strasbourg*, 1681, fol. 11.

⁵ VAUBAN, *Mémoire sur Strasbourg*, 1681, fol. 12.

implique une correction et une amélioration des murailles de la ville, l'érection de la citadelle – qui par sa position entre la ville et le Rhin, lui permet de contrôler la navigation sur le fleuve et le passage sur le pont¹ – mais aussi le renforcement dudit pont et des forts qui le gardent de part et d'autre : les forts du Rhin (sur une île proche de la rive gauche) et de Kehl (rive droite). Strasbourg est si essentielle pour Vauban, inquiet des rumeurs qui évoquent une restitution de la ville à l'Empire à la veille du traité de Ryswick, en 1697, écrit à Jean Racine que s'il fallait le faire, ce serait donner « un pont sur le Rhin et une place de la grandeur et de la force de Strasbourg, qui vaut mieux, elle seule, que le reste de l'Alsace, cela s'appelle donner aux Allemands le plus beau et le plus sûr magasin de l'Europe, pour le secours de M. de Lorraine et pour porter la guerre en France² ». Au début des années 1680, la Haute-Alsace étant protégée le long du Rhin jusqu'à Strasbourg, et la Basse-Alsace faisant désormais partie intégrante du royaume depuis la prestation de serment des villes et de la noblesse, la politique défensive est provisoirement orientée vers le nord de la province.

En 1687, alors que les alliances des royaumes voisins au sein de la Ligue d'Augsbourg, menacent la France, une forteresse est érigée *ex nihilo* à mi-chemin entre Strasbourg et Lauterbourg pour couvrir le nord du territoire. Situé sur une île, reliée aux deux rives par des ponts, Fort-Louis est censé garder autant le passage sur le Rhin que sa traversée. Concernant le pont entre la forteresse et la rive droite, Vauban préconise de ne le « point faire solide ny en temps de paix, mais seulement en temps de guerre pour lors on y pourra faire les mesmes ouvrages que l'autre teste du moins une bonne redoute³ » mais dans les faits, deux ouvrages à cornes protègent, de part et d'autre du Rhin, des ponts qui semblent aussi fixes l'un que l'autre dans la mesure où ils subsistent également pendant les périodes de paix. Fort-Louis et Landau constituent les verrous septentrionaux de la province. Landau doit protéger le passage par le nord via le Palatinat, Fort-Louis défend l'accès par le pays de Bade via le Rhin⁴.

5.2.1.2. De nouveaux besoins face au Rhin frontière

En 1697, le traité de Ryswick oblige à revoir le système de défense du Rhin en imposant au roi de France la destruction des infrastructures sur les îles du fleuve, ainsi que la restitution ou la démolition des places sur la rive droite. Les ponts de Fort-Louis, Brisach et Huningue, la ville

¹ VAUBAN, *Mémoire sur Strasbourg*, 1681, fol. 14v-15.

² Lettre de Vauban à Racine, 13 septembre 1696, dans ROCHAS D'AIGLUN Albert de, *Vauban, sa famille et ses écrits, ses oisivetés et sa correspondance : analyse et extraits*, vol. 2/2, Slatkine, Genève, 1972, p. 446-447 ; cité par VIROL Michèle, *Vauban de la gloire du roi au service de l'État*, 2007, p. 103.

³ AN, Fonds Vauban, 260AP/3510 (155Mi/24 10), fol. 7, Projet des fortifications du fort Louis, 25 janvier 1687.

⁴ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 628.

neuve de Brisach¹ et les fortifications de la rive droite qui font face à Fort-Louis et Huningue doivent ainsi être abattus, tandis que Brisach et le fort de Kehl sont rendus à l'Empire². Seuls le pont de Strasbourg et la forteresse de Fort-Louis restent possession la France. Plus en aval, Philippsbourg est restituée à l'Empire, et son extension fortifiée rive gauche doit être détruite³. Si la destruction du pont d'Huningue n'émeut guère Vauban, pour qui « cette perte est de la nature de celle qui se peuvent aisément réparer⁴ » par un pont temporaire de bateaux, la perte du fort de Kehl le tracasse puisqu'elle expose davantage Fort-Louis⁵. Surtout, la perte de Brisach nécessite des mesures immédiates. Alors que la ville constituait la tête de pont de la France sur la rive droite du Rhin, la France y renonce en vertu du traité. Elle perd ainsi non seulement un appui en Allemagne, mais rétrocede à l'ennemi une forteresse rénovée que seul le fleuve sépare de la province. Le pont et la ville neuve doivent être détruits, mais la situation de Brisach, en surplomb du fleuve, et la possibilité pour les Impériaux de passer le Rhin à cet endroit en mettant à profit les îles ou en érigeant un pont de bateaux constituent néanmoins des menaces sérieuses pour les Français.

C'est pourquoi Vauban note dès l'année suivant la signature du traité qu'il est « nécessaire de substituer une autre place qui ferme l'entrée dans notre pays qu'elle [Brisach] pouvoit procurer à son nouveau maistre⁶ ». Il ne reste à la France que le fort Mortier, sur la rive gauche, qui fermait à l'ouest le système défensif reliant Brisach à l'Alsace mais celui-ci ne suffit pas. Il faut une nouvelle place, érigée *ex nihilo*. L'emplacement de Neuf-Brisach fait l'objet d'un travail de terrain important de la part de Vauban lors de sa tournée en 1698. Deux lieux sont envisagés en aval de Brisach, avant de convenir avec le maréchal d'Huxelles, gouverneur d'Alsace, d'un troisième emplacement, en amont, dans un système de défense combinant la nouvelle place et le fort Mortier. Construite sur la plaine entre l'Ill et le Rhin, la forteresse est assez éloignée de

¹ La « ville neuve de Brisach » parfois appelée « Ville de paille » est construite sur une île du Rhin fortifiée pour l'occasion à hauteur de Brisach dans les années 1670. Elle est notamment destinée à loger les gens du Conseil souverain d'Alsace après son déplacement d'Ensisheim à Brisach. Sa destruction fait partie des clauses du traité de Ryswick dans la logique qui entend maintenir le fleuve libre d'accès tant à l'Empire qu'à la France.

² Traité de Ryswick, 1697, art. XVIII, XX, XXIII, XXIV, DE BOUG François-Henri, *Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts du Conseil d'Etat et du Conseil souverain d'Alsace, Ordonnances et Règlements concernant cette Province, avec des observations par M. DE BOUG, Premier président du Conseil Souverain d'Alsace*, vol. Tome premier (1657-1725), Colmar, chez Jean-Henri Decker, 1775, p. IL-LI.

³ Traité de Ryswick, 1697, art. XXII, *ibid.*, p. L.

⁴ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 133v-134, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698.

⁵ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 1 (155Mi/16 1), Agenda pour rendre compte au Roi du voyage effectué par Vauban sur les frontières d'Alsace, de Lorraine et jusqu'au sud de la Flandre, 9 avril 1698-12 janvier 1699, fol. 3v

⁶ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 191v, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698 .

ce dernier pour éviter les « bombes de Brizack¹ », mais suffisamment proche pour surveiller le passage du fleuve.

L'objectif de ces places est double : il s'agit de contrôler des passages existants, comme à Strasbourg, mais aussi de mailler le territoire pour pouvoir intervenir au plus vite en cas de traversée de l'ennemi, une entreprise loin d'être impossible, même sans pont : Vauban craint notamment qu'après la destruction des ouvrages sur la rive droite à Huningue prévue par le traité de Ryswick, le passage soit libre sur le Rhin à la faveur de la nuit² ! Il existe en effet de nombreux endroits du fleuve dont le passage est possible par des ponts fixes, des ponts de bateaux ou des bacs. Ce sont, selon le comte de MUY, des points « où son cours moins embarrassé, et presque tous ses bras réunis permettent et favorisent d'autant plus ces passages qu'on y trouve des débouchés sur les deux rives ». Se basant sur une description du cours du Rhin du sieur Huguel en 1743, il en compte douze de Huningue à Lauterbourg, sept autres de Lauterbourg à Spire³. Certaines citadelles couvrent bien directement des ponts fixes ou de bateaux, comme Strasbourg, ou encore Brisach, Fort-Louis et Huningue avant le traité de Ryswick. Elles s'étendent alors sur les deux rives et sur les îles du fleuve, le pont étant protégé d'un côté par la forteresse principale, de l'autre côté par un fort ou un ouvrage à cornes. Toutefois, le maillage permet surtout de décourager, ou à défaut d'intercepter rapidement des entreprises militaires. C'est cette considération qui mène Vauban à choisir l'emplacement de la future place de Neuf-Brisach : « la question est de déterminer le lieu où on la pourra mettre pour qu'elle puisse faire l'effet qu'on en prétend qui est de garder le Rhin par où son passage est le plus à craindre⁴ ». Les forteresses sont ainsi positionnées de façon stratégique afin de contrôler les passages les plus sensibles⁵ et d'intervenir rapidement en tout endroit de la province. Cependant, ce système global ne suffit pas à empêcher toutes les traversées du fleuve.

¹ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 206, Addition au mémoire sur la différence des fortifications proposées pour le remplacement de Brisack, 25 mai 1698.

² AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 135v, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698.

³ DU MUY Louis de Félix, *Mémoires sur l'Alsace, divisés en trois parties, dont la première comprend sa deffense, la deuxième sa topographie et la troisième son administration intérieure*, 1766, BnF, ms. fr. 11410, p. 132-133. Dorénavant abrégé en DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766.

⁴ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 191v-192, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698.

⁵ DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766, p. 133. Les passages « d'Huningue, de Kehl et du Fort Louis sont tenus par des places qui n'en laissent pas l'usage en tems de guerre ».

5.2.2. Empêcher le passage du Rhin : îles et redoutes

Certes, les ponts continuent de jouer un rôle stratégique indispensable dans les entreprises militaires : c'est ce que prouve la lettre du duc de Richelieu adressée au secrétaire d'État en 1727, dans laquelle il fait part de son inquiétude quant au pont construit à Mannheim par l'Électeur palatin. Ce pont de bateaux menace particulièrement la Basse-Alsace, en raccourcissant drastiquement la distance (de 30 à 7 lieues) qui sépare la province du premier passage du Rhin en terre d'Empire. Il ne laisse plus le temps à la France de réagir et de déplacer suffisamment d'hommes sur la frontière nord dans l'éventualité où une armée d'invasion venait à traverser¹.

Contrairement au fleuve Saint-Laurent, le Rhin, malgré son débit, est aisé à franchir. De plus, si la vallée laurentienne, entièrement française, n'est menacée que par le sud (et la voie maritime), le Rhin est quant à lui contigu à l'Alsace et à l'Empire de Bâle à Lauterbourg, voire à Spire. Le cours en tresse du fleuve facilite sa traversée par des petits groupes, voire par des armées, à condition qu'elles soient soutenues par une logistique suffisante. Par ailleurs, ces armées constituent la principale menace, mais elles ne sont pas la seule : comme l'explique le comte de Montjoie, responsable de la garde du Rhin pendant la guerre de succession de Pologne, au maréchal François de Franquetot de Coigny, chargé de la campagne d'Alsace pendant la guerre de succession d'Espagne et gouverneur de la province : « pendant la dernière guerre, il y avoit des pêcheurs, et même des chasseurs qui se mettoient dans des barques, et alloient d'une isle à l'autre », avec le risque de « donner avis à l'ennemi de ce qui se passe ; la pêche et la chasse servent très souvent de prétexte² ». De fait, le contrôle du fleuve implique celui des populations riveraines, un constat qui s'applique aussi pour des questions économiques³.

5.2.2.1. Les îles du Rhin, un élément défensif naturel

Avec la consécration du Rhin comme frontière politique entre la France et l'Empire par le traité de Ryswick, un changement de stratégie se révèle indispensable au pouvoir royal, qui ne peut se contenter d'améliorer les places existantes et de créer une forteresse pour compenser la perte

¹ Arch. MAE, Fonds Alsace, vol. 12, fol. 258-259., Mémoire du duc de Richelieu sur le pont nouvellement construit sur le Rhin, 27 août 1727.

² Eclaircissements demandés à Mr. le comte de Montjoie sur tous les détails concernant la garde du Rhin depuis Rhinau jusqu'à Huningue, pendant la guerre dernière sous les ordres de Mr. le Maréchal du Bourg et Mr. de Givry, employés dans la Haute-Alsace, FRANQUETOT DE COIGNY François de, *Campagne de M. le maréchal duc de Coigny en Allemagne l'an 1743*, vol. 1/2, Amsterdam, Marc-Michel Rey, 1761.

³ Cf. *infra*, chapitre 7, 7.3.1.1, La lutte contre la contrebande, p. 309.

de Brisach. Depuis que la France ne détient plus aucune place sur la rive droite du Rhin, pour garantir l'intégrité de la province alsacienne, il faut aux autorités françaises une autre stratégie pour assurer la maîtrise complète de la rive gauche. À ce titre, les îles du Rhin qui séparent les chenaux du fleuve constituent un enjeu majeur, dans la mesure où elles peuvent à la fois faciliter ou empêcher la traversée. Vauban le note déjà en 1681 pour l'île entre les forts du Rhin et de Kehl. Assez grande pour être prise et occupée en cas de siège, elle menace le fort de Kehl, si bien que l'ingénieur préconise de la détruire en la submergeant pour l'éroder, ou à défaut, « d'y faire une tour à mâchicoulis enveloppée d'une grande redoute de terre¹ » qu'on renforcera au besoin. Un peu plus loin, Vauban précise qu'il est indispensable de garder un courant fort dans le fleuve à hauteur du fort de Kehl pour empêcher la formation de nouvelles îles². Ces considérations témoignent de la connaissance de la dynamique du fleuve et de sa prise en compte dans l'élaboration du système fortifié strasbourgeois.

Plus encore, les îles du Rhin sont intégrées aux considérations défensives en tant que telles. Vauban suggère ainsi de laisser la végétation y croître, les bois pouvant « estre pliés et entrelacés le long des bords en façon de grosses hayes qui presenteront la cime en dehors et les autres pour servir de couvert à cacher le mouvement de nos troupes, leur nombre et leur communication d'une isle à l'autre à l'ennemi ». La végétation peut aussi d'une part empêcher la cavalerie ennemie de gagner les îles, et d'autre part permettre de couvrir une éventuelle retraite³. Les îles deviennent ainsi des éléments de défense passive intégrées au système de défense du Rhin. L'intendant Jean-Nicolas Mégret de Sérilly, un demi-siècle plus tard, tient sensiblement le même discours. En effet, lors de la guerre de succession d'Espagne, l'ennemi traverse uniquement aux endroits déboisés :

Il n'y a point de militaire pour peu qu'il ait d'expérience, qui ne sache que pour passer un fleuve, comme le Rhin, les lieux les plus surs sont toujours ceux où les approches sont aisées, et où il y a du terrain pour former les troupes pour leur passage, et après leur passage, soit cavalerie, infanterie, artillerie, et quelques fois les vivres mêmes ; il est certain que dans un endroit découvert le passage se fait avec vitesse, d'autant plus qu'on est assuré de trouver en

¹ VAUBAN, *Mémoire sur Strasbourg*, 1681, fol. 71v Le choix de Vauban ou des administrateurs se portera finalement sur une fortification. Faute de disposer du plan qui accompagnait le mémoire, l'identification formelle de l'île est impossible, mais il est probable qu'il s'agisse de l'île par laquelle passe le pont du Rhin, et sur laquelle on érige finalement un fort complet, parfois appelé fort des Isles (Annexe IX : Plan de Strasbourg et des forts du Rhin (1695), p. 437).

² VAUBAN, *Mémoire sur Strasbourg*, 1681, fol. 84v

³ *Ibid*, fol. 37-37v

arrivant au bord opposé un débouché facile et du terrain pour mettre les troupes en bataille pour combattre et donner le temps au reste de l'armée de passer¹.

Les pratiques des riverains, y compris des entrepreneurs des places fortes, entrent sur ce point en conflit avec les vues des administrateurs. La coupe et le défrichage de la végétation des îles se fait sans contrôle et sans autorisation, obligeant le pouvoir royal à instaurer une législation réglementant l'exploitation de ces bois, non seulement par les Eaux et Forêts² mais également par l'intendant. Les premiers textes semblent être ceux de l'intendant La Grange en 1684 et 1686, confirmés par une ordonnance de son successeur Félix Le Peletier de la Houssaye, mais portent surtout sur les ormes, bien qu'une autre ordonnance de la Houssaye, quelques mois auparavant, réglemente l'exploitation de tous les arbres des berges du fleuve, sans distinction aucune. Les questions stratégiques soulevées par Vauban n'ont toutefois pas leur place dans le texte : seule l'utilisation du bois comme matériau de construction est avancée comme raison pour en réguler la coupe³. La répétition régulière de telles interdictions confirme les abus, le peu d'effet des ordonnances, mais aussi la faible pénétration de cette utilisation particulière de la végétation des îles du Rhin : seul l'aspect ressource des bois est évoqué. Le texte de La Houssaye est confirmé par des ordonnances des intendants d'Angervilliers en 1719, de Harlay en 1726, de Feydeau de Brou en 1735, de Vanolles en 1749⁴.

Il n'y a guère que Mégret de Sérilly pour considérer les îles pour leur aspect défensif lorsqu'il critique les communautés riveraines, « assés portées d'elles-mêmes à la mauvaise oeconomie et les chefs soumis à la malversation ». Il propose lui aussi dans son mémoire des mesures pour conserver les bois (périodes de coupe, essences à conserver, périodes de régénération...) sans qu'on retrouve d'ordonnance en ce sens⁵. Cette défense passive, encore amoindrie par les défrichements intempestifs, ne suffit de toute façon pas à contrôler et limiter le passage du fleuve.

¹ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 509

² Cf. *supra* chapitre 4, 4.3.1, La juridiction restreinte des maîtrises en Alsace, p. 172.

³ AVES, 2 MR 7, ordonnance de Le Pelletier de la Houssaye sur l'exploitation des bois à portée du Rhin, 16 mars 1701 ; AVES 2 MR 7, ordonnance de Le Pelletier de la Houssaye sur l'exploitation des ormes sur les îles du Rhin, 22 juillet 1701.

⁴ AVES 2 MR 29, ordonnance de Bauyn d'Angervilliers sur l'exploitation des ormes sur les îles du Rhin, 26 août 1719 ; AVES, 2 MR 18, ordonnance de Harlay sur l'exploitation des ormes sur les îles du Rhin, 30 octobre 1726 ; AVES 2 MR 21, ordonnance de Feydeau de Brou sur l'exploitation des bois sur les îles du Rhin, 20 avril 1735 ; AVES 2 MR 24, ordonnance de Vanolles réglementant la coupe des bois sur les bords et les îles du Rhin, 25 décembre 1749.

⁵ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 508, 512-514.

5.2.2.2. Le système des redoutes

C'est pourquoi, dans les dernières années de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, un projet de fortifications légères mais nombreuses le long du fleuve et de ses îles est envisagé par le pouvoir royal. La Grange, qui gère les contraintes logistiques et financières liées à leur construction – et est d'ailleurs en désaccord avec le maréchal d'Huxelles et le secrétaire d'État, Le Tellier de Barbezieux quant à leur utilité¹ – évoque « plusieurs redoutes sur le bord du Rhin [...] et des ponts de communication d'un bras du Rhin à l'autre [...] gardés pendant la guerre par dix compagnies franches de fusiliers de cinquante hommes chacune, que le Roi a fait lever », ainsi qu'un certain nombre d'hommes issus de communautés de la province et mobilisés par corvée². En 1698, Vauban décrit « des redoutes de terre fraisées et palissadées bien faites et assez bien placées avec des petits corps de garde de bousille en dedans³ ». Le commissaire des Fortifications a une conscience aigüe de la fragilité de telles infrastructures, exposées aux variations du Rhin et trop petites pour tenir tête longtemps à l'ennemi. Il note ainsi :

Le dessein de garder le Rhin par de petits postes me paroist le plus seur de tout mais il faudroit ajouter à ces redoutes des lignes et en rebastir d'autres ou il en manque un peu moins près du Rhin et bien entretenir le chemin, et les ponts et pour plus de seureté et de commodité y ajouter 2 ou 3 forts d'icy a Huningue et autant d'icy à Strasbourg plus considerables que des redoutes⁴.

En fait, de tels forts ne seront jamais construits. Le système défensif du Rhin continue, durant tout l'Ancien régime, de reposer entièrement sur les quelques grandes forteresses et, en temps de guerre, sur les postes le long du Rhin.

Dans un tel dispositif, les redoutes ont une fonction de surveillance plutôt que de défense. Leur objectif est avant tout d'avertir les places fortes les plus proches en cas de passage du Rhin. Par exemple, lors de la guerre de succession d'Autriche, le maréchal de Coigny, gouverneur d'Alsace, imagine ainsi un système de relais d'un signal marqué par un nombre de coups de feu

¹ Lettre de La Grange à Barbezieux, 12 janvier 1695, cité dans LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 629-630. La Grange transmet à Barbezieux la liste des moyens à investir pour des ouvrages que l'intendant juge « fort inutiles » et affirme que « la province en souffrira extrêmement ».

² LA GRANGE, *Mémoire sur la province d'Alsace*, 1975, p. 106.

³ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 199v, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698

⁴ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 200-200v, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698

dépendant de la menace : « un coup pour un petit parti de 40 jusqu'à 100 hommes, deux coups pour un corps plus considérable, et trois coups pour un établissement de pont¹ ».

La construction sommaire des redoutes et leur nombre n'incitent guère le pouvoir royal à les entretenir. Abandonnées après 1697, les redoutes sont relevées et de nouvelles sont construites en 1701, leur nombre passant de trente-six à cinquante-sept². D'une manière générale, l'alternance des périodes de guerre et de paix coïncide avec celle de l'intérêt et du désintérêt pour les redoutes et leur occupation. Abandonnées en 1714, elles recouvrent leur importance en 1733 : pendant la guerre de succession de Pologne, elles s'inscrivent dans un système plus large de surveillance du fleuve. Le comte de Montjoie parle de 704 hommes mobilisés en seule Haute-Alsace pour occuper quatre-vingt-quinze postes, et suggère qu'il en faudrait au moins le double³. On ne dispose pas des chiffres de la Basse-Alsace⁴.

Lors de la guerre de succession d'Autriche, d'après Mégret de Sérilly, le nombre de redoutes augmente encore. Mille deux cents paysans armés et commandés, issus de toutes les villes et communautés de la province sont répartis en près de deux cents postes, sur les rives ou dans les « isles à la gauche du grand cours du fleuve, depuis Huningue jusqu'à Lauterbourg⁵ ». Lesdits paysans mobilisés sous la responsabilité des baillis⁶ ne sont d'ailleurs pas toujours enclins à se plier à ces obligations. Ils rachètent parfois leur service auprès des conducteurs et préposés responsables de garnir les redoutes, obligeant le Maréchal du Bourg, gouverneur d'Alsace, et l'intendant Feydeau de Brou, à édicter une ordonnance commune interdisant une telle pratique⁷.

¹ FRANQUETOT DE COIGNY, *Campagne de M. le maréchal duc de Coigny en Allemagne l'an 1743*, 1761, p. 80.

² LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 630 ; DE VAULT François-Eugène, *Mémoires militaires relatifs à la succession d'Espagne sous Louis XIV: extraits de la correspondance de la cour et des généraux*, Imprimerie royale, 1835, p. 391.

³ Eclaircissements demandés à Mr. le comte de Montjoye sur tous les détails concernant la garde du Rhin depuis Rhinau jusqu'à Huningue, pendant la guerre dernière sous les ordres de Mr. le Maréchal du Bourg et Mr. de Givry, employés dans la Haute-Alsace, FRANQUETOT DE COIGNY, *Campagne de M. le maréchal duc de Coigny en Allemagne l'an 1743*, 1761, p. 238, 274.

⁴ On pourrait se risquer à une estimation fondée sur la répartition des redoutes pendant la guerre suivante, celle de succession d'Autriche, en 1744. La carte du mémoire de Mégret de Sérilly montre 134 redoutes en Haute-Alsace, 57 seulement entre Rhinau et Lauterbourg. Si la proportion est analogue à celle de la guerre de succession de Pologne, on aurait lors cette dernière environ 135 redoutes au total, dont 40 en Basse-Alsace, et 300 hommes pour garder ces dernières, soit un total de mille paysans environ. ADBR, 4 J 1/2, MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, carte des postes sur le bord du Rhin, n.p. entre les p. 514-515.

⁵ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 508, 515. Ces chiffres donnés par l'intendant sont visiblement arrondis : un décompte des corps de garde sur la carte qui accompagne le mémoire permet d'arriver à 191 postes au total.

⁶ Le règlement de l'intendant Bidé de la Grandville organise cette garde du Rhin réparties en trois divisions, cette garde est composée de paysans âgés de vingt-deux à cinquante ans armés de fusils et de balles et poudre pour tirer douze coups, chauffés et éclairés dans les corps de garde ou les redoutes au frais des bailliages, avec la même interdiction de racheter leur service. ADHR 5C 1183, règlement de l'intendant Bidé de la Grandville sur la garde du Rhin, 31 juillet 1743.

⁷ AVES 2 MR 21, ordonnance du maréchal du Bourg et de Feydeau de Brou sur la Garde du Rhin, 18 janvier 1734.

Il est probable que, comme pour la guerre de succession de Pologne, une petite partie seulement de ces deux cents postes soit réellement des redoutes. D'une part, les militaires et les intendants regroupent sous ce dernier terme des ouvrages qui ne sont pas nécessairement fortifiés : il peut s'agir de simples corps de garde. D'autre part, aux redoutes s'ajoutent des postes plus légers, qualifiés tantôt de petits corps de garde, tantôt de bivouacs, comme le montre la carte de Lemire sur la guerre de 1744¹. Le maréchal de Coigny compte soixante-seize redoutes², un nombre qui ne changera plus dans la seconde moitié du XVIII^e siècle : on le retrouve dans la carte sur les redoutes du Rhin de l'intendant Mégret de Sérilly, à une période où des bivouacs restent encore à démolir, trop chers à entretenir³. Sur la carte de Le Mire et dans le mémoire du comte du Muy, ce nombre de soixante-seize inclut des redoutes ayant été détruites par les divagations du Rhin et qui sont à relever sur la berge⁴.

En effet, au milieu du XVIII^e siècle, contrairement aux périodes de paix précédentes, les administrateurs de la province entendent bien conserver les redoutes en état d'être à nouveau opérationnelles. Dès la fin d'année 1744, alors que la guerre s'éloigne du Rhin et que les menaces de traversée s'estompent, les gardes sont démobilisés et les bâtiments désertés. Face aux risques de pillage, ou simplement de délabrement, le subdélégué Gayot, puis l'intendant de Vanolles édictent des ordonnances obligeant les communautés à conserver les redoutes et corps de gardes en état de fonctionnement⁵. En 1748, l'intendant de Vanolles instaure un corps d'inspecteurs des redoutes et îles du Rhin, pour veiller à la fois à la conservation des fortifications et à celle des bois du Rhin, enfin reconnus pour leur intérêt défensif⁶. La fonction d'inspecteur des redoutes existait déjà en temps de guerre ; elle est désormais pérennisée. Auparavant responsables du bon fonctionnement du réseau de redoutes, les inspecteurs particuliers étaient aux ordres des militaires. Après la guerre, leur mission est de veiller à la

¹ Une carte réalisée par un certain le Mire, datée de 1755, reprend avec précision l'emplacement de chaque redoute en 1744, y compris des anciennes (construites depuis 1701) et de celles emportées par le Rhin, ainsi que des bivouacs. BnF, département Arsenal, MS-6450 (410 B), LE MIRE, Relevé des cartes des douze inspections du cours du Rhin, depuis Huningue jusqu'à Lauterbourg, 1755. La carte accompagne un « Etat des changemens du cours du Rhin depuis le mois de janvier 1754 jusqu'au mois de may 1755 dans les douze inspections depuis Huningue jusqu'à Lauterbourg » qui décrit la fluctuation du cours du fleuve et son impact sur les redoutes, rédigé par l'inspecteur général de la Garde du Rhin, le lieutenant-colonel de Deltingen. BnF, Arsenal, MS-6450 (410 A).
² FRANQUETOT DE COIGNY, *Campagne de M. le maréchal duc de Coigny en Allemagne l'an 1743*, 1761, p. 80.

³ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, carte des postes sur le bord du Rhin, n.p. entre les p. 514-515.

⁴ BnF, département Arsenal, MS-6450 (410 B), LE MIRE, Noël, Relevé des cartes des douze inspections du cours du Rhin, depuis Huningue jusqu'à Lauterbourg, 1755 ; DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766, p. 136-137.

⁵ AVES, 2 MR 23, ordonnance de Gayot interdisant la dégradation des redoutes du Rhin, 7 octobre 1744 ; AVES 2 MR 23, ordonnance de Vanolles obligeant les communautés à conserver les redoutes du Rhin en l'état, 15 décembre 1744.

⁶ RIEGER Jean-Paul, « Les forêts alsaciennes sous l'Ancien régime », *Revue d'Alsace* 90, 1950, p. 142 ; GARNIER Emmanuel, « La ville face aux caprices du fleuve », *Histoire urbaine* 18 (1), 2007, p. 109.

bonne conservation des corps de garde, des chemins et des bois des îles du Rhin en les visitant mensuellement, le procès-verbal de visite devant être transmis à l'intendance¹. Ils passent toutefois de douze à six inspecteurs particuliers civils, tout en restant sous la responsabilité d'un inspecteur général militaire subordonné à l'intendant et au gouverneur².

Les fortifications érigées le long des cours d'eau de la province pour en surveiller et en prévenir le passage par des troupes ennemies semblent être relativement efficaces, notamment au XVIII^e siècle. Si, au XVII^e siècle, l'Alsace connaît encore des campagnes sur son sol, notamment lors de la guerre de Hollande, l'édification des places d'Huningue et de Fort-Louis, ainsi que la prise de Strasbourg permet de constituer un verrou effectif, encore renforcé par les redoutes érigées progressivement au siècle suivant, et par les corps armés qui stationnent dans la province en période de conflit. De fait, bien qu'exposée à quelques tentatives pour passer le Rhin dont celle de Charles-Alexandre de Lorraine en 1744, arrêtée à Rhinau par Coigny³, la plus grande partie du territoire de la province reste épargnée par les combats.

En Alsace comme au Canada, l'intérêt stratégique des voies d'eau comme support de circulation par des forces ennemies est rapidement pris en compte. Dans les deux territoires, la réponse du pouvoir royal se fait en deux temps. Au XVII^e siècle, une première phase d'appropriation du territoire place des éléments fortifiés ponctuels aux endroits les plus stratégiques. La vallée du Richelieu et celle du Saint-Laurent au Canada, les points d'accès l'Alsace (par l'eau, mais aussi par la terre) dans la vallée rhénane sont rapidement dotés d'infrastructures capables de stopper des entreprises militaires, ou au moins d'intervenir rapidement sur un théâtre d'opération. Au XVIII^e siècle, les évolutions diplomatiques et géopolitiques poussent l'administration monarchique à renforcer et à densifier le réseau de défense en dotant le premier réseau de forteresses d'avant-postes, de places d'appui ou de points de surveillance. A l'instar des autorités coloniales, le pouvoir royal en Alsace fait montre d'une adaptation rapide aux contraintes du réseau hydrographique, élaborant une stratégie défensive capable de répondre à ses principaux enjeux.

Si la maîtrise des accès et le contrôle du Rhin traduisent une connaissance des problèmes stratégiques que représente le fleuve à l'époque moderne, et que le paysage militaire de la province est intrinsèquement lié à ces enjeux, ce sont cependant des ouvrages annexes aux

¹ AVES 2 MR 24, ordonnance de Vanolles sur la conservation des redoutes, 3 août 1748.

² MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, n.p. entre les p. 519-520.

³ FRANQUETOT DE COIGNY François de, *Campagne de M. le maréchal duc de Coigny en Allemagne l'an 1743*, vol. 2/ 2, Amsterdam, Marc-Michel Rey, 1761, p. 2-14.

entreprises de fortification, tels que les canaux et les inondations défensives qui prouvent une réelle appropriation du réseau hydrographique de l'Alsace par les ingénieurs. Côté canadien, l'absence de moyens pour réaliser de tels aménagements est compensée par une adaptation des pratiques aux contraintes hydrographiques locales.

Conclusion

L'organisation hydrographique du Canada et celle de l'Alsace posent donc des enjeux géostratégiques rapidement identifiés par le pouvoir royal, certains cours d'eau constituant des voies de passage ou des axes de circulation dont les caractéristiques facilitent l'accès des ennemis au territoire français. Face à cette menace, les administrateurs et les militaires français apportent une réponse analogue dans les deux espaces, consistant à verrouiller ces accès et à contrôler la circulation.

La temporalité diffère cependant dans les deux territoires. Au Canada, elle s'étend sur le temps long du Régime français, le réseau défensif étant développé à mesure de l'évolution du contexte diplomatique avec les Iroquois et les Anglais. Au XVII^e siècle, il s'agit de barrer la route aux Cinq Nations iroquoises en érigeant des forts de bois capables de résister aux raids le long des deux cours d'eau qui permettent d'accéder à la colonie par le sud. Au XVIII^e siècle, un nouveau réseau de fortifications se construit progressivement pour faire face aux prétentions territoriales des Anglais, les dernières places étant créées dans l'urgence en 1758-1759. Malgré l'objectif des administrateurs de « faire faire de pierre tout ce qu'on aura dorénavant à entreprendre dans les lieux où la pierre se rencontre, que de s'amuser à se servir de pieux, auxquels il faut tous les ans travailler¹ », le bois reste parfois de rigueur pour les forts les plus modestes, ou pour la première étape de construction. L'emplacement et l'architecture des fortifications sont toutefois de plus en plus adaptés aux armes de siège européennes et à la situation géopolitique franco-anglaise, avec une forte présence dans la région du lac Champlain, zone de contact des deux colonies française et anglaise, et une attention particulière accordée à Québec, que menacent des attaques venant par la mer

En Alsace, la nécessité de contrôler les accès ennemis à la province et de garantir ceux des armées françaises vers l'Empire par le Rhin conditionne largement la politique militaire et l'implantation des fortifications sur le temps court du dernier quart du XVII^e siècle, alors que les guerres de Louis XIV avec l'Empire font de la province un théâtre d'opération, puis un enjeu de

¹ Lettre de Frontenac et Champigny au ministre, 15 septembre 1692, *RAPQ* 1927-1928, p. 106.

conquête récurrent. Dans ce contexte, les passages sur le Rhin et la frontière nord constituent des zones sensibles puisqu'elles permettent de passer de France à l'Empire, et inversement. Les trois seules places créées *ex nihilo*, Huningue, Fort-Louis et Neuf-Brisach, le sont pour garantir la mainmise de la France sur le passage du fleuve. La prise de Strasbourg comme la création d'une ligne de redoutes répondent aux mêmes impératifs. On retrouve également ce type de défenses linéaires appuyées sur des places fortes comme Landau, en Basse-Alsace, afin d'empêcher l'incursion d'armées ennemies dans la province par le nord, facilitée par le fait que les rivières sont plus étroites et donc plus facilement franchissables.

Dans les deux territoires à l'étude, la politique royale de fortification atteste d'une appropriation du territoire à deux niveaux. Sur le plan des représentations, elle témoigne d'une connaissance précise et d'une compréhension du milieu, des dynamiques environnementales et de leurs enjeux pour la protection de la province ou de la colonie. Elle atteste ainsi de l'approche pragmatique des ingénieurs, des militaires et des administrateurs; capables de s'adapter aux contraintes et aux opportunités qu'offre la topographie et l'hydrographie. Sur le plan matériel, cette politique permet par ailleurs à l'État monarchique d'affirmer sa souveraineté grâce à des infrastructures militaires dont la forme et la fonction visent à garantir la possession territoriale. À cette première forme de prise en compte de l'environnement dans les stratégies militaires vient s'ajouter une seconde, caractérisée par des interactions directes avec l'eau elle-même comme support de pratiques défensives ou offensives, qui se manifeste de manière différente au Canada et en Alsace.

Chapitre 6 : Pratiques et aménagements militaires des cours d'eau

Introduction

Si la nécessité de contrôler l'accès au territoire conduit à une politique analogue du pouvoir royal en Alsace et au Canada, c'est-à-dire la fortification des points de passage, les réponses divergent quand il s'agit de mettre activement l'hydrographie au service des pratiques militaires. Lorsque se pose la question d'adapter le milieu ou de s'y adapter, les choix ne sont pas les mêmes en fonction des moyens, des enjeux et de l'utilité de réaliser des aménagements de grande ampleur. En Alsace, la proximité, la connaissance du terrain et les moyens à disposition permettent de modifier le réseau hydrographique afin de renforcer la puissance militaire de la France sur le territoire. Il s'agit de d'utiliser les cours d'eau pour faciliter la construction et la défense de places fortes grâce à des aménagements hydrauliques, une pratique particulièrement développée par Vauban à la fin du XVII^e siècle. L'influence de ce dernier, à la fois comme théoricien et comme praticien, a été mise en lumière dans plusieurs études récentes, sous l'angle de l'histoire des techniques. Les constructions sur la frontière nord de la France sont plus fréquemment évoquées, eu égard au dynamisme déployé par Vauban pour fortifier cette zone de conflits récurrents, récemment intégrée au royaume et dont la proximité avec Paris¹. En revanche, les études sur l'Alsace sont rares et souvent laconiques². En Nouvelle-France, l'impossibilité (ou l'inutilité) de tels aménagements conduisent plutôt à adapter les pratiques militaires aux contraintes du réseau hydrographique, notamment en matière de navigation.

De part et d'autre de l'Atlantique, cette adaptation, en apparence cohérente et réalisée sans heurts, est cependant largement conditionnée par les contraintes diplomatiques, économiques,

¹ MORERA Raphaël, *Vauban hydraulicien*, Mémoire de maîtrise (sous la direction de Paul Benoît), Paris, Paris I Panthéon-Sorbonne, 1999 ; VIROL Michèle, « La technique au service de la défense et de l'économie du royaume. L'aménagement des rivières selon Vauban », *La rivière aménagée. Entre héritages et modernité. Formes, techniques et mise en œuvre. Æstuarina, Cultures et développement durable* 7, 2005, p. 231-251 ; VIROL Michèle (dir.), *Vauban et les voies d'eau*, Paris, Huitième jour, 2007 (Les étoiles de Vauban).

² Certaines études présentent les travaux d'hydraulique défensive, rarement dans le détail et souvent sous les seuls angles technique et stratégique. HAETTEL Jean-Paul, *Vauban: aux frontières de l'Est*, Strasbourg, Le Verger, 1997. Les ouvrages mentionnés dans la note précédente évoquent également les principaux aménagements d'Alsace, sans s'y attarder.

matérielles et surtout environnementales. L'implication du pouvoir central, la présence ou non d'ingénieurs, le rôle de Vauban et de ceux qu'il influence, les moyens matériels et financiers auxquels les administrateurs recourent sont autant d'éléments à prendre en compte dans le processus d'intégration des réseaux hydrographiques aux stratégies militaires. La militarisation de l'hydrographie influe naturellement sur le milieu physique, mais également sur les populations dont le territoire évolue et qui se voient imposer la réalisation de certains aménagements, ce qui contribue à asseoir l'autorité du pouvoir royal dans la province ou la colonie. La réalité locale joue un rôle déterminant dans les choix techniques et stratégiques, depuis le stade du projet jusqu'à la concrétisation de l'aménagement. Ce contraste entre projet et réalité est encore plus marqué lorsqu'une utilisation civile des infrastructures est envisagée.

6.1. L'eau au service des stratégies militaires

Au-delà de la prise en compte des fleuves et des rivières comme voies d'accès au territoire, et des fortifications ponctuelles qui en découlent, l'appropriation du réseau hydrographique revêt aussi une dimension plus dynamique : il s'agit d'utiliser directement les cours d'eau à des fins militaires, quitte à adapter les pratiques ou à modifier le milieu. Dans les deux territoires, le pouvoir royal recourt aux voies d'eau pour construire, ravitailler et renforcer les forteresses, ce qui mène en Alsace à la réalisation de plusieurs canaux et d'ouvrages fortifiés s'appuyant sur les rivières. En Nouvelle-France, devant l'éloignement des forts et des objectifs militaires, et en raison de l'obstacle des nombreux « sauts » ou rapides, les administrateurs doivent tenir compte des modalités de transport des hommes et du matériel.

6.1.1. Les impératifs du réseau hydrographique au Canada

La circulation sur le fleuve et les rivières de la colonie est indispensable aux impératifs militaires, et cela, tant sur le plan offensif que défensif. Faute d'infrastructures routières développées, les déplacements se font par voie d'eau pendant une grande partie du Régime français. Le premier chemin de terre qui permet de joindre Montréal et Québec n'est projeté qu'au début du XVIII^e siècle. On en trouve déjà mention dans le mémoire que l'intendant Champigny laisse à son successeur¹, mais c'est en février 1706, à l'occasion d'un règlement du Conseil souverain adoptant plusieurs mesures de police, que le grand voyer, Pierre Robineau de Bécancour, est chargé de régler le tracé des grands chemins des seigneuries, que les

¹BOCHART DE CHAMPIGNY Jean, *Mémoire de l'état de la Nouvelle-France laissé par Jean Bochart de Champigny à François de Beauharnois de la Chaussaye*, 1702, BAC, Collection de la famille Beauharnois, MG18-G6/Microfilm C-2925, p. 268.

premières démarches sont entreprises¹. À la mort de Bécancour en 1729, le chemin reliant les principales villes de la colonie n'existe que sous la forme de tronçons déconnectés. Il faut attendre 1737 pour que cette route, qui longe la rive gauche du Saint-Laurent sur 280 km, soit achevée².

6.1.1.1. L'indispensable navigation

Lorsque les infrastructures et le climat le permettent, l'utilisation des routes terrestres est privilégiée. Elle évite les aléas d'une navigation difficile et incertaine, et permet de suivre un autre tracé que celui du réseau hydrographique. Le chemin construit entre La Prairie et le Richelieu épargne un trajet en canot long et pénible pour ravitailler les forts Saint-Jean et Saint-Frédéric. Champigny évoque déjà le gain de distance qu'une telle route procurerait³. Pour que les travaux commencent, il faut cependant attendre la proposition de l'ingénieur Chaussegros de Léry, en 1744, qui défend le projet avec pour arguments principaux un gain de temps et de dépense⁴. En partant de Montréal, il fallait auparavant descendre le fleuve en canot jusqu'à Sorel, puis remonter le Richelieu jusqu'à destination, avec un portage pour passer l'obstacle naturel des rapides de Chambly. Le nouveau chemin permet de se contenter de traverser — non sans risque — le fleuve Saint-Laurent depuis les magasins de Montréal à La Prairie, où les marchandises « y sont débarquées et ensuite chargées sur des charrettes pour être voiturées » au fort Saint-Frédéric⁵.

Cependant, de tels tracés sont rares et dépendent de la bonne volonté – et de l'intérêt – des seigneurs. La concentration de la colonie le long du fleuve et de ses affluents directs ainsi que le peu de moyens humains et financiers limitent le développement du réseau routier. L'omniprésence des voies d'eau combinée à cette faible emprise des voies de terre oblige les administrateurs et les militaires à prendre en compte les impératifs de la navigation dans leurs pratiques et leurs politiques. De fait, la circulation militaire et civile se fait surtout par la navigation jusqu'au premier tiers du XVIII^e siècle, et n'est jamais abandonnée. La première remontée du Saint-Laurent de l'ingénieur Franquet lors de sa tournée au Canada en 1752 pour

¹ BAnQ, TP1, S28, P 8220, Ordonnance du Conseil concernant les règlements de police, 1^{er} février 1706.

² ROBICHAUD Léon, « Relier Québec et Montréal par le chemin du Roy », *Cap-aux-Diamants : La revue d'histoire du Québec* 111, 2012, p. 4 ; SANFAÇON Roland, « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 12 (1), 1958, p. 4.

³ BOCHART DE CHAMPIGNY Jean, *Mémoire de l'état de la Nouvelle-France laissé par Jean Bochart de Champigny à François de Beauharnois de la Chaussaye*, 1702, BAC, Collection de la famille Beauharnois, MG18-G6/Microfilm C-2925, p. 267-268

⁴ LAVALLÉE Louis, *La Prairie en Nouvelle-France, 1647-1760 étude d'histoire sociale*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1992, p. 24.

⁵ FRANQUET Louis, *Voyages et mémoires sur le Canada*, Québec, Imprimerie générale A. Coté et Cie, 1889, p. 124.

en inspecter les défenses se fait encore par bateau, même si le second voyage en 1753 est effectué « par terre et sur les glaces¹ ». Il n'y a de fait qu'en hiver que la route (et la glace) remplacent systématiquement la navigation. Il faut en effet que la saison se prête à la circulation fluviale. Pendant l'hiver, il n'est pas question de s'aventurer sur les cours d'eau en partie gelés, où la glace peut abîmer les embarcations. Selon l'intendant Raudot, les déplacements hivernaux se font à pied, à l'aide de raquettes ou en traîneau. Pendant la saison chaude, en revanche, « on fait [...] tous les voyages en canot² ».

En effet, à l'exception du Saint-Laurent, aucune de ces rivières n'est navigable avec des embarcations européennes. Les navires hauturiers ne pouvant s'aventurer au-delà de Québec, les autres bateaux ne dépassant pas Montréal, le pouvoir royal a dû adapter ses pratiques en conséquence. Le canot d'écorce, utilisé par les Amérindiens et rapidement adopté par les colons, apparaît comme la meilleure solution. Pour Gilles Havard, « ce petit vaisseau précaire, mais pratique et dévoreur d'espace, fut un peu à la Nouvelle-France ce que le galion fut à l'empire colonial espagnol³ ». Maniable et capable de supporter d'importantes charges, son faible tirant d'eau permet de remonter les cours d'eau inaccessibles aux bateaux français et sa légèreté permet de le porter pour contourner les ruptures de réseau (rapides et chutes). Le canot de bois, plus lourd, moins maniable, mais plus solide, est également employé⁴.

Les premières entreprises militaires menées par le régiment Carignan-Salières utilisent déjà les canots pour mener la guerre en territoire iroquois. Dans une lettre à Colbert, Jean Talon évoque l'expédition de Tracy et Courcelles « pour laquelle ils ont employé cinquante-trois jours de marche à pied, ou en canot de bois ou d'escorce, à travers des forests, des rivières, des lacs et des rapides qu'on ne comprend pas⁵ ». L'intendant parle même d'un officier « chargé de la distribution des vivres, des bateaux, et canots, des munitions de guerre, et du passage des rivières⁶ », ce qui prouve que la navigation fait partie intégrante des aspects logistiques à gérer pendant une entreprise militaire en Nouvelle-France, et ce dès les premiers temps de la reprise en main de la colonie. L'officier en question est Jean-Baptiste Dubois de Cocreaumont et de

¹ *Ibid.*, p. 129.

² RAUDOT Antoine-Denis, *Relation par lettres de l'Amérique septentrionale*, Paris, Letouzey et Ané, 1904, p. 10-11.

³ HAVARD Gilles, *Histoire des coureurs de bois: Amérique du Nord, 1600-1840*, Paris, Les Indes savantes, 2016, p. 282.

⁴ RAUDOT, *Relation par lettres de l'Amérique septentrionale*, 1904, p. 11.

⁵ Lettre de Talon à Colbert, 10 novembre 1666, *RAPQ* 1930-1931, p. 51.

⁶ Lettre de Talon à Colbert, 13 novembre 1666, *RAPQ* 1930-1931, p. 53.

Saint-Maurice, alors commandant de l'artillerie, membre de l'état-major du régiment¹. Par la suite, en 1671, le gouverneur Daniel de Rémy de Courcelles remonte le fleuve jusqu'au lac Ontario avec un petit bateau à fond plat pour intimider et soumettre les Iroquois en leur démontrant que les canots n'étaient pas indispensables pour gagner leurs terres². Le canot reste quand même privilégié : Courcelles se fait accompagner par treize canots, et l'année suivante c'est avec deux bateaux à fond plat seulement, mais 120 canots que Frontenac retourne à l'embouchure du lac Ontario pour fonder un fort à Cataracoui³. En en prévision de la campagne de 1687, Denonville prévoit d'affréter « cinquante grands canots d'écorce garnis de leurs avirons pour voiturier depuis Montréal jusques au fort Frontenac les vivres, munitions et ustensiles⁴ ». De manière générale, en temps de guerre comme en période de paix, le ravitaillement des forts ne peut se faire que par voie d'eau⁵. C'est cette imposante logistique indispensable au voyage par eau qui permet à l'intendant Champigny de critiquer l'utilité et la rentabilité du fort Frontenac, « deux convoys de 4 à 500 hommes ayant esté à peine suffisant par le passé pour y porter les vivres, munitions, ustensiles et hardes des soldats pour un an⁶ ».

La navigation est essentielle à la circulation des hommes et du matériel, mais aussi à celle de l'information. Le sulpicien François Dollier de Casson le relevait déjà en 1672, le canot était le seul moyen de faire transiter avec célérité des informations sur les raids iroquois dans la colonie : « même si on vouloit faire savoir des nouvelles à Québec ou aux Trois-Rivières de quelque chose important la guerre, il falloit chercher les meilleurs canoteurs, les faire partir de nuit, et après, avec une diligence qu'aujourd'hui on ne voudroit pas croire, ils tachoient de se rendre au lieu déterminé et d'éviter par leur vitesse la rencontre des ennemis⁷ ». Dans sa lettre d'instructions au subdélégué de l'intendant René-Louis Chartier de Lotbinière, précédant l'arrivée des troupes de marine en 1687, le gouverneur Denonville prend soin de préciser qu'il laisse à Québec « 4 canoteurs et des canots pour nous envoyer avec diligence les nouvelles qui

¹ VACHON André, « Dubois de Cocreaumont et de Saint-Maurice, Jean-Baptiste », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 2015.

² TRUDEL Marcel, *La seigneurie de la Compagnie des Indes occidentales, 1663-1674*, Montréal, Fides, 1963 (Histoire de la Nouvelle-France 4), p. 221-223.

³ Lettre de Frontenac à Colbert, 13 novembre 1673, *RAPQ*, 1926-1927, p. 37.

⁴ ANOM, C11A 9, fol. 168v, Mémoire des choses absolument nécessaires pour l'entreprise de guerre à faire en 1687

⁵ ANOM C11A 18, fol. 95v, Lettre de Champigny au ministre, 15 octobre 1700. Champigny répond à la demande de Pontchartrain de vendre le matériel devenu inutile à la paix. Il donne suite pour les stocks des magasins, mais explique ne pouvoir se départir des bateaux.

⁶ BOCHART DE CHAMPIGNY Jean, *Mémoire de l'état de la Nouvelle-France laissé par Jean Bochart de Champigny à François de Beauharnois de la Chaussaye*, 1702, BAC, Collection de la famille Beauharnois, MG18-G6/Microfilm C-2925, p. 270

⁷ DOLLIER DE CASSON François, *Histoire du Montréal, 1640-1672*, Montréal, Presses à vapeur de la Minerve, 1869 (Mémoires de la Société Historique de Montréal), p. 174.

nous viendront de France¹ ». En 1693, le secrétaire d'État Louis Phélypeaux de Pontchartrain ordonne à Frontenac de dépêcher un ou deux canots à Sept-Îles, au nord de l'estuaire du Saint-Laurent, pour prévenir les navires venant de France d'une éventuelle présence anglaise sur le fleuve².

Au côté des canots d'écorce, les moyens de navigation européens restent utilisés lorsque c'est possible. Par exemple, à son arrivée, Frontenac se plaint à Colbert de la rareté des embarcations pourtant indispensables, et notamment du fait que le gouverneur et l'intendant ne disposent même pas d'un bateau qui leur est réservé. Il propose à Talon de pallier ce manque par la construction d'un brigantin, car l'usage du canot ne semble guère l'agréer, comme il l'écrit à Colbert : « Je vous assure qu'encore que je sois déjà accoutumé d'aller en canot, c'est plutôt la voiture d'un sauvage que celle d'un ministre du Roi³ ». Outre les questions de prestige, les bateaux européens ont leurs avantages. Les canots d'écorce sont en effet fragiles, d'une moindre capacité, et leur réalisation comme leur manœuvre demande un savoir-faire qui n'est pas à la portée de tous. Denonville est particulièrement sensible à ce sujet :

Sachant par expérience que la dépense des canots est trop grande et d'un soin et entretien trop considérables, j'ay creu ne pouvoir mieux faire que d'ordonner que l'on travaillât à faire des planches pour cent batteaux plats, les quels porteront le double des canots, et seront d'un bien moindre prix et entretien, parce qu'un batteau qui portera deux milliers⁴, ne coustera pas plus qu'un canot qui n'en portera qu'un.⁵

Avant même la construction de cinquante canots qu'il prévoit pour sa campagne contre les Iroquois de 1687, sa liste de dépenses commence ainsi : « deux cent bateaux garnis de leurs avirons » à construire à Québec, suivi immédiatement après d'une requête pour « cinquante paquets de cordage [...] pour hasler les bateaux dans les rapides » à prendre aux magasins de Rochefort⁶.

¹ BAC, MG18-H64, p. 1, Instructions du gouverneur général Denonville à René-Louis Chartier de Lotbinière qui commandera à Québec en son absence, 20 mai 1687, p. 3.

² Lettre de Pontchartrain à Frontenac, 14 février 1693, *RAPQ*, 1928-1929, p. 131.

³ Lettre de Frontenac à Colbert, 2 novembre 1672, *RAPQ*, 1926-1927, p. 15.

⁴ Un millier est une unité de mesure de masse qui équivaut, comme son nom l'indique, à mille livres, soit environ cinq cents kg.

⁵ C11A 7, fol. 184, Mémoire envoyé par Denonville concernant l'état présent du Canada et les mesures que l'on peut prendre pour la sûreté du pays, 12 novembre 1685.

⁶ ANOM, C11A 9, fol. 168, Mémoire des choses absolument nécessaires pour l'entreprise de guerre à faire en 1687.

6.1.1.2. L'intégration des contraintes de navigation dans l'administration militaire

Car à l'instar des canots, il faut porter les bateaux dans les endroits inaccessibles. En 1673, Frontenac évoque un épisode qui semble particulièrement pénible : « il fallait avoir autant de zèle et de vigueur que tous les officiers et les habitants en ont témoigné pour être pendant huit ou dix heures chaque jour dans l'eau jusqu'aux épaules marchant sur les rochers qui coupaient les pieds et portant les bateaux sur leurs épaules à l'endroit des sauts ou les traînant dans les rapides lorsqu'on ne pouvait les conduire à la rame¹ ». Dans les zones les plus navigables, à savoir le Saint-Laurent et les lacs, barques et bateaux remplacent ainsi aisément les canots. Des barques sont ainsi construites et stationnées au fort Frontenac pour naviguer sur le lac Ontario². Au milieu du XVIII^e siècle, pour alimenter le fort Saint-Frédéric, l'ingénieur Franquet évoque ainsi l'utilisation de bateaux à fond plats d'une capacité de six mille livres pour transporter les marchandises destinées au fort Saint-Frédéric de Montréal à La-Prairie-de-la-Madeleine. Une barque « de 40 à 50 tonneaux entretenue aux frais du Roy » effectue la fin du voyage, du fort Saint-Jean à Saint-Frédéric³.

Ainsi, très rapidement, les administrateurs coloniaux réalisent la nécessité de s'adapter aux contraintes du territoire et du bassin hydrographique laurentien. Les deux grandes entreprises militaires du XVII^e siècle, contre les Iroquois en 1665 et en 1687, montrent que le pouvoir royal sait s'appuyer sur des savoir-faire et des pratiques locales pour circuler, dans et hors de la colonie, avec des troupes nombreuses et un matériel conséquent. L'utilisation de la rivière comme support d'une action militaire est même prise en compte par le pouvoir central à Versailles. Dans un mémoire à Frontenac et Champigny, le roi recommande lui-même aux soldats gardant les postes « qu'ils envoient des partys pour avoir connoissance [des raids Iroquois] par le moyen des batteaux armez⁴ ».

La question de la navigation est systématiquement présente dans les préparatifs de guerre, comme l'atteste la campagne de 1687. Il s'agit en premier lieu de se doter d'embarcations *ad hoc*. Les troupes « sont absolument inutiles si on n'en a pas pour les faire passer d'un endroit à un autre », notait déjà le gouverneur Denonville en 1685⁵. Deux ans plus tard, il demande au

¹ Lettre de Frontenac à Colbert, 13 novembre 1673, *RAPQ*, 1926-1927, p. 37.

² Notamment *le Griffon*, construit par Cavelier de La Salle pour commercer sur les Grands Lacs. DUPRÉ Céline, « Cavelier de La Salle, René-Robert », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 2015.

³ FRANQUET, *Voyages et mémoires sur le Canada*, 1889, p. 124-126.

⁴ ANOM C11A 11, fol. 141-141v, Mémoire du roi à Frontenac et Champigny, 1690.

⁵ ANOM C11A 7, fol. 184, Mémoire envoyé par Denonville concernant l'état présent du Canada et les mesures que l'on peut prendre pour la sûreté du pays, 12 novembre 1685.

subdélégué René-Louis Chartier de Lotbinière de prévoir les bateaux qui doivent amener des troupes à Chambly pour y prendre leurs quartiers¹, et envisage, comme on l'a vu, l'utilisation de deux cents bateaux et cinquante canots d'écorce pour la campagne elle-même. La mobilité que procurent les canots et bateaux doit cependant conditionner le reste de la logistique. La liste de matériel que le même Denonville requiert auprès du secrétaire d'État en prévision de sa campagne contre les Iroquois montre à quel point les entreprises militaires dépendent de la navigation. Le gouverneur prend ainsi soin de demander à ce que certains matériaux nécessaires aux expéditions (cordages, meules à grain, enclumes, barils) soient assez légers pour pouvoir être transportés à la force des bras lors des portages. Il requiert aussi des éponges pour écoper l'eau qui pénètre dans les canots et de la toile cirée pour protéger le matériel pendant les marches et les débarquements². Il s'agit également de mobiliser les hommes capables de conduire et entretenir les embarcations. Denonville envisage par exemple de lever, en sus des troupes, huit cents hommes pour sa campagne, dont cent « des meilleurs » pour assurer la conduite des cinquante canots pendant toute la campagne, afin d'approvisionner les troupes. Dans sa liste de matériel, l'année suivante, il développe la raison pour laquelle des habitants de la colonie sont indispensables : le transport « ne se peut faire que par des canots conduits par des Canadiens, qui seuls ont l'usage et l'adresse de monter les rapides, cascades ou saults d'eau qui sont en grand nombre³ ». Il veille cependant à demander en France deux « bons charpentiers de navire⁴ » pour les bateaux de bois.

À la fin du Régime français, la nécessité de garder des bateaux et canots en nombre suffisant et en état de naviguer reste très présente. Pendant la guerre de Sept Ans, Montcalm suggère ainsi au gouverneur de « faire le plus grand nombre de batteaux et de canots d'écorce qu'il sera possible, en acheter aux particuliers, et les ramener dans les entrepôts des diverses frontières⁵ ». Même le projet de fuite des Français proposé par Bougainville en 1758 pour gagner la Louisiane en cas de perte du Canada repose sur la préparation de deux cent cinquante canots pour 2500 hommes à Montréal⁶.

¹ BAC, MG18-H64, p. 1, Instructions du gouverneur général Denonville à René-Louis Chartier de Lotbinière qui commandera à Québec en son absence, 20 mai 1687, p. 1

² ANOM, C11A 9, fol. 170, Mémoire des choses absolument nécessaires pour l'entreprise de guerre à faire en 1687

³ *Ibid.*, 171v.

⁴ *Ibid.*

⁵ ANOM C11A 103, fol. 202v, Réflexions présentées par Montcalm à Vaudreuil de Cavagnial sur les mesures à prendre pour la défense de la colonie, 1758.

⁶ ANOM C11A 103, fol. 484v., Mémoire de Louis-Antoine de Bougainville intitulé « réflexions sur la campagne prochaine », 29 décembre 1758.

Au-delà des enjeux logistiques, le caractère indispensable de la navigation se répercute sur le budget de la colonie dès les années 1660. En 1669, dans le bilan que Talon dresse de « l'employ des deniers fournis par le roy » depuis 1665, il est fait mention de la dépense de 1500 livres (sur 111 333 livres, soit à peine plus d'1 %) pour des canots d'escorce employés durant quatre années en differens endroits, ou le service du Roy en demandoit¹ ». En 1687, Denonville prévoit les dépenses pour la fabrication des bateaux (12 000 livres) et des canots (3850 livres), mais également pour l'acheminement du matériel et des vivres de Québec à Montréal en barque, puis de Montréal au fort Frontenac en canots (Figure 16). Si les trajets en barque ne reviennent qu'à 1500 livres, ceux en canots sont estimés à 60 507 livres², une différence sans doute liée à l'obligation de recourir à des canoteurs expérimentés (donc des Canadiens, et non des soldats) pour manœuvrer les embarcations. Les sommes directement consacrées à la navigation (construction des embarcations et transport) sont importantes : elles comptent pour 46,2 % du budget prévisionnel de l'expédition, dont 35,9 % pour la seule manœuvre des canots de Montréal au lac Ontario, soit plus de trois quarts du budget de la navigation³.

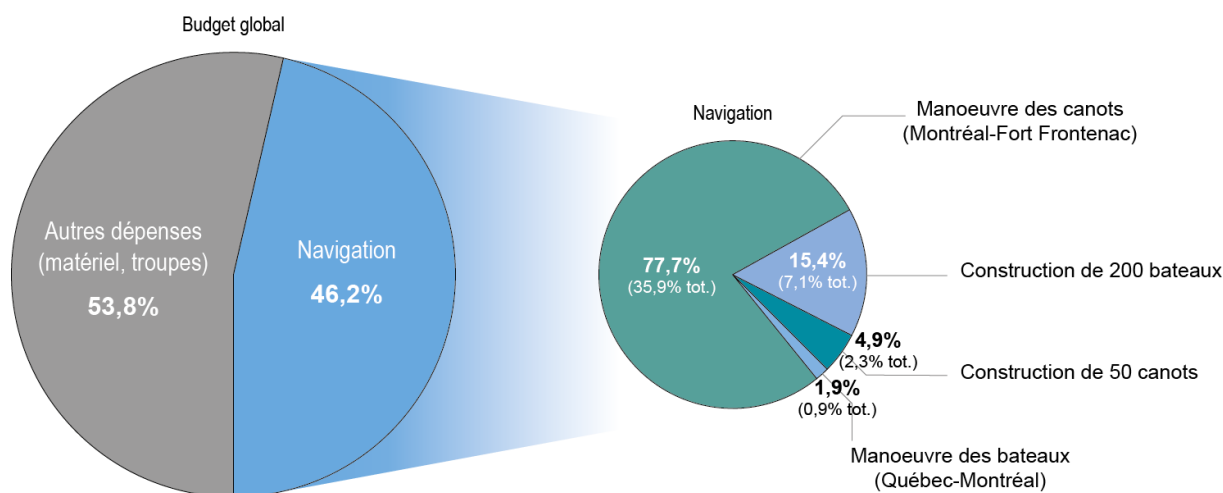


Figure 16 – Part consacrée à la navigation dans le budget prévisionnel de l'expédition contre les Iroquois en 1687.

Même hors période de guerre, l'entretien et la construction d'embarcations restent prévus dans les dépenses de la colonie. En 1714, on y consacre 7500 livres⁴. Le budget prévisionnel de 1719

¹ Observations faites par Talon sur l'état présenté à Monseigneur Colbert par la Compagnie des Indes Occidentales, portant l'employ des deniers fournis par le roy pour faire passer en Canada, 1669, *RAPQ* 1930-1931, p. 108.

² Au tarif de 9 livres pour cent livres de poids en matériel, cela revient au coût de transport de plus de trois tonnes de matériel.

³ ANOM, C11A 9, fol. 168, 172-173, Mémoire des choses absolument nécessaires pour l'entreprise de guerre à faire en 1687.

⁴ ANOM C11A 123, fol. 92, Dépenses ordinaires pour le Canada ordonnées en 1714.

inclut encore les canots et bateaux pour 4810 livres, celui de 1727 à hauteur de 9300 livres, comprenant la réfection, l'entretien et la construction de bateaux et de canots de bois, et l'achat de canot d'écorce. Le bilan permet d'ailleurs d'apprendre que les bateaux « qui servent à aller d'un lieu à l'autre » sont destinés aux troupes, à raison de deux par compagnie en 1719, cinq en 1727¹. En 1740, la somme représente encore 9300 livres, auxquelles s'ajoutent 3600 livres pour l'équipement et l'entretien d'une barque au lac Ontario². En 1752, Franquet mentionne le meilleur fabricant de canots d'écorce de la colonie, à Trois-Rivières, qui « en fait une si grande quantité qu'il touche du roy tous les ans plus de 6000 livres³ ».

Face à la difficulté de circuler par voie de terre, à l'exception des mois d'hiver peu propices aux entreprises militaires — malgré quelques raids franco-amérindiens comme celui de 1704 sur Deerfield, en Nouvelle-Angleterre⁴ — le pouvoir royal s'adapte ainsi rapidement et durablement aux voies d'eau comme support de sa conquête et de la défense du territoire. Cette prise en compte de l'hydrographie dans les stratégies militaires se traduit essentiellement par une adaptation des pratiques au milieu, sans réellement modifier ce dernier par des aménagements. Les mécanismes à l'œuvre diffèrent en cela des politiques militaires adoptées en métropole, et notamment en Alsace.

6.1.2. L'adaptation du réseau hydrographique en Alsace

Dans la province, le problème de la circulation des hommes ne se pose pas. Les routes et chemins terrestres suffisent aux campagnes militaires et aux mouvements des troupes françaises. En revanche, le transport des marchandises, et notamment des pondéreux, est plus compliqué à faire passer par voie de terre. Lorsqu'il le peut, le pouvoir royal fait transiter les fourrages, les vivres et les munitions sur l'Ill et surtout sur le Rhin. Il mobilise à cet effet les bateliers de Strasbourg pour piloter les bateaux⁵ et entretient d'ailleurs une flotte à Strasbourg : en 1751, Mégret de Sérilly recense 391 bateaux conservés à Strasbourg pour le service du roi, dont 271 sont en état de naviguer, la plupart étant destinés à circuler sur le Rhin⁶.

¹ ANOM C11A 113, fol. 296, État de la dépense à faire en la Nouvelle-France pendant l'année prochaine 1719 ; ANOM C11A 113, fol. 365v, Projet des dépenses à faire par le roi en la Nouvelle-France pour le service de Sa Majesté pendant l'année prochaine 1727.

² ANOM, C11A 114, fol. 311 et 314v, État des paiements que le roi veut et ordonne être faits par M. Barthelemy Moufle de La Tuillerie, trésorier général de la Marine, pour les dépenses mentionnées ci-après faites et à faire pour le service de Sa Majesté au pays de Canada pendant l'année 1740, 15 mai 1740.

³ FRANQUET, *Voyages et mémoires sur le Canada*, 1889, p. 17.

⁴ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008, p. 115.

⁵ AVES, AA 2080, pièces concernant l'indemnisation des bateliers de Strasbourg pour le service du roi en 1751, 1754 et 1760

⁶ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 250-251.

Toutefois, cette navigation des rivières est restreinte au Rhin et à l'Ill en aval de Colmar, ce qui pose à la fois des inconvénients logistiques et stratégiques. Le problème majeur est l'acheminement des matériaux de construction vers les places fortes érigées par la France depuis le lieu de production, à savoir les carrières et forêts vosgiennes. Face à l'impossibilité de recourir aux rivières naturelles pour faire transiter ces matières premières, les militaires et ingénieurs, à commencer par Vauban, doivent choisir entre l'utilisation de la voie de terre ou la création de canaux. À chaque fois, le choix de créer de nouvelles voies d'eau, solution que l'on espère moins onéreuse à long terme, l'emporte.

6.1.2.1. Des canaux au service de la logistique militaire

Le premier de ces canaux à être creusé est celui de Châtenois, dans les années 1670, pour fortifier Sélestat. De dimensions modestes, il assure la jonction entre la rivière Giessen et la ville. On ignore presque tout de ce canal, sinon qu'il servait bien à transporter les matériaux de construction vers Sélestat¹. La date de son creusement reste imprécise. Anne Conchon évoque les années 1679-1680², ce qui correspond à la reprise du plan des fortifications par Vauban une fois la ville définitivement intégrée au royaume. Louvois mentionne bien l'existence d'un projet de canal en 1679³, mais le fait que des travaux de fortification commencent dès 1675 rend la datation incertaine. Au XVIII^e siècle, Jean-Nicolas Mégret de Sérilly, seul intendant à évoquer le canal, note : « on n'a trouvé aucun renseignement bien certain sur l'époque de l'établissement du canal, les recherches qu'on a faites, indiquent assés unanimement qu'il fut construit vers l'année 1669 et s'accordent de même à indiquer que les ouvrages de la place aiant été mis en l'état, où on les vouloit vers 1679, on abandonna alors ce canal⁴ ».

¹ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 915.

² VAUBAN Sébastien Le Prestre de, « Navigation des rivières », in VIROL Michèle (dir.), *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, p. 668, n. 1.

³ Lettre de Louvois au roi, 15 juin 1679, LOUVOIS François-Michel Le Tellier de, *Lettres de Louvois à Louis XIV (1679 - 1691): politique, guerre et fortification au Grand Siècle*, Paris, Société de l'Histoire de France, 2007, p. 23 (original conservé au SHD, AG, A1 621, 2e partie, fol. 56).

⁴ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 915-916. Dans la mesure où le mémoire de l'intendant est très précis sur de nombreux autres points liés aux cours d'eau de la province, et qu'il fait montre d'une fine connaissance de la chronologie des aménagements, il est très probable qu'un aménagement précédait le projet de Louvois. Il est en fait vraisemblable que Vauban ait simplement fait réaménager le canal qui alimentait déjà les moulins en amont de la ville. Cet abandon, sur lequel on reviendra, explique sans doute l'oubli ou, en tous cas, le peu d'attention accordé à la mémoire de la date de creusement du canal. L'autre administrateur à évoquer l'infrastructure est le comte Du Muy, qui précise que « le canal de Chatenoy fut tenu avec succès en 1675 par M. le maréchal de Duras vis-à-vis l'armée de M. de Montecucully qui étoit entré en Alsace, après que l'armée de M. le Maréchal de Turenne tué à Saspach eut repassé le Rhin » pendant la guerre de Hollande⁴. ⁴ DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766, p. 8. Sauf erreur des deux textes, le canal est donc bien contemporain, voire antérieur aux travaux de Sélestat, même s'il a pu être amélioré par la suite.

Les canaux suivants ont tous été conçus par Vauban. Le rôle de ce dernier dans le creusement de nouvelles voies de navigation, y compris en Alsace, a déjà fait l'objet de nombreuses mentions. Raphaël Morera, a notamment exploité les archives du Ministère de la Défense. Dans son mémoire de maîtrise intitulé *Vauban hydraulicien*, il souligne combien les considérations liées à la navigation entrent dans la stratégie militaire de l'ingénieur et conditionnent certains de ses projets, dont le creusement de canaux qui servent à la construction des places d'Alsace¹. La création *ex nihilo* d'une voie navigable pour transporter des matériaux de construction vers une place militaire semble toutefois être une exception propre à l'Alsace. Même si des cours d'eau naturels ont déjà été aménagés à ces fins, notamment pour la construction de la citadelle de Lille², les canaux de Châtenois, puis ceux de la Bruche, de Landau et de Neuf-Brisach sont *a priori* les seuls qui soient réalisés dans le but spécifique d'acheminer des matériaux de construction destinés à l'édification de places fortes.

Le premier de ces ouvrages est commencé en 1681, alors que l'amélioration des fortifications de la ville de Strasbourg, de sa forteresse et des ouvrages protégeant le pont du Rhin oblige à d'importants travaux. Dès le 10 octobre, Louvois écrit au roi que « M. de Vauban est présentement à Molsheim pour voir si on pourroit rendre la rivière de Bruche navigable. Si ce projet réussit, il croit que cela avancera d'un an la perfection des ouvrages que V.M. va entreprendre en cette ville et espargner au moins cent mil escus³ ». Le choix de créer un canal parallèle à la rivière est finalement privilégié, et les travaux commencent en même temps que le travail de fortification, tous deux étant supervisés au quotidien par Jacques Tarade, directeur des fortifications d'Alsace⁴. Une vingtaine de kilomètres et onze écluses maçonnées séparent Strasbourg des carrières de Soultz-sous-forêts, d'où sont tirées à la fois la pierre et la chaux nécessaires aux fortifications. Le creusement est apparemment complexe et oblige Vauban à suivre les travaux de près⁵, mais dès 1682, le canal est achevé. Louvois, qui le visite le 14 septembre, trouve les fours à chaux au pied des carrières en pleine activité, et décrit un canal « en son entière perfection », portant cent quatre-vingts bateaux « dont les uns descendoient

¹ MORERA Raphaël, *Vauban hydraulicien*, 1999.

² VIROL Michèle, « La technique au service de la défense et de l'économie du royaume. L'aménagement des rivières selon Vauban », 2005, p. 269.

³ Lettre de Louvois au roi, 10 octobre 1681, de Strasbourg, LOUVOIS, *Lettres de Louvois à Louis XIV (1679 - 1691)*, 2007, p. 111 (l'original conservé au SHD, AG, A1 359, fol. 85).

⁴ Architecte de formation, ingénieur depuis 1661, Tarade se concentre en 1664 sur les ouvrages de Versailles, puis sert en Italie et dans les Pays-Bas espagnols les années suivantes. Sur les recommandations de l'intendant La Grange, il gagne l'Alsace en 1675 pour travailler aux fortifications de la province avant d'y être nommé directeur des fortifications en 1690.

⁵ PUJO Bernard, *Vauban*, Paris, Albin Michel, 1991, p. 114.

chargez de pierre et de chaux, et les autres remontoyent après en avoir deschargé [...]»¹. Alimenté par une dérivation de la Bruche, il est « en état de porter des bateaux chargés de 25 milliers ou environ² » et se jette dans l'Ill au pied de la ville.

La même technique, pour des besoins identiques, est employée à Landau. Dès 1680, dans ses projets de fortification de la Basse-Alsace, Vauban note que la Queich mériterait des aménagements pour la rendre navigable. Le projet concerne dans un premier temps sa partie inférieure, entre Landau et Germersheim³. Devant l'impossibilité de rattacher cette dernière ville à la France, et donc au maillage défensif de la province, c'est Landau qui est fortifiée, avec des pierres tirées des carrières d'Albersweiler, en amont de la ville. Conçu en 1687 et construit par l'ingénieur Jean-Baptiste de Régemorte entre 1687 et 1688, le canal relie les carrières à l'entrée de la ville, sans y pénétrer — une condition indispensable pour Vauban qui subordonne systématiquement la facilité de circulation aux impératifs de la fortification et considère qu'un accès navigable à l'intérieur de la ville représente une vulnérabilité⁴. De fait, si la Queich, non navigable, traverse bien la ville, le canal, en état de porter bateau, s'arrête au pied des remparts (Figure 17⁵).

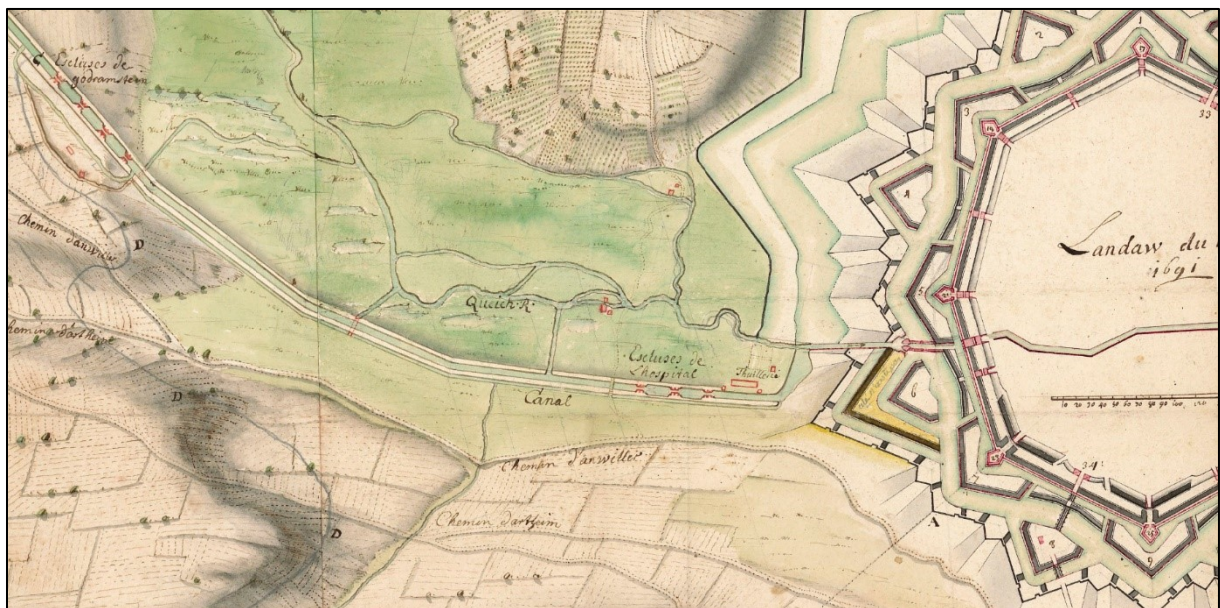


Figure 17 – Carte de Landau et ses environs en 1691 (extrait).

¹ Lettre de Louvois au roi, 14 septembre 1682, LOUVOIS, *Lettres de Louvois à Louis XIV (1679 - 1691)*, 2007, p. 135 (original conservé au SHD, AG, A1 681, fol. 54).

² Soit environ 12 tonnes. PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 21 v

³ AN, Fonds Vauban, 260AP/27 2 (155Mi/17 2), fol. 1, Moyens de fortifier la basse Alsace, 1680 et 260AP/27 3 (155Mi/17 3), fol. 8, suite des moyens de fortifier la basse Alsace, 1680.

⁴ MORERA Raphaël, *Vauban hydraulicien*, 1999, p. 123, 126-128.

⁵ BnF, département Cartes et plans, GE CC-2512 (2), s. a., *Landau, du 14e juin 1691*, 1691. Le plan est orienté avec le nord vers le haut. On peut identifier le tracé rectiligne du canal longeant la Queich au sud, et la rejoignant juste avant d'entrer dans les fossés de la place.

Après le traité de Ryswick, Vauban entrevoit le problème de l'acheminement des matériaux avant même d'entamer la construction de la place de Neuf-Brisach. Pour lui, ce serait « se tromper de croire que les matériaux provenant de la démolition des fortifications de la ville neuve puissent suffire à bastir une nouvelle place. Ils n'en fourniroient pas seulement le quart [...] et il faudra aller quérir ceux qui manqueront au delà de la rivière d'Ille ou l'achever à la place de briques¹ ». Cette dernière solution est beaucoup trop chère pour l'ingénieur. Comme à Landau, il s'agit donc d'acheminer les matériaux depuis leur lieu de production, dans les collines sous-vosgiennes. Le canal est débuté en même temps que la forteresse, en 1698. Dans son *Mémoire pour la navigation des rivières*, Vauban le décrit ainsi : « de l'heure que j'écris ceci, il se fait un canal de navigation qui traverse l'Alsace depuis le Neuf-Brisach jusqu'à la Montagne, qui aura cinq bonnes lieues de longueur, passant par-dessus la rivière d'Ill sans y entrer, qui doit servir au transport des matériaux nécessaires à la construction de cette place et au commerce du pays² ». Un autre mémoire envoyé à Vauban par un certain M. Fiers, vraisemblablement Jean de Fiers dont on sait peu de chose sinon qu'il était ingénieur ordinaire à Longwy en 1683, puis ingénieur en chef à Mont-Royal en 1689³, note en 1699 que le canal « commence au chemin de Pfaffenheim à Hatstat au pied d'une butte où il se trouve de la pierre propre à faire de la chaux et pour maçonner, mesmes il y paroît quelques bancs où l'on trouve de la pierre de taille dont la qualité semble estre fort bonne et non sujette à la gelée⁴ ». Fiers dresse le portrait d'un projet ambitieux, alimenté par une dérivation de la Lauch. Passant au-dessus de deux rivières, la Lauch et l'Ill, le canal est doté de nombreux mécanismes de régulation capables de l'alimenter par le biais de la Thur et de l'Ill, d'évacuer le surplus, de pallier les sécheresses estivales et de protéger l'ouvrage contre les crues des rivières qu'il traverse. Long de trente-sept kilomètres, et doté de dix-huit écluses, il est réalisé par Régemorte qui en est l'entrepreneur (avec plusieurs associés), sous la supervision directe de Jacques Tarade, et le contrôle plus distant de Vauban. En état de fonctionnement partiel dès le début 1699, il semble achevé en août de la même année⁵.

¹ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 193-193v, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698. Vauban parle ici de la « Ville neuve de Brisach » ou « Ville de paille » et non de la ville fortifiée de Brisach restituée à l'Empire.

² VAUBAN, « Navigation des rivières », 2007, p. 667-668.

³ SARMANT Thierry et STOLL Mathieu, « La Guerre et les Grands Bâtiments. Index de la correspondance expédiée par François-Michel le Tellier, marquis de Louvois, secrétaire d'État de la guerre et surintendant des bâtiments du roi, 1683-1691. Sous-série A1 696-1033 », Vincennes, Ministère de la défense, service historique de la Défense, 1999, p. 131.

⁴ AN, Fonds Vauban, 260AP/37 1 (155Mi/26 1), fol. 1, Mémoire de M. Fiers sur la construction du canal qui doit servir au transport des matériaux de la fortification de Neuf-Brisach, 14 janvier 1699.

⁵ C'est en tous cas ce que promet le subdélégué général de l'intendant, Picon d'Andrezel, dans une lettre à Vauban. Il lui explique que seize des dix-huit écluses prévues sont déjà opérationnelles (et la navigation peut s'y faire), et

La situation de Neuf-Brisach, installée en plaine, entre l'Ill et le Rhin, mais sans contact avec aucun des deux cours d'eau, pose un défi supplémentaire : alimenter la ville en eau. Avant même d'entamer la construction de la forteresse, Vauban note que cet inconvénient, « qui est presque unique, est qu'elle [la ville] est sèche et sans autre eau que celle des puits qu'on y fera et que pour y avoir des abreuvoirs des moulins de quoy laver la lessive et servir à l'hospital, il y faudra faire venir un canal du Rhin et le tirer de bien haut¹ ». Ce projet initial de tirer l'eau du Rhin est abandonné. On lui préfère un prélèvement dans l'Ill, très en amont de la forteresse. Il s'agit d'utiliser un canal existant au moins depuis le XVI^e siècle, qui sert à faire tourner les moulins entre Mulhouse et Ensisheim, le Quatelbach. Ce canal, qui tire ses eaux d'une dérivation de l'Ill par le biais d'un déversoir sur le territoire de Mulhouse, fait tourner six moulins avant de rejoindre le cours de la rivière en aval de la ville d'Ensisheim. L'intérêt de ce canal est son alimentation relativement constante. Dans son mémoire sur le canal de Neuf-Brisach, Fiers remarque déjà que les moulins d'Ensisheim sont toujours en capacité de tourner, alors que de retour dans son cours naturel, l'Ill connaît de longs épisodes d'étiage. C'est pourquoi l'ingénieur Régemorte propose d'alimenter le canal de construction en aval du dernier moulin, mais avant la jonction du cours de l'Ill, en d'autres termes, de prolonger le Quatelbach jusqu'à Neuf-Brisach². Une dérivation partielle au moyen d'un batardeau (structure légère pouvant servir de barrage) qui fait office de seuil permet de conserver une partie de l'eau dans un nouveau canal parallèle à l'Ill, qu'il longe jusqu'à sa confluence avec le canal de construction. Enfin, Vauban intègre à la place une rigole d'évacuation des eaux usées, acheminant ces dernières des remparts de Neuf-Brisach à l'Ill, en aval de Colmar, vers Illhaeusern³. Cette évacuation est immédiatement intégrée au projet⁴. Un tel projet démontre à la fois les compétences techniques des ingénieurs français en matière d'aménagement hydraulique à la fin du XVII^e siècle et leur fine connaissance de l'hydrographie de la province.

Au XVIII^e siècle, les frontières de la province sont fixées, bien que disputées dans le nord de la Basse-Alsace, et le maillage du territoire par des forteresses implantées aux points les plus stratégiques est achevé. Les conflits restent cependant récurrents entre la France et l'Empire, et

les deux autres seront prêtes deux semaines plus tard. AN, Fonds Vauban, 261AP/46 1 (161Mi/43), lettre de Picon d'Andrezel à Vauban, 3 août 1699.

¹ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 207-207v, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698.

² AN, Fonds Vauban, 260AP/37 1 (155Mi/26 1), fol. 7v, Mémoire de M. Fiers sur la construction du canal qui doit servir au transport des matériaux de la fortification de Neuf-Brisach, 14 janvier 1699.

³ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 914.

⁴ AN, Fonds Vauban, 261AP/46 1 (161Mi/43), lettre de Picon d'Andrezel à Vauban, 3 août 1699, AN, Fonds Vauban, 261AP/49 4 (161Mi/45 4), lettre de Régemorte à Vauban, 16 août 1691.

si le transport de pondéreux vers les places fortes est désormais inutile, celui du matériel, des munitions et des troupes indispensables aux entreprises militaires continue d'occuper une place importante dans la logistique militaire. Comme en Nouvelle-France, le pouvoir royal s'intéresse aux cours d'eau comme voie d'acheminement de matériel militaire, d'autant que dans la province, les rivières navigables sont rares. C'est pourquoi la situation stratégique de Strasbourg est célébrée par Vauban qui y voit notamment « la commodité d'y pouvoir faire voiturer comodement toutes sortes de vivres et de munitions de la haute et basse Alsace, mais spécialement de la haute et de Suisse par le moyen de ses rivières¹ ». C'est pour tirer parti de cet emplacement stratégique qu'un dernier canal militaire est conçu. Il s'agit d'un ouvrage réalisé en 1707, qui relie la Wantzenau, au nord de Strasbourg, à Seltz dans le nord de l'Alsace (Carte 12²). Envisagé par Vauban dès la fin du XVII^e siècle dans son *Mémoire sur la navigation des rivières*³, son architecte, Régemorte, y voit le moyen « de soulager la province et de luy oster les voitures par terre depuis Strasbourg jusques aux lignes de la Loutre [la Lauter] qui la fatiguoit extrêmement, et auroit causé sa ruine entiere si on sestoit trouvé obligé de les continuer⁴ ». Le canal doit donc se substituer à la voie de terre, mais aussi au Rhin, dont la navigation peut être contrariée par deux obstacles. Le premier est la difficulté de navigation sur un tel fleuve, l'autre est la vulnérabilité de la circulation sur une voie d'eau dont l'une des rives au moins appartient à l'ennemi : « si le malheur arrivait que les ennemis fussent en estat de nous empêcher la navigation du Rhin, le canal nous conserveroit toujours le moyen de transporter tout ce qui serait nécessaire pour la subsistance d'une armée jusqu'à Seltz, qui n'est qu'à deux lieues de Lautrebourg⁵ ». Selon Vauban et Régemorte, cette communication a ainsi une importance stratégique pour la défense de la Basse-Alsace en permettant aux Français de se rendre à Seltz ou à Fort-Louis sans passer par le Rhin. Le canal protège également Strasbourg puisqu'il constitue un obstacle supplémentaire à franchir par les ennemis si ceux-ci pénètrent en Basse-Alsace⁶. L'ouvrage est réalisé en deux temps, d'abord en reliant Seltz à Drusenheim, puis en joignant cette dernière à la Wantzenau. Ce tronçon utilise d'ailleurs, entre Offendorf et Drusenheim, les cours inférieurs de la Zorn et de la Moder selon les projets de l'ingénieur⁷.

¹ VAUBAN, *Mémoire sur Strasbourg*, 1681, fol. 11v.

² Le tracé du canal (comme celui du Rhin) a été reproduit après géoréférencement de la carte de Cassini, dont les levés, en Alsace, ont été réalisés à la fin des années 1750. À cette époque, il est déjà abandonné (cf. *infra*, 6.2.2.2, La pérennité des infrastructures, p. 273) mais son tracé existe toujours et est intégré à la carte.

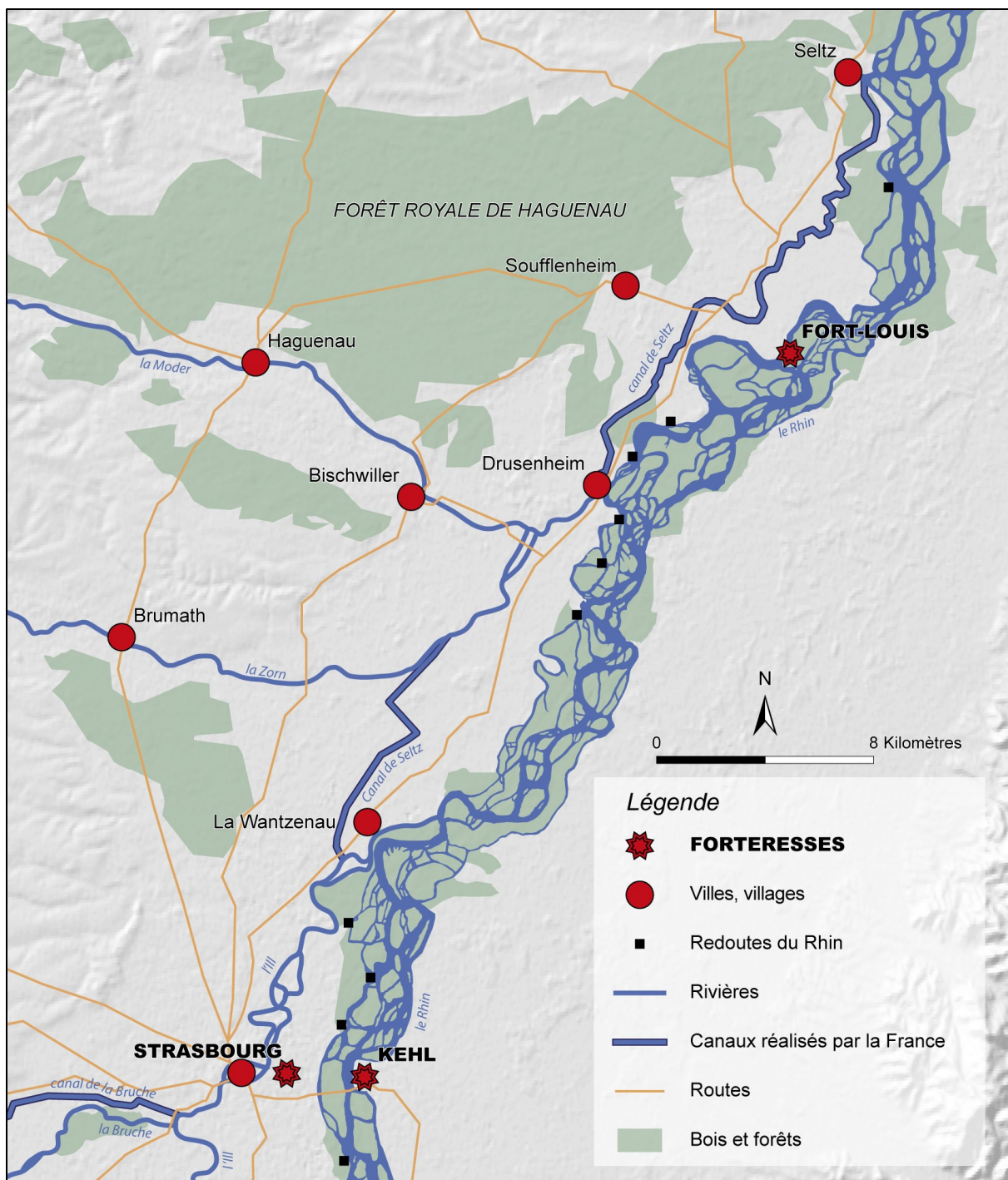
³ VAUBAN, « Navigation des rivières », 2007, p. 667.

⁴ BNUS, Ms.Turckheim.119, fol. 432. Les « lignes de la Loutre » qu'évoque Régemorte seront abordées *infra*, p. 246.

⁵ BNUS, Ms.Turckheim.119, fol. 433 v.

⁶ *Ibid.*, fol. 433 v-434.

⁷ BNUS, Ms.Turckheim.119, fol. 417v-418.



Carte 12 – Le tracé du canal de Seltz.

La création de ces canaux est fondamentale. De tels aménagements améliorent l’emprise de la France sur le territoire, d’une part en permettant le maillage de forteresses indispensables à la défense de la province, d’autre part en dotant cette dernière de nouvelles voies de circulation, réservées en priorité aux entreprises militaires de la monarchie. Au même titre que les autres ouvrages militaires, ils rendent visible l’action du pouvoir royal sur le territoire en modifiant le milieu, mais surtout, ils transforment concrètement le réseau hydrographique par leur impact sur le régime des cours d’eau naturels qui les alimentent, obligeant les populations à adapter

leurs pratiques et leurs comportements¹. Alors qu'au Canada, les aménagements militaires sont ponctuels et sont réalisés selon les besoins et les urgences tout au long du Régime français, au gré des évolutions diplomatiques avec les Iroquois ou les Anglais, en Alsace, la politique du pouvoir royal en matière d'aménagement militaire, plus resserrée dans le temps, mais néanmoins pensée à l'échelle de la province, semble systématisée : l'essentiel de l'action sur l'hydrographie, y compris les importants travaux de canalisation de la province, a lieu dans le dernier quart du XVII^e siècle. La création de forteresses et les travaux de canalisation qui en découlent constituent l'étape la plus importante de la politique militaire en Alsace. Toutefois, d'autres travaux d'hydraulique militaire viennent compléter le système de défense mis au point par Vauban, intégrant entièrement l'hydrographie à l'environnement.

6.1.2.2. Le développement d'une hydraulique défensive

Le recours à l'eau comme élément de défense est ancien. André Guillerme a montré que les fossés inondés autour des forteresses du haut Moyen Âge avaient précédé l'urbanisation tout en assurant, avec la palissade de bois, une première forme de protection, antérieure à l'érection de murailles de pierre. Au début de l'époque moderne, ces fossés s'élargissent encore pour pallier l'évolution des techniques de siège et limiter l'approche de l'ennemi². Ce rôle de l'eau comme barrière faisant partie intégrante du système de fortifications n'est plus systématique dans la France du XVII^e siècle. Dans chaque place, la topographie détermine l'intérêt, voire tout simplement la possibilité de laisser les fossés secs ou de les inonder. Au Canada, malgré l'implantation des fortifications dans des lieux stratégiques, le recours à l'eau comme élément du système fortifié n'est jamais évoqué par le pouvoir royal. Il faut dire que le schéma de fortification utilisé est plus simple qu'en Europe, notamment au XVII^e siècle où les forts sont en bois, mais même pour les constructions les plus récentes, comme les forts Saint-Frédéric ou Carillon dotés de bastions et de fossés, ces derniers restent secs.

En Alsace, en revanche, l'eau joue un rôle majeur dans la défense de nombreuses places, notamment sur les bords du Rhin. Les fossés de Sélestat, de Strasbourg et de Landau sont alimentés par les rivières qui les traversent, ceux de Neuf-Brisach par son canal : l'adaptation des systèmes défensifs à la topographie et à l'hydrographie est systématique. Pour leur part, Huningue et Fort-Louis détournent avantageusement une partie des eaux du Rhin pour remplir

¹ Cette question sera traitée plus en détails dans le chapitre 8.

² GUILLERME André, *Les temps de l'eau : la cité, l'eau et les techniques, Nord de la France, fin III^e siècle-début XIX^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1983, p. 39-40, 138.

leurs fossés : « le Rhin peut courrir la plus grande partie de l'année dans tous les fossez tantost plus tantost moins selon qu'il est bas ou enflé il y court mesme de l'heure qu'il est bien qu'il soit dans une très mediocre eslevation notamment dans l'avant fossé quy est plus profond que l'autre¹ » écrit Vauban en visitant Huningue en 1698. L'ingénieur s'inquiète d'ailleurs des divagations du Rhin qui éloignent le fleuve de la forteresse, et risquent d'assécher entièrement les fossés. Ceux-ci sont de toute façon à sec pendant les mois où le niveau d'eau est le plus bas, d'octobre à avril, « mais ce ne sont pas les mois de siège² ».

L'intérêt que Vauban accorde au terrain est tel que l'hydrographie peut même conditionner le choix des sites. L'un des arguments de Louvois pour trancher entre les deux localisations possibles de la future forteresse de Huningue est que « l'on pourra faire tourner l'eau du Rhin dans ses fossés ». L'eau qui court dans ces derniers n'est d'ailleurs pas le seul élément de défense. Louvois relève aussi que « la scituation du second projet joignant un grand marais, la circonvallation de ce costé en deviendra quasy impossible³ ». Pour Strasbourg, Vauban note dans les « avantages que la ville peut tirer de ces rivières » qu'elles peuvent « diviser la circonvallation de l'ennemy au temps de siège avec beaucoup d'incommodité pour luy en plusieurs quartiers, soit qu'il attaque le fort de Keil séparément ou qu'il l'enferme dans la mesme circonvallation avec la ville, ce qui est en quelque façon impossible⁴ ».

Cette mise à profit de l'hydrographie locale prend également d'autres formes, nécessitant des aménagements spécifiques pour renforcer l'obstacle que le cours d'eau peut constituer. Le premier de ces aménagements est l'inondation défensive, qui consiste à rendre un terrain impraticable à l'armée ennemie en le submergeant. Lorsqu'elle est rendue possible par la topographie et l'hydrographie, l'inondation est intégrée au système de fortifications de Vauban. On la retrouve ainsi logiquement dans son *Traité de la défense des places* rédigé en 1706, où il explique que « si [une] rivière passe dans la place, on peut s'en rendre maître par le moyen des

¹ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 133., Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698.

² AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 108, 133v-134, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698.

³ Lettre de Louvois au roi, 1er septembre 1679, LOUVOIS, *Lettres de Louvois à Louis XIV (1679 - 1691)*, 2007, p. 44 (original conservé au SHD, AG, A1 624, fol. 21). La circonvallation évoquée par Louvois est une technique de siège consistant à établir une ligne continue de fortifications légères autour des assiégés pour empêcher d'éventuels renforts aux assiégés.

⁴ VAUBAN, *Mémoire sur Strasbourg*, 1681, fol. 83v

écluses et des batardeaux qui serviront à la soutenir et à la faire renfler dans son lit, jusqu'à pouvoir inonder les environs de ses abords à la place¹ [...] ».

Ce système, hérité des ingénieurs hollandais, n'est pas étranger à l'ingénieur au moment de la fortification des places d'Alsace. Il a en effet été confronté à cette technique sur la frontière nord, en assiégeant Gravelines en 1658 et en étudiant les fortifications de Calais et Dunkerque en 1662², puis lors des campagnes aux Pays-Bas. Il intègre le système au projet de fortification de Douai et d'Audenarde dès 1674, avant d'améliorer celui de Dunkerque en 1677³. Lorsqu'il arrive à Strasbourg, l'ingénieur dispose donc d'une solide expérience de l'inondation défensive et relève tout de suite le potentiel de la ville à cet égard : « le terrain compris entre les rivières d'Ill et de la Bruche et quelques 2 ou 300 pas au-delà de cette dernière, est meslé d'inégalités formées par les courants eschapez des rivières pendant leurs débordements, il est fort aisé à inonder, et on peut facilement eslever la superficie de ces deux eaux jusqu'à la réduire en une⁴ ». Une telle inondation complète l'obstacle que crée le Rhin sur le flanc est de la ville et rend plus difficile encore la circonvallation de la place⁵. Un aménagement efficace des eaux de Strasbourg est indispensable à la défense de la ville et de la citadelle, au point d'être « préférable à quatre bataillons et 50 pièces de canon de plus⁶ ».

Comme l'a montré Raphaël Morera, l'enjeu principal des inondations est de contrôler leur étendue (supérieure à une lieue) et leur profondeur (au moins quatre pieds, soit 1,30 m) pour isoler la ville à défendre tout en la préservant de la submersion. Ceci implique de colmater les passages potentiels de l'inondation dans la ville sans pour autant exonder les fossés et avant-fossés⁷. À Strasbourg, l'obstacle générant l'inondation est une écluse placée sur l'Ill à la jonction entre les murs et la ville (Figure 18⁸). Il s'agit de « barrer l'entrée de la rivière d'Ill par un gros mur basti en arcade, sous lequel il y aura des escluses séparées par de longues piles de maçonnerie de pierre de taille et les voûter, et remplir devant une muraille à parapet au dessus sur le devant de ces escluses, un grand bâtiment derrière dans lequel seront toutes les machines

¹ VAUBAN Sébastien Le Prestre de, « Traité de la défense des places », in VIROL Michèle (dir.), *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, p. 1354.

² VIROL Michèle, « La technique au service de la défense et de l'économie du royaume. L'aménagement des rivières selon Vauban », 2005, p. 268.

³ MORERA Raphaël, *Vauban hydraulicien*, 1999, p. 79-82.

⁴ VAUBAN, *Mémoire sur Strasbourg*, 1681, fol. 1v.

⁵ *Ibid*, fol. 83v.

⁶ *Ibid*, fol. 54.

⁷ MORERA Raphaël, *Vauban hydraulicien*, 1999, p. 82.

⁸ BnF, département Cartes et plans, GE D-14605, Plan des villes, citadelles et forts de Strasbourg, s. a., 1685. Le plan n'est encore qu'un projet puisque l'adjudication des travaux de la grande écluse n'a lieu qu'en 1686. En ligne sur Gallica [<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84927010>].

générée par les écluses du canal¹. Un aménagement analogue est prévu par Régemorte sur le canal de Seltz, dont l'intérêt pour la défense de Strasbourg est encore accentué par la possibilité d'inonder une partie des terres au nord de Strasbourg en détournant les eaux de la Moder et de la Zorn². L'inondation défensive peut enfin être adossée à un autre élément de défense hydraulique : la ligne.

À la fin du XVII^e siècle, la frontière la plus faible reste celle du nord de la Basse-Alsace, au contact direct du Palatinat, sans rivière plus importante que la Queich et la Lauter comme obstacle. Pour pallier une menace d'invasion sur ce front-là, les autorités militaires recourent au début du XVIII^e siècle à la construction de « lignes ». Comme leur nom l'indique, il s'agit de défenses linéaires facilitant la protection de vastes zones frontalières en conjuguant des élévations fortifiées, un cours d'eau et des fossés secs ou irrigués. De fait la ligne est un élément central de la stratégie défensive élaborée par Vauban pour la frontière nord du royaume à la fin du XVII^e siècle où des « retranchements continus » sur la Lys, l'Escaut et la Trouille relient les places fortes des Flandres³. En Alsace, le futur secrétaire d'État à la Guerre, le comte de MUY, parle d'une véritable « passion des lignes⁴ » parmi les ingénieurs des fortifications du tournant du XVIII^e siècle.

Les deux premiers de ces rideaux défensifs sont installés sur la Moder et la Lauter, protégeant le territoire entre Strasbourg et Lauterbourg lors de la guerre de succession d'Espagne. Les lignes de la Moder, non maçonnées, sont à peine utilisées pendant la guerre : elles ont été construites rapidement pour contenir l'invasion de la Basse-Alsace après la prise de Landau en 1704⁵ puis tout aussi rapidement abandonnées, trop faibles, car trop longues et aisées à contourner⁶. Les lignes de la Lauter, en revanche, sont d'une autre ampleur (Figure 19⁷). Construites en 1706⁸, s'étendant des Vosges au Rhin, elles s'appuient sur la rivière Lauter, le

¹ AN, Fonds Vauban, 260AP/35 2 (155Mi/24 2), fol. 1-2v, étude comparée des parties de la défense de Landau les plus exposées aux attaques, 1698.

² BNUS, Ms.Turckheim.119, fol. 433 v.-434

³ VIROL Michèle, « La technique au service de la défense et de l'économie du royaume. L'aménagement des rivières selon Vauban », 2005, p. 274.

⁴ DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766, p. 32. Le terme de retranchement est à prendre dans son acception la plus générale, désignant toute fortification légère, maçonnée ou non, destinée protéger les défenseurs du feu des assaillants.

⁵ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 925.

⁶ DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766, p. 32.

⁷ BnF, département Cartes et plans, GE C-9614, Carte du cours de la Louttre depuis la montagne jusqu'au Rhin, et de ces environs, sur laquelle sont marqués les nouveaux retranchements et inondations, s. a., 1760. En ligne sur Gallica [<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40637601t>]

⁸ C'est la date d'un mémoire de l'ingénieur Régemorte présente le projet de fortifications en cours : « mémoire de M. de Régemorte sur les lignes de la Lauter du 27 mai 1706 », in DE VAULT François-Eugène, *Mémoires militaires*

relief et les villes de Wissembourg et Lauterbourg ainsi que quelques points fortifiés, villages ou moulins, et permettent notamment de couvrir Fort-Louis du Rhin. Conjuguant des élévations maçonnées à l'entrave que représentent le cours d'eau et les fossés, elles permettent de couvrir les fronts auparavant exposés de l'ouest de Fort-Louis du Rhin, et du nord de Strasbourg. Un système d'inondations défensives permet de submerger les terrains au nord de la Lauter, et entre cette dernière et le canal, comme l'explique l'intendant Mégret de Sérilly : « On a fait usage de la Loutre pour en former comme un fossé, dans tout le front de la ligne, on en a soutenu les eaux d'espace en espace, par un grand nombre de retenues et d'écluses, au moien desquelles on compte être en état d'étendre en avant des inondations, qui empêcheroient l'ennemi d'en aprocher¹ ». Au moment de la construction, à l'endroit que Régemorte juge le plus faible, entre Altenstadt et Wissembourg, il note que l'ennemi aura « ce village à forcer, une inondation à saigner, qui sera assez difficile, une rivière à passer, des redoutes à prendre, et un retranchement à vaincre, qui est parfaitement bien flanqué, et devant lequel il y aura un fossé plein d'eau qu'il ne pourra saigner² », montrant bien comment s'imbriquent, dans le système des lignes, les défenses hydrauliques et maçonnées.

Ces lignes sont plus utiles que celles de la Moder. Alors que ces dernières sont définitivement abandonnées après la guerre de Succession d'Espagne, celles de la Lauter sont réparées « assés négligemment³ » pendant la guerre de Succession de Pologne, puis relevées en 1746, après la reprise de Lauterbourg. Elles se conjuguent à une nouvelle ligne dont la construction a débuté en 1743 le long de la Queich, pour barrer le passage vers la province entre Landau et le Rhin. Le premier tracé demandé par le maréchal de Noailles, commandant en chef de l'armée d'Allemagne, est rapidement abandonné au profit d'une fortification conçue par le prince de Conti, commandant de l'armée du Bas-Rhin. Le nouvel aménagement (Figure 20⁴) s'appuie sur le canal d'Albersweiler à Landau, puis s'éloigne de la rivière. La ligne crée ainsi une zone de défense entre la Queich et une dérivation de celle-ci depuis la ville jusqu'à Bellheim, puis les marais permettent de se passer d'aménagements jusqu'au Rhin. Comme pour la Lauter, le dispositif est renforcé par un système d'inondations défensives⁵.

relatifs à la succession d'Espagne sous Louis XIV: extraits de la correspondance de la cour et des généraux, Imprimerie royale, 1835, p. 780.

¹ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 928.

² « Mémoire de M. de Régemorte sur les lignes de la Lauter du 27 mai 1706 », in DE VAULT, *Mémoires militaires relatifs à la succession d'Espagne sous Louis XIV*, 1835, p. 789.

³ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 927.

⁴ BnF, département Cartes et plans, GE C-4720, Carte du cours de la Queich, depuis Annweiler jusqu'au Rhin, s. a., 1754. En ligne sur Gallica [<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40656182f>]

⁵ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 931-932.



Figure 19 – carte des lignes de la Lauter en 1760 (région de Wissembourg en extrait).

Comme la fortification de points stratégiques, qui est une étape commune à l'Alsace et au Canada — et d'une manière générale, à l'ensemble des territoires frontières du royaume — la militarisation de l'hydrographie, dans les deux territoires, devient partie prenante des pratiques militaires. Les aménagements hydrauliques, qu'il s'agisse de canalisation ou d'inondation défensive susceptibles de compléter les fortifications, constituent un second niveau de militarisation de l'environnement, l'eau devenant un objet défensif à part entière. Les nombreux ouvrages de la frontière nord prouvent que la situation en Alsace n'est pas exceptionnelle, même s'il s'agit du seul territoire où le pouvoir royal crée des canaux destinés en priorité à l'érection de forteresses. De telles constructions sont en revanche absentes du Canada où l'appropriation militaire de l'eau passe par l'adaptation des pratiques au milieu plutôt que le contraire — c'est-à-dire adapter le milieu aux pratiques comme on le fait en Alsace et en Europe. Ce décalage entre l'Alsace et la colonie s'explique par des différences de moyens, de besoins et d'implication de la part de certains acteurs du pouvoir royal, en particulier au niveau central.

6.2. Les modalités de l'intégration de l'hydrographie à la politique défensive

Les travaux de fortification comme les aménagements hydrauliques militaires ont deux conséquences. Supposés garantir l'intégrité du royaume en le protégeant des invasions, ils manifestent la puissance de la France face aux autres États européens. À l'intérieur du royaume, pour les populations et les pouvoirs locaux, ils marquent très concrètement le paysage, en rendant visible l'emprise du pouvoir royal sur le nouveau territoire. Dans tous les cas, qu'il s'agisse de fortifications ponctuelles dont l'implantation est directement liée aux enjeux du réseau hydrographique préexistant, ou d'une modification de ce dernier à des fins défensives, l'intégration de l'eau dans les stratégies de défense constitue une étape majeure de l'appropriation du territoire. Dans la province ou la colonie, elle influence aussi le fonctionnement même des relais de l'autorité royale dans leur rapport au milieu et aux populations

6.2.1. Politiques et moyens : disparités et enjeux

Les différences marquées entre les politiques militaires liées à l'eau en Alsace et au Canada se manifestent sur le terrain dans la réalisation d'aménagements hydrauliques conséquents dans la province et dans leur absence dans la colonie, où les fortifications sont par ailleurs plus modestes. Il s'agit ici de la manifestation concrète des différences d'enjeux, d'intérêt et de

moyens dont dispose le pouvoir royal dans sa province d'une part et dans sa colonie d'autre part.

6.2.1.1. Le rôle décisif de Vauban

Au Canada, la création de forts correspondent souvent à des besoins urgents : la nécessité du contrôle rapide des voies d'accès et le soutien logistique indispensable aux campagnes contre les Iroquois, puis durant les périodes de tensions, voire de guerre avec les Anglais répondent à des situations, tout au long du Régime français, où le pouvoir royal est obligé de remédier rapidement à un manque de fortifications. La politique du pouvoir central, dans ce domaine, est dictée par la nécessité d'orienter les ressources consacrées à la défense du territoire vers les zones les plus sensibles. En témoigne la temporisation permanente de la fortification de Québec, finalement réalisée à la hâte en 1690, puis en 1745, les deux fois où la menace anglaise se fait particulièrement pressante du côté de l'estuaire. En Alsace, la quasi-totalité des travaux de fortification correspond en revanche au temps bien précis des guerres louis-quatorziennes, qu'il s'agisse de la construction des places fortes ou des travaux hydrauliques qui contribuent à leur édification ou à leur défense. À l'exception des lignes de la Queich, tous les aménagements sont conçus et réalisés dans le dernier quart du XVII^e et la première décennie du XVIII^e siècle. Ils participent d'une politique stratégique globale tant à l'échelle de la province que de celle du royaume. Il faut voir dans ce moment particulier trois facteurs concomitants.

Le premier est lié à la différence de statut entre le Canada, colonie éloignée et qui, au moins jusqu'au début du XVIII^e siècle, n'est pas au contact direct d'une autre puissance européenne, et l'Alsace, métropolitaine, à la fois entourée de terres étrangères et proche des autres provinces du royaume. Comme d'autres territoires frontières, notamment au nord et à l'est du royaume, la province représente un enjeu stratégique majeur puisqu'il garantit l'intégrité du territoire, et surtout de Paris. Alors qu'après la paix des Pyrénées, les murailles médiévales de la capitale sont démantelées sans qu'aucune volonté royale de les remplacer ne se dessine, « les nouveaux bastions sont désormais des provinces et se nomment Flandre, Hainaut, Lorraine, Alsace ou Franche-Comté¹ ». On comprend dès lors l'empressement de la France à fortifier rapidement et durablement ces nouvelles provinces, aux enjeux bien plus importants pour la pérennité du royaume que l'empire colonial nord-américain. Au Canada, les aménagements hydrauliques

¹ CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, vol. 1, Paris, Flammarion, 2009, p. 661-662.

défensifs et les fortifications maçonnées semblent par ailleurs inutiles, au XVII^e siècle, face à la manière de guerroyer des Iroquois.

Le deuxième élément est le degré d'engagement dans la politique défensive, des ingénieurs militaires, et notamment de Vauban, dont l'influence, non seulement sur les fortifications, mais également sur l'hydraulique, a largement marqué la fin du Grand siècle. Là encore, l'Alsace ne fait pas figure d'exception parmi les autres provinces, mais le décalage est marqué avec la Nouvelle-France, qui ne bénéficie pas de la grande politique de fortification menée par le pouvoir royal après le traité de Nimègue. De plus, à cette période, l'ennemi principal au Canada est encore l'Iroquois, dont les pratiques et techniques de guerre peuvent être contenues par des forts palissadés, sans qu'une enceinte en pierre ou des éléments de défense hydrauliques soient nécessaires. Au besoin de mobilité et d'infrastructures logistiques pour lutter contre les raids amérindiens s'oppose, en métropole, la nécessité de faire face à des armées nombreuses, de l'artillerie et de longs sièges.

Vauban s'intéresse, certes, à la situation des colonies, et du Canada en particulier, notamment à partir de la fin des années 1680. Ses archives personnelles renferment de nombreuses copies de mémoires et relations émanant des administrateurs coloniaux à destination de Versailles, ainsi que des recensements de la population de Nouvelle-France de 1685 et 1698¹. Ces pièces contribuent d'ailleurs vraisemblablement à soutenir son argumentaire pour développer les colonies d'Amérique, et notamment le Canada, qu'il rédige à partir de 1699 et qu'il inclut dans ses *Oisivetés*². Parmi les questions qui l'intéressent, on y trouve le développement démographique et économique de la province, ainsi que sa défense. Ce dernier aspect, et plus particulièrement celui des fortifications, retient l'attention de l'ingénieur avant même la rédaction de son mémoire. À la demande de Colbert de Seignelay, alors secrétaire d'État à la marine, Vauban envoie un ingénieur sur place, Robert de Villeneuve, pour se mettre au service du gouverneur Denonville. L'ingénieur est avant tout chargé de cartographier le territoire et lever des plans pour élaborer les fortifications du pays. Vauban décrit Villeneuve au secrétaire d'État en ces termes : « du surplus il est capable de bien lever les plans et profils de quelque lieu que ce soit et d'assez bien faire une carte qui est a mon avis tout ce qui peut vous faire besoin au pais ou vous voulez l'envoyer. [...] Il est assez joly garçon et dessine assez

¹ AN, Fonds Vauban, 260AP/66 (155Mi/61)

² VAUBAN Sébastien Le Prestre de, « Moyen de rétablir nos colonies de l'Amérique et de les accroître en peu de temps », in VIROL Michèle (dir.), *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, p. 551-573.

habilement. Je ne doute pas que Mr Denonville ne s'en serve fort utilement¹ ». Toutes considérations sur le physique de l'ingénieur mises à part, ce dernier se révèle effectivement efficace en transmettant à Vauban ses plans pour la fortification des lieux stratégiques, que le commissaire général corrige et augmente². Si Villeneuve sert bien d'yeux à Vauban outre-Atlantique, et si ce dernier s'implique effectivement dans l'élaboration de fortifications au Canada, dans sa pensée, l'hydraulique défensive n'a cependant pas sa place dans la colonie. Dans son mémoire sur le *Moyen de rétablir nos colonies*, Vauban critique les simples fortifications de bois, mais les fossés qu'il préconise en remplacement peuvent se contenter d'être palissadés ou plantés de haies vives, sans jamais être inondés³. Pourtant, Vauban connaît la réalité hydrographique de la colonie, notamment grâce à ses échanges avec les autorités coloniales et les ingénieurs, qu'il s'agisse de Villeneuve, de son successeur Levasseur de Neré ou de l'hydrographe Jean-Baptiste Louis Franquelin que Vauban intègre à sa clientèle à son retour du Canada⁴. Le commissaire général des fortifications a également accès aux mémoires envoyés par le gouverneur, ce dont témoignent ses archives. Les dernières pages du mémoire des *Oisivetés* évoquent la densité du réseau de rivières et leur utilité pour la circulation, mais rien n'est mentionné sur le recours à l'eau pour renforcer les défenses de la colonie, et l'implication de Vauban semble rester très superficielle.

Malgré ses nombreuses autres prérogatives et d'autres places à fortifier, Vauban accorde en revanche une grande attention aux travaux d'Alsace, face à la menace que semble représenter l'Empire à la fin du XVII^e siècle. Il n'hésite pas à se rendre sur place, pour observer par lui-même la topographie de la province et l'avancée des travaux⁵. Si le rôle de l'ingénieur, poliorcète et architecte est régulièrement mentionné dans les ouvrages qui lui sont consacrés⁶, peu de travaux jusqu'à présent se sont intéressés à sa dimension d'hydraulicien⁷. Or les

¹ Lettre de Vauban à Seignelay, 10 mars 1685, cité par PALOMINO Jean-François, « Pratiques cartographiques en Nouvelle-France: La prise en charge de l'État dans la description de son espace colonial à l'orée du XVIII^e siècle », *Lumen: Selected Proceedings from the Canadian Society for Eighteenth-Century Studies / Lumen : travaux choisis de la Société canadienne d'étude du dix-huitième siècle* 31, 2012, p. 23.

² Lettre de Vauban à Seignelay, 10 mars 1685, cité par *ibid.*; AN, Fonds Vauban, 261AP/50 31 (155Mi/61 31), Lettre de Frontenac à Vauban, 20 septembre 1692.

³ VAUBAN, « Moyen de rétablir nos colonies de l'Amérique et de les accroître en peu de temps », 2007, p. 563.

⁴ BURKE-GAFFNEY Michael W., « Franquelin, Jean-Baptiste Louis », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 2, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1991.

⁵ BLANCHARD Anne, *Vauban*, Paris, Fayard, 1997, p. 233.

⁶ Parmi de nombreux exemples, BLANCHARD Anne, *Vauban*, 1997 ; VIROL Michèle, *Vauban de la gloire du roi au service de l'État*, Seyssel, Champ Vallon, 2007 ; HEYBERGER Laurent et PAGNOT Yves (dir.), *Vauban : l'homme, l'ingénieur, le réformateur*, Belfort, Université de technologie de Belfort-Montbéliard, 2008.

⁷ Trois études seulement mettent l'accent sur cette compétence particulière de l'ingénieur, dont le mémoire de maîtrise très complet de Raphaël Morera. MORERA Raphaël, *Vauban hydraulicien*, 1999 ; VIROL Michèle, « La technique au service de la défense et de l'économie du royaume. L'aménagement des rivières selon Vauban », 2005 ; VIROL Michèle (dir.), *Vauban et les voies d'eau*, 2007.

aménagements hydrauliques militaires réalisés sous son égide sont sans égal pendant tout l'Ancien régime, comme en témoignent ses réalisations en Alsace.

L'œuvre de Vauban en matière d'hydraulique ne saurait se résumer aux travaux effectués dans la province : canaux et inondations défensives se retrouvent en effet dans d'autres territoires, notamment dans le nord du royaume, mais l'Alsace est l'un des laboratoires de l'ingénieur, où se révèlent toutes les facettes de son art en matière d'utilisation des cours d'eau à des fins militaires : défenses passives, inondation de fossés, canaux de construction, inondations défensives et lignes. La province profite de l'expérience de l'ingénieur mais elle fait aussi office de terrain d'expérimentation. Ainsi le canal de la Bruche est le premier canal conçu et mis en service par Vauban, la première voie d'eau créée *ex nihilo* et pas un traditionnel aménagement de rivière¹. C'est aussi en Alsace qu'il éprouve le système des lignes défensives, suggérant celles de la Lauter. Toutefois, ses successeurs ne suivent pas systématiquement ses directives, comme dans le cas des lignes défensives le long du Rhin qu'il recommandait, mais qui seront remplacées par de simples redoutes².

6.2.1.2. Les relais de Vauban en Alsace

S'il est impossible de parler d'uniformisation des systèmes de défense, tant Vauban adapte les aménagements aux différents terrains, on peut indéniablement observer une circulation des pratiques et des techniques, notamment hydrauliques, grâce au rôle central du commissaire général des fortifications qui conçoit, décide — avec le pouvoir central — puis délègue. Sur place, Vauban peut ainsi compter sur l'expertise d'ingénieurs capables de suivre et d'adapter, au besoin, les aménagements à réaliser. Ainsi en Alsace, il travaille avec Jacques Tarade, ingénieur qui devient en 1690 le directeur des fortifications d'Alsace. À ce titre, il dirige les travaux de Strasbourg, Fort-Louis (pour lequel il est d'ailleurs chargé par Louvois de repérer l'emplacement³), et Neuf-Brisach, où il travaille de concert avec l'entrepreneur, qui est un autre ingénieur très actif dans la province, Jean-Baptiste de Régemorte.

Un mémoire sur les origines de Régemorte évoque l'arrivée de cet ingénieur hollandais en France en 1679. L'année suivante, lors de la construction des fortifications de Sarrelouis, il rencontre Vauban qui lui pose des questions sur les places fortes, « la manière d'épuiser les

¹ C'est notamment le cas de la rivière Bassée, modifiée pour transporter les matériaux de construction de la citadelle de Lille à la fin des années 1660. VIROL Michèle (dir.), *Vauban et les voies d'eau*, 2007, p. 8.

² AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 201 et 208, Addition au mémoire sur la différence des fortifications proposées pour le remplacement de Brisack, 25 mai 1698.

³ LOUVOIS, *Lettres de Louvois à Louis XIV (1679 - 1691)*, 2007, p. 237, n.1.

eaues et sur la conduite des canaux » en Hollande, ce qui atteste des connaissances de Régemorte en ingénierie hydraulique. Vauban le place ainsi sous sa protection. En 1683, l'ingénieur hollandais rencontre Louvois, qui l'envoie dresser des cartes et étudier les fortifications de villes allemandes. En 1686, il est entrepreneur général des fortifications de Luxembourg, en 1687 de celles de Landau, et en 1697, de celles de Neuf-Brisach¹. L'érection de Neuf-Brisach est une œuvre collective : si l'on doit sa conception à Vauban, c'est Jacques Tarade, directeur des fortifications d'Alsace depuis 1687, qui en assure le suivi, conjointement avec Picon d'Andrezel, subdélégué général de l'intendance d'Alsace, tandis que l'ingénieur Jean-Baptiste de Régemorte en est l'entrepreneur. Il partage ce rôle avec plusieurs associés, mais il semble que cette association soit essentiellement basée sur des motivations financières, puisque ce n'est qu'avec Régemorte, seul dépositaire d'un savoir d'hydraulicien, que correspondent le directeur général des Fortifications Michel Le Peletier de Souzy, Vauban et Tarade. On connaît malheureusement trop peu du parcours de cet ingénieur hollandais pour établir une véritable filiation de ses connaissances techniques, et notamment hydrauliques, mais il montre une maîtrise suffisante pour assurer par la suite la construction des canaux de Landau et Neuf-Brisach (malgré quelques désaccords techniques avec Tarade et Vauban²), et la réalisation des lignes de la Lauter et de la Moder, puis du canal de Seltz.

6.2.1.3. Les moyens techniques et la main d'œuvre

Les besoins urgents et généraux qui président à la fortification des provinces frontière — en métropole — bénéficient ainsi du savoir technique partagé entre Vauban et ses hommes sur place, mais également des moyens matériels et de la main-d'œuvre permettant l'exécution des travaux. Les aménagements hydrauliques d'Alsace sont ainsi rendus possibles, car ils s'inscrivent dans un cadre juridique et technique qui les facilite, mais surtout parce que, contrairement au Canada, le pouvoir royal dispose dans la province d'importants moyens humains et financiers.

Du point de vue juridique, l'*ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts* de 1669 garantit au roi la pleine possession des cours d'eau navigables, donc des canaux, de son territoire. Le pouvoir royal n'hésite toutefois pas à étendre davantage ces prérogatives en modifiant également les

¹ BNUS, Ms.Turckheim.098, fol. 55-60, Mémoire sur Jean-Baptiste de Régemorte « depuis qu'il est en France et les services qu'il a rendus au Roy ». Le mémoire n'est pas daté, mais évoque son rôle à Neuf-Brisach, et est donc postérieur à 1697.

² Cf. *infra*, chapitre 6, 6.2.2.1, Un système cohérent, p. 268.

cours d'eau qui ne sont en apparence ni flottables, ni navigables, comme la Lauch pour les prises d'eau du canal de Neuf-Brisach, ou la Lauter pour y ériger les lignes.

Du point de vue technique, la maîtrise du creusement des canaux est acquise depuis le XV^e siècle, avec l'invention de l'écluse à sas qui permet de pallier les irrégularités des cours d'eau. Né en Italie, perfectionné par les ingénieurs et techniciens hollandais, le système encore utilisé aujourd'hui permet de joindre deux sections horizontales de niveau différent — des biefs — d'un même cours d'eau, via un sas qu'on remplit pour élever le bateau qui s'y trouve au niveau du bief amont, ou que l'on vide pour l'abaisser jusqu'au bief aval. L'horizontalité indispensable de ces tronçons fait du canal le cours d'eau idéal pour l'installation d'écluses à sas. Un tel système est notamment indispensable aux canaux à point de partage, reliant deux bassins versants, à condition que le canal dispose d'une alimentation constante en amont à son point haut¹. Les grands aménagements hydrauliques du XVII^e siècle, les canaux de Briare, du Midi et d'Orléans, sont de ce type². Les canaux d'Alsace profitent eux aussi de l'avancée technique de l'écluse à sas, maîtrisée depuis plusieurs décennies au moins, d'autant que les installations nécessaires dans la province sont plus modestes et plus simples : sans ligne de partage des eaux à franchir, la pente unique permet une alimentation aisée par les rivières que le canal longe, comme la Bruche, ou traverse comme la Lauch et l'Ill à Neuf-Brisach. Les distances à creuser sont par ailleurs plus courtes. Quant aux autres techniques hydrauliques militaires, la plupart (telle que batardeaux, inondations défensives) sont utilisées par les ingénieurs hollandais et flamands depuis le début du XVII^e siècle, et ont même été théorisées dans des traités³. Dans ses grandes entreprises de fortification des frontières nord et est à la fin du XVII^e siècle, Vauban s'appuie ainsi sur des moyens techniques employés et bien maîtrisés de longue date.

Le décalage entre Alsace et Nouvelle-France s'explique surtout par l'ingérence du pouvoir royal dans la supervision et la mise en œuvre des travaux eux-mêmes. Au Canada, les fortifications plus modestes et plus simples permettent une implication *a minima* du pouvoir central, qui se contente d'approuver les entreprises sans les suivre de près. En Alsace, la proximité aidant, les secrétaires d'État, voire le roi lui-même (en 1683 et 1687, notamment) se rendent sur place pour suivre l'avancée des travaux, chose impossible pour la colonie, où le

¹ MORERA Raphaël, « De l'écluse à sas à la jonction des mers », *Hypothèses* 9 (1), 2005, p. 192.

² *Ibid.*, p. 188.

³ Raphaël Morera note surtout la filiation de Vauban avec Simon Stevin, mathématicien et hydraulicien hollandais, intendant des canaux des Provinces-Unies à la fin du XVI^e et au début du XVII^e siècle. Stevin a théorisé l'usage des techniques hydrauliques dans STEVIN Simon, *Nouvelle manière de fortification par escluses*, Rotterdam, Jean Waesbergue, 1618 ; MORERA Raphaël, *Vauban hydraulicien*, 1999, p. 5, 73, 96.

pouvoir central doit s'appuyer sur ses relais. Ainsi, les lettres de Louvois à Louis XIV dressent le portrait d'un secrétaire d'État très actif sur la frontière est. Au cours de ses tournées, il rédige un compte-rendu précis de l'état des fortifications d'Alsace, comme en mai-juin 1687, alors qu'il précède le roi dans la province¹. Vauban rend compte directement au roi, lui aussi, au retour de ses inspections. Les archives de l'ingénieur, conservées dans le fonds Rosambo, contiennent ses « agendas », qui lui servaient d'aide-mémoire lors de ses audiences auprès de Louis XIV². Par exemple, dans son « agenda pour rendre compte au Roy de mon voyage de 1698 », Vauban évoque les fortifications en cours en Alsace, dont la « construction d'une escluse et quelques batardeaux » à Sélestat, des « propositions d'écluses et de nouveaux ouvrages pour faciliter l'inondation et le jeu des eaux icy très considérable » à Strasbourg ou encore la « visite du canal de Landau³ ». Par ailleurs, les échanges entre le roi, le secrétaire d'État à la Guerre — puis, après la mort de Louvois, le directeur général des Fortifications Le Peletier de Souzy —, Vauban et le personnel militaire et technique sur place, en Alsace, montrent qu'à tous les niveaux, les agents de la monarchie prennent en compte non seulement les impératifs de fortification, mais également les considérations techniques que ces derniers soulèvent, notamment au sujet de l'usage de l'eau.

Des travaux *a priori* distincts des fortifications elles-mêmes comme celui du canal de la Bruche ou celui de Neuf-Brisach intéressent directement les secrétaires d'État qui ne manquent pas de donner, voire d'imposer leur avis et celui du roi à Vauban ou à l'intendant. Louvois, notamment, s'oppose souvent à Vauban sur des questions économiques, stratégiques, mais aussi techniques. En 1682, au moment de la construction du canal de la Bruche, Louvois requiert la solution économique du halage des bateaux par des chevaux. Vauban lui oppose l'impossibilité d'y recourir en plusieurs endroits, eu égard à la topographie, à la densité de l'hydrographie aux abords de la ville et aux ponts⁴. La réalité du terrain prend le dessus sur les considérations économiques, et l'ingénieur obtient gain de cause, comme en 1683, quand Louvois suggère d'avancer la grande écluse de Strasbourg, de l'emplacement initialement prévu (au niveau des murailles) vers le chemin couvert pour éviter l'usage de batardeaux⁵. En revanche, c'est

¹ LOUVOIS, *Lettres de Louvois à Louis XIV (1679 - 1691)*, 2007.

² VIROL Michèle, « Les carnets de bord d'un grand serviteur du roi : les agendas de Vauban », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* no48-4 (4), 2001, p. 50-76.

³ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 1, pièce 7 (155Mi/16 1, pièce 7), Agenda pour rendre compte au Roi du voyage effectué par Vauban sur les frontières d'Alsace, de Lorraine et jusqu'au sud de la Flandre, 9 avril 1698-12 janvier 1699.

⁴ Lettre de Louvois à Vauban, 5 août 1682, et réponse de Vauban, cité par MORERA Raphaël, *Vauban hydraulicien*, 1999, p. 46.

⁵ Lettre de Louvois à Vauban, 28 mars 1683, cité par *ibid.*, p. 23.

Louvois qui l'emporte au sujet de la construction de Fort-Louis : la citadelle demandée par le roi sera bien érigée sur l'île choisie par Tarade, alors que Vauban aurait initialement préféré y construire une simple redoute retranchée et fortifier Seltz¹. Des désaccords surviennent parfois aussi avec l'intendant responsable des aspects logistiques des fortifications : ainsi, à la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, l'intendant La Grange ne parvient pas à convaincre le secrétaire d'État Barbezieux de renoncer aux premières redoutes du Rhin, opération qui selon lui coûterait trop cher à la province².

Un des atouts de la fortification de l'Alsace est le recours au système de l'entreprise, point fort du mercantilisme promu par Colbert. En effet, en faisant jouer la concurrence, le pouvoir royal et ses ingénieurs peuvent limiter les dépenses et accroître la rapidité d'exécution des travaux³. Comme c'est le cas dans les entreprises de navigation civile, le pouvoir royal est réticent à investir directement des sommes souvent colossales pour la réalisation des aménagements⁴. La conduite des travaux est donc confiée à un entrepreneur, parfois à plusieurs associés comme à Neuf-Brisach, après un appel d'offres et une adjudication au rabais basée sur le projet des ingénieurs, incluant plans, devis, mémoire et observations particulières. C'est la mise en concurrence lors de cette adjudication qui permet à la monarchie de « sous-traiter » la réalisation des aménagements à un prix le plus réaliste possible. À charge de l'entrepreneur, par la suite, de tenir le coût de ses travaux : c'est le travail « à prix-fait ». Naturellement, le suivi des travaux reste assuré par un ingénieur : ainsi, l'intendant la Grange évoque un certain de La Cour pour le canal de la Bruche, et il est probable que ce soit Fiers, évoqué plus haut, qui assure celui de Neuf-Brisach. Au Canada, seules les constructions proches des lieux de peuplement, dont Québec⁵, puis, au XVIII^e siècle, Chambly, bénéficient d'un tel système, sans toutefois qu'un entrepreneur soit systématiquement trouvé : en 1719, les travaux de maçonnerie de Québec,

¹ ZELLER Gaston, *L'organisation défensive des frontières du Nord et de l'Est au XVII^e siècle*, Berger-Levrault, 1928, p. 90.

² L'état dressé par La Grange et Tarade prévoit 11 425 hommes par jour, sans compter les artisans et les matériaux nécessaires, ce qui, selon l'intendant, pèserait trop lourd sur les populations de la province. L'argument ne convainc pas Barbezieux qui ordonne de procéder aux travaux. LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, Paris, Les Belles Lettres, 1956, p. 629-630.

³ VÉRIN Hélène, *La gloire des ingénieurs: l'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Michel, 1993, p. 220-242 ; VÉRIN Hélène, *Entrepreneurs, entreprise : histoire d'une idée*, Paris, Classiques Garnier, 2011, p. 221.

⁴ C'est ce qui limite l'action en matière d'aménagements hydrauliques dans le domaine civil. Cf. *infra*, chapitre 7, 7.2, Les limites de l'extension du réseau navigable, p. 293 et suivantes.

⁵ Dès les premiers travaux de maçonnerie sur l'enceinte de Québec, au début du XVIII^e siècle, le pouvoir royal fait appel à un entrepreneur, Denys de Saint-Simon, qui est prévôt de la maréchaussée de la ville. L'ingénieur Levasseur de Neré qui supervise les travaux doit d'ailleurs le défendre auprès du ministre contre des accusations de malfaçon de la part d'autres habitants. ANOM, C11A 21, fol. 114-114v, Lettre de l'ingénieur Levasseur de Neré au ministre, 8 avril 1703.

Montréal et Chambly sont attribués à Jean Maillou et Jean Boucher, dit Belleville, mais l'extrait des adjudications d'ouvrage précise qu'il « ne s'est présenté personne qui ait fait aucune offre¹ » pour les travaux d'excavation à Québec.

Recourir aux entreprises n'est pas sans risque pour la monarchie, qui s'expose à des retards, voire à une rupture de contrat en cas de difficultés financières de la part des entrepreneurs². Par exemple, à Neuf-Brisach, le manque de fonds du constructeur retarde le creusement du canal puisque Régemorte et ses associés peinent à avancer les 100 000 livres nécessaires et que le directeur des fortifications, Le Peletier refuse de puiser sur les fonds de la Couronne avant que cette avance ne soit réglée. La lettre du subdélégué Picon d'Andrezel qui évoque cet épisode révèle un autre phénomène. Il justifie en effet la pertinence de l'avance, puisqu'il « estoit juste que ces messieurs y missent du leur dans un ouvrage comme celui du canal qui n'est point comme au compte du Roy et doit retourner à leur proffit³ ». De fait, des ouvrages comme la construction d'un canal ou d'une route pouvaient inclure, au lieu d'un paiement, un dédommagement à l'entrepreneur sous forme de droits d'exploitation ultérieure de la voie de circulation ainsi réalisée⁴. À en croire le subdélégué, Régemorte et ses associés recourent ici à cette pratique qui laisse présager d'une utilité du canal de Neuf-Brisach au-delà de la seule construction de la forteresse.

Ce recours à l'entreprise est à mettre en regard de la gestion directe (la « mise en régie ») des travaux par les ingénieurs et le pouvoir royal. Moins avantageux financièrement puisqu'il ne fait pas jouer la concurrence, ce système paie les ouvriers « à la journée du roi », c'est-à-dire à la journée de travail ou à la tâche (quantité de terre excavée...). Il n'est pas rare que les deux types de gestion coexistent en fonction des impératifs, de l'urgence, et de l'efficacité des entrepreneurs⁵. En Alsace, on sait qu'au moins le canal et la fortification de Landau, la grande écluse de Strasbourg (à l'instar du reste des fortifications de la ville), les travaux de Neuf-Brisach et du canal de Seltz sont réalisés par l'intermédiaire d'entrepreneurs⁶. Le système utilisé

¹ ANOM, C11A 40, fol. 127-128, Extrait des adjudications des ouvrages de maçonnerie nécessaires à faire, tant pour l'enceinte des villes de Québec et Montréal que réparations au fort Chambly, 29 octobre 1719

² VÉRIN Hélène, *Entrepreneurs, entreprise : histoire d'une idée*, 2011, p. 107-109.

³ AN, Fonds Vauban, 261AP/46 1 (161Mi/43), lettre de Picon d'Andrezel à Vauban, 3 août 1699.

⁴ VÉRIN Hélène, *Entrepreneurs, entreprise : histoire d'une idée*, 2011, p. 110 ; VIROL Michèle, « Introduction à "L'instruction pour servir au règlement des transports et remuement des terres" », in VAUBAN Sébastien Le Prestre de, *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, p. 1631.

⁵ VÉRIN Hélène, *La gloire des ingénieurs*, 1993, p. 222.

⁶ BNUS, Ms.Turckheim.098, fol. 55-60, Mémoire sur Jean-Baptiste de Régemorte « depuis qu'il est en France et les services qu'il a rendus au Roy » ; AVES, 2 MR 3, avis d'adjudication de la grande écluse de Strasbourg de l'intendant La Grange, 9 mai 1686 ; AN, Fonds Vauban, 261AP/46 1 (161Mi/43), lettre de Picon d'Andrezel à Vauban, 3 août 1699, AN, Fonds Vauban, 261AP/49 4 (161Mi/45 4), lettre de Régemorte à Vauban, 16 août 1691 ;

pour le canal de la Bruche est plus incertain, faute de trace d'une adjudication et dans la mesure où l'intendant La Grange mentionne, dans ses ordonnances de réquisition de main d'œuvre, une conduite de travaux par l'ingénieur sans mentionner nulle part d'entrepreneur¹.

En Alsace, on recourt à deux types de main d'œuvre pour les grands travaux encadrés par le pouvoir royal. D'une part, il est possible de mobiliser des ouvriers civils, que ce soit par l'intermédiaire de l'entrepreneur, en les payant à la journée sur les fonds de la Couronne, ou en ayant recours à la corvée. Cette dernière ne semble pas utilisée au XVII^e siècle, mais le pouvoir royal commence à y avoir recours pendant la guerre de Succession d'Espagne pour bâtir les redoutes du Rhin, les lignes de la Moder et de la Lauter et le canal de Seltz². Ainsi la réalisation des travaux de fortification, et le cas échéant, l'aménagement des réseaux hydrographiques qu'ils nécessitent pèsent directement sur les populations locales qui fournissent la main d'œuvre, constituant une manifestation supplémentaire de l'affirmation de l'autorité royale sur le territoire. Par les travaux de fortification, la monarchie garantit ainsi l'intégrité du territoire face à d'éventuelles menaces extérieures, mais rend également sa présence visible et tangible aux populations à la fois par les aménagements militaires et par la sollicitation de main d'œuvre.

D'autre part, le pouvoir royal peut ajouter ou substituer des troupes à la main-d'œuvre locale, notamment pour les grands travaux de terrassement. Par exemple, le creusement du canal de la Bruche se fait en mobilisant à la fois des soldats et des civils, comme l'attestent des ordonnances formulaires imprimées de l'intendant La Grange du 23 octobre 1681 et 18 octobre 1682, prêtes à être envoyées aux communautés pour le défrichement et le creusement le long de la Bruche³. En 1687, un règlement de Louvois édicté en Alsace dans le contexte des fortifications de Mont-Royal, Fort-Louis, Huningue, Belfort et Landau, encadre le recours aux troupes, fixant les prix à payer à ces dernières, et la marge de manœuvre dont dispose l'entrepreneur selon les cas de figure, comprenant notamment les travaux pénibles où les ouvriers-soldats « sont obligés de travailler dans l'eau et de se mouiller les pieds⁴ ». C'est aussi ce qui se passe avec le creusement du canal de Neuf-Brisach où sont mis à profit des régiments de Guyenne, des Irlandais, de

BNUS, Ms.Turckheim.119, fol. 437-444, adjudication de l'entretien du canal, de Pelletier de la Houssaye, Intendant d'Alsace 4 février 1707.

¹ AVES, 2 MR 1, ordonnances formulaires (vierges) l'intendant La Grange du 23 octobre 1681 et 18 octobre 1682 destinées à être envoyées aux communautés pour le défrichement et le creusement de la Bruche

² MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 1090-1098.

³ AVES, 2 MR 1.

⁴ AVES, 2 MR 3, Règlement pour les prix que les entrepreneurs doivent payer aux soldats qui seront employez au transport des terres des fortifications des places de sa majesté en Alsace, 2 juin 1687.

Chartres et de Grancey¹. Naturellement, la disponibilité de ces soldats dépend du contexte géopolitique, comme le montre la plainte de Régemorte à Vauban : « on vient de nous oster encore quatre bataillons pour l'expédition du Palatinat de sorte qu'il ne nous en reste plus que quatre dont deux sont occupés à la rigole, un à la place, un au canal pour achever quelque rehaussement de digue et les tunages des sas 17 et 18² ». La capacité à mobiliser une telle main d'œuvre, civile comme militaire, facilite naturellement la réalisation rapide d'aménagements importants.

¹ AN, Fonds Vauban, 260AP/37 1 (155Mi/26 1), Mémoire de M. Fiers sur la construction du canal qui doit servir au transport des matériaux de la fortification de Neuf-Brisach, 14 janvier 1699.

² AN, Fonds Vauban, 261AP/49 4 (161Mi/45 4).

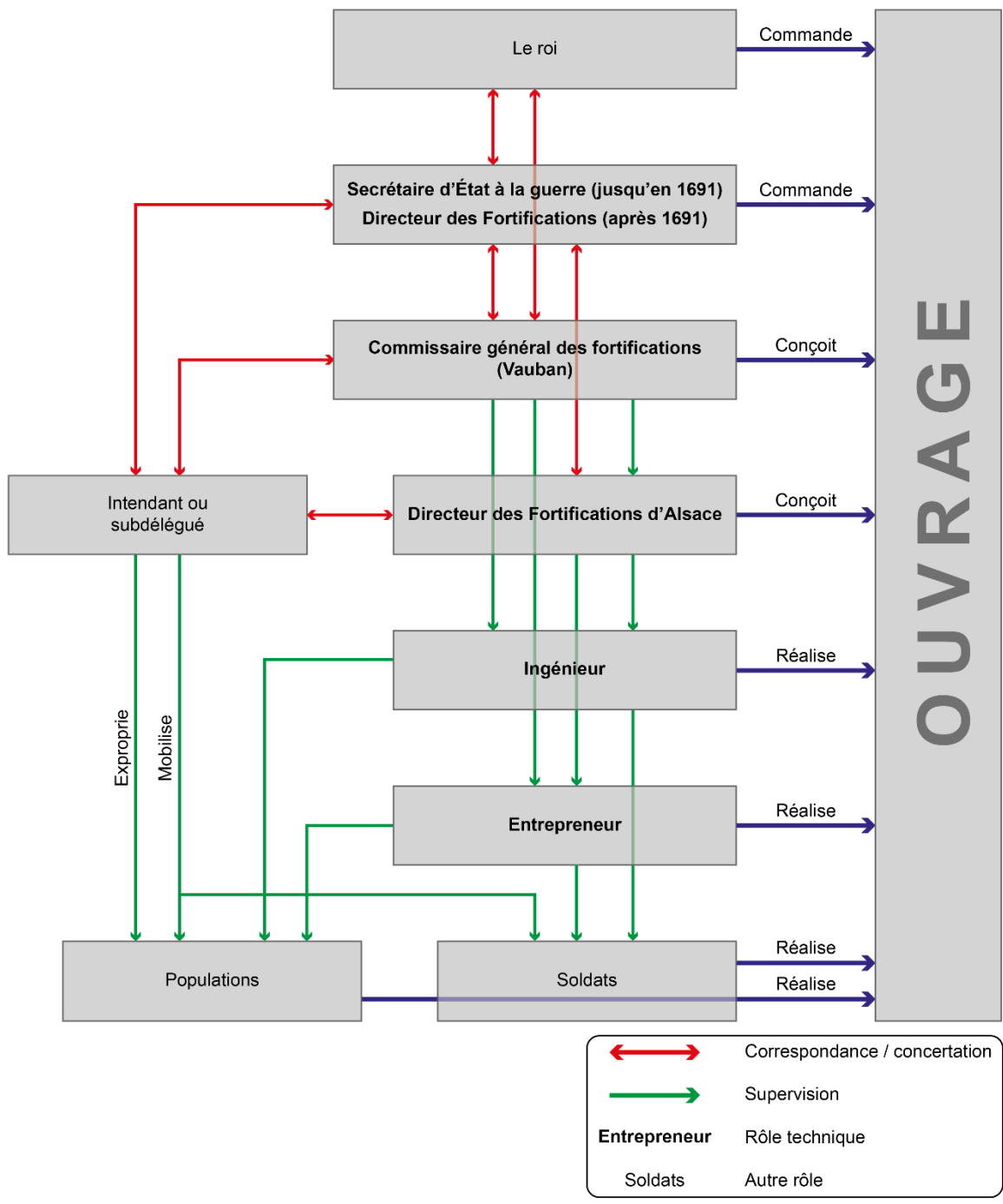


Figure 21 – Rôles et interactions dans la réalisation d'ouvrages en Alsace (fin XVII^e siècle).

S'il existe, le système de l'adjudication semble rarement utilisé pour les fortifications du Canada. Dans la plupart des cas, ce sont les soldats eux-mêmes qui érigent les forts, souvent sous la conduite d'un ingénieur qui ne relève toutefois pas du corps du Génie, mais généralement de la Marine : par exemple la construction du fort Frontenac est supervisée par

Hugues Randin, ancien enseigne dans le régiment Carignan-Salières¹, le fort en pierre de Chambly par Josué Dubois Berthelot de Beaucour, officier dans les troupes de Marine², ceux de la Pointe-à-la-Chevelure et de Saint-Frédéric par Chaussegros de Léry, rattaché au ministère de la Marine³, et le fort Carillon par Michel Chartier de Lotbinière, ingénieur du roi et lieutenant de Marine⁴.

Pour les fortifications du Richelieu, le recours à des travailleurs civils peut remplacer ou compléter la main-d'œuvre militaire. La réparation du fort Chambly en 1694 nécessite ainsi douze journées de travail de charpentiers, vingt-deux jours de travail de manœuvres civils et soixante-neuf journées de travail par des soldats. Les ouvriers civils coûtent cependant bien plus cher à la Couronne que les militaires : 3 sous par jour de travail pour un soldat, 10 sous par jour pour un manœuvre et 15 sous pour la main-d'œuvre qualifiée d'un charpentier. Les trente-quatre journées effectuées par des civils reviennent donc à 20 livres au total, contre 10 livres et 7 sous pour les soixante-neuf jours des soldats, le recours à la main d'œuvre militaire étant donc près de quatre fois moins chère pour le pouvoir royal⁵.

À Québec, en 1701, les deux systèmes d'ouvriers rémunérés et de travailleurs corvéables peuvent également cohabiter, à en croire une lettre de l'ingénieur Jacques Levasseur de Neré au sujet des fortifications de la ville : face à la nécessité de restreindre — pour des raisons financières — le nombre d'ouvriers travaillant au bastion de la Glacière, Levasseur entend augmenter les corvées « autant qu'il se pourra » pour achever les ouvrages⁶. La participation des habitants du gouvernement de Montréal à la reconstruction du fort Chambly en 1709 a déjà été évoquée, par la pratique de la corvée. Il arrive même que les habitants de Québec consentent à travailler au-delà des corvées imposées, comme c'est le cas en 1710-1711, sous la conduite de l'ingénieur Josué Berthelot de Beaucour, sans doute galvanisés par la menace de l'expédition de Walker⁷.

¹ MORLEY William F. E., « Randin, Hugues », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1986.

² RUSS C. J., « Dubois Berthelot de Beaucour, Josué », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 3, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 2015.

³ THORPE Frederick J., « Chaussegros de Léry, Gaspard-Joseph », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 3, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1974.

⁴ THORPE Frederick J. et NICOLINI-MASCHINO Sylvette, « Chartier de Lotbinière, Michel, marquis de Lotbinière », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 4, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 2015.

⁵ ANOM, C11A 13, fol. 118v, Etat de la dépense faite pour les fortifications de Canada sur les fonds ordonnés par Sa Majesté en l'année 1694, 26 octobre 1694.

⁶ ANOM, C11A 19, fol. 254, Lettre de l'ingénieur Levasseur de Neré au ministre, 10 octobre 1701.

⁷ RUSS C. J., « Dubois Berthelot de Beaucour, Josué », 2015.

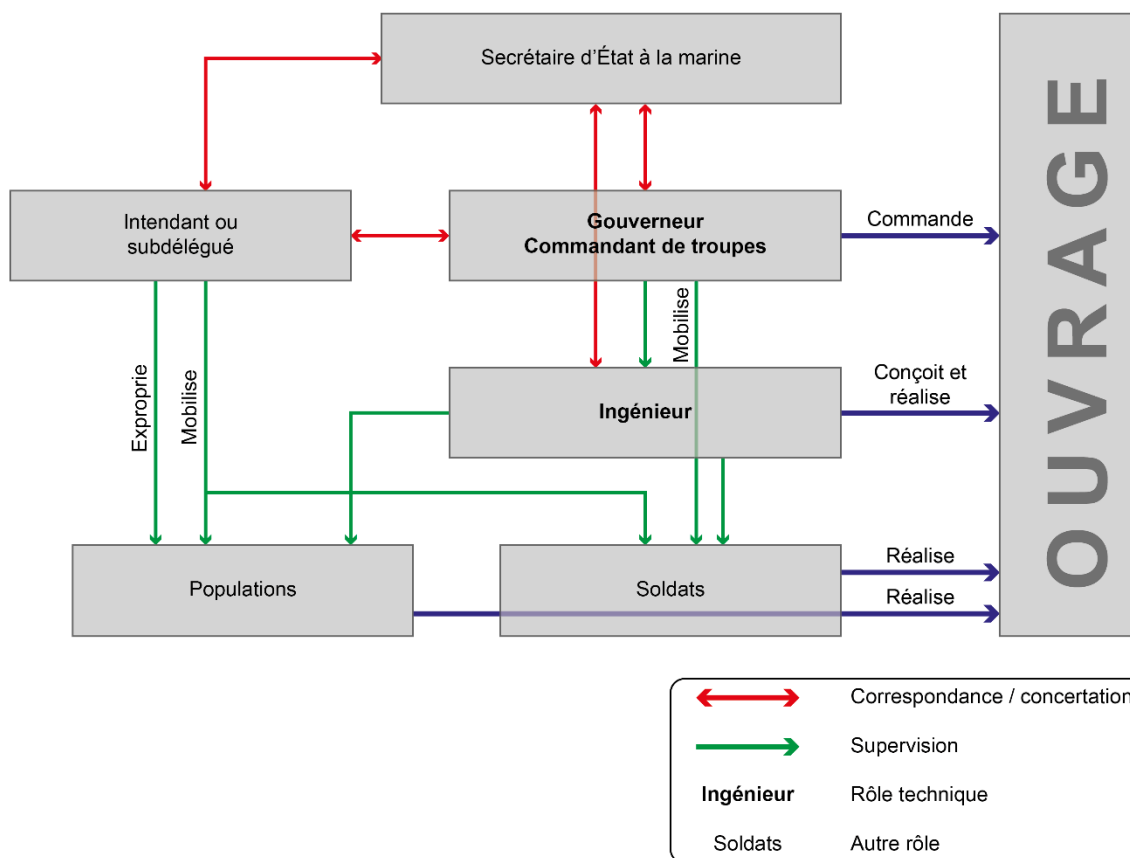


Figure 22 – Rôles et interactions dans la réalisation d'ouvrages au Canada.

La politique de fortification a également des conséquences sur les populations dans la mesure où les aménagements mobilisent des terres privées que la monarchie doit réquisitionner. L'ingénieur Levasseur évoque ainsi en 1701 la nécessité, pour fortifier la basse-ville de Québec, d'acquérir certains terrains, et propose pour cela de rattacher au domaine de la Couronne « toutes les concessions des particuliers qui n'ont point basti dans le temps limité par les ordonnances¹ ». Cet expédient est toutefois peu utilisé en Nouvelle-France où la plupart des forts sont érigés dans des territoires non encore peuplés par les Français. Il est en revanche indispensable en Alsace, où les fortifications et les canaux sont construits sur des terrains appartenant à des particuliers ou à des communautés. L'expropriation, inévitable, est alors assortie d'un dédommagement. Dès 1685, l'intendant La Grange invite les propriétaires de terres comprises sur le tracé du canal à lui transmettre une mesure des terres perdues, et

¹ ANOM, C11A 19, fol. 254-254v, Lettre de l'ingénieur Levasseur de Neré au ministre, 10 octobre 1701. Des terrains privés sont bien récupérés par le pouvoir royal pour y bâtir les fortifications. En novembre 1706, une lettre des intendants et du gouverneur remercient le secrétaire d'État pour la compensation de 500 livres qu'il a accordé au sieur de Bécancour pour des terrains pris pour les fortifications. ANOM, C11A 24, fol. 44v, Lettre de Vaudreuil et des intendants Raudot au ministre, 3 novembre 1706.

l'estimation de leur valeur faites par le prévôt ou un juré du lieu¹. De telles démarches ont lieu sur tous les chantiers à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle, mais l'indemnisation semble tarder : un état des procès-verbaux des « maisons, terres et héritages » compris dans les fortifications et les canaux dresse l'état des sommes dues aux propriétaires, dont les montants sont extraordinairement élevés. Pour le canal de la Bruche, la somme initiale s'élève à 46 815 livres, mais est évaluée à 409 413 livres en tenant compte des intérêts dus depuis les travaux ! Pour le canal de Neuf-Brisach, ces deux montants sont respectivement de 55 796 et 112 027 livres : il est construit plus tardivement, les intérêts cumulés sont donc moindres. Le total des indemnités estimées pour tous les travaux de fortification de la fin du XVII^e siècle dépasse les 550 000 livres. La somme n'est pas immédiatement payée par le pouvoir royal, si bien qu'intérêts compris, en 1720, elle atteint 1 100 000 à 1 400 000 livres selon différentes estimations². En 1723, le Conseil d'État met un terme à l'affaire en édictant un arrêt liquidant à 450 000 livres les indemnités dues aux propriétaires des biens inclus dans les fortifications et canaux d'Alsace, payables au moyen d'un impôt levé en neuf ans sur la province³.

Par le recours aux ingénieurs, à une main d'œuvre civile et militaire et, en Alsace, au système de l'entreprise, l'État monarchique a ainsi su mobiliser ses ressources techniques, financières et humaines pour mener une politique de fortification tirant parti du réseau hydrographique. Mais comment cette politique est-elle planifiée ? *A posteriori*, les systèmes de défense de la colonie, comme ceux de la province semblent cohérents, s'étoffant et se renforçant au fur et à mesure du développement du territoire. Les aménagements sont-ils pour autant le fruit d'une vision unique et globale des enjeux stratégiques du Canada, de l'Alsace, ou du royaume dans son ensemble ?

6.2.2. Du projet à la réalité : lutations et pérennité des aménagements

Dans les faits, il y a loin du projet à la réalité. Le pouvoir royal est ainsi souvent contraint d'adapter l'emplacement et la forme des aménagements en fonction des conditions diplomatiques et géopolitiques, et doit par ailleurs renoncer à conserver des infrastructures pourtant pensées pour durer.

¹ AVES 2 MR 3, ordonnance de La Grange sur le dédommagement des terres du canal de la Bruche, 4 février 1685.

² ADHR 5C 1183, État des PV d'estimation des maisons, terres et héritages compris dans les fortifications des places d'Alsace et dans les canaux de Catenoy, la Brutsche et Neuf Brisack, 1720.

³ AN, E 2045, fol. 162-164, 21 juin 1723.

6.2.2.1. Un système cohérent

L'organisation des défenses du territoire, qu'il s'agisse du Canada ou de l'Alsace, ne témoigne pas d'une vision globale planifiée en haut-lieu, mais plutôt d'un aménagement très pragmatique d'un réseau de défense et des choix techniques élaborés progressivement, conditionnés par les contraintes environnementales, la situation géopolitique et diplomatique, ainsi que les moyens financiers et humains à la disposition du pouvoir royal.

Le Canada est l'exemple le plus évocateur de cette politique défensive développée au fur et à mesure : les constructions et abandons successifs de la ligne de forts du Richelieu au gré des conflits ont déjà été évoqués, comme la construction opportuniste du fort Cataracoui par la suite abattu puis reconstruit en quelques années, ou encore les tergiversations du pouvoir royal quant à la nécessité de fortifier Québec, finalement emmurillée dans l'urgence après la prise de Louisbourg en 1745. Les exemples de projets avortés ne manquent pas. Les forts, le long des affluents de la rive droite du Saint-Laurent, préconisés par Denonville en 1687, ne seront jamais réalisés : seul le Richelieu, qui reste la voie d'accès la plus aisée, est fortifié. Un épisode, à l'époque où les Iroquois constituent la principale menace pour la colonie, atteste particulièrement de l'hésitation des autorités quant à la politique de fortifications à adopter et la coexistence de plusieurs projets : celui des redoutes de Levasseur de Neré. L'ingénieur suggère ainsi, au début du XVIII^e siècle, « d'obliger les paroisses de la campagne de faire de petites redoutes pour se mettre avec leurs principaux effets à couvert d'un coup de main¹ ». Ce système est une alternative ou, en tous cas, un complément à la stratégie de maîtrise des points d'accès puisqu'elle y ajoute celle du Saint-Laurent : au contrôle ponctuel des cours d'eau se greffe ou se substitue le contrôle linéaire. La stratégie se rapproche de celle suggérée par Davaugour en 1663², et se voit opposer la même fin de non-recevoir. Malgré une considération bienveillante de la part du pouvoir central, les autorités coloniales (le gouverneur et l'intendant) s'y refusent, car ils tiennent compte de la capacité de payer des colons. Aussi préfèrent-ils contrôler simplement les points d'entrée en misant sur les forts existants, les forts seigneuriaux et la fortification des villes ; en effet, face à l'état « pitoyable » de la colonie, « après en avoir conféré avec ledit Sr Levasseur », les intendants Raudot et le gouverneur Vaudreuil trouvent la construction de redoutes inutile, « les forts qui sont à présent construits faisant le mesme effet,

¹ ANOM, C11A 22, fol. 229, addition aux instructions du roi à Vaudreuil et Raudot, 24 juin 1705.

² Cf. *supra*, chapitre 5, 5.1.1, La menace iroquoise et le premier réseau de forts au XVII^e siècle, p. 187. Elle se rapproche aussi de la stratégie prônée par Vauban le long du Rhin pour compléter le réseau de forteresses et de redoutes et qui, comme la proposition de Levasseur de Neré, ne verra jamais le jour.

outre cela les habitants sont si pauvres icy et le temps qu'ils ont pour travailler à la terre est si court que ce seroit leur faire un grand tort que de leur demander des journées¹ ». Le manque de moyens participe ainsi bien de la légèreté des fortifications canadiennes.

Même en Alsace, la mise au point du système de défense a été marquée par des tâtonnements, des interruptions et des adaptations au contexte géopolitique, notamment en Basse-Alsace. En 1680, face à la nécessité de maîtriser le nord de la province et le passage du Rhin alors que Strasbourg est encore une ville libre, Vauban envisageait de « faire une excellente fortification à Drusenheim² ». La conquête subséquente de Strasbourg et du pont sur le fleuve permet de revoir l'organisation générale des places de la province et de déplacer la forteresse prévue en aval, à l'emplacement de Fort-Louis. Il faut rappeler qu'à l'origine, cette dernière procède d'une volonté du roi et de Louvois, alors que Vauban s'oppose à une construction *ex nihilo* et préconise plutôt de fortifier Seltz. Plus au nord encore, le fait que la France ne possède pas Germersheim agace Vauban qui y voit un trou dans son rideau défensif : « Ghermessem [sic] nous manque et de quelle importance il est ». Dans cette zone de contact direct entre la France et l'Empire, cette ville, encore plus que celle de Landau, constitue un enjeu important³ dans la mesure où elle se situe à l'un des passages du Rhin, et serait d'autant plus facile à défendre qu'il serait possible d'en « faire une bonne place se servant autant qu'on pourra du courant de la Queich, de son Marais et du Rhin, et ne pas manquer aussy de bastir une redoute sur le bord du Rhin⁴ ». La ville ne sera toutefois jamais française, et continue tout au long de la période à représenter un point faible dans le dispositif de défense. Le pouvoir royal doit se contenter de Landau et des lignes de la Queich pour contrôler l'accès au territoire. Le comte de Muy note encore en 1766 que les lignes sont toutefois trop longues, et que Germersheim appartenant au Palatinat, la ville constitue un mauvais moyen d'appui⁵. Quant aux défenses linéaires du début du XVIII^e siècle sur la Moder et la Lauter, elles ne sont réalisées que parce qu'il devient nécessaire de bloquer rapidement l'accès à la Basse-Alsace menacée par la chute de Landau en 1704, pendant la guerre de succession d'Espagne — en témoigne l'abandon quasi immédiat des installations sur la Moder une fois le danger passé.

Ces hésitations et ces adaptations s'observent également à plus petite échelle dans les discussions entre le pouvoir royal et ses agents. Les débats entre Louvois, secrétaire d'État et

¹ ANOM, C11A 26, fol. 3v, 29v, 30, lettre de Vaudreuil et Raudot au ministre, 15 novembre 1707.

² AN, Fonds Vauban, 260AP/27 3 (155Mi/17 3), fol. 1, suite des moyens de fortifier la basse Alsace, 1680.

³ AN, Fonds Vauban, 260AP/26 8 (155Mi/16 8), fol. 202v, Relation détaillée de la première partie du voyage en Alsace, Vauban, avril-mai 1698.

⁴ AN, Fonds Vauban, 260AP/27 3 (155Mi/17 3), fol. 2v, suite des moyens de fortifier la basse Alsace, 1680.

⁵ DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766, p. 13.

Vauban, commissaire général des fortifications, sur les avantages et inconvénients comparés du recours aux bateliers ou aux chevaux de halage sur le canal de la Bruche a déjà été évoqué plus haut, comme les modalités d'implantation de la grande écluse d'inondation de Strasbourg.

Les échanges entre Vauban et les ingénieurs officiant en Alsace concernent surtout des questions techniques. Lorsqu'il se plaint que sa solution pour éviter les infiltrations (les « transpirations ») du canal de Neuf-Brisach en 1699 a été ignorée, le directeur des Fortifications d'Alsace et l'entrepreneur se renvoient la responsabilité. Tarade accuse Régemorte de vouloir économiser sur la solution préconisée par Vauban : « sy le canal s'estoit fait aux depens du Roy je ne luy auroit pas laissé la mesme liberté et vos ordres auroit esté suivis exactement comme j'ay fait faire partout ailleurs depuis le temps que je sers¹ ». Une autre discussion, moins virulente, oppose Vauban à Régemorte et Picon d'Andrezel sur des questions techniques au sujet de la rigole d'évacuation de Neuf-Brisach : Vauban craint que cette évacuation ne soit que rarement efficace lors de crues du Rhin, l'eau risquant de refouler vers la rigole. Le subdélégué et l'entrepreneur le rassurent tous deux : « nous n'avons point vu que les crues du Rhin fissent hausser les eaux dans ladite rigolle puisqu'à mesure qu'on la creuse, le volume d'eau se baisse² », écrit Picon d'Andrezel.

Ces exemples montrent que si la théorie de la fortification et les considérations stratégiques découlent en partie du réseau hydrographique, elles doivent aussi souvent être ajustées en fonction des opportunités, des contraintes économiques, et surtout de la réalité du terrain. Si ce dernier se révèle un atout sur lequel les défenses peuvent s'appuyer, l'environnement est également une contrainte. Modifiable, adaptable dans une certaine mesure, il restreint aussi les possibilités techniques de certains aménagements et par conséquent, il impose des choix économiques et stratégiques. Dans les discussions et les conflits, l'argument du milieu est irréfutable, et à ce titre, la connaissance, voire la pratique du terrain est un avantage. Ainsi, les projets de Vauban l'emportent sur ceux de Louvois à Strasbourg parce qu'il connaît le terrain qu'il a arpenté et étudié avec attention, et il sait par conséquent quelle est la solution la plus aisée, voire la seule viable. De la même manière, quand il questionne l'efficacité de la rigole d'évacuation à Neuf-Brisach, ce sont ses relais sur place, au contact direct du territoire, qui le confortent dans la pertinence du projet initial.

¹ 261AP/49 4 (161Mi/45 4), Lettres de Tarade à Vauban, 17 août 1699, et de Régemorte à Vauban, 18 août 1699.

² AN, Fonds Vauban, 261AP/46 1 (161Mi/43), lettre de Picon d'Andrezel à Vauban, 3 août 1699. Régemorte explique lui aussi qu'il n'y a pas de lien entre le niveau du Rhin et celui des fossés de la place.

Cette faculté d'adaptation révèle la capacité du pouvoir royal à prendre en compte l'environnement pour en tirer parti le plus rapidement et le plus efficacement possible, quitte à revoir ses projets avant, voire pendant leur mise en œuvre. Dans les deux territoires, l'enjeu principal n'est pas tant de mettre l'environnement au service d'une politique royale de fortification élaborée en amont que de concilier les impératifs défensifs avec les évolutions permanentes des contextes environnemental, politique, diplomatique et financier. À cet égard, l'hydrographie joue un double rôle dans la mesure où elle conditionne d'une part les choix du pouvoir royal en matière de fortification et permet d'autre part, notamment en Alsace, de renforcer les nouvelles défenses. C'est là que réside tout le génie de Vauban et des ingénieurs qu'il supervise : la capacité d'améliorer et d'adapter les infrastructures aux particularités physiques de chaque place permet de tirer systématiquement parti de l'hydrographie pour ériger et consolider les forteresses. Cette faculté d'adaptation n'est pas restreinte aux seuls aménagements hydrauliques, mais caractérise l'ensemble de l'œuvre militaire de Vauban¹.

La politique défensive mise en œuvre par les relais de la monarchie n'est cependant pas restreinte au seul domaine militaire : en Alsace particulièrement, les ingénieurs se distinguent par leur vision d'une utilisation des aménagements sur le temps long, y compris en période de paix. Là encore, le projet se heurte souvent à la réalité.

6.2.2.2. La pérennité des infrastructures

En Nouvelle-France, les fortifications de la colonie doivent en effet revêtir une fonction économique en structurant le territoire et en contrôlant les flux commerciaux. En Alsace, les projets hydrauliques ne se limitent pas au court terme, c'est-à-dire au temps de l'édification des forteresses. Il s'agit de pérenniser les aménagements sur le long terme, et d'anticiper non seulement les conflits futurs en les conservant en état de fonctionner, mais aussi les périodes de paix. Ce dernier aspect concerne surtout les canaux. Dans les mémoires et les lettres des ingénieurs comme des administrateurs, les retombées économiques potentielles de ces aménagements sont ainsi étroitement liées aux avantages militaires qu'ils procurent. Le canal idéal est celui qui bénéficie au royaume à la fois en période de paix et en période de guerre.

Au Canada, le contrôle des rivières que permettent les fortifications a des avantages économiques. Fixant une présence française aux marges de la colonie, les forts, notamment ceux de Chambly et Frontenac, ont une fonction civile importante. Le premier devient le centre

¹ VIROL Michèle, *Vauban de la gloire du roi au service de l'État*, 2007, p. 56.

d'une seigneurie dès la fin de la campagne qui a nécessité sa construction. En 1670, dans le mémoire de Jean Talon à Colbert, l'intendant évoque les progrès du peuplement du Canada grâce aux soldats du régiment Carignan-Salières, notant que le capitaine Jacques de Chambly a « repris le poste de St. Louis qu'il occupait autrefois où sans abandonner le fort il travaille de même que les autres à former une grande habitation¹ ». Par la suite, parce qu'il contrôle le passage entre les colonies française et anglaise, il doit empêcher le commerce interlope mené par les coureurs des bois français vers Albany². Cette fonction de lutte contre la contrebande est commune à la plupart des forts proches de la colonie. Rappelons que c'est l'un des objectifs qui conduisent à l'érection du fort Saint-Frédéric. En 1684, un mémoire anonyme sur le commerce des fourrures en Nouvelle-France suggère, pour lutter contre cette contrebande, de garantir la maîtrise des forts Chambly et Frontenac en les rattachant au domaine de la Couronne et en les faisant garder³. Par ailleurs, la fonction commerciale des forts, notamment des postes les plus éloignés de la colonie, a déjà été évoquée. Le fort Frontenac sert avant tout de lieu de traite entre Français et Amérindiens. C'est cette fonction que retient en premier l'intendant Champigny quand il décrit la place à son successeur et qu'il critique le coût de l'entretien d'une garnison qui, en temps de paix, ne sert qu'à gêner le commerce avec les Iroquois⁴. Ces fonctions économiques ne sont toutefois pas systématiquement envisagées *a priori*. Si le fort Frontenac, érigé explicitement « pour l'avancement de la religion, pour la sûreté du pays et l'augmentation du commerce⁵ », et le fort Saint-Frédéric, dont l'une des fonctions avouées était la lutte contre la contrebande, ont intégré cette dimension civile dès l'étape du projet, ce n'est pas le cas de Chambly qui ne servait initialement, dans l'esprit des militaires qui en supervisent l'édification, que de relais vers les pays iroquois.

En Alsace, on observe également un contraste entre des ouvrages purement militaires, à savoir les fortifications et les inondations défensives, et des aménagements pouvant servir en période de paix, les canaux. Pour ces derniers, dont la fonction initiale est souvent réduite au temps court de la construction de la forteresse, sans utilité militaire ou stratégique subséquente, la contribution au développement de l'économie du territoire sert d'argument pour appuyer le projet. De fait, engager des sommes conséquentes pour des aménagements utiles seulement sur

¹ Mémoire de Talon à Colbert sur le Canada, 10 novembre 1670, *RAPQ* 1930-1931, p. 132.

² ANOM, C11A 5, fol. 13, lettre de Frontenac au ministre, 6 novembre 1679.

³ ANOM, C11A 6, fol. 473, Mémoire concernant le commerce des pelleteries et la ferme, s. a., 1684.

⁴ BOCHART DE CHAMPIGNY Jean, *Mémoire de l'état de la Nouvelle-France laissé par Jean Bochart de Champigny à François de Beauharnois de la Chaussaye*, 1702, BAC, Collection de la famille Beauharnois, MG18-G6/Microfilm C-2925, 1702, p. 269-270.

⁵ Lettre de Frontenac au ministre, 13 novembre 1673, *RAPQ*, 1926-1927, p. 40.

une courte période a de quoi faire hésiter le pouvoir royal. Les ingénieurs qui supervisent les projets prennent donc soin de préciser qu'ils peuvent également servir à la circulation civile, et donc au commerce. Le canal de la Bruche est d'emblée conçu comme un ouvrage bénéficiant à la fois à l'État monarchique et à la ville de Strasbourg. Dans une lettre du 5 septembre 1682, Beck, agent de la ville de Strasbourg à Paris, écrit au syndic Güntzer que malgré l'importance de la dépense réalisée pour le canal, « elle est encore plus profitable, cela pourra faire qu'à l'advenir, l'on bastira les maisons de Strasbourg de pierres qui ne sont la plus part que de bois¹ ». Le canal de construction de Neuf-Brisach est aussi envisagé par Vauban comme un support du commerce de la province. Au moment de la rédaction de son *mémoire pour la navigation des rivières*, il écrit que l'aménagement « doit servir au transport des matériaux nécessaires à la construction de cette place et au commerce du pays² », ce qui explique d'ailleurs l'intérêt que pouvaient avoir les entrepreneurs qui comptaient se rembourser sur le trafic commercial. À Neuf-Brisach toujours, Fiers explique à Vauban que Régemorte, l'entrepreneur, préfère raccorder la rigole d'évacuation à l'Ill malgré la dépense plus importante, « pour donner au public la facilité de pouvoir faire venir bateaux de Strasbourg a la nouvelle place, et rendre avec cela à ladite rivière d'Ill les eaux qu'on luy aura pris en haut³ ». Enfin, le mémoire sur le projet de creusement du canal de Strasbourg à Seltz rédigé par Régemorte est le plus explicite. Si la première partie concerne tous les avantages stratégiques du canal en période de guerre, la deuxième est entièrement consacrée à l'usage civil : « lorsque la paix sera faite, il y aura quelque chose de mieux à faire pour le service de Sa Majesté⁴ ». Régemorte propose ainsi d'utiliser le canal pour flotter le bois de la forêt royale d'Haguenau de Soufflenheim jusqu'à Strasbourg pour y être vendu sur place ou à l'étranger. Un tel projet ne nécessiterait qu'un aménagement des petits cours d'eau de la forêt pour acheminer le bois jusqu'au canal⁵.

Cette vision d'ensemble faisant coïncider impératifs militaires et bénéfiques économiques montre l'intérêt des agents du pouvoir royal pour le développement du territoire dont ils ont la responsabilité. Ils intègrent ainsi les aménagements militaires dans une réflexion plus large sur la défense des intérêts de la France, aussi bien stratégiques qu'économiques. À ce titre, et dans une économie mercantiliste qui vise à développer la circulation des richesses à l'intérieur du royaume, le développement de voies navigables dans une province qui en est relativement

¹ AVES, AA 1914, lettre de Beck au syndic de Strasbourg Güntzer, 5 septembre 1682.

² VAUBAN, « Navigation des rivières », 2007, p. 668.

³ AN, Fonds Vauban, 260AP/37 1 (155Mi/26 1), fol. 3v-4., Mémoire de M. Fiers sur la construction du canal qui doit servir au transport des matériaux de la fortification de Neuf-Brisach, 14 janvier 1699.

⁴ BNUS, Ms. Turckheim 119, fol. 434, Mémoire sur le canal de Seltz par Régemorte.

⁵ *Ibid.* 434-436.

dépourvue comme l'Alsace participe de la mise en valeur du territoire¹. Au Canada, ce sont les mêmes visées qui incitent les autorités à appuyer les fonctions économiques des aménagements militaires pour développer la production et la circulation des richesses au sein de la colonie tout en limitant la circulation des marchandises vers la Nouvelle-Angleterre. L'interpénétration des sphères économiques et militaires dans les projets du pouvoir royal est caractéristique de ce second XVII^e siècle où « l'économie de la défense est liée dialectiquement à la défense de l'économie nationale² » et où les ingénieurs comme les administrateurs sont appelés à élaborer des projets dans un contexte plus large que celui de la seule défense du territoire, où se mêlent impératifs militaires, unification du royaume, développement économique et construction administrative³.

Dans les faits, toutefois, rares sont les canaux qui subsistent au-delà de leur usage premier. Là encore, les contraintes du milieu ou le contexte économique et politique contrarient les projets des administrateurs. Le canal de Châtenois est abandonné dès la fin des travaux de fortification de la ville, à la fin des années 1670⁴, comme le canal de Landau. Ce dernier subsiste toutefois, bien qu'il ne soit plus navigable, dans la mesure où il est intégré au système défensif des lignes de la Queich⁵. Le canal de construction de Neuf-Brisach, faute d'alimentation suffisante pour être navigable en permanence⁶, tombe en désuétude peu après la construction de la forteresse⁷. Seule sa partie basse, de l'Ill à la place forte, subsiste puisque, raccordée au nouveau canal d'adduction, elle alimente cette dernière en eau. La rigole de Widensolen qui sert à l'évacuation des eaux de la place, ne revêt jamais la fonction de cours d'eau navigable que Régemorte espère lui conférer. Il n'y a que le canal de la Bruche qui continue d'être utilisé pour les besoins de la monarchie comme de la ville de Strasbourg, ce qui pose d'ailleurs la question de la

¹ Cette question sera traitée de manière plus large au chapitre suivant, dans la mesure où plusieurs projets de développement du réseau navigable au Canada et en Alsace sont dépourvus de visées militaires mais sont néanmoins soutenus par le pouvoir royal. Cf. *infra* p. 7.2, Les limites de l'extension du réseau navigable, p. 293 et suivantes.

² PERNOT Jean-François, « Aux origines du concept de guerre-État dans la pensée de Vauban », in BRISAC Catherine et FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Actes du Colloque Vauban réformateur, Paris, Musée Guimet, 15-16-17 décembre 1983*, Paris, Association Vauban, 1993, p. 23.

³ C'est notamment ce que montre également Éric Szulman au sujet du développement de la navigation. SZULMAN Éric, *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 50.

⁴ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 917.

⁵ DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, p. 17-18.

⁶ VIROL Michèle, « La technique au service de la défense et de l'économie du royaume. L'aménagement des rivières selon Vauban », 2005, p. 280 ; VIROL Michèle (dir.), *Vauban et les voies d'eau*, 2007, p. 106.

⁷ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 932-934.

responsabilité de son entretien¹. Quant au canal de Seltz, il ne remplit jamais la fonction que prévoit pour lui Régemorte au sortir de la guerre de Succession d'Espagne, puisqu'il est abandonné dès 1714, après seulement huit années de fonctionnement. Selon Mégret de Sérilly, son entretien aurait été trop coûteux, puis « l'établissement des chaussées attira l'attention, et parut mériter toute préférence² », si bien que lorsqu'il rédige son mémoire, l'intendant doute que sa réhabilitation soit possible, et sera de toute façon difficile : elle nécessiterait « une grande attention et des mesures prises avec beaucoup de justesse³ ».

Au Canada, comme l'a montré la chronologie de la construction de la ligne de forts du Richelieu et du fort Frontenac, le pouvoir royal hésite souvent à conserver des implantations au-delà de leur but initial ou lorsqu'elles se font trop pesantes pour le maigre budget de la colonie. Là encore, les contraintes financières et physiques conjuguées compliquent l'entretien et le ravitaillement de postes éloignés. Le choix de délaissé, voire de détruire les infrastructures est pris à plusieurs reprises, comme en témoignent l'abandon des premiers forts de la vallée du Richelieu qui ne subsistent guère après la campagne du régiment Carignan-Salières, puis la démolition du fort Frontenac sur ordre de Denonville en 1689. Lorsqu'ils sont conservés, les forts ne parviennent pas systématiquement à assurer leurs fonctions économiques. Le fort Frontenac fonctionne comme poste de traite tout au long de la période et Chambly contribue à structurer un axe de peuplement le long de la rivière Richelieu, mais l'implantation des colons reste faible jusqu'au début du XVIII^e siècle⁴. De plus, le contrôle des accès à la colonie pour les civils, en temps de paix, reste aléatoire, la contrebande touchant surtout la région de Montréal, proche de la Nouvelle-Angleterre⁵. La saisie de fourrures destinées aux colonies anglaises, en 1722, par le commandant du fort de Chambly⁶ prouve que la surveillance fonctionne en partie,

¹ Cette question s'inscrit de manière plus large dans les relations entre l'administration royale et les communautés suite aux mesures militaires et civiles prises par le pouvoir royal et ayant un impact sur l'environnement. Cf. *infra*, chapitre 8, 8.2, La conservation des rivières, p. 367 et suivantes.

² MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 923.

³ *Ibid.*, p. 924.

⁴ Gédéon de Catalogne relève la négligence des seigneurs, et en particulier celle du Sr. Hertel, seigneur de Chambly, à développer le territoire. CATALOGNE Gédéon de, « Mémoire de Gédéon de Catalogne sur les plans des seigneuries et des habitations des gouvernements de Québec, les Trois-Rivières et Montréal », *Bulletin des recherches historiques* XXI (9), 1915, p. 297-298.

⁵ Plusieurs lettres des administrateurs coloniaux à destination du pouvoir central notent une prolifération de la contrebande dans la première moitié du XVIII^e siècle dans la région de Montréal, qu'elles soient le fait d'Européens ou d'Amérindiens. Voir par exemple ANOM C11A 49, fol. 314v-315, lettre de l'intendant Dupuy au ministre, 20 octobre 1727 ; ANOM, C11A 125, fol. 459-459v, Mémoire du roi à Beauharnois et Hocquart, 30 avril 1742 ; ANOM C11A 93, fol. 11, Observations sur les réponses fournies par la Compagnie des Indes au mémoire et à la lettre envoyés par La Galissonnière et Bigot en 1748-1749

⁶ BAnQ, E1, S1, P1436, Ordonnance de l'intendant Bégon qui déclare bonne et valable la saisie faite par le sieur Herbin, commandant au fort de Chambly de castor transporté par des Amérindiens à destination de la Nouvelle-Angleterre, 5 septembre 1722.

mais la persistance des plaintes jusqu'à la fin du Régime français invite à nuancer l'impact des forts Chambly et Saint-Frédéric dans cette lutte contre les échanges interlopes. L'attractivité de la région du fort Saint-Frédéric semble même être due en partie à la perspective d'y faire de la contrebande, à en croire une lettre de Chaussegros de Léry au secrétaire d'État Maurepas¹, preuve que les tentatives du pouvoir royal de contrôler les cours d'eau de la colonie tout en y développant le peuplement peuvent avoir des conséquences diamétralement opposées à celles espérées.

Qu'il s'agisse de structurer le développement du territoire et de contrôler les flux économiques grâce aux verrous militaires créés par le pouvoir royal au Canada, ou, au contraire, de développer les échanges par l'intermédiaire de voies d'eau initialement destinées à la construction des places fortes en Alsace, le contraste est donc marqué entre les projets de valorisation à long terme — et donc souvent civils — des installations militaires et la réalité.

Conclusion

Il n'en reste pas moins que l'eau fait partie intégrante des stratégies militaires dans la vallée laurentienne et en Alsace. Par conséquent, le pouvoir royal a su, d'une part, faire montre d'une capacité d'adaptation au milieu physique et à ses contraintes, et d'autre part affirmer sa mainmise sur le territoire en renforçant sa présence à la fois dans le paysage, auprès des populations locales, et face aux puissances étrangères.

Ce renforcement de la souveraineté de la France à travers la défense du territoire s'est réalisé en deux volets. Le premier, décrit dans le chapitre précédent, est marqué par une politique analogue dans la colonie et dans la province, à savoir la fortification des points stratégiques pour en contrôler l'accès. Le second volet, qui consiste à mettre directement à profit l'hydrographie dans les pratiques militaires et la défense du territoire, trouve en revanche des manifestations différentes en Alsace et au Canada. Dans la province, les moyens consentis par la monarchie permettent d'aménager l'hydrographie pour répondre aux besoins défensifs, qu'il s'agisse de lignes fortifiées tirant parti des obstacles que représentent les cours d'eau de Basse-Alsace, du système d'inondation défensive hérité des ingénieurs hollandais et perfectionné par Vauban ou du creusement de canaux destinés à acheminer les matériaux, et dans le cas du canal de Seltz, les munitions et les troupes nécessaires à la création et à la défense des places.

¹ ANOM C11A 68, fol. 250v, lettre de Chaussegros de Léry à Maurepas, 28 octobre 1737. Chaussegros de Léry écrit « plusieurs [habitants] m'ont parlé pour y aller, mais leur dessein n'est que pour y faire la contrebande avec les Anglois ».

L'impact de la politique militaire de la France marque ainsi durablement le territoire en modifiant à la fois le paysage et les dynamiques de certains cours d'eau. Dans la colonie, la faiblesse des moyens humains, financiers et matériels limite drastiquement les possibilités d'aménagement des cours d'eau et oblige le pouvoir royal à adapter ses pratiques pour utiliser le réseau hydrographique. La navigation essentielle aux entreprises militaires contre les Iroquois, et dans une moindre mesure, contre les Anglais, tire parti des embarcations européennes à faible tirant d'eau, mais surtout de la facilité de manœuvre et de la légèreté des canots d'écorce amérindiens. Les Français sont ainsi poussés à adapter leur manière de faire la guerre aux caractéristiques physiques du milieu, mais aussi à emprunter les usages autochtones facilitant cette adaptation à l'environnement.

Qu'il s'agisse de modifier le milieu ou d'y adapter ses pratiques, que la politique défensive soit élaborée sur le temps long ou sur une courte période, l'incorporation systématique de l'hydrographie aux pratiques militaires marque pour le pouvoir royal une étape dans la domination militaire, administrative et économique du territoire. Les dissemblances entre l'Alsace et le Canada le montrent toutefois, la politique de fortification n'est uniforme ni dans le temps, ni dans l'espace. Des différences de milieu, mais surtout d'enjeux et de moyens, expliquent les contrastes entre la colonie et la province. Le statut des territoires et, surtout, l'éloignement de la colonie expliquent une implication plus marquée du pouvoir royal en Alsace, encore renforcée par le rôle des ingénieurs militaires, qui, sous la supervision de Vauban, y sont particulièrement actifs. Les moyens humains et financiers à disposition des agents de la monarchie, de même que la participation directe du pouvoir central à l'élaboration de la politique défensive de la province, contribuent à expliquer la capacité à réaliser des aménagements hydrauliques importants, quand la distance, l'absence de fonds et la rareté de la main-d'œuvre militaire et civile compliquent la concrétisation de tels travaux en Nouvelle-France.

Le décalage est aussi marqué entre la conception des projets et leur réalisation : les ingénieurs et les administrateurs doivent régulièrement consentir à adapter leurs entreprises au contexte. Ce dernier peut être financier ou diplomatique, notamment au Canada, mais il est aussi parfois lié aux contraintes du milieu naturel, si bien que la connaissance directe du terrain constitue souvent un argument décisif en cas d'hésitation ou de confrontation quant à des solutions stratégiques ou techniques. Quoi qu'il en soit, de part et d'autre de l'Atlantique, les fortifications et les aménagements hydrauliques que le pouvoir royal met en place pendant toute la période remplissent globalement leur fonction première : la garantie de l'intégrité du

royaume. Au Canada, il faudra toute la puissance d'une attaque anglaise de grande ampleur, menée sur les trois fronts en même temps, pour en venir à bout. En Alsace, à l'exception de Landau durant la guerre de Succession d'Espagne, aucune des places n'est inquiétée jusqu'à la fin de l'Ancien régime et la province reste sous domination française.

Toutefois, si l'objectif premier est bien de pallier les menaces extérieures, les conséquences pour les populations sont également importantes : forteresses, redoutes et canaux rendent visible et pesante l'action du pouvoir royal dans la province en modifiant son paysage et en affirmant la suprématie militaire de la France. En Alsace, la plupart des places n'étant jamais attaquées, ce sont d'ailleurs les habitants et les communautés de la province qui subissent le plus la modification du réseau hydrographique à des fins stratégiques. Les politiques militaires ont ainsi un impact sur le gouvernement des populations, qui peuvent être mobilisées directement dans des entreprises militaires, en Alsace pour surveiller le Rhin, au Canada pour manœuvrer les canots. Elles participent aussi à la construction des infrastructures et à leur entretien, elles abandonnent au pouvoir royal les terres sur lesquelles les travaux sont réalisés, et de manière générale, elles subissent l'impact des constructions qui modifient l'organisation de l'espace et, parfois, le régime des eaux¹. Cette dimension est d'ailleurs mise à profit dans la réflexion des ingénieurs militaires, Vauban le premier. Les enjeux stratégiques qui président aux aménagements hydrauliques sont doublés, dès que faire se peut, d'un objectif civil : le développement de l'économie du territoire. Dans les deux territoires étudiés, un même décalage se dessine par ailleurs entre l'intention et la réalité : les objectifs à long terme des aménagements prévus dans les projets initiaux se concrétisent rarement. Toutefois, les fonctions civiles que peuvent revêtir des canaux ou des forts dans l'esprit des administrateurs et des ingénieurs attestent de la relation étroite entre les deux garants de la puissance du royaume : la sécurité du territoire en temps de guerre, son développement économique en période de paix. En dépit de l'échec relatif de la valorisation des canaux, ceux-ci s'inscrivent dans une politique économique visant à multiplier les voies navigables, et plus largement, à soutenir et encadrer la navigation civile.

¹ L'adaptation des populations au nouveau paysage hydrographique sera traitée au chapitre suivant, les interactions entre le pouvoir royal et les communautés autour de l'entretien des ouvrages seront abordées au chapitre 8.

Chapitre 7 : Le pouvoir royal et la navigation civile

Introduction

Le pouvoir royal n'est pas seulement préoccupé par les questions militaires. En effet, le contrôle et la protection du territoire face aux puissances étrangères doit s'accompagner d'une contribution à la puissance du royaume à travers des retombées économiques. À ce titre, les réseaux hydrographiques ont un potentiel non négligeable : à la fois fournisseur d'énergie hydraulique, de ressources halieutiques et de support de la navigation, ils offrent au pouvoir royal de réelles opportunités de développement économique. Parmi ces domaines, le recours aux voies d'eau comme axes de circulation suscite des politiques à plusieurs échelles, s'inscrivant dans une réflexion générale sur les bénéfices d'une économie de la circulation qui fait partie intégrante du mercantilisme. Ce dernier, qui caractérise la vision économique du pouvoir royal du XVII^e au milieu du XVIII^e siècle, s'appuie sur le commerce comme moyen de développer la richesse du royaume : les échanges extérieurs d'une part, à condition de favoriser les exportations et de limiter les importations, permettent une balance commerciale positive synonyme de gain au détriment des États voisins ; les échanges intérieurs, d'autre part, sont conçus comme un moyen d'équilibrer les besoins et les ressources entre différentes parties du royaume, avec des bénéfices mutuels¹.

Le rôle de la monarchie dans les questions de navigation dans la France d'Ancien régime a déjà fait l'objet de plusieurs études. Souvent abordée sous l'angle des mécanismes politiques, techniques et financiers qui président aux entreprises de canalisation, l'action du pouvoir royal s'observe tantôt à travers le rôle des administrateurs et des experts à son service, dont la place ne cesse de croître depuis la fin du XVI^e siècle, tantôt au prisme des travaux d'aménagement eux-mêmes². Récemment, Éric Szulman confrontait ces différentes historiographies de la

¹ MARGAIRAZ Dominique, « L'économie d'Ancien Régime comme économie de la circulation », in WORONOFF Denis (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 2-3.

² VIGNON Eugène-Jean-Marie, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècles.*, vol. 2, Paris, Dunod, 1862 ; PINON Pierre, « Voyages pittoresques sur les canaux », in COLLECTIF (dir.), *Un canal... des canaux... Catalogue de l'exposition tenue à la Conciergerie, 7 mars-8 juin 1986.*, Paris, Picard, 1986, p. 1-86 ; PINON Pierre, *Canaux: rivières des hommes*, Paris, Rempart, 1995 (Patrimoine vivant) ; MORERA Raphaël, « La politique hydraulique des rois de France au XVII^e siècle », *Hypothèses* 8 (1), 2005,

navigation fluviale dans une synthèse retraçant les interactions entre les mécanismes intellectuels et l'évolution des cadres administratifs qui soutiennent, au XVIII^e siècle, les politiques de développement des voies navigables. Il révélait ainsi l'émergence progressive mais discontinue d'une pensée des cours d'eau en réseau¹. Ces questions techniques, intellectuelles, administratives, au demeurant indispensables à l'analyse, n'ont été que rarement confrontées aux contraintes environnementales de réseaux hydrographiques particuliers. Pierre Camu fait à ce titre figure d'exception pour deux raisons : non seulement, il est l'un des rares chercheurs à proposer une synthèse sur la navigation en Nouvelle-France, mais il est aussi le seul à y recourir par une approche à la fois géographique et historique². De fait, ce géographe de formation est celui qui donne la plus grande place à l'aspect environnemental de la circulation fluviale, en présentant les caractéristiques du milieu, bien qu'il peine à historiciser ces phénomènes environnementaux pour les confronter aux pratiques et aux représentations de l'époque moderne.

Or, les liens entre l'environnement et les politiques royales du développement de la circulation fluviale sont prégnants, dans la mesure où les caractéristiques d'un réseau hydrographique, ainsi que les enjeux particuliers de l'économie d'un territoire conditionnent les formes de l'action du pouvoir royal et de ses agents. De fait, la fin du XVII^e siècle est marquée par le développement de la réflexion mercantiliste sur la circulation comme moyen d'accroissement de la puissance économique du royaume, qui se traduit à la fois par un discours et une politique générale, et par des mesures propres à chaque territoire. Les écrits des administrateurs de l'Alsace et du Canada attestent de cet intérêt pour la navigation civile et ses retombées économiques potentielles, mais relèvent dans le même temps les faiblesses du réseau navigable, peu étendu, dangereux, à l'écart du réseau de commerce intérieur de la métropole.

Pour pallier ces désavantages, le pouvoir royal mène au Canada et en Alsace une politique analogue à celle qu'on observe dans l'ensemble de l'espace français, visant à développer le réseau navigable et à encadrer la circulation fluviale, mais adaptée—dans le même temps aux

p. 49-60 ; CONCHON Anne, « Financer la construction d'infrastructures de transport : la concession aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Entreprises et histoire* (38), 2009, p. 55-70 ; Il faut également compter avec de nombreux articles et monographies portant sur une région ou un ouvrage en particulier. Parmi celles s'intéressant particulièrement au rôle du pouvoir royal aux XVII^e et XVIII^e siècles, citons MORERA Raphaël, *Expertise et grands travaux. Les débuts du canal de Briare (1604-1612)*, 2006. En ligne: [<http://halshs-00008867v1>] ; MUKERJI Chandra, *Impossible engineering: technology and territoriality on the Canal du Midi*, Princeton, N.J, Princeton University Press, 2009.

¹ SZULMAN Éric, *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014.

² CAMU Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, Montréal, Hurtubise, 1996.

contraintes environnementales de la province et de la colonie. Le développement de la navigation passe ainsi par des tentatives de modifications directes du milieu hydrographique pour augmenter le réseau navigable. En Alsace, cette politique de développement des voies navigables à des fins civiles s'inscrit dans la continuité des aménagements militaires réalisés entre 1681 et 1707. Toutefois, en dépit du dynamisme intellectuel qui pousse les administrateurs à multiplier les projets d'extension du réseau hydrographique navigable, les contraintes environnementales, économiques et politiques nuisent à leur concrétisation. Il en va de même au Canada où les projets d'aménagements sont pourtant beaucoup moins nombreux, se restreignant à des travaux dans le port de Québec et à plusieurs tentatives de contourner les rapides de Lachine pour accéder aux Grands Lacs.

Par ailleurs, toujours dans ce contexte mercantiliste de soutien à la circulation fluviale, on observe l'instauration d'une législation destinée à empêcher les échanges interlopes et à limiter ainsi la sortie de richesses susceptibles de bénéficier au royaume. En Alsace plus particulièrement, la monarchie s'implique directement dans la défense des intérêts des bateliers de la province sur la scène internationale. Enfin, l'État met en place et encadre un personnel technique capable de répondre aux enjeux propres à chacun des deux territoires. Dans la colonie, le rôle des hydrographes prend de l'ampleur à la fin du XVII^e siècle, lorsque le pouvoir royal s'ingère dans la formation des pilotes et les projets de cartographie du fleuve. En Alsace, comme dans l'ensemble de la métropole, les ingénieurs civils des Ponts et Chaussées dont le corps est créé au début du XVIII^e siècle assurent les aménagements techniques pour garantir la circulation routière, mais aussi fluviale, bien que de manière plus limitée.

7.1. Commerce et navigation

7.1.1. Les voies d'eau et la circulation des marchandises

7.1.1.1. Les avantages des cours d'eau

En Alsace et au Canada, dans les projets de développement du territoire, la circulation est essentielle à une économie florissante. La logique mercantiliste à l'œuvre à la fin du XVII^e et dans la première moitié du XVIII^e siècle incite les autorités de la monarchie à mettre les cours d'eau navigables, et notamment les canaux, au service de l'économie du royaume. De fait, à la fin du XVII^e siècle, la navigation a la faveur des ingénieurs et des administrateurs pour le commerce intérieur, dans la mesure où les rivières et canaux peuvent être connectés entre eux pour relier les différentes provinces du royaume et contribuer ainsi au développement du

territoire. » Rien ne peut être plus avantageux pour faciliter le commerce » que de rendre des rivières navigables, écrit Colbert en 1671¹. Cette connexion fluviale désenclave ainsi les territoires, facilitant « la circulation et le mouvement de l'argent, non moins nécessaire au corps politique que celle du sang au corps humain² ».

Vauban est celui qui pousse le plus loin la réflexion de l'usage des voies d'eau pour le développement économique du royaume, dans deux mémoires qui font partie de ses *Oisivetés*. C'est ce qu'il montre notamment en 1691, dans son *Mémoire sur le canal du Languedoc*, où sa réflexion sur cet ouvrage spécifique est enrichie de considérations plus générales sur les avantages du commerce fluvial. Vauban y distingue le « commerce du pays » et le « commerce étranger³ ». Pour l'ingénieur, le commerce intérieur « doit être permis, facilité et excité par toutes les parties du royaume autant qu'il est possible », parce qu'il contribue à la circulation des richesses au sein du royaume entre les espaces producteurs et les espaces consommateurs, équilibrant l'offre et la demande, offrant des débouchés commerciaux qui peuvent stimuler la production, et donc le développement du territoire à travers l'amélioration des terres, la création de manufactures, l'augmentation du peuplement et *in fine*, celle des impôts⁴. À l'inverse, le commerce avec l'étranger « ne doit être guère permis que pour les marchandises nécessaires à la vie, à l'habit, à la médecine et à de certaines fabriques, dont les matériaux ne se trouvent point chez nous », et seules les exportations sont à favoriser, dans la mesure où elles permettent d'apporter du « nouvel argent⁵ ». En cela, le canal du Languedoc révèle son utilité, puisqu'en reliant les ports français de la Méditerranée et ceux de l'Atlantique, il raccourcit non seulement les voyages commerciaux, mais évite aussi tout contact avec l'étranger, onéreux en temps de paix, dangereux en période de conflits⁶.

Dans cette perspective d'amélioration du commerce entre provinces, les canaux sont de loin préférables aux rivières. Un autre mémoire des *Oisivetés* de Vauban, celui sur la *navigation des rivières*, prolonge la réflexion sur le canal du Languedoc en l'étendant à l'ensemble du royaume et détaille l'intérêt des cours d'eaux aménagés. À condition d'avoir un canal aux dimensions et

¹ Lettre de Colbert à l'intendant de Châlons, 14 mars 1671, dans CLÉMENT Pierre (dir.), *Lettres, instructions et mémoires de Colbert.*, vol. IV, Paris, Imprimerie impériale, 1868, p. 454.

² VAUBAN Sébastien Le Prestre de, « Mémoire sur le canal du Languedoc », in VIROL Michèle (dir.), *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, p. 172.

³ *Ibid.*, p. 172-173.

⁴ *Ibid.*, p. 176-177 ; VAUBAN Sébastien Le Prestre de, « Navigation des rivières », in VIROL Michèle (dir.), *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, p. 644-645.

⁵ VAUBAN, « Mémoire sur le canal du Languedoc », 2007, p. 173.

⁶ *Ibid.*, p. 176.

à l'alimentation en eau suffisantes, Vauban y prévoit une navigation « infaillible, beaucoup meilleure que celle de la rivière, et non sujette à naufrage, ni à aucun changement, parce qu'on ne prend et on ne met jamais que la quantité d'eau qu'on veut dans ces canaux¹ », ce qui permet de circuler avec la même facilité vers l'amont et vers l'aval. Dans tous les cas, l'ingénieur estime le transport par voie fluviale nettement moins onéreuse que par la route : « un bateau de raisonnable grandeur, en bonne eau, peut lui seul, avec six hommes et quatre chevaux, mener la charge que quatre cents chevaux et deux cents hommes auraient bien de la peine à mener par les charrois ordinaires² ». Ce rapport de un à trente-trois pour les hommes, un à cent pour les chevaux ne tient pas compte des inconvénients propres au transport par voie d'eau, tels que la lenteur des trajets et les itinéraires plus restreints, en raison d'un réseau moins développé que les routes et chemins, si bien qu'il est sans doute largement exagéré. Néanmoins, il existe un consensus, au tournant du XVIII^e siècle, sur les bénéfices de la circulation fluviale, notamment pour le transport de pondéreux sur de longues distances, entre provinces et entre grandes villes.³

7.1.1.2. Vauban et l'idée de réseau

De ces deux considérations conjuguées, la nécessité de soutenir le commerce intérieur pour développer les provinces et de faire passer ce commerce par voies d'eau, si possible aménagées, émerge chez Vauban la notion de réseau, particulièrement sensible dans sa réflexion sur le canal du Languedoc. Toujours dans l'optique d'équilibrer l'offre et la demande, Vauban envisage une circulation des biens non seulement entre Atlantique et Méditerranée, mais également le long des bassins connectés au canal :

Toutes les provinces voisines ou traversées du Rhône ou de ses rivières pouvant commercer avec toutes celles de la Garonne, de la Loire et des rivières et des canaux qui s'y rendent, il s'y pourra établir des correspondances dans toutes les villes à portée du canal, même entre les plus éloignées pour le commerce du dedans du royaume, lequel se pourrait étendre dans une infinité de grosses et de petites villes, et bourgs et villages, qui y trouveraient un profit considérable par la vente ou échange des denrées qui abondent dans un pays et manquent dans un autre⁴.

Vauban émet ainsi la possibilité d'un réseau fluvial couvrant les deux tiers méridionaux du royaume, du Doubs aux estuaires de la Gironde et de la Loire. C'est cette perspective qui guide

¹ VAUBAN, « Navigation des rivières », 2007, p. 644.

² *Ibid.*, p. 646.

³ SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, 2014, p. 46.

⁴ VAUBAN, « Mémoire sur le canal du Languedoc », 2007, p. 176.

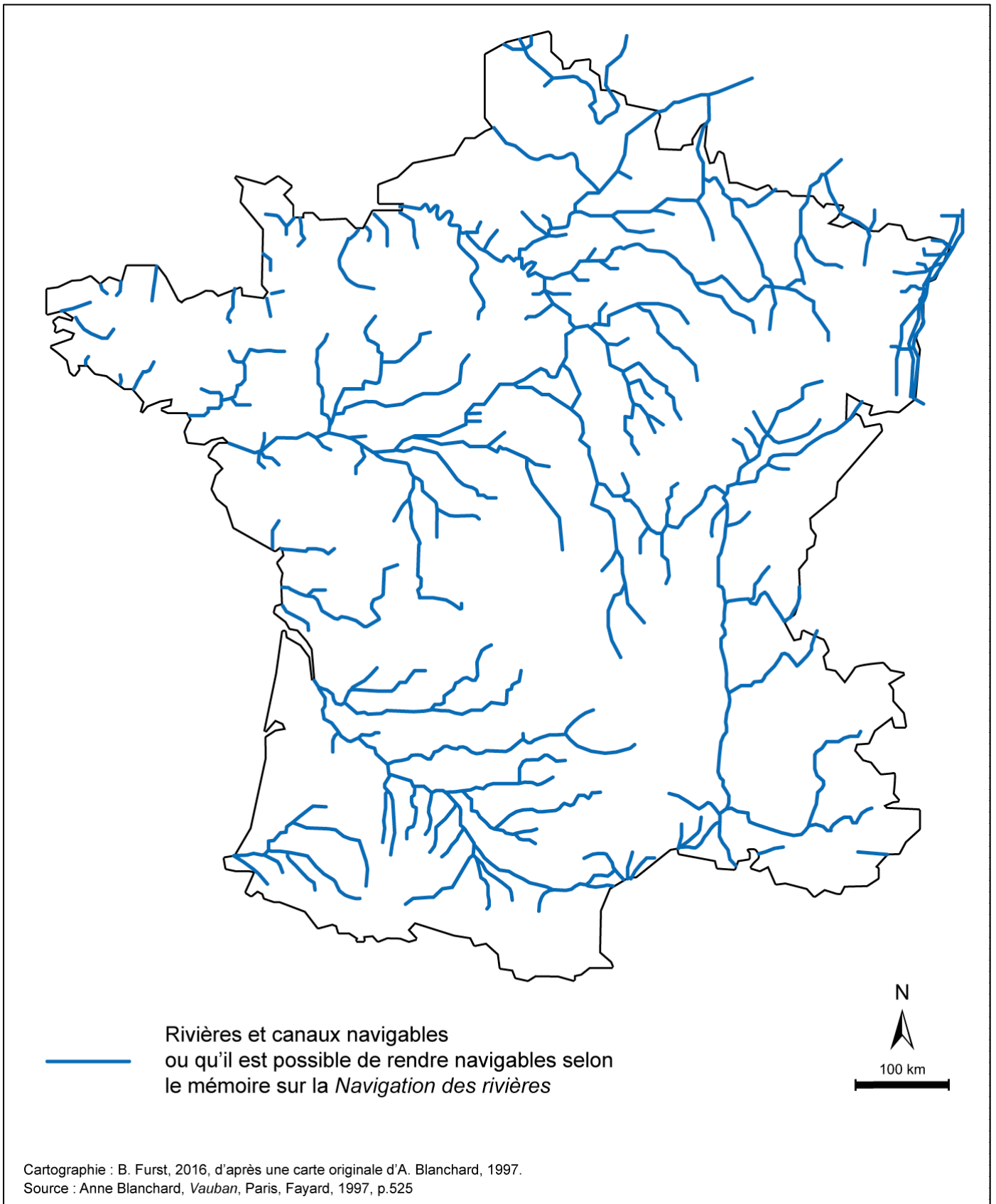
la rédaction du *Mémoire pour la navigation des rivières*, où l'ingénieur dresse la liste exhaustive des cours d'eau navigables, et de ceux qui pourraient le devenir, incluant notamment les jonctions possibles entre bassins. L'objectif est en effet « de procurer la navigation aux rivières qui en sont 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 hommes¹ ». Dans ce mémoire qui fait à la fois office d'inventaire, de plaidoyer et de projet pour l'aménagement fluvial, plus détaillé que le *Mémoire sur le canal du Languedoc*, Vauban invite à la création d'un réseau navigable idéal (Carte 13), où les principaux bassins hydrographiques peuvent être connectés par des canaux de jonction : les rivières des provinces du nord et de Lorraine pouvant être reliées aux affluents de la Seine ; le Rhône et la Loire pouvant être joints par un canal entre cette dernière et la Saône². Comme le souligne Anne Blanchard, malgré des constats initiaux réalistes, les calculs et les démonstrations de Vauban ne tiennent guère compte de la réalité du terrain³. Mais les travaux de l'ingénieur sont toutefois révélateurs de ce moment particulier de la fin du XVII^e siècle où ingénieurs et théoriciens, capitalisant sur leur expérience de l'hydraulique militaire, envisagent désormais la circulation fluviale en réseau à l'échelle du royaume et au service de l'État, et non plus comme des entreprises ponctuelles et personnelles.

Or, si l'Alsace figure bien dans le *mémoire pour la navigation des rivières* et que Vauban propose bien des pistes d'aménagement, il n'évoque aucun projet connectant l'hydrographie de la province à celle du royaume. Le réseau de voies navigables de l'Alsace – réel comme idéal – n'est nulle part relié aux autres provinces. Quant au Canada, l'ingénieur ne l'évoque pas du tout, ni les autres colonies d'ailleurs. La navigation n'en constitue pas moins un enjeu du développement du territoire colonial tant pour Vauban que pour le gouvernement et ses relais.

¹ VAUBAN, « Navigation des rivières », 2007, p. 644.

² *Ibid.*, p. 651-652, 658-659.

³ BLANCHARD Anne, *Vauban*, Paris, Fayard, 1997, p. 526.



Carte 13 – Le réseau navigable potentiel du royaume à la fin du XVII^e siècle selon Vauban.

7.1.2. Navigation et commerce au Canada

Si la Nouvelle-France est absente du *Mémoire sur la navigation des rivières*, ce n'est pas le cas d'un autre écrit de l'ingénieur, le *Mémoire sur les moyens de rétablir nos colonies*. Dans celui-ci, Vauban envisage en Amérique un réseau analogue à celui de la métropole, fait de rivières et de lacs navigables interconnectés par des canaux à creuser, créant un unique réseau de circulation à l'échelle de toute la Nouvelle-France : « je ne vois rien de comparable dans le monde à cette propriété qui peut rendre communicables tous les commerces de ces grands et vastes pays avec des facilités aussi commodes que si elles étaient faites exprès¹ ». Si les préoccupations de l'ingénieur pour la navigation dans les colonies font écho à celles qu'il nourrit pour la circulation fluviale en métropole, le pouvoir royal n'a toutefois pas attendu le tournant du XVIII^e siècle pour s'intéresser à la mise à profit du réseau hydrographique américain pour la navigation commerciale. De fait, certains aspects de la question émergent dans les écrits des administrateurs et du gouvernement au sujet de la colonie bien avant que Vauban n'en applique les principes au territoire métropolitain : le constat de la nécessité d'une circulation aisée au sein de l'espace français, bénéfique au développement de la Nouvelle-France et du royaume dans son ensemble, apparaît en effet dès les années 1660.

Parmi ces enjeux relevés par les autorités coloniales, la navigation océanique s'efface au profit des contraintes propres au réseau hydrographique laurentien. Le principal problème du commerce colonial au Canada n'est pas la liaison entre l'Amérique et l'Europe. Certes difficile, elle est toutefois maîtrisée depuis le début du XVII^e siècle et encadrée par de nombreux textes qui s'inscrivent, à l'instar de l'Ordonnance *sur le fait des Eaux et Forêts*, dans l'entreprise de réglementation des grands domaines royaux, tels que l'*Ordonnance de la Marine* de 1681, le règlement « pour le commerce et la navigation des isles françoises de l'Amérique » d'août 1698 et les lettres patentes d'avril 1717². Ces textes mettent les productions coloniales au seul profit de la métropole en réglementant le commerce et les conditions du transit vers la métropole et entre colonies françaises. Ils garantissent notamment l'exclusivité des échanges entre les

¹ VAUBAN Sébastien Le Prestre de, « Moyen de rétablir nos colonies d'Amérique et de les accroître en peu de temps », in VIROL Michèle (dir.), *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, p. 572-573.

² Règlement du roi pour le commerce et la navigation des isles françoises de l'Amérique, 20 août 1698, in *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine par M. René-Josué Valin*, vol. 1, La Rochelle, J. Légier et P. Mesnier, 1760, p. 393-395 ; Lettres patentes du roi portant règlement pour le commerce des colonies françaises, dans *ibid.*, p. 395-399. Ce dernier texte fait également mention de plusieurs arrêts (10 septembre 1668, 19 mai 1670, 4 juin 1671, 27 août 1671, 25 novembre 1671, 15 juillet 1673, 1er décembre 1674, 10 mai 1677 et 27 août 1701 réglementant la taxation et l'entrepôt des marchandises à destination et en provenance des colonies.

territoires français et interdisent tout commerce avec d'autres puissances, qu'il s'agisse de navires français mouillant dans des ports étrangers ou l'inverse.

7.1.2.1. Les limites de la navigabilité

En revanche, le développement et le contrôle des échanges qui s'appuient tous sur le réseau hydrographique, au sein même de la Nouvelle-France sont plus problématiques. La vision sous-jacente de l'utilisation commerciale des rivières en Amérique est la même que celle qui anime les économistes et les ingénieurs pour la métropole : dans l'esprit mercantiliste, le développement du réseau hydrographique laurentien étendu, y compris sa jonction avec le bassin du Mississippi, doit servir à développer la colonie et à en augmenter les richesses qui alimenteraient la France métropolitaine. Il fait donc l'objet de mesures d'encouragement à la circulation intérieure et de contrôle des communications avec les autres puissances colonisatrices.

Le chapitre précédent a montré que les forts construits le long du Richelieu ne devaient pas seulement servir à empêcher les armées anglaises de gagner la colonie, mais également à faire barrière au commerce interlope qui se développe selon le même axe entre la Nouvelle-France et la Nouvelle-Angleterre, des échanges ayant le même effet désastreux, dans l'esprit des administrateurs, qu'une balance commerciale négative en Europe. La contrebande touche particulièrement le commerce des fourrures dans la région de Montréal, la plus proche des débouchés anglais accessibles via le Richelieu et le point de contact entre les lieux de traite des Pays d'en Haut et de la colonie laurentienne, affectant les relations commerciales avec les Amérindiens, notamment à partir de la fin du XVII^e siècle¹. En effet, à cette époque, de nombreux facteurs encouragent les habitants à contourner les circuits de commerce officiel en passant par la traite avec la Nouvelle-Angleterre : la chute du prix du castor en Europe et la concentration de la traite officielle entre les mains de quelques marchands canadiens pour le compte de compagnies monopolistes ; l'instauration en 1681 d'un système de congés limitant le nombre de voyageurs autorisés à aller traiter ; puis la restriction épisodique des lieux de traites à certains postes et villes ; surtout, l'attrait pour les produits manufacturés anglais². Gilles

¹ La région de Montréal est la plus proche des débouchés anglais accessibles via le Richelieu et est également un point de contact entre les lieux de traite des Pays d'en Haut et de la colonie laurentienne.

² DECHÈNE Louise, *Habitants et marchands de Montréal au XVII^e siècle*, Montréal, Boréal, 1988, p. 144-145, 173-181 ; Sur le commerce des fourrures et la contrebande qui en découle entre la Nouvelle-France et la Nouvelle-Angleterre, plusieurs travaux complémentaires éclairent le contexte : WIEN Thomas, « Selling Beaver Skins in North America and Europe, 1720-1760: The Uses of Fur-Trade Imperialism », *Journal of the Canadian Historical Association* 1 (1), 1990, p. 293 ; GRABOWSKI Jan, « Les Amérindiens domiciliés et la "contrebande" des fourrures en Nouvelle-France », *Recherches amérindiennes au Québec* 24 (3), 1994, p. 45-52 ; TESDAHL Eugene Richard

Havard et Cécile Vidal estiment que deux tiers des fourrures canadiennes sont détournées vers la Nouvelle-Angleterre. À l'inverse, les colons français, consommateurs de produits européens, se fournissent volontiers en Nouvelle-Angleterre car les marchandises provenant de France sont trop lentes à arriver et surtout trop chères¹. On comprend dès lors l'intérêt du pouvoir royal à contrôler les flux commerciaux, et par extension la circulation fluviale qui en est le support, afin de garantir à la métropole d'être l'unique récipiendaire des richesses canadiennes, et l'unique fournisseur des produits de France au marché colonial.

Par ailleurs, des questions plus techniques, liées au développement du réseau hydrographique navigable, préoccupent les administrateurs en métropole et dans la colonie. Comme en métropole, une navigation sans heurt ni arrêt sur l'ensemble du territoire est considérée comme un atout à son développement. Or le réseau hydrographique navigable est fractionné au sein même de la colonie laurentienne et entre les différentes parties de la Nouvelle-France. La navigation sans portage est ainsi impossible entre Montréal et le lac Ontario, et entre ce dernier et le lac Érié. Jusqu'au premier tiers du XVIII^e siècle, s'il est possible de contourner une partie des obstacles à la navigation grâce aux canots, portages, et quelques routes terrestres, l'idéal d'un réseau navigable continu émerge épisodiquement chez les administrateurs qui réfléchissent au développement du territoire. Vauban n'est pas le premier à appeler de ses vœux la jonction des différents réseaux hydrographiques. Pierre Boucher, par exemple, estime dès 1664 que l'extension du réseau navigable est conditionnelle au peuplement de la colonie : « si ce pays-icy estoit habité, je ne doute pas que l'on ne rendist navigable plusieurs rivières qui ne le sont point, et cela, à peu de frais : car il y a telle rivière, où il n'y a qu'un rapide d'un quart de lieue, après lequel on pourroit aller bien loin ; cependant, cela la rend inaccessible à nos bastiments² ».

7.1.2.2. Les écueils du Saint-Laurent

Une partie des obstacles sont sur le Saint-Laurent lui-même qui, malgré sa navigabilité, présente des caractéristiques physiques rendant la circulation difficile. Ce fait est relevé par l'intendant Talon pendant son voyage pour rejoindre Québec. Outre les affres de la traversée de

Henry, « The Price of Empire: Smuggling between New York and New France, 1700-1754 », *History Graduate Theses & Dissertations*, 2012. En ligne: [http://scholar.colorado.edu/hist_gradetds/11] ; FRANCOEUR Marie-Claude, *Le développement socio-économique des seigneuries gaspésiennes sous le Régime français : un modèle régional unique*, Mémoire de Maîtrise en histoire (sous la direction d'Alain Laberge), Québec, Université Laval, 2008.

¹ HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008, p. 462.

² BOUCHER Pierre, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, Paris, chez Florent Lambert, 1664, p. 148-149.

l'Atlantique, Talon relate une remontée du fleuve rendue difficile par les courants, les vents, les récifs, les hauts-fonds, les îles et les battures, obligeant les navires à suivre une route précise pour ne pas quitter l'étroit chenal¹. Dans l'estuaire et le golfe, il faut composer avec les glaces, les courants issus du Labrador, la brume formée par la rencontre de ce dernier avec le Gulf Stream, un phénomène que Charlevoix relève dans son *Journal* même s'il peine à en identifier les causes². Sur le fleuve, il s'agit de tenir compte des obstacles et des marées : au printemps et à la fin de l'automne, des glaces peuvent encombrer le réseau hydrographique et à tout moment, les caprices du vent peuvent contrarier la navigation, voire mettre le navire en péril en cas de tempête.

De fait le Saint Laurent devient un cimetière de bateaux. Les conditions difficiles de navigation sur le Saint-Laurent causent en effet de nombreux naufrages et échouages. Outre ceux, providentiels, des vaisseaux britanniques de Walker en 1709, on en compte de nombreux qui touchent des bâtiments français, et auxquels certains administrateurs sont confrontés directement dès les premiers temps de la reprise en main de la colonie. En 1665, une tempête à l'entrée du Saint-Laurent conduit au naufrage de la frégate qui apportait les effets personnels du lieutenant général Prouville de Tracy³. Frontenac échappe lui-même au naufrage dans le golfe du Saint-Laurent lors de son passage en Nouvelle-France en 1672, avant de « perdre la moitié de [ses] provisions que l'on [lui] envoioit » en 1679⁴. Charlevoix relate, quant à lui, l'incident qui manque de faire échouer le *Chameau*, sur lequel il fait la traversée, contre l'île d'Anticosti, la grande île à la jonction du fleuve et du golfe⁵.

Au-delà de ces accidents personnels, la perte d'un navire marchand ou d'un vaisseau du roi peut avoir de sérieuses conséquences pour la colonie dont la survie dépend de la métropole : les pertes sont toujours durement ressenties, qu'il s'agisse de vivres et de matériel, de marchandises

¹ *RAPQ*, 1930-1931, observations de Talon sur la navigation entre la Rochelle et le Canada, 4 novembre 1665, p. 30-32. Charlevoix, p. 49-50, 60.

² CAMU Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, 1996, p. 35-40 ; CHALINE Olivier, *La mer et la France: quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016, p. 47-49 ; HAMELIN Jean et PROVENCHER Jean, « La vie de relations sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, au milieu du XVIII^e siècle », *Cahiers de géographie du Québec* 11 (23), 1967, p. 243-245.

³ MARIE DE L'INCARNATION, *Lettres de la vénérable mère Marie de l'Incarnation, première supérieure des Ursulines de la Nouvelle France, divisées en deux parties*, Paris, Louis Billaine, 1681, p. 606, lettre à son fils, 29 octobre 1665.

⁴ ANOM, C11A 3, fol. 233, lettre de Frontenac à Colbert, 2 novembre 1672 ; ANOM, C11A 5, fol. 7v, lettre de Frontenac à Colbert, 9 octobre 1679.

⁵ CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, Paris, chez Nyon fils, 1744, p. 62.

commerciales (et notamment les peaux de castor¹) d'hommes ou d'informations, sans compter les navires eux-mêmes, qui représentent, on le rappelle, le seul moyen de communication avec la métropole. L'un des naufrages les mieux documentés, l'échouage de *l'Éléphant* qui survient dans la nuit du 1^{er} au 2 septembre 1729 en aval de Québec, montre que cette flûte royale en provenance de France transportait d'importantes quantités de munition et d'équipement militaire, des matériaux de construction, des vêtements, de la quincaillerie... autant de matériel indispensable à la colonie². Dans ce cas, le navire étant échoué non loin de Québec, l'essentiel de cet équipement peut être sauvé, sauf le pain et la poudre³, mais dans le cas d'un naufrage plus en aval, dans l'estuaire ou le golfe, le sauvetage de la cargaison, voire de l'équipage et des passagers est plus rare. En novembre 1740, un bateau marchand est pris dans les glaces et s'échoue aux Pèlerins, des îles en aval de Kamouraska. La même année, un autre navire, lui aussi pris « dans un banc de glace », disparaît emporté « par un coup de vent du sud⁴ ». Proche de la rive, l'équipage survit, mais l'embarcation semble perdue. Même sans aller jusqu'au naufrage ou à l'échouement, les conditions de navigation peuvent conduire à des incidents, comme en novembre 1743, lorsque le commandant du *Rubis* à destination de la France écrit à l'intendant Hocquart en urgence, le suppliant de lui envoyer des ancres de rechange après en avoir cassé trois dans les environs de l'île aux Coudres, où il s'est trouvé forcé de mouiller en raison de vents défavorables. Si l'ancre de réserve remontée de la cale vient à casser elle aussi, « le navire est perdu sans ressource⁵ », plaide le commandant. Preuve que l'affaire est sérieuse : l'intendant affrète un bâtiment dès réception de la lettre, avec les trois premières ancres disponibles, dont l'une n'est même pas assemblée⁶.

Enfin, il ne faut pas restreindre ces naufrages aux vaisseaux hauturiers. De plus petites embarcations sont également perdues en raison de la difficulté à pratiquer le réseau hydrographique laurentien. Dans un territoire où la navigation représente le mode de transport principal quel que soit le trajet, la noyade est un risque bien réel, ce qui explique d'ailleurs le développement précoce dans la colonie, d'un culte fervent à sainte Anne, protectrice des

¹ En 1737, un navire marchand transportant notamment 30 tonnes de castor fait naufrage près de l'île d'Anticosti, à la sortie de l'estuaire du Saint-Laurent, grevant la recette annuelle. ANOM, C11A 68, fol. 134, Copie d'une lettre de Hocquart au contrôleur général des finances, 14 octobre 1737.

² ANOM, C11A 51, fol. 493-499v, État des marchandises, munitions, agrès, apparaux et vivres qui ont été sauvés du naufrage de l'Éléphant et mis dans les magasins du roi à Québec, 18 octobre 1729.

³ ANOM, C11A 51, fol. 478, Procès-verbal du naufrage du vaisseau du roi *l'Éléphant*, 12 septembre 1729.

⁴ ANOM, C11A 75, fol. 83-84, lettre de Beauharnois à Maurepas, 3 février 1741.

⁵ ANOM, C11A 82, fol. 279v, copie de la lettre du commandant du *Rubis* à l'intendant Hocquart, 6 novembre 1743

⁶ ANOM, C11A 82, fol. 280-280v, Copie de la lettre de Hocquart au commandant du *Rubis*, 7 novembre 1742

voyageurs¹. C'est que le danger menace tout le monde : dans certaines paroisses, des activités aussi communes que se rendre à la messe impliquent de circuler en canot ou en barque. C'est par exemple le cas à Berthier, où les habitants sont obligés de se rendre à l'église de l'île Dupas, séparée de la rive par plusieurs îles et chenaux, risquant ainsi leur vie, notamment en cas de gros temps². De fait, sur les 4 587 actes de sépulture enregistrés au Canada entre 1625 et 1799, 28,4% sont dues à des noyades, selon l'enquête d'Yves Landry et Rénald Lessard. Cela représente près de 60% des décès accidentels mentionnés par les curés et au moins 0,6% de toutes les morts enregistrées, y compris celles dont la cause est inconnue³. Le gouverneur Vaudreuil lui-même est confronté à ce genre d'accident lors d'un orage sur le lac Saint-Pierre, qui retourne la barque dans laquelle il circule, et dont il se sauve « avec peine dans un petit bateau, quelques personnes ayants esté noyées dans ce bâtiment qui n'a jamais pu se relever⁴ ». Le développement de la colonie était donc étroitement lié à la circulation fluviale, indispensable tant aux intérêts militaires et commerciaux du royaume qu'à la vie de ses habitants comme des administrateurs.

7.1.3. Les contraintes nouvelles et les traditions politiques de l'Alsace

En Alsace, ces questions de navigation concernent essentiellement le commerce. Le territoire présente deux écueils majeurs qui le placent à l'écart des réseaux commerciaux du royaume : le premier est directement lié à la pauvreté et aux inconvénients du réseau hydrographique navigable, le second est l'orientation du commerce de la province et celle de ses cours d'eau vers l'espace rhénan et non vers le royaume de France.

7.1.3.1. Flottabilité et navigabilité

L'Alsace compte peu de rivières flottables, encore moins navigables. Au début du XVIII^e siècle, la Moder porte uniquement bateau dans sa partie avale, entre Haguenau et sa confluence avec le Rhin, mais ne semble plus du tout disposer de cette capacité dans les années 1750, d'après Mégret de Sérilly⁵. Vauban mentionne dans son *Mémoire sur la navigation des rivières* que la

¹ CLICHE Marie-Aimée, *Les pratiques de dévotion en Nouvelle-France: comportements populaires et encadrement ecclésial dans le gouvernement de Québec*, Québec, Presses Université Laval, 1988, p. 44-47.

² A Berthier, deux femmes ont ainsi trouvé la mort en se rendant à l'île Dupas.

³ LANDRY Yves et LESSARD Rénald, « Les causes de décès aux XVII^e et XVIII^e siècles d'après les registres paroissiaux québécois », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 48 (4), 1995, p. 514.

⁴ ANOM, C11A 11, fol. 57-57v, Relation de ce qui s'est passé de plus considérable en Canada depuis le départ de la frégate *La Fleur de May* le 27 novembre 1690 jusqu'au départ de 1691.

⁵ LA GRANGE Jacques François de, *L'Alsace en 1700 : mémoire sur la province d'Alsace*, Colmar, Alsatia, 1975, p. 43 ; PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace, 1732-1735*, BnF, ms. fr. 8152, fol. 24 ; MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 897.

Zorn est également navigable depuis Saverne¹, mais aucun des mémoires du XVIII^e siècle ne le confirme. Il est probable qu'elle ne soit en fait que flottable, tout comme la Fecht, la Bruche, la Mossig, la Sauer, la Lauter et la Queich². Dans les faits, seuls l'Ill et le Rhin sont navigables sur une portion significative de leur cours. Cependant, la rivière d'Ill « est fort encombrée et absolument négligée », écrit Vauban qui estime, en 1699, qu'il serait possible de prolonger son cours navigable jusqu'à Altkirch, en amont de Mulhouse, alors qu'elle ne l'est « depuis que demi-lieue au-dessous de Colmar³ ». Et encore, « non pas en tout temps⁴ », écrit l'intendant La Grange deux ans auparavant, puisque le régime de la rivière, sensible aux variations saisonnières, fait qu'elle n'est navigable que de l'automne au printemps. Peloux, au début des années 1730, est un peu plus précis dans la description de ce mauvais état : il évoque un lit « extrêmement resserré et même dégradé en plusieurs endroits tant par les ensablements que causent les sinuosités de la rivière que par un nombre infini d'anciennes et nouvelles pêcheries qui étaient des piquets et fascines plantés par les pêcheurs, même des traverses chargées de terre et gravier en forme de digues où ils attachent leurs engins⁵ », faisant obstacle à la navigation, et causant des débordements. Mégret de Sérilly, vingt ans plus tard, ne mentionne plus ces problèmes, se contentant d'évoquer un « cours assés tranquile, ce qui fait que la navigation y est aisée⁶ ». On pourrait y voir le résultat des mesures prises par ses prédécesseurs pour limiter l'embaras du cours de l'Ill⁷, mais le mémoire qu'il consacre aux inondations de cette dernière, quelques pages plus loin, dresse encore le portrait d'un cours d'eau encombré par l'équipement des pêcheurs et les installations des meuniers⁸. Il est donc plus probable que l'intendant se contente d'une rapide description de la rivière et occulte par la suite les questions de navigation dans une réflexion consacrée explicitement aux inondations. Dans tous les cas, malgré l'optimisme de Vauban, les intendants notent tous que l'Ill n'est navigable qu'à partir d'Illhausern, en aval de Colmar.

L'autre cours d'eau navigable de la province, le Rhin, cumule quant à lui trois inconvénients. Le premier, similaire à celui de l'Ill, est une navigation rendue difficile par les variations de son

¹ VAUBAN, « Navigation des rivières », 2007, p. 667.

² MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 893-899.

³ VAUBAN, « Navigation des rivières », 2007, p. 667.

⁴ LA GRANGE, *Mémoire sur la province d'Alsace*, 1975, p. 42.

⁵ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 16v-17.

⁶ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 890

⁷ Ces mesures, évoquées notamment par Peloux, dont une ordonnance de l'intendant De Brou de 1729, obligent les communautés riveraines de l'Ill à l'entretien du lit et des berges, en interdisant notamment toute pratique contribuant à créer des obstacles dans la rivière. Toutefois, si la navigation est bien l'un des enjeux qui ont motivé de telles mesures, l'objectif principal est de limiter les inondations, autre enjeu majeur de la gestion des réseaux hydrographiques en Alsace qui est évoqué au chapitre 8.

⁸ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 909-912.

cours : « bien que le Rhin porte bateau dans toute l'Alsace, ils sont tous fort médiocres, et sa navigation changeante et continuellement embarrassée d'arbres, est très dangereuse¹ » écrit Vauban. Aux divagations du Rhin, qui modifient son cours d'année en année, voire, selon le cartographe Le Mire, de jour en jour², s'ajoute un courant qui complique la navigation et donc le commerce vers l'amont et la Suisse. « Il serait d'une grande utilité pour le commerce s'il n'était pas aussi rapide, ce qui le rend difficile à remonter et particulièrement en été lors de la fonte des neiges dans les Montagnes de Suisse et des pluies qui le font déborder et enfler de six à sept pieds en deux fois vingt-quatre heures³ » écrit La Grange. Peloux et Mégret de Sérilly soulignent le même problème, avec des termes analogues.

Surtout, le Rhin place la France au contact direct de l'Empire. Nonobstant les possessions temporaires et restreintes du royaume sur la rive droite jusqu'en 1697, le fleuve sépare politiquement les deux États tout en les rapprochant physiquement. Ligne de démarcation, il constitue également un espace à part entière mis à profit par les mariniers, quelle que soit leur origine. Or la maîtrise d'une seule rive par la France pose évidemment un risque pour la navigation en cas de conflit : c'est ce que sous-entend Vauban quand il explique qu'elle « est mitoyenne entre nous et ceux qui pourraient devenir nos ennemis⁴ ». Malgré la garantie d'une navigation libre sur le fleuve en vertu des traités de paix, on comprend aisément les doutes qu'émet Vauban, rejoint par l'intendant Mégret de Sérilly⁵, concernant un commerce qui repose seulement sur deux rivières mal navigables, dont l'une est susceptible d'être fermée à la circulation en période de guerre.

7.1.3.2. La tradition des échanges vers l'Empire

Outre ces problèmes directement liés au réseau hydrographique, l'organisation du commerce de la province est également fortement conditionnée par l'héritage impérial de l'Alsace. Forte de la proximité avec l'Empire et d'un fleuve qui s'étend de la Suisse aux Provinces-Unies, la rattachant donc à la mer du Nord et au commerce maritime, l'Alsace est habituée depuis des siècles à orienter son économie vers l'espace rhénan. Ce sont ces pays rhénans, voire l'Europe du nord, et non la France qui offrent des débouchés aux produits de la province. Les

¹ VAUBAN, « Navigation des rivières », 2007, p. 667.

² « L'on ne peut pas donner de cartes du cours du Rhin pour être continuellement juste dans toutes les parties de son lit, ou de ses rives, à cause des changements journaliers de ce fleuve », BnF, Arsenal, MS-6450 (410 B), Le Mire Noël, *Relevé des cartes des douze inspections du cours du Rhin, depuis Huningue jusqu'à Lauterbourg*, 1752. Voir fig. Figure 10 – Le cours en tresse du Rhin d'après Le Mire, 1755 (extrait), p. 91.

³ LA GRANGE, *Mémoire sur la province d'Alsace*, 1975, p. 41.

⁴ VAUBAN, « Moyen de rétablir nos colonies d'Amérique et de les accroître en peu de temps », 2007, p. 667.

⁵ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 933.

mentions sont nombreuses, dans les mémoires des administrateurs, des échanges que la province, une fois devenue française, garde avec la Hollande et l'Empire. Plus largement, depuis le Moyen Âge, le Rhin structure l'axe des exportations : les draps étaient vendus dans tout l'espace germanique, tandis que le vin d'Alsace pouvait atteindre les Flandres, la Scandinavie et la Baltique¹. Malgré l'ouverture de nouvelles routes contournant l'Alsace par l'est et l'ouest au XIII^e siècle, le nord de l'Europe demeure un marché pour les produits de la province et de toute la région du Rhin supérieur, dont certains circulent sur le fleuve, notamment les marchandises pondéreuses et le bois². Encore au XVIII^e siècle, le vin et le bois d'Alsace à destination de l'Empire et de la Hollande circulent sur ces rivières³. Le rattachement de l'Alsace à la France n'a en effet guère d'impact sur cette orientation commerciale en partie calquée sur le parcours des eaux de l'Ill et du Rhin, qui regroupent tous les cours d'eau de la province, confluent à Strasbourg, puis s'écoulent vers la mer du Nord. Cette orientation vers l'espace rhénan se reflète d'ailleurs dans le statut douanier de l'Alsace : comme la Lorraine et les Trois-Évêchés, elle est une province « à l'instar de l'étranger effectif ». Ce statut implique une barrière douanière entre la province et le reste du royaume, mais une libre circulation des biens avec l'étranger, favorisant naturellement une orientation du commerce vers d'autres territoires que la France⁴.

C'est donc la conjugaison de trois facteurs, l'organisation de l'hydrographie, l'héritage impérial et le système douanier français, qui est ainsi à l'origine de la distinction entre les réseaux commerciaux d'Alsace et du royaume. Face à ces obstacles, rares sont les tentatives de réorienter les échanges fluviaux vers la France en rattachant le réseau hydrographique d'Alsace à celui d'autres provinces. Le seul à l'envisager explicitement est Mégret de Sérilly qui pense en 1751 qu'il est possible de connecter l'Ill au Doubs (et donc à la Franche-Comté, puis au reste du royaume) grâce à un canal. Mais l'intendant n'est lui-même guère convaincu de la pertinence d'un tel projet puisqu'il conclut : « il y a toute apparence que la dépense de cette jonction

¹ VOGLER Bernard et KAMMERER Odile (dir.), *Nouvelle histoire de l'Alsace: une région au cœur de l'Europe*, Toulouse, Privat, 2003, p. 97.

² *Ibid.*, p. 105, 132 ; NORDMAN Daniel, *Frontières de France: de l'espace au territoire: XVI^e - XIX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1998, p. 311. Le bois issu des forêts des Alpes, d'Alsace et de Forêt-Noire était notamment transporté par le fleuve à destination de la Hollande, grande consommatrice de ressources ligneuses, tant pour ses villes que pour ses navires.

³ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace, 1732-1735*, fol. 130.

⁴ BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e - XVIII^e siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 1999, p. 379.

surpasseroit de beaucoup l'utilité qui en résulteroit¹ ». La navigation n'en joue pas moins un rôle important dans l'administration économique de la province.

Dès la fin du XVII^e siècle, le pouvoir royal s'efforce d'améliorer le commerce fluvial en Alsace à deux échelles. D'une part, malgré le peu de connexions avec le commerce du reste de la France, la stimulation des échanges au sein même de la province doit contribuer au développement économique du territoire, avec des retombées pour tout le royaume. D'autre part, la monarchie entend garantir les intérêts de la province en renforçant le poids de cette dernière dans le commerce international : dans la mesure où les exportations sont à encourager, un port comme celui de Strasbourg, connecté à l'espace rhénan et intégré aux circuits commerciaux allemands et d'Europe du nord, représente un atout important. Il en va de même au Canada où, en dépit des obstacles à la circulation fluviale, le pouvoir royal s'emploie à soutenir la navigation. Dans les deux territoires, ce soutien prend différentes formes : il s'agit, d'une part, de développer directement le réseau navigable en créant de nouvelles voies d'eau et de nouvelles connexions, d'autre part de faciliter la circulation pour les usagers. Dans le cas des aménagements, toutefois, malgré le dynamisme des administrateurs de la fin du XVII^e au milieu du XVIII^e siècle, les obstacles se révèlent rapidement nombreux et souvent insurmontables.

7.2. Les limites de l'extension du réseau navigable

7.2.1. Des projets intérieurs à la province d'Alsace

En Alsace, si l'ambition du pouvoir royal est bien d'augmenter le commerce fluvial grâce aux canaux de la Bruche, de Neuf-Brisach, puis de Seltz, les premières initiatives sont ponctuelles et déconnectées les unes des autres, se greffant à des besoins militaires plus immédiats et extrêmement localisés. Comme nous venons de le démontrer, en dépit de l'attention accordée à la circulation des richesses par Colbert, Vauban ou d'autres économistes à la fin du XVII^e siècle (Pierre Le Pesant de Boisguilbert, Charles-Irénée Castel de Saint-Pierre²), la navigation commerciale est systématiquement subordonnée, en Alsace, aux impératifs militaires.

¹ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 936.

² Sur les théoriciens de l'économie de la navigation et leurs influences, voir MORERA Raphaël, *Vauban hydraulicien*, Mémoire de maîtrise (sous la direction de Paul Benoît), Paris, Paris I Panthéon-Sorbonne, 1999 ; VIROL Michèle, *Vauban de la gloire du roi au service de l'État*, Seyssel, Champ Vallon, 2007, p. 231-236 ; SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, 2014, p. 44-52.

7.2.1.1. Les réalisations : Strasbourg comme pôle d'attraction

À l'inverse des travaux et des projets de jonction de bassins versants ayant lieu à la même période¹, Vauban pour les canaux de la Bruche et de Neuf-Brisach, et de Régemorte pour la rigole de Widensohlen et le canal de Seltz, ne prévoient que des retombées locales : les canaux de la Bruche et de Seltz, connectés directement à la ville de Strasbourg, relient cette dernière au reste de la Basse-Alsace. Les canaux de Neuf-Brisach doivent quant à eux ouvrir des voies navigables entre Strasbourg et la Haute-Alsace en prolongeant la navigabilité de l'Ill vers le sud et les Hautes-Vosges. Dans cette première étape, c'est donc vers Strasbourg que convergent les voies d'eau.

De fait, le pouvoir royal a tout intérêt à développer les échanges de la province avec l'étranger. Strasbourg concentre de façon pérenne l'attention des administrateurs. Principale ville de la province, elle centralise depuis le Moyen-Âge les échanges depuis et vers la province, malgré un déclin notoire aux XVII^e et XVIII^e siècles en raison des conflits récurrents qui opposent la France et l'Empire². Située à la confluence de l'Ill et du Rhin, elle bénéficie des deux axes de navigation : l'Ill sert de support au commerce intra-provincial, le Rhin au trafic vers l'étranger et à tout le commerce international. Le port de Strasbourg, relié aux deux cours d'eau, est donc logiquement une plaque tournante des échanges dans toute la vallée rhénane et au-delà : Anthony Kettela a montré qu'au XVIII^e siècle, par ses importations et ses exportations, Strasbourg commerce avec le monde entier, y compris avec les colonies nord-américaines et antillaises d'où proviennent sucre, café, tabac et indigo via Hambourg et Francfort³. L'importance de la ville est en partie liée au fait qu'elle dispose depuis le XV^e siècle d'un droit d'étape qui oblige au transbordement et à la mise en vente des marchandises qui y transitent, un droit conservé en 1681 en vertu des termes de la capitulation du 30 septembre⁴.

¹ Nous pensons à des ouvrages comme le canal du Midi ou d'Orléans, visant à relier deux réseaux hydrographiques, voire deux mers.

² VOGLER Bernard et KAMMERER Odile (dir.), *Nouvelle histoire de l'Alsace*, 2003, p. 152.

³ KETTELA Anthony, *Le commerce de Strasbourg et de la province d'Alsace au XVIII^e siècle d'après le Mémoire sur l'Alsace du comte du Muy (1766)*, Mémoire de Master (sous la direction de A. J. Lemaître), Mulhouse, Université de Haute-Alsace, 2013, p. 20-28.

⁴ HECKL Christoph, *Das Straßburger Kaufhaus im Mittelalter: Entstehung, Verwaltung, wirtschaftspolitische Funktion*, Hamburg, Diplomica-Verlag, 2015, p. 44-46 ; Capitulation accordée par le Roi à la ville de Strasbourg, avec les Lettres Patentes de confirmation d'icelle, 30 septembre 1681, art. V, dans DE BOUG François-Henri, *Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts du Conseil d'Etat et du Conseil souverain d'Alsace, Ordonnances et Règlements concernant cette Province, avec des observations par M. DE BOUG, Premier président du Conseil Souverain d'Alsace*, vol. Tome premier (1657-1725), Colmar, chez Jean-Henri Decker, 1775, p. 107.

Tout l'intérêt des canaux proposés par Vauban est donc de dynamiser le commerce de la toute la province, l'augmentation du réseau navigable devant faciliter la circulation des marchandises depuis les lieux de production jusqu'aux grandes villes (Colmar et surtout Strasbourg) qui sont à la fois des lieux de consommation et d'exportation. Dans les faits, cette politique se révèle un échec presque total : si les canaux remplissent leur fonction militaire, comme nous l'avons mentionné dans le chapitre précédent, leur réutilisation à des fins civiles est en revanche presque impossible, dans la mesure où la plupart des aménagements se heurtent à des obstacles naturels ou économiques.

Les canaux de Neuf-Brisach et de Seltz, qui devaient servir à développer l'économie de la province, se heurtent respectivement à un milieu incompatible avec une exploitation durable de l'aménagement, et à des contraintes financières qui rendent son maintien trop onéreux. Ce dernier problème se pose également pour le canal de la Bruche. Comme le note Peloux, le secrétaire de l'intendant d'Alsace Feydeau de Brou, « ce canal est à la charge du roi pour l'entretien et les réparations à y faire et la dépense en est considérable chaque année ¹ ». L'imposition spéciale de 30 000 livres régulièrement levée auprès des villes, bourgs et communautés de la province, pour l'entretien d'une partie du réseau hydrographique, est en partie destinée à la conservation du canal et à la rémunération de ses éclusiers². Face à la dépense, alors que la citadelle de Strasbourg est construite depuis longtemps et que le canal ne sert plus que pour le commerce, le pouvoir royal entrevoit une solution : la cession de l'ouvrage. Des pourparlers semblent s'engager en 1729-1730 avec la ville de Strasbourg pour que celle-ci se charge de l'entretien du cours d'eau et puisse en échange percevoir les droits de circulation, mais le projet échoue³. En 1754 toutefois, le secrétaire d'État de la Guerre Marc Pierre de Voyer de Paulmy d'Argenson et l'intendant d'Alsace Lucé, constatant une nouvelle fois l'inutilité du canal pour le service du Roi, remettent sur la table le projet de cession, et en 1755, le roi ordonne « que la ville de Strasbourg sera chargée à l'avenir de l'entretien du canal de la Bruche et de tous les ouvrages tels qu'ils puissent être pour y soutenir la navigation ». La question des droits est abandonnée. En échange de cette charge supplémentaire, et à condition d'y laisser le libre passage pour le service du Roi la ville bénéficie d'une réduction de la contribution à ses

¹ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 22.

² AVES, 2MR 8 à 2MR 11, de nombreuses ordonnances de l'intendant sur l'impôt à prélever pour l'entretien des épis du Rhin et du canal de la Bruche, 1706-1716.

³ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 22 ; AVES AA 2112, projet remis au magistrat de Strasbourg par le prêteur royal Klinglin pour que la ville assume la charge du canal toute seule en échange d'un droit de passage.

fortifications¹. Parmi les importants aménagements militaires dont les ingénieurs et les administrateurs espéraient des retombées économiques, le canal de la Bruche est ainsi le seul à rester en activité tout au long de l'Ancien régime.

7.2.1.2. Les projets de canalisation

En plus de ces aménagements massifs, d'autres projets émergent régulièrement sous la plume des administrateurs et des ingénieurs de la province. Vauban, notamment, est particulièrement ambitieux. Outre les canaux de Seltz qu'il préconise, et celui de Neuf-Brisach en cours de réalisation, l'ingénieur suggère l'aménagement du lit de certaines rivières : la Bruche, la Zorn, la Sauer, la Lauter et la Queich pourraient toutes être rendues navigables jusqu'aux piémonts vosgiens. A la même période, l'intendant La Grange ne suggère que l'aménagement de la Zorn². Peloux ne semble guère s'intéresser à la question de l'aménagement potentiel des cours d'eau de la province, à l'exception de la rivière d'Andlau, un affluent de l'Ill dont le cours est à peu près parallèle à celui de la Bruche et qui coule au sud de cette dernière³. Au milieu du XVIII^e siècle, Mégret de Sérilly estime que nombre de rivières de la province peuvent elles aussi être rendues flottables, et que la Zorn, la Queich et le cours aval de la Lauter pourraient même être rendus navigables⁴. Il ne s'agit donc pas de projets de création *ex nihilo* mais de modification des cours d'eau pour augmenter leur profondeur et réguler leur débit, permettant de fait une meilleure circulation des bois ou des embarcations.

La création de cours d'eau artificiels déconnectés de tout impératif militaire est également envisagée. Épisodiquement, les agents de la monarchie caressent l'idée d'un canal qui permettrait de pallier les inconvénients de la navigation sur le Rhin tout en conservant les avantages que procure un tel axe pour le commerce. Le premier à l'évoquer est Vauban, qui écrit que face aux difficultés de circulation sur le fleuve, « [...] il vaudrait mieux faire un canal à côté, coupé de sas & d'écluses, ce qui pourrait commencer au sortir de l'avant-fossé de Huningue, et continuer jusqu'à Strasbourg, en l'aidant et entretenant par les bras collatéraux qui s'écartent du Rhin, et qui en beaucoup d'endroit pourraient faire partie du canal⁵ ». Ce cours d'eau parallèle au Rhin revient chez Mégret de Sérilly dans les années 1750, avec la même

¹ AVES, AA 2112, copie deux de lettres d'Argenson à l'intendant Lucé demandant son avis sur le projet de remettre l'entretien du canal de la Bruche à la ville de Strasbourg, 23 avril 1754, et mentionnant la décision du Roi de concrétiser ce projet après les éclaircissements apportés par Lucé et en spécifiant les modalités, 22 mars 1755.

² LA GRANGE, *Mémoire sur la province d'Alsace*, 1975, p. 43.

³ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace, 1732-1735*, fol. 22v-24v.

⁴ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 897-899.

⁵ VAUBAN, « Navigation des rivières », 2007, p. 667.

justification de garantir la circulation entre la Haute-Alsace et Strasbourg. Au lieu d'utiliser les bras secondaires du fleuve, l'intendant envisage un canal depuis Mulhouse ou Huningue vers Neuf-Brisach, qui rejoindrait la rigole d'évacuation des eaux usées de la forteresse, puis l'Ill, et enfin le canal de Seltz – réhabilité pour l'occasion et prolongé jusqu'à Lauterbourg¹. Le comte de MUY reprend dans son mémoire les termes exacts de MEGRET DE SÉRILLY².

Ce dernier rédige d'ailleurs une partie entière de son mémoire « sur les canaux de navigation praticables en Alsace et sur leurs avantages³ ». À l'inverse de Vauban, MEGRET DE SÉRILLY ne développe pas dans le détail l'intérêt des canaux, mais l'influence du mercantilisme est lisible dans son parcours (il est intendant du commerce de 1733 à 1739⁴) comme dans son mémoire, en témoigne par exemple sa position sur l'importance du commerce de Strasbourg⁵. Comme l'ingénieur, l'intendant estime que le développement des voies navigables faciliterait le transport des marchandises dans la province, notamment vers Strasbourg et la Basse-Alsace. Selon lui, les aménagements suggérés ne devraient d'ailleurs guère poser de problème : « il est cependant très certain qu'il peut être pratiqué en Alsace autant de canaux qu'en Hollande sur toute la longueur et le travers de la province, la difficulté n'est que dans la dépense et la volonté ; la possibilité ou même la facilité et les avantages sont certains⁶ », affirme-t-il avant de détailler son projet. Outre le canal reliant Huningue à la Basse-Alsace longeant le Rhin, il propose également une voie navigable le long de la Lauter entre Wissembourg et Lauterbourg, une autre entre Wissembourg et la Queich, et plusieurs entre les cols vosgiens et le réseau navigable de plaine⁷. Ainsi l'intendant se révèle-t-il le plus ambitieux en matière de développement, et sans doute aussi le moins réaliste au regard des moyens à investir pour concrétiser toutes ces propositions.

Finalement, si les canalisations militaires ont toutes été réalisées, aucun de ces aménagements exclusivement civils ne dépasse le stade du projet. Les questions militaires sont

¹ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 934-935.

² En fait, seule la première des trois parties est à attribuer au comte Du MUY, celle sur les défenses de la province, objet de sa tournée. Les deux autres, sur la situation géographique et politique de l'Alsace, sont reprises mot pour mot du mémoire de MEGRET DE SÉRILLY. Ils ne contiennent donc aucune proposition originale, même si l'on imagine que la copie fait office de caution des propos de l'intendant. DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766, p. 248-249.

³ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 933.

⁴ Frédéric Garrigues insiste sur l'héritage du colbertisme dans la pensée des intendants du commerce, officiers chargés « d'instruire, de rapporter et de proposer » des mesures destinées au développement commercial de la France. GARRIGUES Frédéric, « Les intendants du commerce au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 45 (3), 1998, p. 630.

⁵ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 659-727. L'intendant encourage notamment l'exportation et le développement du commerce entre la ville et les provinces françaises.

⁶ *Ibid.*, p. 934.

⁷ *Ibid.*, p. 935-936.

les seules qui semblent justifier, aux yeux de la monarchie, la mobilisation de ressources aussi considérables que celles requises pour le percement de canaux. De fait, deux éléments d'explication peuvent justifier ce constat. Le premier est la question de la finalité même des aménagements : les impératifs stratégiques, parfois urgents, qui motivent les travaux hydrauliques militaires rendent le pouvoir royal peu enclin à tergiverser face à l'investissement matériel et financier ou à la réticence des seigneurs et des communautés riverains. Les motivations économiques à l'origine des travaux exclusivement civils sont davantage susceptibles de s'effacer devant la prévision d'une faible rentabilité ou face à des impératifs contradictoires. On retrouve ainsi en Alsace une contradiction mise en lumière par Éric Szulman pour les autres provinces du royaume : l'émergence à la fin du XVII^e siècle d'une préoccupation pour le développement de la navigation fluviale s'oppose à l'incapacité à concrétiser les grands projets d'aménagements, faute d'implication directe du pouvoir royal dans de telles entreprises au moins jusqu'au milieu du XVIII^e siècle¹. De fait, perpétuant là un principe institué par Colbert, la monarchie se contente de susciter et soutenir des initiatives locales ou privées lorsque l'aménagement n'a qu'un intérêt économique, sans y prendre part matériellement et financièrement. Or, la plupart du temps, c'est précisément ce manque de moyen qui nuit à la concrétisation des ouvrages, d'autant qu'en Alsace, la voie concessionnaire qui prévaut à cette époque pour de telles entreprises dans d'autres provinces n'a pas cours. Il faut aussi compter, dans le deuxième quart de siècle, avec la prédominance accordée aux routes face aux voies d'eau. Le second élément d'explication est une question de temporalité : l'érection de places fortes, nonobstant l'ampleur des travaux, est une entreprise qui s'inscrit dans un temps court et ne nécessite qu'un investissement ponctuel de la part du pouvoir royal. Ce dernier est en revanche peu enclin à soutenir financièrement et matériellement les aménagements dans la durée, y compris militaires : en témoignent la cession de l'entretien du canal de la Bruche et l'abandon de celui de Seltz.

Parmi les projets des intendants, finalement, seule la canalisation de l'Andlau mentionnée dans le mémoire de Peloux est engagée. Toutefois, malgré l'intérêt du pouvoir royal et la mise en place de démarches pour concrétiser ce projet, ce dernier échoue également, après s'être heurté à des intérêts locaux contradictoires.

¹ SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, 2014, p. 30-31, 52-62.

7.2.1.3. Le poids de l'héritage seigneurial : le cas de l'aménagement de l'Andlau (1727-1730)

La tentative d'aménagement de la rivière d'Andlau est en effet révélatrice des tensions qui peuvent survenir dans la réalisation des projets royaux. En 1727, le directeur des Ponts et Chaussées d'Alsace Antoine de Régemorte et le gouverneur, le maréchal du Bourg, envisagent de rendre flottable la rivière d'Andlau, pour alimenter la ville de Strasbourg en bois des Vosges. Des premières démarches sont entreprises à la suite d'une visite de Régemorte et du subdélégué de l'intendant Schwend, donnant lieu à un mémoire qui fait aussi office de procès-verbal de visite :

Par la visitte qui a été faite des lieux cy dessus il paroît que l'on pourroit commencer a rendre cette rivière flottable, a l'endroit appellé Wasserfall, ou ruisseau de la petite vallé qui s'y joint au ruisseau provenant de la source de la rivière d'Andlau, ce qui se pourroit faire surtout dans la forest par le moyen et à force de plusieurs retenues comme elle l'est actuellement près du Hochwalds ou par ces sortes de retenues l'on fait passer jusqu'à St Pierre les bois qui appartiennent à Mgr l'Evesque d'où l'on pourroit même les flotter plus loin si dans la plaine l'on avoit soin de bien nettoyer et entretenir le lit de cette rivière¹.

Ces travaux consistent donc à aménager une rivière en augmentant son débit, et non à créer un nouveau cours d'eau, à l'inverse des entreprises antérieures. L'aménagement de la rivière faciliterait le transport des bois appartenant à l'évêque de Strasbourg Armand-Gaston-Maximilien, à la famille d'Andlau, au marquis de Meuse et au Magistrat de la ville de Strasbourg². Le concours de l'État monarchique à cette entreprise est motivé par les retombées indirectes potentielles pour la province et se manifeste surtout à travers l'expertise technique et administrative qu'il met à disposition des bénéficiaires directs de ce commerce du bois. L'étude de la faisabilité du projet est ainsi assurée par les Ponts et Chaussées et l'intendance mais le pouvoir royal, en accord avec la politique en vigueur depuis Colbert, refuse d'en assumer les frais ou de les imposer aux communautés riveraines. À la demande faite en ce sens par le prêteur royal de Strasbourg, le subdélégué Schwend oppose une fin de non-recevoir : « cela ne regarde point le Roy qui n'y a aucun interest³ ». Pas question, par conséquent, de mobiliser les communautés alors que ce sont les seigneurs propriétaires des bois qui tireraient parti du

¹ BNUS, Ms. Turckheim.042, fol. 61-61v, Mémoire sur la situation et le cours de la riviere d'Andlau depuis sa source jusqu'à son entrée dans l'Ill, s. d. [vraisemblablement 1727 ou 1728].

² BNUS, Ms. Turckheim.042, fol. 62., Mémoire sur la situation et le cours de la riviere d'Andlau depuis sa source jusqu'à son entrée dans l'Ill, s. d. [vraisemblablement 1727 ou 1728].

³ BNUS, Ms. Turckheim.042, fol. 68v, réponse du subdélégué Schwend aux remarques du prêteur royal de Strasbourg sur l'aménagement de la rivière d'Andlau, s. d. [entre 1727 et 1730].

flottage ! Le projet suscite rapidement l'hostilité des seigneurs riverains de l'Andlau, soucieux de leur droit de pêche, et doit être abandonné : « on étoit absolument dégoûté de ces projets, parce que certains seigneurs craignant de perdre la pêche et que les flottes ne détruisent le poisson ont sollicités pour qu'on laisse les choses sur l'ancien pied et l'on a été plus d'un an dans un grand silence sur cette affaire¹ » écrit Régemorte.

Cependant, la perspective d'augmenter l'afflux de bois à Strasbourg et de rentabiliser ses propres forêts pousse le Magistrat de la ville à solliciter de nouveau l'aménagement. Une nouvelle fois, le projet transite par les agents du pouvoir royal, en l'occurrence le gouverneur puis l'intendant, mais se heurte cette fois au refus de l'abbé Garnier, l'intendant ecclésiastique du château de Saverne au service l'évêque de Strasbourg, le cardinal de Rohan. Le directeur des Ponts et Chaussées, s'interrogeant sur les raisons de ce nouvel échec, y voit l'influence de Rohan : ce dernier, malgré l'intérêt direct de pouvoir exploiter les bois autour de l'Andlau, « vent tous les ans une grosse quantité de bois à Strasbourg qu'il y rend au moyen de la Brusche et du Canal de la Brusche, ce bois se vend aujourd'hui très cher à Strasbourg. Si l'on a des facilités pour tirer du bois d'ailleurs, le prix pour l'augmentation de la denrée diminuera, ainsi le bois de Mgr le Cardinal ne se vendra plus au même prix² ». Comme lors de la tentative d'application de l'*ordonnance des eaux et forêts*, l'administration monarchique se heurte en Alsace au poids des privilèges, si bien que les intérêts du royaume doivent parfois s'effacer devant ceux des seigneurs que le roi entend se concilier.

Dans cet effort de développement des voies navigables et flottables, les pouvoirs locaux ne sont pas systématiquement un frein aux réalisations. Ils peuvent également s'imposer comme force de proposition, ne sollicitant le pouvoir royal que pour encadrer et soutenir une entreprise privée, comme c'est le cas à Montréal.

7.2.2. Les tentatives de percement du canal de Lachine au Canada

Au Canada, les entreprises de canalisation sont extrêmement rares, malgré l'optimisme de Pierre Boucher et les ambitions de Vauban. Du fait de son éloignement de la métropole et du petit nombre de colons, le développement de la circulation fluviale en Nouvelle-France répond à des impératifs radicalement différents. En marge du royaume, les colonies américaines sont écartées de fait de la réflexion sur la mise en réseau des voies navigables qui touche le territoire

¹ BNUS, Ms. Turckheim.042, fol. 57-57v, Mémoire sur la rivière d'Andlau, d'Antoine de Régemorte, 1730.

² BNUS, Ms. Turckheim.042, fol. 59., Mémoire sur la rivière d'Andlau, d'Antoine de Régemorte, 1730. Peloux partage le point de vue de Régemorte en parlant de « raisons d'intérêt » comme seuls obstacles à la réalisation des aménagements. PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 23v.

métropolitain à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle. Comme l'Alsace, la réflexion sur l'extension de l'hydrographie navigable n'est menée qu'à l'échelle de la colonie.

7.2.2.1. Les premières tentatives de Dollier de Casson

Une seule entreprise retient l'attention du pouvoir royal durant le Régime français : le contournement des rapides de Lachine. Ce projet ambitieux, qui permettrait de passer outre l'obstacle infranchissable qui empêche toute navigation en amont de Montréal, est d'abord une initiative privée. Ce sont en effet les Sulpiciens, seigneurs de Montréal, qui sont à l'origine du projet. L'idée d'un canal sur l'île de Montréal remonte au moins aux années 1670 puisqu'on la retrouve dans un mémoire sur la colonie du Sulpicien François de Salignac de la Mothe-Fénelon, au début des années 1670¹ : pour l'abbé, le creusement d'un canal depuis le village de Lachine jusqu'à la rivière Saint-Pierre, qui passe au sud de Montréal, doit connecter la voie fluviale du Saint-Laurent au réseau hydrographique des Grands Lacs et rendre ces derniers accessibles avec des embarcations européennes. Il pourrait également faire tourner les moulins en amont de Montréal, sur la petite rivière Saint-Pierre. Les mêmes arguments sont repris au début des années 1680 par le supérieur des Sulpiciens de Montréal, François Dollier de Casson, à qui l'on doit par ailleurs une partie des aménagements de la seigneurie de Montréal à cette époque². Mais faute de moyens, Louis Tronson, le supérieur général, en France, demande à ce que, les travaux soient remis à plus tard³.

Ces derniers commencent finalement en 1689, en partie grâce à une ordonnance de l'intendant Champigny qui permettait aux Sulpiciens de mobiliser les paroissiens de Lachine incapables de payer leurs redevances⁴. Dollier de Casson lance donc le creusement du canal à la mi-juin 1689 mais les travaux s'interrompent une première fois avec le massacre des habitants de Lachine par les Iroquois le 5 août de la même année, puis une seconde fois au début des années 1690 à la demande du supérieur général. Selon l'ingénieur Chaussegros de Léry, le projet « qu'ils n'ont

¹ ANOM, C11A 3, fol. 196, Mémoire donnant une description du Canada et de ce qui s'y trouve d'avantageux tant pour les intérêts du roi que pour ceux de ses colonies, 1671. Fénelon est le demi-frère de l'archevêque de Cambrai, ce qui explique que son mémoire soit remonté jusqu'au roi.

² DICKINSON John A., « Les sulpiciens au Canada », in DESLANDRES Dominique, DICKINSON John A. et HUBERT Ollivier, *Les Sulpiciens de Montréal: une histoire de pouvoir et de discrétion, 1657-2007*, Montréal, Fides, 2007, p. 41.

³ BONIN Raoul, « Le canal Lachine sous le Régime français », *Bulletin des recherches historiques* XLII (5), 1936, p. 272 Sauf référence directe aux archives, toute la chronologie présentée ici s'appuie sur le travail du sulpicien Raoul Bonin, dont l'ampleur et la précision n'ont pas encore été égalées : les travaux ultérieurs ne mentionnent qu'une chronologie succincte.

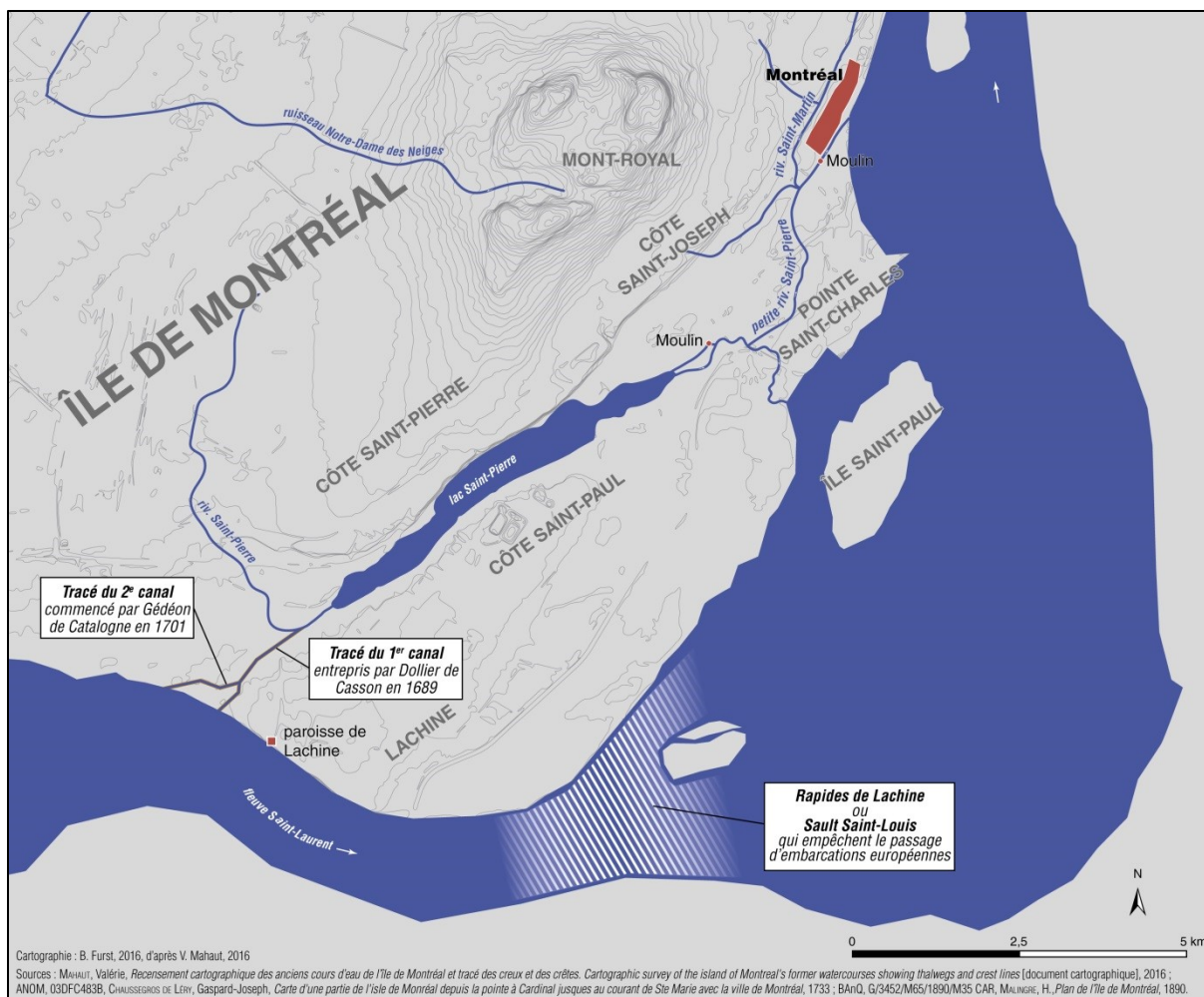
⁴ *Ibid.*, p. 272-273 Nous n'avons pas retrouvé l'ordonnance dans les archives consultées. Bonin date le texte du 5 juin 1689.

pu approfondir à cause du roc¹ », est abandonné en raison de la nature des sols nécessitant un investissement au-delà des maigres moyens à disposition des Sulpiciens. Une nouvelle tentative a lieu en 1700, toujours sous l'impulsion de Dollier de Casson qui s'adjoit les services de Gédéon de Catalogne, arpenteur et officier des troupes de Marine, avec lesquelles il a participé à plusieurs expéditions. Ce dernier procède, à en croire un « mémoire servant de devis » dont des extraits sont proposés par Raoul Bonin, à une estimation à vue d'œil du terrain, des mesures et des moyens à mettre en œuvre², et s'engage sous contrat à réaliser la jonction entre Lachine et Montréal. Bien que le tracé qu'il propose soit partiellement différent de celui tenté par Dollier de Casson, joignant le Saint-Laurent un peu plus en amont (Carte 14), il se heurte au même problème : la couche rocheuse à creuser pour que le canal soit navigable est trop dure et, moins d'un an plus tard, en octobre 1701, Catalogne renonce à son tour. L'entreprise demande des moyens autrement plus conséquents, comme l'écrit le nouveau supérieur général de l'ordre à Dollier de Casson : « on dit même que des principaux officiers du pays ont dit que l'entreprise du canal dont vous avez fait marché excède le pouvoir non seulement d'un particulier, mais d'une communauté, et qu'il n'y a que le roi qui pût en faire les frais³ ». À la mort de Dollier de Casson en septembre 1701 et après l'échec de Catalogne, les Sulpiciens se rangent à l'avis du supérieur général et se résolvent à demander l'appui du pouvoir royal.

¹ ANOM, Dépôt des Fortifications des Colonies, 03DFC483B, Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, Carte d'une partie de l'isle de Montréal depuis la pointe à Cardinal jusques au courant de Ste Marie avec la ville de Montréal, 1^{er} octobre 1733. La carte complète figure en annexe XII, p. 440.

² BONIN Raoul, « Le canal Lachine sous le Régime français », 1936, p. 285.

³ Lettre de Lechassier, supérieur général des sulpiciens à Dollier de Casson, 20 février 1701, cité par *ibid.*, p. 287.



Carte 14 – Les rapides de Lachine et les deux premiers projets d’un canal.

7.2.2.2. L’abandon d’un projet trop onéreux

À partir de 1702, la correspondance entre les Sulpiciens et le secrétaire d’État à la marine s’étoffe. Le curé de la paroisse de Notre-Dame, puis en 1703, de celle de Sault-Saint-Louis située à l’extrémité de l’île de Montréal, René-Charles de Breslay, sollicite le soutien du roi pour concrétiser le canal¹. La monarchie ne cache pas son intérêt : un document de travail portant les commentaires du secrétaire d’État de la Marine montre que ce dernier le projet assez intéressant pour évoquer la possibilité d’y faire travailler des soldats, et envisage de demander un plan du canal². En 1703, le roi charge d’abord le gouverneur et l’intendant de lui envoyer un mémoire sur le projet³, puis, l’année suivante, fait demander à Breslay un plan « du canal et du

¹ ANOM, C11A 20, fol. 118v, résumé d’une lettre de subvention pour la construction du canal de Lachine, s. d. [1702 ?].

² ANOM, C11A 21, fol. 35, extraits d’une lettre de Vaudreuil et Beauharnois à Pontchartrain, annotée par le secrétariat d’État de la Marine, 1703.

³ BAC, MG18-G6 2, p. 347, Mémoire du roi au gouverneur Callière et à l’intendant Beauharnois, 7 juillet 1703.

pays dans lequel il doit estre creusé¹ » et s'enquiert du coût d'un tel projet. Les autorités coloniales prêtent leur concours à l'évaluation en envoyant l'ingénieur Beaucour « visiter et sonder² » ce canal, et en évaluer le coût. Dans leur lettre au roi, ils ne manquent d'ailleurs pas de relever le bénéfice que le roi titrerait d'un tel aménagement. Finalement, en 1707, un nouveau mémoire du roi à l'intendant et au gouverneur accuse réception des précisions demandées à Breslay, mais confirme que « Sa Majesté [...] n'est pas en estat a présent d'entreprendre une pareille despense, aussy c'est un ouvrage à ramener à la paix à moins qu'on ne trovast les moyens de le faire faire sans qu'il en coustast rien à Sa Majesté³ ».

C'est finalement l'implication de l'ingénieur Chaussegros de Léry qui scelle l'abandon du projet. En 1714, les Sulpiciens semblent avoir renoncé à rendre ce canal navigable, puisque l'intendant Bégon informe Pontchartrain de leur intention de l'achever uniquement pour faire tourner les moulins de Montréal, ce qui est effectivement réalisé⁴. Cependant, en 1717, les seigneurs de l'île sollicitent Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, alors occupé à l'érection des fortifications de la ville, pour compléter le percement d'un canal navigable. Il s'agit à nouveau d'une tentative privée, puisque les Sulpiciens ne sollicitent pas le pouvoir royal, mais directement Chaussegros de Léry, entreprise à laquelle ils ne donnent finalement pas suite pour les mêmes raisons financières⁵. En 1733, en revanche, une implication du roi semble à nouveau envisagée. Il ne s'agit toutefois toujours pas d'une participation financière : Chaussegros de Léry lui-même déconseille au roi de participer financièrement à l'entreprise, jugeant préférable que les Sulpiciens se remboursent eux-mêmes avec un péage sur le canal⁶. Cela ne signifie pas pour autant que le pouvoir royal ne s'intéresse plus au projet. Chaussegros de Léry, mais aussi l'intendant Hocquart et le gouverneur Beauharnois, vantent les bénéfices potentiels du canal au secrétaire d'État. Ces derniers demandent ainsi au roi l'autorisation de charger Chaussegros de Léry d'une nouvelle expertise, qui permettrait à la Couronne de décider de son implication. Le résultat de cette expertise met toutefois définitivement fin au projet : « l'exécution en est bien plus difficile et d'une bien plus grande dépense qu'on ne l'auroit pensé, puisque pour y parvenir, il en cousteroit au moins deux cent cinquante-cinq mille livres », et les difficultés d'excavation que Léry prévoit risquent encore de gonfler cette somme. L'importance du montant, bien loin

¹ ANOM, C11G 1, fol. 12, Mémoire du roi à Vaudreuil et de Beauharnais, 10 juin 1704.

² ANOM, C11A 24, fol. 41v-42, lettre de Vaudreuil et des intendants Raudot à Pontchartrain, 3 novembre 1706.

³ ANOM, C11G 1, fol. 88, Mémoire du roi à Vaudreuil et Raudot, 30 juin 1707.

⁴ ANOM, C1A 34, fol. 314v, Lettre de Bégon à Pontchartrain, 12 novembre 1714.

⁵ Bonin évoque un emprunt nécessaire de 15 000 livres, ce que les autorités métropolitaines refusent. BONIN Raoul, « Le canal Lachine sous le Régime français », 1936, p. 292.

⁶ ANOM, C11A58, fol. 206v, lettre de Chaussegros de Léry à Maurepas, 18 octobre 1732.

des vingt à trente-cinq mille livres envisagés lors des projets précédents, achève de convaincre le pouvoir royal comme l'ingénieur, et les Sulpiciens eux-mêmes de renoncer au contournement des rapides de Lachine¹.

A l'instar de plusieurs canaux en Alsace, le creusement du canal de Lachine échoue pour des impératifs financiers dictés par le terrain. L'investissement indispensable à de tels travaux ne peut être assuré que par le pouvoir royal, qui y rechigne malgré les avantages que procureraient de tels aménagements : la somme estimée par Chaussegros de Léry équivaut après tout à plus des deux tiers des dépenses prévisionnelles totales de la colonie en 1734, plus du double de celles de l'île Royale². Les efforts successifs pour concrétiser un projet jugé par tous – seigneurs locaux, administrateurs coloniaux, ingénieurs et pouvoir central – comme étant essentiel au développement économique, attestent malgré tout d'une bonne compréhension des enjeux économiques de l'aménagement du territoire ainsi que de l'hydrographie en particulier par tous les acteurs, et par les représentants du pouvoir royal en particulier. Or, dans les faits, la quasi-totalité des projets dans lesquels ce dernier s'implique échouent. Il y a ainsi un décalage marqué entre un territoire rêvé par les administrateurs et les ingénieurs d'une part, et la réalité matérielle de l'autre.

7.2.3. Un paysage hydrographique idéal

Bien que les desseins d'aménagement au service de la circulation fluviale soutenus par le pouvoir royal se soldent par des échecs, ils révèlent néanmoins, en Alsace comme au Canada, une volonté d'implication directe des administrateurs, voire du gouvernement dans l'encadrement de projets qui participent à la constitution d'un savoir environnemental. Si les travaux de canalisation ne profitent pas directement à la couronne, ils doivent contribuer au développement économique de la province ou de la colonie, ce qui justifie le soutien sinon matériel, au moins moral et technique du pouvoir royal. D'autres acteurs ont, en effet, recours à lui pour son expertise et son concours financier, quand il n'est pas lui-même force de proposition, témoignant de la place centrale qu'occupent l'État et ses représentants, à la fin du XVII^e et dans la première moitié du XVIII^e siècle, dans les grands projets d'aménagement hydraulique en Alsace et au Canada. Que ces derniers soient concrétisés ou non, ils montrent d'ailleurs que si le pouvoir royal doit composer avec les contraintes financières, politiques et

¹ ANOM, C11A 60, fol. 374v, lettre de Chaussegros de Léry à Maurepas, 20 octobre 1733 ; ANOM, C11A 59, fol. 54-56v, lettre de Beauharnois et Hocquart à Maurepas, 25 septembre 1733.

² ANOM, C11A 60, fol. 193-206v, Projet de la dépense à faire en Nouvelle-France pour le service du roi pendant l'année 1734 ; ANOM C11C 11, fol. 91-95v, octobre 1733 ; État des fonds nécessaires pour la colonie de l'Île Royale pendant l'année 1734, 12 octobre 1733.

environnementales propres à chaque territoire, il s'affirme cependant comme le seul acteur capable de mener à bien des projets d'une telle envergure, une capacité bien comprise des seigneurs et communautés locales. La plupart des raisons qui permettent de l'expliquer ont déjà été évoquées dans le cas des aménagements militaires : le cadre juridique de l'*ordonnance sur le fait des eaux et forêts*, la maîtrise technique que nécessitent de tels travaux, l'implication active des autorités coloniales comme du pouvoir central. S'ajoute également l'influence du colbertisme dans la pensée économique des administrateurs, qui conduisent ces derniers à accorder une attention particulière aux voies d'eau pour l'essor du royaume, malgré l'absence, à cette période, d'une politique générale de développement de la navigation. Enfin, le pouvoir royal et ses représentants jouissent d'une vision d'ensemble du territoire, identifiant non seulement les enjeux et les intérêts locaux des aménagements, mais également leurs retombées pour l'ensemble de la province.

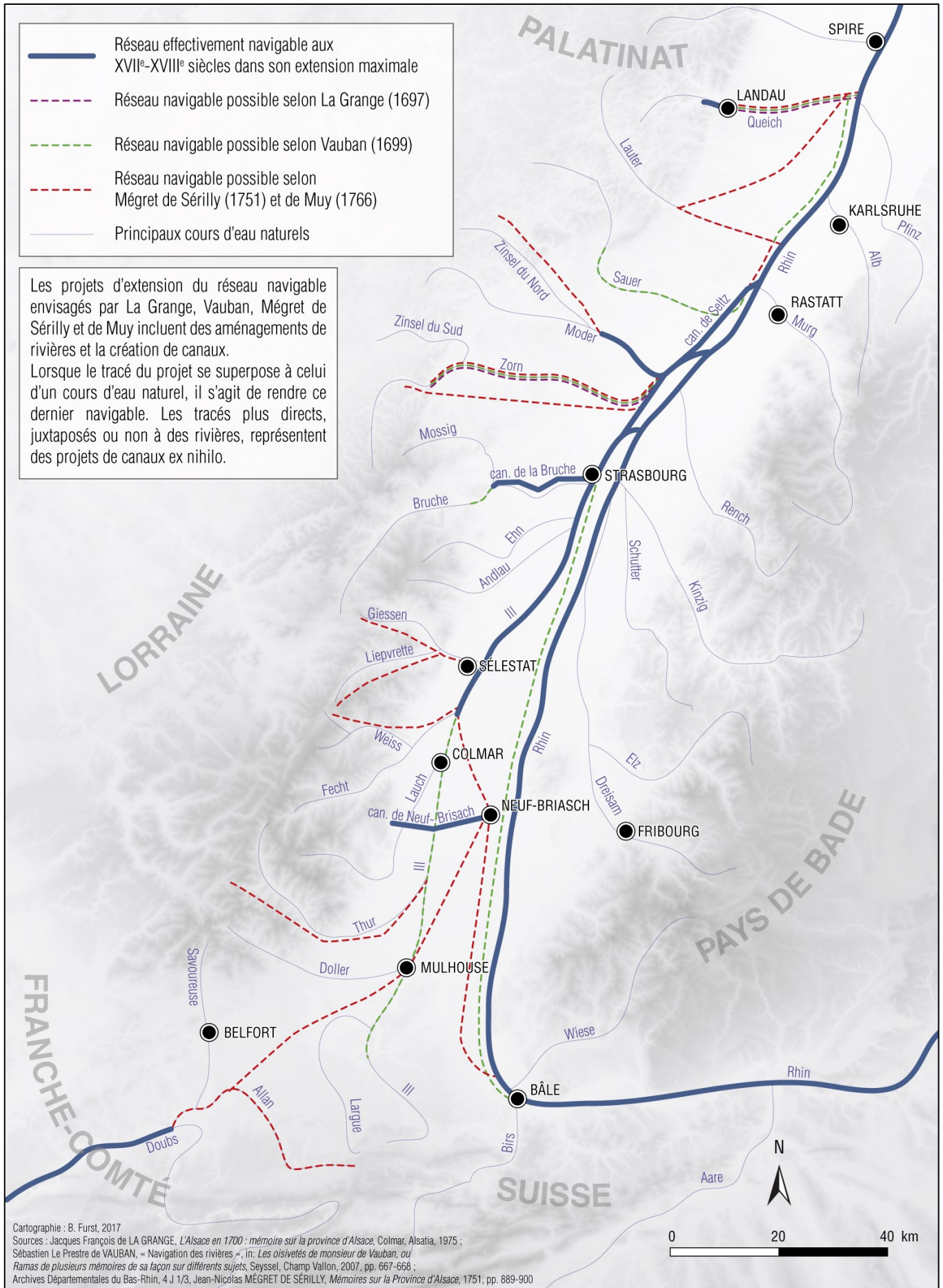
C'est cette vision d'ensemble qui permet, à partir de la fin du XVII^e siècle, de faire émerger un paysage hydrographique idéal qui contraste avec la réalité, mais dont les caractéristiques principales pénètrent et s'installent plus ou moins durablement dans la pensée des agents du pouvoir royal concernés par l'aménagement du territoire. Plusieurs projets pensés, voire initiés ou soutenus des intendants ou des ingénieurs survivent ainsi à leurs instigateurs. L'exemple du canal de Lachine est évocateur : il occupe l'administration coloniale et le pouvoir central, à des niveaux variés, de 1689 à 1733. Le phénomène est encore davantage marqué en Alsace. Le canal de Seltz est pensé par deux générations d'ingénieurs, Vauban et Régemorte, puis, bien qu'il soit rapidement abandonné, il reste partie intégrante du réseau hydrographique navigable présenté par les administrateurs jusqu'aux mémoires de Mégret de Sérilly et du comte de Muy. L'idée prônée par Vauban d'un canal parallèle au Rhin le long de la province, à l'abri des caprices du fleuve et de la menace des ennemis perdure également (avec un tracé différent) jusqu'au milieu du XVIII^e siècle... voire au-delà (Carte 15¹).

Que ces aménagements soient concrétisés ou non, ils participent d'un idéal, une idée de réseau navigable qui s'installe rapidement dans un savoir administratif collectif, où les idées sont transmises au fil des mémoires et des correspondances, qui parfois les critiquent ou les modifient. Il s'agit là d'une autre façon pour les agents de la monarchie de s'appropriier le territoire, en le pensant collectivement tel qu'il pourrait ou devrait être. En dépit des questions financières, des politiques publiques ou des intérêts locaux, les projets de développement de la

¹ Le tracé prévu par Vauban coïncide avec celui du Grand canal d'Alsace, réalisé au début du XX^e siècle.

navigation en Alsace et au Canada subsistent, leur tracé évoluant parfois au gré des besoins et des contextes, tandis que d'autres émergent, motivés par d'autres nécessités ou une autre lecture du territoire. Les administrateurs en Alsace et au Canada, parfois sollicités par des acteurs locaux et soutenus par un personnel technique, ne manquent pas d'idées pour adapter l'environnement hydrographique aux besoins de la province. Le fait que ces ouvrages soient effectivement réalisables, ainsi les moyens à investir pour y parvenir sont ici secondaires : les canaux proposés par Vauban dans son mémoire sur la *Navigation des rivières*, en Alsace ou dans d'autres provinces, sont parfois peu réalistes au regard des capacités matérielles et financières du pouvoir royal comme des caractéristiques du milieu physique. Ce qui compte en réalité avant tout est de montrer le potentiel du réseau hydrographique de la province et de la colonie, de proposer des moyens de pallier ses faiblesses et *in fine*, de mettre en valeur le territoire. Cette approche prospective d'une hydrographie idéale se heurte à plusieurs éléments : aux contraintes environnementales qui rendent les travaux ou l'entretien des infrastructures impossibles ou bien trop onéreux ; aux politiques de la monarchie en matière d'aménagements hydrauliques, qui préconisent un soutien plutôt qu'un investissement direct lorsque le seul enjeu des travaux est la circulation marchande ; et enfin aux intérêts contradictoires des riverains.

Comme le montre le concours des ingénieurs Gédéon de Catalogne puis Chaussegros de Léry dans le percement avorté du canal de Lachine, celui de l'intendance et surtout, du directeur des Ponts et Chaussées en Alsace dans la canalisation de l'Andlau, le pouvoir royal soutient cependant la navigation par d'autres moyens. Le développement d'une expertise technique au service du développement du territoire en est une manifestation. L'adoption de mesures législatives garantissant les intérêts de la province ou ceux de la colonie et du royaume dans l'économie de la navigation sur le Rhin et le Saint-Laurent en est une autre.



Carte 15 – Le réseau navigable en Alsace dans l’imaginaire des administrateurs

7.3. Les moyens indirects du développement de la navigation

7.3.1. La défense des intérêts de la province et le contrôle des flux

En Alsace comme au Canada, le soutien du pouvoir royal à l'économie de la navigation passe à la fois par la facilitation des conditions de navigation entre les différents territoires qui composent l'espace français, et par le contrôle du commerce extérieur. À ce titre, plusieurs mesures sont adoptées pour limiter la sortie des marchandises du royaume, empêcher le commerce illégal et faire bénéficier la France des échanges intra et extra-provinciaux.

7.3.1.1. La lutte contre la contrebande

Au Canada, face à la nécessité de contrôler le commerce qui passait systématiquement par voie fluviale, plusieurs mesures sont adoptées par le gouverneur et l'intendant, voire par le Conseil du roi. Des dispositions sont prises pour faire face à la contrebande de pelleteries en provenance des Pays d'en Haut et en direction de la Nouvelle-Angleterre, afin de faire respecter le monopole de la traite vers la métropole et de limiter le passage de richesses vers et depuis une colonie ennemie. Outre le rôle de surveillance des forts de la vallée du Richelieu, des mesures indirectes visent à restreindre les risques de fuite d'une richesse normalement destinée au marché français. Dans un premier temps, il s'agit de lutter contre les coureurs des bois qui passent outre les foires de Montréal pour se procurer les fourrures directement dans les territoires amérindiens, alors que l'objectif des marchands officiels et du pouvoir royal est d'attirer les Amérindiens dans la colonie. Louis Dechêne compte sept règlements d'origine royale et une vingtaine émanant des autorités coloniales entre 1672 et 1681 pour prévenir ce trafic illégal.¹ Un tel nombre et la répétition des injonctions démontrent l'échec du pouvoir royal à imposer son autorité sur le terrain, d'autant que certains administrateurs, dont les gouverneurs Frontenac, La Barre et Vaudreuil, profitent directement de la traite et ont parti lié avec les coureurs des bois².

¹ DECHÊNE Louise, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*, Montréal, Boréal, 2008, p. 123-124. Parmi les premiers textes à ce sujet, BAnQ, CR301, P159, édit du roi contre les coureurs des bois, 5 juin 1673 ; BAnQ, R1, P24, ordonnance de Frontenac défendant à tout particulier, surtout aux coureurs des bois, de sortir ou de s'absenter des habitations, sous prétexte de chasse, pour plus de vingt-quatre heures sans un congé écrit, 20 septembre 1674 ; ANOM, B 7, fol. 39v, Ordonnance royale portant défense aux habitants du Canada d'aller à la traite des pelleteries avec interdiction au gouverneur et à l'intendant de donner des dérogations, 15 avril 1676, BAnQ, CR301, P214, Ordonnance de l'intendant Duchesneau contre les coureurs des bois, 17 septembre 1679. La répétition de l'interdiction à intervalles rapprochés laisse peu de doute quant à l'inefficacité de la mesure.

² Gilles Havard souligne la difficulté des autorités coloniales à empêcher la course des bois, bien qu'elles prétendent parfois le contraire à la Cour. HAVARD Gilles, *Empire et métissages: Indiens et Français dans le Pays*

Avec le déplacement du centre de gravité de la traite vers les Pays d'en Haut, les enjeux changent. La vallée laurentienne devient un point de passage entre les lieux d'échange et la destination des fourrures, c'est-à-dire la métropole. Il s'agit dès lors de contrôler le flux de marchandise pour garantir aux compagnies détentrices du monopole de la traite extérieure (à destination de la France) de recevoir leur dû et d'éviter un détournement d'une partie des peaux vers les colonies anglaises. L'instauration du système de congés en 1681, autorisant seulement vingt-cinq permis de traite marque cette volonté de réguler et contrôler les échanges avec les Amérindiens¹. Le corollaire de cette fuite des fourrures vers la Nouvelle-Angleterre est la pénétration en Nouvelle-France de produits manufacturés anglais aussi variés que de la vaisselle, du calicot, du chocolat ou des meubles. Cette importation est tout autant prohibée que l'exportation de castors, puisqu'elle contourne le monopole métropolitain².

À cette période, parmi les nombreuses ordonnances visant à limiter la contrebande, certaines s'attaquent explicitement à la navigation. L'arrêt du Conseil d'État du 31 mai 1701 interdit à tout habitant ne faisant pas partie de la compagnie canadienne, brièvement détentrices du monopole de la traite intérieure, de « se mêler du commerce de pelleteries³ ». Louise Dechêne note que suite à cet arrêt, « jamais les défenses d'intercepter les Indiens qui apportent leurs fourrures dans la colonie n'ont été appliquées avec tant de rigueur⁴ », interdisant notamment aux habitants de la région de Montréal d'équiper le moindre bateau pour la traite. Sébastien Didier a d'ailleurs récemment montré que l'intendance, par l'intermédiaire des subdélégués montréalais, était particulièrement active dans cette lutte contre le commerce interlope, contrôlant notamment les canots en partance et en provenance des Pays d'en Haut au début du

d'en Haut, 1660-1715, Sillery, Québec, Septentrion, 2003, p. 329 ; Dans son dernier ouvrage, il consacre un chapitre aux liens ambigus des autorités coloniales avec le monde de la traite. Ainsi, les coureurs des bois sont-ils protégés et les peines demeurent rares. HAVARD Gilles, *Histoire des coureurs de bois: Amérique du Nord, 1600-1840*, Paris, Les Indes savantes, 2016, p. 103-126.

¹ Le nombre de congés varie jusqu'à ce que le système soit aboli en 1728. DECHÊNE Louise, *Habitants et marchands de Montréal au XVII^e siècle*, 1988, p. 175-178.

² LUNN Jean, « The Illegal Fur Trade out of New France, 1713-60 », *Report of the Annual Meeting of the Canadian Historical Association* 18 (1), 1939, p. 63 ; HALBERT Philippe L. B., « Chaises à l'anglaise et bureaux anglais, ou repenser la culture matérielle en Nouvelle-France », *Borealia*, 2015, [<https://earlycanadianhistory.ca/2015/12/14/chaises-a-langlaise-et-bureaux-anglais-ou-repenser-la-culture-materielle-en-nouvelle-france/>], consulté le 17.03.2017.

³ Arrêt du Conseil d'État du roi au sujet du règlement fait pour la Compagnie du Canada et qui confirme le changement de l'article XX du dit règlement, 31 mai 1701, *Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada*, Québec, Presse à vapeur de E.R. Fréchette, 1854, p. 286 ; DECHÊNE Louise, *Habitants et marchands de Montréal au XVII^e siècle*, 1988, p. 144-145. Face à la chute du cours du castor, une partie des habitants de la colonie forment en 1699 une compagnie permettant « d'exploiter les droits et privilèges canadiens rattachés à la ferme du Domaine d'Occident » qui comprenaient le monopole de l'exportation des fourrures. En consentant à une baisse des tarifs établis, les Canadiens s'assurent un débouché en métropole, bien qu'ils limitent leurs bénéfices. C'est ce qui explique pourquoi l'arrêt du 31 mai 1701, qui confirme cette baisse des tarifs, est assorti d'une clause instaurant un monopole de la traite à l'intérieur de la colonie.

⁴ DECHÊNE Louise, *Habitants et marchands de Montréal au XVII^e siècle*, 1988, p. 145.

XVIII^e siècle¹. En 1731, un nouvel arrêt du Conseil d'État du roi oblige les voyageurs de la traite à déclarer la quantité de castor qu'ils transportent à chaque poste français sur leur route pour éviter toute altération des quantités et de la qualité de la livraison².

En Alsace aussi, la question de la contrebande occupe le pouvoir royal, notamment au XVIII^e siècle. L'enjeu est ici double : il s'agit de limiter l'entrée illégale de marchandises normalement taxées, notamment le tabac après 1749³, et d'empêcher la sortie de celles qui pourraient bénéficier au royaume, et en premier lieu les grains. Cette contrebande est étroitement liée au contrôle du Rhin, comme axe de circulation vers la Suisse ou le Palatinat, mais surtout comme zone de contact avec le pays de Bade.

C'est notamment ce qui motive une ordonnance de l'intendant La Grange en 1693, prohibant, en vertu d'une ordonnance royale de la même année, de « passer, ou faire passer au-delà du Rhin dans les terres de l'Empire ou autres lieux tels que ce puisse estre, même dans les isles du Rhin, aucun grains de quelque nature qu'ils puissent estre⁴ » en la publiant explicitement dans les villes et villages le long du Rhin. Encore en 1762, le subdélégué Roullin édicte une ordonnance réglementant drastiquement le transport de grains d'Alsace et plus généralement de France, dans un espace de « trois lieues limitrophes des abords du Rhin » et obligeant les prévôts des paroisses de cette zone à « veiller [...] sur la conduite de ceux qui se mêloient de faire le commerce de grains, et d'en faire des transports par le Rhin⁵ ». Une telle ordonnance est motivée par la volonté de garantir la subsistance de population de la province, et d'éviter de nourrir des potentiels ennemis. Le constat vaut pour les deux sens de circulation. Hidemi Uchida a recensé plusieurs cas d'importation illégale de tabac étranger dont les coupables ont souvent à leur disposition un moyen de circuler : bateliers, pêcheurs et poissonniers sont ainsi bien représentés parmi les contrebandiers dans les années 1760, mais aucune ordonnance des

¹ DIDIER Sébastien, « Entre ville et campagnes, les subdélégués de l'intendance canadienne (1675-1763) », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 70 (1-2), 2016, p. 125.

² BAnQ, TP1, S36, P715, arrêt du Conseil d'État ordonnant un contrôle des castors dans les postes français le long des routes de traite, 1^{er} juillet 1731.

³ La déclaration du roi du 4 mai 1749 entend lutter contre l'importation de tabac étranger dans le royaume en imposant ce dernier de 30 sols par livre, y compris en Alsace malgré son statut de province à l'instar de l'étranger effectif. Face à la proximité de l'Empire, et notamment de l'entrepôt de Kehl, la tentation de faire passer du tabac étranger en Alsace de manière illégale semble forte. Sur la déclaration de 1749, voir notamment UCHIDA Hidemi, *Le tabac en Alsace aux XVII^e et XVIII^e siècles: essai sur l'histoire d'une économie régionale frontalière*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1997, p. 46-89.

⁴ AVES 2 MR 5, Ordonnance de La Grange sur le commerce des grains, 15 décembre 1693.

⁵ AVES, 2MR27, ordonnance du subdélégué Roullin sur le commerce des grains, 14 août 1762.

intendants ne semble s'attaquer au problème, qui est celui des bureaux de la Ferme, chargés de collecter cette taxe¹.

Se développe ainsi un droit particulier, propre à chaque territoire, édicté par les autorités royales du Canada et d'Alsace et conditionné par les enjeux économiques que pose l'hydrographie comme support de circulation des flux commerciaux. Il faut toutefois relativiser sa portée, car en dépit des ordonnances, les abus continuent. En Nouvelle-France, le laxisme des autorités qui ont souvent parti lié avec le monde de la traite, la persistance d'une perspective de profit pour les marchands et l'attrait pour les produits manufacturés anglais font que la contrebande se poursuit jusqu'à la fin du Régime français². En Alsace, Georges Livet a montré que la contrebande se poursuivait bien au-delà des années 1760, notamment autour de Strasbourg, motivée par la déclaration de 1749 sur l'importation de tabac étranger, et facilitée par la proximité du Rhin³. Cette ambition de contrôle des échanges et de sauvegarde des monopoles s'accompagne par ailleurs d'un soutien du pouvoir royal au commerce strasbourgeois sur la scène internationale

7.3.1.2. Le soutien à l'économie de la navigation

En effet, le roi et ses représentants s'emploient à défendre les intérêts de la navigation en Alsace, et plus particulièrement ceux des bateliers de Strasbourg. En dépit des traités, à commencer par celui de Münster, garantissant la liberté de navigation sur le Rhin, celle-ci n'est que théorique. Au début du XVII^e siècle, Strasbourg dispose d'importants privilèges dans ce domaine. Ses bateliers, organisés en corporation – la tribu « de l'Ancre » – dont les statuts remontent au XIV^e siècle, jouit de la possibilité de circuler à leur guise sur le fleuve, de la dispense de droits d'étapes dans les ports entre Strasbourg et Francfort, du privilège de pouvoir transporter des marchandises depuis Francfort ou Mayence pour revenir à Strasbourg, et du quasi-monopole de la navigation du Rhin entre Bâle et Mayence⁴. À partir de 1647, toutefois,

¹ UCHIDA Hidemi, *Le tabac en Alsace aux XVII^e et XVIII^e siècles*, 1997, p. 179-180.

² Les sœurs Desauniers, notamment, ont été plusieurs fois convaincues de pratiquer la contrebande au Sault-Saint-Louis, affrétant notamment des canots vers les Pays d'en Haut. NOEL Jan, « N'être plus la déléguée de personne : une réévaluation du rôle des femmes dans le commerce en Nouvelle-France », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 63 (2-3), 2010-2009, p. 222-223 ; TESDAHL Eugene Richard Henry, « The Price of Empire... », 2012.

³ LIVET Georges, « Strasbourg et la navigation du Rhin : contribution à l'étude des relations entre la ville et le margraviat de Bade à la fin du XVIII^e siècle », in DUCHHARDT Heinz et SCHMITT Eberhard (dir.), *Deutschland und Frankreich in der frühen Neuzeit: Festschrift für Hermann Weber zum 65. Geburtstag*, München, R. Oldenbourg, 1987 (Ancien Régime, Aufklärung und Revolution 12), p. 566-567.

⁴ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, Paris, Les Belles Lettres, 1956, p. 410 ; Les bateliers de Bâle ont le droit de descendre le Rhin avec des marchandises, mais pas de le remonter sans le consentement des Strasbourgeois, ceux de Brisach ne pouvaient que transporter des personnes. Ceux de Mayence sont limités à la portion du fleuve en aval de Spire. DESCOMBES René, « La liberté de navigation sur le Rhin », in

l'électeur de Mayence remet en question ces privilèges et finit par y mettre fin en imposant un traité aux bateliers de Strasbourg, le 24 mai 1681, quelques mois avant la prise de la ville par la France. Risquant de se couper entièrement de la navigation vers Francfort et ses foires lucratives, les Strasbourgeois consentent à la transaction. Désormais, ils sont notamment obligés de retourner à vide en dehors des périodes de foires de Francfort, et doivent partager le parcours entre Strasbourg et Mayence avec leurs homologues.

Après le rattachement de la ville à la France, les autorités strasbourgeoises se tournent rapidement vers le roi pour obtenir la restitution de leurs privilèges. Les ententes entre bateliers de villes différentes se règlent normalement au niveau local, « à l'amiable¹ », et ne concernent pas le pouvoir royal. En témoigne en 1711, les accords entre bateliers bâlois et strasbourgeois qui se partagent la navigation sur le Rhin entre les deux villes². Cependant, la « transaction » de 1681 a été signée avec un prince-électeur et non avec des homologues bateliers, conférant à l'affaire une dimension diplomatique. Strasbourg désormais française, le conflit initialement interne à l'Empire avantage désormais des Impériaux au détriment de sujets français. La monarchie s'implique donc dans la défense des droits de ses nouveaux sujets pour faire résilier l'accord de mai 1681, sans grand succès. Dans un mémoire de 1749 du Magistrat de Strasbourg daté de 1749 sur la navigation du Rhin, on explique que la ville

s'étoit bien servi[e] plusieurs fois de cet événement favorable [son rattachement à la France] pour parvenir, par la protection de Sa Majesté, et par l'entremise de ses ministres, à la résiliation de cette transaction préjudiciable mais les conjonctures y ayant toujours été contraires, l'on s'est contenté de se réserver son droit par des protestations aussi souvent que l'occasion s'en est présentée³

La monarchie adopte dans un premier temps des mesures garantissant le recours aux bateliers strasbourgeois pour protéger ce qui subsiste de leur monopole. En 1729, sur ordre de la Cour, l'intendant Feydeau de Brou interdit aux marchands d'Alsace de faire transporter leur marchandise sur le Rhin par des « batteliers extra-provinciaires⁴ ». En 1749, son successeur

KINTZ Jean-Pierre et LIVET Georges (dir.), *350e anniversaire des traités de Westphalie, 1648-1998 une genèse de l'Europe, une société à reconstruire: actes du colloque international, Strasbourg, 15 au 17 octobre 1998*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1999, p. 273-285.

¹ Arch. MAE, Alsace vol. 7, fol. 196v, Mémoire du Magistrat de Strasbourg à l'occasion de l'accord entre les cours palatine et de Mayence concernant la navigation sur le Rhin, mai 1749.

² AVES AA2448, ententes faites entre les bateliers de Bale et Strasbourg pour la navigation sur le Rhin, 1711.

³ Arch. MAE, Alsace vol. 7 fol. 201v-202, Mémoire du Magistrat de Strasbourg à l'occasion de l'accord entre les cours palatine et de Mayence concernant la navigation sur le Rhin, mai 1749.

⁴ ADBR 3J1 50, ordonnance de Feydeau de Brou sur le transport des marchandises sur le Rhin, 8 novembre 1729. C'est Peloux qui relève que l'intendant agit sur les ordres de la Cour. PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace, 1732-1735*, fol. 5-5v

Barthélémy de Vanolles précise l'esprit de l'ordonnance en interdisant également aux bateliers d'Alsace, à l'exception des Strasbourgeois, de servir de pilotes ou de guides sur les embarcations des bateliers étrangers¹.

La première trace qu'on retrouve de l'intérêt du pouvoir royal pour l'affaire remonte aux années 1730 : une rencontre entre les représentants de l'électeur palatin et les bateliers de Strasbourg, pour évoquer le partage des droits de circulation entre Mayence, le Palatinat et la ville, est portée à l'attention de l'intendant puis du secrétaire d'État des affaires étrangères Chauvelin de Grosbois. Ce dernier ordonne d'attendre : « cette affaire n'est point encore assez éclaircie, nous verrons dans la suite ce que nous pourrons faire en faveur des marchands et bateliers de Strasbourg² ».

Faute d'entente entre Strasbourg et l'électeur palatin, celui-ci signe un traité en 1749 avec l'électeur de Mayence. Les bateliers palatins entendent aussi profiter de privilèges de navigation sur le Rhin, ce qui modifie l'équilibre déjà délicat entre Mayençais et Strasbourgeois. Ces derniers voient toutefois ici l'occasion de renégocier leurs propres droits de circuler sur le fleuve et font montre de réactivité en sollicitant à nouveau le pouvoir royal. Dans son mémoire sur la navigation du Rhin, l'intendant Mégret de Sérilly reprend brièvement l'historique du conflit, mais surtout, décrit l'état des négociations en 1751, date à laquelle un nouveau traité est signé entre Mannheim, Mayence et la France. Il permet ainsi de connaître une partie des acteurs en présence. Si le Magistrat de Strasbourg est très impliqué dans l'affaire, les négociations se font désormais de cour à cour, avec des arguments analogues à ceux qui, le siècle précédent, concernaient les cessions de souveraineté, à grand renforts de titres et de traités interprétés de manière à établir l'antériorité de certains droits sur d'autres. Outre Strasbourg, qui fait part de ses revendications par l'intermédiaire du Magistrat et du préteur royal Klinglin³, on trouve deux pôles, l'un à Versailles, où l'envoyé et plénipotentiaire de l'électeur Palatin, le baron de Grevenbroich, et celui de Mayence, un certain Berns, traitent avec le secrétaire d'État des affaires étrangères Puyseulx et le conseiller interprète du roi François Henri Bischoff, l'autre dans l'Empire, après l'envoi dudit Bischoff auprès des cours palatine et de Mayence⁴. C'est au cours de ces négociations qu'un nouveau traité est élaboré, puis signé par le roi et l'électeur palatin. Les termes du traité n'annulent pas la transaction de 1681 mais en modifient les

¹ AVES 2 MR 24, ordonnance de Vanolles sur le transport de marchandises sur le Rhin, 16 décembre 1749.

² ADBR C 381, copie d'une lettre du secrétaire d'État des affaires étrangères Chauvelin de Grosbois au préteur royal Klinglin, 9 septembre 1736.

³ On retrouve plusieurs de ces mémoires dans les Archives diplomatiques, au Ministère des Affaires étrangères fol. 155-326v Arch. MAE, Alsace, vol. 7.

⁴ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 1004-1017.

dispositions au profit des Strasbourgeois, qui retrouvent des droits limités de remonter le Rhin chargés¹.

Les représentants du roi de France dans les cours mayençaise et palatine jouent un rôle particulièrement actif dans la défense des intérêts de Strasbourg sous le contrôle du secrétariat d'État de la guerre, dont dépend la province, et celui des affaires étrangères en raison de la dimension diplomatique de l'affaire. Aux intérêts économiques qui motivent ce soutien s'ajoutent d'autres considérations, politiques (la protection des sujets du roi) et stratégiques (les bateliers strasbourgeois conduisent les bateaux français en temps de guerre), incitant le pouvoir royal à ménager les intérêts de la tribu de l'Ancre, dont le savoir-faire est doublement bénéfique au royaume, et de la ville dans son ensemble². Pour les mêmes raisons, la monarchie prend le parti des bateliers strasbourgeois dans d'autres conflits, comme celui qui les oppose en 1729 à leurs homologues de Brisach, qui leur contestent le monopole de la navigation sur le Rhin. Les autorités royales affirment la prééminence des traités antérieurs entre les deux corporations de bateliers sur la liberté de circulation affirmée dans les traités de paix, tout en remettant entre les mains du Magistrat de Strasbourg l'application d'éventuelles sanctions³. Elles défendent enfin les intérêts des Strasbourgeois face aux autres bateliers d'Alsace. Peu après la signature du traité de 1751, une ordonnance précise et renforce encore celles de 1729 et 1749 : le recours aux bateliers palatins et mayençais est désormais autorisé aux marchands de la province pour remonter le Rhin, et parmi les bateliers d'Alsace, seuls ceux de Strasbourg peuvent faire de même⁴.

Motivée par la défense des intérêts économiques de la province et de la colonie, et donc de ceux du royaume, la monarchie n'hésite pas à s'impliquer dans la réglementation de la navigation en luttant contre le commerce interlope facilité par l'hydrographie des deux territoires. En Alsace, elle prend position sur la scène diplomatique en faveur des bateliers strasbourgeois contre leurs homologues impériaux, en dépit d'effets limités. Elle s'affirme encore davantage à travers le soutien à des corps d'experts chargés de soutenir la circulation fluviale. En Nouvelle-France, ces experts sont au service de la navigation sur le bas Saint-Laurent.

¹ ABDR, C 582, traité du 28 avril 1751 entre le roi, l'électeur de Mayence et l'électeur palatin sur la navigation du Rhin

² LIVET Georges, « Strasbourg et la navigation du Rhin... », 1987, p. 564 ; DESCOMBES, « La liberté de navigation sur le Rhin », 1999, p. 276.

³ Arch. MAE, Alsace, vol. 7, fol. 142-144, lettres de l'intendant d'Angervilliers au gouverneur, le maréchal du Bourg, 4 novembre 1729 et 19 septembre 1731.

⁴ AVES 2 MR 26, ordonnance de Lucé sur le transport de marchandises sur le Rhin, 28 juillet 1756.

7.3.2. La cartographie et les écoles de pilotage en Nouvelle-France

Parallèlement à la tentative de percement du canal de Lachine, les autorités coloniales s'efforcent de faciliter la circulation dans l'estuaire, en aval de Québec. Là, il n'est que rarement question d'aménagement, le cours du fleuve est navigable pour toutes les embarcations européennes, y compris les navires hauturiers. Il n'y a qu'à Québec où des infrastructures sont réalisées ou envisagées. À l'initiative des autorités coloniales, une digue est ainsi construite au début des années 1730 à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, pour procurer aux navires « la seureté et l'abry qu'ils ne trouvent pas à beaucoup près dans l'endroit dit le Cul-de-Sac à la Basse-Ville¹ » pour l'hivernage et la mise en carène. En 1743, l'intendant Hocquart fait améliorer les quais et projette une seconde digue censée améliorer davantage le mouillage devant les chantiers navals de la ville², mais la correspondance ne précise pas si ces travaux sont bien réalisés. Ces aménagements portuaires sont ainsi les seules infrastructures initiées par le pouvoir royal au profit de la navigation hauturière, et encore ne visent-elles pas à faciliter la circulation mais à améliorer la protection des navires au mouillage. En revanche, les difficultés causées par la morphologie du fleuve conduisent le pouvoir royal à soutenir deux types de mesures : la cartographie rigoureuse et exhaustive du Saint-Laurent jusqu'à son estuaire, ainsi que la formation de pilotes capable de guider les navires sur le trajet difficile qui mène à Québec. Enseignement et relevés cartographiques étaient étroitement liés, souvent parce qu'ils étaient assurés par la même personne. Dans les deux cas, les premières initiatives précèdent la reprise en main de la colonie par le roi, mais l'implication de ce dernier permet un développement des cours d'hydrographie et d'importants progrès dans l'élaboration de cartes marines.

7.3.2.1. La naissance de l'hydrographie en France et au Canada

Les classes d'hydrographie, dont l'objectif est de former des pilotes capables de guider les navires et limiter ainsi les naufrages, apparaissent en France dans les années 1660-1670, dans le sillage de la modernisation de la Marine engagée par Colbert. Outre la rénovation des infrastructures portuaires et le développement de la flotte, il faut s'assurer de disposer d'un personnel compétent, capable d'assurer le fonctionnement de cette Marine à terre et sur les navires³. Un premier cours d'hydrographie, est créé à Dieppe en 1663, par l'abbé Guillaume

¹ ANOM, C11A 59, fol. 176, lettre de Beauharnois et Hocquart à Maurepas, 14 octobre 1733.

² ANOM, C11A 79, fol. 278-279, lettre de Hocquart à Maurepas, 15 septembre 1743.

³ FAUQUE Danielle, « Les écoles d'hydrographie en Bretagne au XVIII^e siècle », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne* LXXVIII, 2000, p. 369.

Denys¹, tandis que la première initiative royale est la fondation d'un collège de Marine à Saint-Malo en 1669². D'autres cours ouvrent dans les deux décennies suivantes dans les principales villes portuaires de la métropole, la plupart étant assurés par des jésuites (notamment les ports militaires de Brest, Rochefort et Toulon à partir des années 1680³). L'enseignement de l'hydrographie est prescrit par le titre VIII du premier livre de l'*ordonnance de la marine* d'août 1681. L'article premier souligne la volonté royale d'instaurer des « professeurs d'hydrographie, pour enseigner publiquement la navigation » dans les principales villes maritimes du royaume⁴. Les articles suivants précisent les modalités des cours. Retenons particulièrement l'article II qui précise que « les professeurs d'hydrographie sçauront dessiner et l'enseigneront à leurs écoliers pour les rendre capable de figurer les ports, côtes, montagnes, arbres, tours et autres choses servant de marque aux havres et rades, et de faire les cartes des terres qu'ils découvriront⁵ ». L'ordonnance a pour effet l'ouverture d'une école dans chaque port militaire, mais également dans de nombreux ports de commerce, si bien que la plupart des villes littorales de métropole disposent d'une école à la fin des années 1680⁶.

Au Canada, les débuts de l'enseignement de l'hydrographie font ressortir la précocité des démarches entreprises pour former les pilotes. Les premières mentions d'un enseignement d'hydrographie remontent à Martin Boutet, qui officie au collège des jésuites de Québec où il enseigne les mathématiques et leur application à l'arpentage et à la navigation à partir de 1661⁷. On ignore – mais on l'imagine sans peine – les raisons qui ont poussé au développement d'une telle formation avant même les premières initiatives en métropoles : pour des habitants dépendant du fleuve, non seulement pour circuler au sein de la colonie, mais surtout pour assurer une liaison avec la métropole, la sûreté de la navigation est essentielle. L'intendant Talon lui-même s'en rend compte lors de son passage au Canada : à son arrivée, en 1665, il

¹ AUDET Louis-Philippe, « Hydrographes du Roi et cours d'hydrographie au collège de Québec, 1671-1759 », *Les Cahiers des dix* (35), 1970, p. 14 ; ANTHIAUME Albert, *L'abbé Guillaume Denys de Dieppe (1624-1689): Premier professeur royal d'hydrographie en France*, E. Dumont, 1927.

² FAUQUE Danielle, « Les écoles d'hydrographie en Bretagne au XVIII^e siècle », 2000, p. 370.

³ *Ibid.*, p. 371-372.

⁴ *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine par M. René-Josué Valin*, 1760, p. 205, livre I, titre VIII, art. 1.

⁵ *Ibid.*, p. 2019, livre I, titre VIII, art. II.

⁶ AUDET Louis-Philippe, « Hydrographes du Roi et cours d'hydrographie au collège de Québec, 1671-1759 », 1970, p. 15-16 ; FAUQUE Danielle, « Les écoles d'hydrographie en Bretagne au XVIII^e siècle », 2000, p. 371-372.

⁷ BURKE-GAFFNEY Michael W., « Boutet de Saint-Martin, Martin », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1986 ; AUDET Louis-Philippe, « Hydrographes du Roi et cours d'hydrographie au collège de Québec, 1671-1759 », 1970, p. 20-21. Selon Audet, le premier enseignant d'arpentage et d'hydrographie est l'arpenteur Jean Bourdon, mais l'incertitude (et l'absence de toute mention relative à cette fonction dans sa biographie) nous invite à considérer Boutet comme le premier professeur d'hydrographie avéré en Nouvelle-France. HAMELIN Jean, « Bourdon, Jean », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 2015.

envoie à Colbert un mémoire sur la navigation de la Rochelle à Québec. Dans ce mémoire, il recommande le matériel qu'il juge indispensable mais surtout, il décrit les étapes de la traversée. Sans pour autant entrer dans des détails trop techniques, l'intendant note la route à suivre, indiquant les repères sur lesquels s'appuyer, les battures à éviter et les « traverses¹ » à faire pour suivre le chenal². Dès cette époque, les vaisseaux circulant sur le bas du fleuve peuvent (et doivent) s'appuyer sur l'expertise de pilotes locaux, envoyés à Tadoussac avant l'arrivée des bateaux venant de France. En 1665, les navires de Talon et du régiment de Carignan-Salières en embarquent chacun à leur arrivée à l'embouchure du Saguenay³.

L'expérience personnelle de Talon, sa prise de conscience de la difficulté à naviguer sur le fleuve, jouent peut-être un rôle dans sa décision de confier à Boutet la formation de l'ensemble des habitants désirant devenir pilotes, et non plus seulement des élèves du collège⁴. L'entreprise semble porter ses fruits, puisque cinq ans plus tard, Talon écrit au roi que « les jeunes gens de Canada se desvouent et se jettent dans les escholes pour les sciences, dans les arts, les mestiers et sur tout dans la marine, de sorte que si cette inclination se nourit un peu, il y a lieu d'espérer que ce pays deviendra une pépinière de navigateurs, de pescheurs, de matelots ou d'ouvriers⁵ ». Il en profite pour demander au roi une gratification pour Boutet, dont on ne sait s'il l'obtient. Ce dernier reçoit en revanche en 1678 un brevet du roi pour « enseigner l'hydrographie, le pilotage et autres parties des mathématiques et jouir des mesmes honneurs, privilèges et exemptions, dont jouissent les autres pourvus de semblables charges⁶ ». Ce soutien et cet encadrement progressifs, dont les étapes suivent en fait la temporalité du développement des écoles de pilotage en métropole, montrent que dans cette première étape de l'enseignement de l'hydrographie à Québec, le pouvoir royal fait preuve d'opportunisme. Les administrateurs coloniaux et le roi profitent d'une initiative privée propre au collège jésuite et découlant de besoins locaux pour l'intégrer à une politique plus globale de formation de pilotes et de

¹ Dans ce contexte, une « traverse » consiste à traverser le fleuve dans sa largeur pour longer une rive plutôt que l'autre. L'une de ces manœuvres les plus délicates a lieu en aval de l'île d'Orléans, pour rejoindre Québec : après avoir longé la rive nord du Saint-Laurent, il bifurquer à hauteur du cap Tourmente pour remonter le fleuve entre l'île d'Orléans et la rive sud. Elle est décrite comme dangereuse par Charlevoix, puisqu'il faut composer avec les marées pour éviter les bancs de sable de la zone. CHARLEVOIX, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, 1744, p. 66-67.

² *RAPQ*, 1930-1931, p. 30-32, Observations que Talon a faites sur la navigation de la Rochelle en Canada, 4 octobre 1665.

³ *RAPQ*, 1930-1931, p. 29-30, Lettre de Talon à Colbert, 18 septembre 1665 ; *RAPQ*, 1930-1931, p. 30-32, Observations que Talon a faites sur la navigation de la Rochelle en Canada, 4 octobre 1665.

⁴ BURKE-GAFFNEY, « Boutet de Saint-Martin, Martin », 1986.

⁵ *RAPQ*, 1930-1931, p. 161, Mémoire de Talon sur le Canada, 2 novembre 1671.

⁶ « Brevet d'ingénieur en la Nouvelle-France pour le Sr Martin Boutet (15 juin 1678) », *Bulletin des recherches historiques* 34, 1928, p. 47.

navigateurs. Cet opportunisme se confirme après le décès de Boutet, en 1683. Trois ans plus tard, le gouverneur Denonville écrit à Colbert de Seignelay :

j'ay l'honneur de vous mander qu'il seroit bien utile au Roy et au pays d'avoir icy quelqu'un qui enseignât les principes de la navigation. Les P. Jésuites en ont eu un qui s'estoit adonné à eux, lequel a fait tout ce que nous avons eu de gens qui ont entendu la navigation, et qui servent nos marchands. Il y a du temps que cet homme est mort ; à moins que le Roy ne donne quelque chose pour cela, nous n'aurons plus personne, cependant nous manquons de pilotes, en estant mort cinq depuis trois ans dont le pays soufre beaucoup¹

Boutet mort, c'en est provisoirement fini de la formation théorique de nouveaux pilotes au Canada, faute de personnel qualifié dans la colonie. Face aux besoins, le pouvoir royal reprend en main l'enseignement de l'hydrographie et la conjugue à une autre entreprise, celle de la cartographie du fleuve.

7.3.2.2. Les grandes cartographies du Saint-Laurent (1685-1707)

Les entreprises de cartographie du fleuve Saint-Laurent sont anciennes. Les premières d'entre elles remontent aux voyages du XVI^e siècle, dont ceux de Cartier où le fleuve est encore appelé « grande rivière de Canada » ou « de Hochelaga² ». Champlain, dans le premier tiers du XVII^e siècle, représente également le fleuve dans ses cartes de la Nouvelle-France, comme l'ingénieur et arpenteur Jean Bourdon quelques années plus tard³. Face aux progrès de l'hydrographie dans la seconde moitié du XVII^e siècle, ces cartes sont toutefois dépassées, trop peu précises pour guider les navires sur le Saint-Laurent.

En 1685, deux entreprises concomitantes de cartographie du Saint-Laurent font progresser de manière significative la connaissance du fleuve. La première est une « carte du grand fleuve St Laurent dressée et dessinée sur les mémoires et observations que le Sr Jolliet a très exactement faites en barque et en canot en 46 voyages pendant plusieurs années⁴ ». Ce titre et la dédicace au marquis de Seignelay, secrétaire d'État de la marine soulèvent quelques interrogations. De fait, la carte est signée de Jean-Baptiste Franquelin, un cartographe vivant en Nouvelle-France,

¹ ANOM, C11A 8, fol. 14, Lettre de Denonville à Colbert de Seignelay, 8 mai 1686.

² LITALIEN Raymonde, PALOMINO Jean-François et VAUGEOIS Denis, *La mesure d'un continent: atlas historique de l'Amérique du Nord, 1492-1814*, Paris : Sillery, Québec, Presses de l'Université Paris-Sorbonne ; Septentrion, 2007, p. 45.

³ *Ibid.*, p. 83-88 Voir en annexes XIII, p. 441 et XIV, p.443, les cartes de Champlain (1612 et 1632) et de Bourdon (1641).

⁴ BnF, Cartes et plans, GE SH 18 PF 126 DIV 1 P 3/1 RES, JOLLIET Louis, FRANQUELIN Jean-Baptiste, Carte du grand fleuve St Laurens dressée et dessinée sur les mémoires et observations que le Sr. Jolliet a très exactement faites en barque et en canot en 46 voyages pendant plusieurs années, 1685.

mais se base sur un travail d'un certain Louis Jolliet. Ce dernier est un Canadien, explorateur, marchand et depuis 1679, seigneur d'Anticosti (où s'échouent tant de navires) et de Mingan. Jolliet a de l'expérience en tant que cartographe, habitué aux levés et au dessin comme en témoignent ceux de son exploration du Mississippi et de son expédition dans la baie d'Hudson¹. Par ailleurs, les besoins de la navigation et les nombreux voyages de Jolliet entre sa seigneurie et Québec attestent d'une bonne connaissance de l'estuaire et de la conscience de l'utilité d'une carte juste². Un article de Jean-François Palomino a déjà éclairé le contexte de production et de diffusion de la carte de Jolliet. Il montre que celle-ci a été transmise en métropole à l'initiative du gouverneur Denonville, qui recommandait Louis Jolliet auprès du secrétariat d'État de la marine pour améliorer les cartes à disposition et former les pilotes du Saint-Laurent, prouvant ainsi l'intérêt marqué du pouvoir royal pour la connaissance du territoire et pour la cartographie du fleuve³.

La carte elle-même (Figure 23) porte sur l'estuaire du Saint-Laurent, de Gaspé à Québec. La riche nomenclature mentionne les affluents du fleuve (dont elle ne représente que la confluence), certains caps et baies, et les principales îles. La véritable avancée de la carte de Jolliet est la densité des indications destinées aux navigateurs, qui en fait la première carte marine du fleuve. Les bancs de sable sont figurés par un semis de point et les symboles d'ancre montrent les mouillages. Enfin, les routes à suivre sont indiquées, matérialisées par des lignes discontinues. En revanche, Jolliet ne mentionne jamais les battures, ni la profondeur de l'eau, à l'exception du délicat passage de la traverse de l'île d'Orléans.

¹ BnF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 123 DIV 8 P 1, Jolliet, Louis, Cette carte montre le chemin que Louÿs Jolliet a fait depuis Tadoussac jusque'à la mer du Nord dans la baie d'Hudson, et la vraie situation de la baie et du d'estroit, 1679 (en ligne sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53090083n>).

² Jolliet entend en effet « donner une carte du fleuve Saint Laurents, exacte et seure pour les barques et navires, autant que la put faire un homme de plusieurs années d'expérience ». ANOM, C11E 13, fol. 135-136, lettre de Jolliet à Seignelay, 10 novembre 1685.

³ PALOMINO Jean-François, « Pratiques cartographiques en Nouvelle-France: La prise en charge de l'État dans la description de son espace colonial à l'orée du XVIII^e siècle », *Lumen: Selected Proceedings from the Canadian Society for Eighteenth-Century Studies / Lumen : travaux choisis de la Société canadienne d'étude du dix-huitième siècle* 31, 2012, p. 26-27.



Figure 23 – La carte du Saint-Laurent de Louis Jolliet en 1685, avec un extrait (rive gauche de l'estuaire, au nord de l'île d'Anticosti).

En dépit de ses qualités, la caution de la carte de Jolliet par l'administration coloniale fait en réalité office de substitut, illustrant à nouveau le décalage entre les besoins parfois urgents du pouvoir royal et les moyens dont il dispose pour y répondre. De fait, la même année 1685, une autre carte a été commissionnée par le secrétaire d'État de la marine et sa réalisation confiée au mathématicien et hydrographe du roi Jean Deshayes¹. Or, l'entreprise est retardée par le mauvais temps et surtout, par la maladie du mathématicien qui empêche les levés dans le bas du fleuve². La réalisation de Jolliet tombait donc à pic pour Denonville qui avait tout de même une carte à proposer au secrétaire d'État. Seignelay avait-il exigé un résultat dès l'année 1685, ou le recours au travail de Jolliet pour pallier l'incapacité de Deshayes n'est-il qu'une initiative de Denonville ? Dans une lettre du gouverneur au secrétaire d'État, le premier ne cache pas son scepticisme quant à la supériorité du mathématicien : « je vous aurois renvoyé ledit sieur Deshayes parce que je croy que sieur Joliet vous auroit bien fait cet ouvrage, mais j'ay creu qu'étant icy par vos ordres ce n'estoit pas à moy à raisonner là-dessus³. ». Dans tous les cas, le secrétaire d'État n'a pas à attendre longtemps pour voir le travail de Deshayes. Même si ce dernier n'achève pas ses relevés, notamment dans le golfe du Saint-Laurent⁴, il finit par réaliser sa carte l'année suivante – la même qui marque son retour en métropole –, et son travail constitue une avancée notoire dans le degré de précision de la cartographie du fleuve (Figure 24).

Deshayes, comme Jolliet, fait ses relevés dans le bas Saint-Laurent à même le fleuve, réclamant pour cela à Denonville une barque et un canot⁵. Sa carte présente elle aussi une nomenclature abondante mentionnant les îles, embouchures des affluents et éléments topographiques remarquables (baies, caps, hanes et havres). Elle est plus complète, dans la mesure où elle montre le fleuve dans son ensemble, de sa sortie du lac Ontario à l'île d'Anticosti. Contrairement à la carte de Jolliet, l'île n'est cependant pas représentée dans son intégralité. Dans le bas du fleuve, en aval de Québec, Deshayes recense les mouillages, en distinguant ceux adaptés aux navires de ceux qui ne sont accessibles qu'aux barques. Les bancs de sables sont

¹ L'expérience de Deshayes en matière de relevés astronomiques et de cartographie, pour le compte de l'Académie des Sciences, remonte au début des années 1670. PRITCHARD James S., « Early French Hydrographic Surveys in the Saint Lawrence River », *International Hydrographic Review* LVI (1), 1979, p. 127 ; PALOMINO Jean-François, « Pratiques cartographiques en Nouvelle-France », 2012, p. 27.

² ANOM, C11A 7, fol. 63v, lettre de Denonville à Seignelay, 3 septembre 1685 ; ANOM, C11A 7, fol. 103v, Lettre de Denonville à Seignelay, 13 novembre 1685.

³ ANOM, C11A 7, fol. 117v, Lettre de Denonville à Seignelay, 13 novembre 1685.

⁴ ANOM, C11A 8, fol. 159, lettre de Denonville à Seignelay, 10 novembre 1686.

⁵ La demande se fait d'ailleurs sur les conseils de Jolliet. ANOM, C11A 7, fol. 117v, Lettre de Denonville à Seignelay, 13 novembre 1685 ; PRITCHARD James S., « Early French Hydrographic Surveys in the Saint Lawrence River », 1979, p. 128 L'excellent article de J. S. Pritchard retrace avec détails le contexte et les méthodes de l'élaboration de la carte et du mémoire qui l'accompagne.

également représentés par un semis de points, mais le mathématicien y adjoint les battures, représentées par des croix. Les « chenaux expérimentez », et donc les routes à suivre sont matérialisées par des « lignes ponctuées ».

Surtout, Deshayes figure, sur toute la portion entre l'île aux Œufs et Québec, quatre cents kilomètres en amont, la profondeur de l'eau à marée basse à proximité du chenal et le long de la rive nord. La plupart de ces informations semblent le fruit de ses propres mesures, mais il précise dans la légende que « le jaune marque ce qui est reçu du rapport des matelots ou ce qui a été vu de trop loin pour en distinguer le détail ». La portion directement en aval de Québec, entre l'île aux Oies et l'île d'Orléans, où s'opère la délicate traverse, fait l'objet de toute son attention : les relevés sont beaucoup plus nombreux, et le cartographe ajoute une vue de profil de la rive nord pour servir à l'identification des balises qui servent de repères à cette difficile manœuvre. La section amont, en revanche, entre Québec et Cataracoui, n'est fait qu'à « veue sur la simple boussole et sur l'estime du chemin¹ » ce qui explique l'absence d'indications des profondeurs et des hauts-fonds sur cette portion du fleuve. Cette information est de toute façon moins pertinente que pour la section aval dans la mesure où les grands navires ne s'aventurent pas au-delà de Québec. En plus de la carte, Deshayes rédige un mémoire sur la méthode employée pour sa réalisation, à destination notamment des pilotes et des enseignants d'hydrographie².

¹ Deshayes, Jean, Carte marine de la Riviere de Quebec par le Sr Deshayes, 1686, ou Recueil de ce qui sert a la navigation particuliere de cette riviere et de ce qui peut contribuer a la metode generale de lever et dresser les cartes marines, entre 1692 et 1706. Musée de la civilisation, fonds d'archives du Séminaire de Québec. Polygraphie 2, no 34, fol. 13, cité par PALOMINO Jean-François, « Pratiques cartographiques en Nouvelle-France », 2012, p. 28.

² PRITCHARD James S., « Early French Hydrographic Surveys in the Saint Lawrence River », 1979, p. 128.

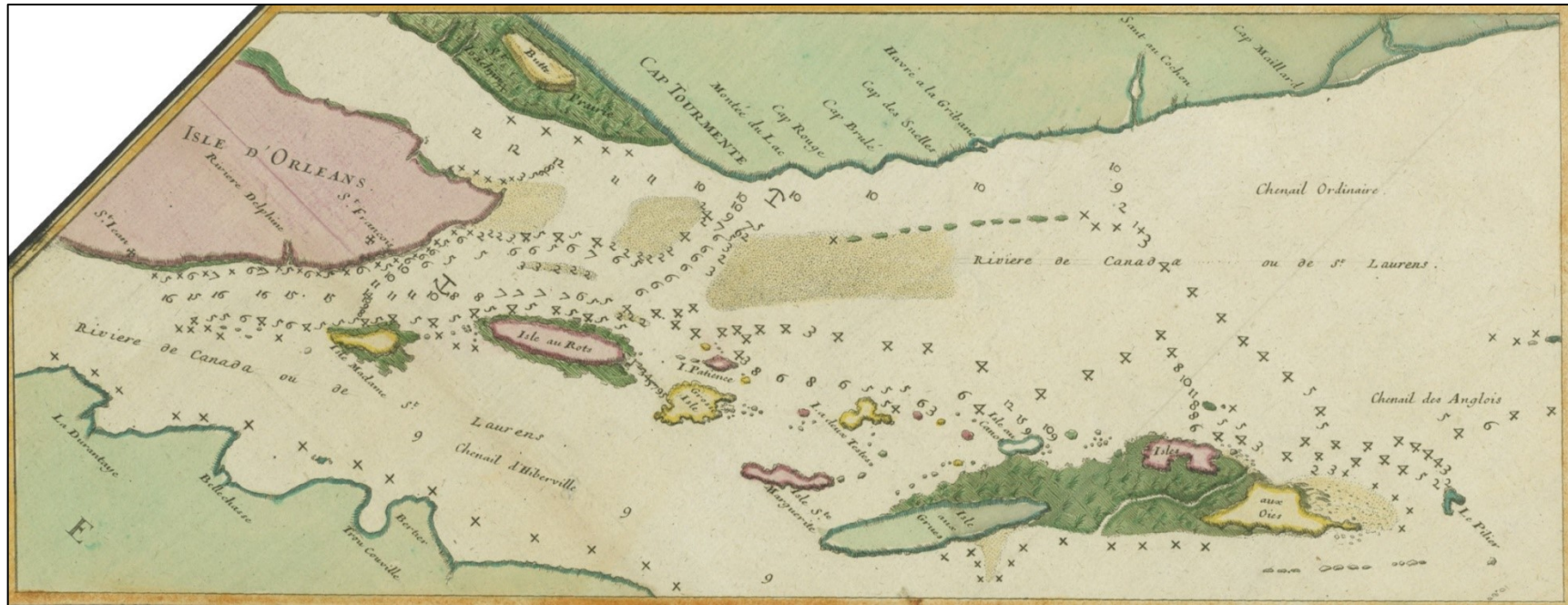


Figure 25 – Le passage de la traverse de l’île d’Orléans, extrait de la carte du Saint-Laurent de Jean Deshayes en 1686 (redressée).



Figure 26 – Profil de la rive gauche du Saint-Laurent à hauteur de l’île d’Orléans sur la carte de Deshayes en 1686 .

Jean Baptiste Louis Franquelin, quant à lui, qui officie à Québec à la même période, s'affirme davantage comme dessinateur qu'en réalisant ses propres relevés. Il travaille ainsi notamment avec Jolliet, non seulement sur la carte du Saint-Laurent, mais avant elle, pour tracer la carte du Mississippi exploré par ce dernier en 1672 avec le père Marquette¹. Les cartes dessinées par Franquelin sont très diverses et, en dépit de son intérêt pour l'hydrographie et de sa formation (arrivé à Québec en 1672, il a vraisemblablement été un élève de Boutet), il réalise notamment des cartes du continent, permettant d'embrasser l'étendue de la Nouvelle-France alors en pleine expansion à la lumière des levés et des récits de voyageurs, marchands, coureurs des bois².

À la fin du XVII^e siècle, trois hommes sont donc au cœur des entreprises cartographiques du fleuve, et tous peuvent se targuer d'avoir été formés aux mathématiques et au dessin (dont deux à Québec). En l'absence de professeur d'hydrographie et face au besoin de former de nouveaux pilotes, les compétences de ces hommes intéressent de près l'administration coloniale, qui propose successivement leurs noms au secrétaire d'État³. Ce dernier consent en effet à garantir la formation des pilotes, à l'instar de ce qui s'observe en métropole, à une différence près : alors que les écoles d'hydrographie de France forment surtout des pilotes hauturiers, celle de Québec, répondant au besoin de naviguer sur fleuve et non en haute mer, forme des pilotes côtiers. C'est Franquelin qui est choisi et qui reçoit – pour la première fois en Nouvelle-France – une commission d'hydrographe du roi au printemps 1687⁴. Rapidement, le gouverneur et l'intendant perçoivent que l'enseignement n'intéresse en réalité pas tellement Franquelin. Aussi suggèrent-ils de laisser la cartographie du pays aux mains de ce dernier et « de charger les pères jésuites de l'instruction des enfans du pays à l'hydrographie, ils nous promettent de faire une classe particulière pour cela⁵ ». Des échanges ultérieurs entre la colonie et la métropole confirment que Franquelin n'est guère assidu quand il s'agit d'assurer son enseignement⁶. Jolliet et Deshayes assureront eux aussi la formation des pilotes à la suite de Franquelin, repassé en France en 1692 pour deux ans, puis définitivement en 1695. Jolliet avait déjà sollicité cette

¹ BURKE-GAFFNEY Michael W., « Franquelin, Jean-Baptiste Louis », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 2, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1991.

² PALOMINO Jean-François, « Jean-Baptiste Franquelin : un géographe du roi à Québec », in VIDAL Laurent et ORGEIX Emilie D' (dir.), *Les villes françaises du Nouveau Monde: des premiers fondateurs aux ingénieurs du roi, XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris ; La Rochelle ; Rochefort ; Aix-en-Provence, Somogy ; Flash ; Centre international de la mer ; Centre des archives d'outre-mer, Archives nationales, 1999, p. 162-167.

³ Denonville recommande Franquelin et Jolliet dans la même lettre. ANOM, C11A 7, fol. 94v, 104, lettre de Denonville à Seignelay, 13 novembre 1685.

⁴ AUDET Louis-Philippe, « Hydrographes du Roi et cours d'hydrographie au collège de Québec, 1671-1759 », 1970, p. 23.

⁵ ANOM, C11A 9, fol. 10v-11, lettre de Denonville et Champigny à Seignelay, 6 novembre 1687

⁶ AUDET Louis-Philippe, « Hydrographes du Roi et cours d'hydrographie au collège de Québec, 1671-1759 », 1970, p. 25.

charge auprès du secrétaire d'État lorsqu'il lui avait envoyé sa carte du Saint-Laurent¹. Il est probable qu'il remplace Franquelin lors de sa première absence. Il obtient ensuite le titre d'hydrographe du roi alors qu'il séjourne en France, où il s'était rendu en tant que pilote de la *Charente*, puis rentre à Québec en 1696, où il enseigne la navigation jusqu'à sa mort en 1700². L'année suivante, le gouverneur Louis-Hector de Callière et l'intendant Champigny sollicitent une nouvelle fois le secrétaire d'État de la Marine, Jérôme de Pontchartrain, pour confier les cours d'hydrographie aux jésuites, avec les appointements de 400 livres qui les accompagnent, tout en insistant sur l'utilité d'une telle formation³. Les jésuites assurent probablement l'intérim à la mort de Jolliet. Si l'on en croit Louis-Philippe Audet, il est même probable que le collège des jésuites ait continué à instruire ses élèves de l'hydrographie en parallèle des cours dispensés par l'hydrographe du roi⁴. C'est toutefois Franquelin qui est à nouveau désigné par le secrétaire d'État, mais celui-ci ne repasse plus en Nouvelle-France et on nomme finalement Deshayes. En 1702, ce dernier revient en Nouvelle-France « en qualité d'hydrographe » avec la tâche « de tenir cet hiver une école d'hydrographie et d'aller l'esté prochain vérifier dans le fleuve quelques endroits de la coste du Nord au dessous de Québec sur lesquels il reste quelques observations à faire⁵ ». Si cette dernière tâche semble présenter des difficultés⁶, il forme des pilotes jusqu'à sa mort en 1706⁷.

Les années 1685-1706 constituent ainsi un moment particulier de l'implication du pouvoir royal dans le soutien à la connaissance de l'hydrographie du Saint-Laurent. Elles témoignent d'une politique participant d'un processus plus général d'amélioration de la navigation maritime qui s'observe également en métropole, mais qui répond aussi à un besoin propre au Canada, de l'amélioration de la sûreté de la navigation sur le fleuve. Le soutien à l'ouverture d'une classe d'hydrographie, l'attribution de titres d'hydrographe du roi à des laïcs et l'envoi de Deshayes pour dresser une carte du cours d'eau attestent d'une volonté affichée d'améliorer la connaissance du Saint-Laurent et de sécuriser la circulation sur son cours. Ces décisions s'inscrivent par ailleurs dans une politique plus large de création de postes d'experts spécialistes

¹ ANOM, C11A 7, fol. 117, lettre de Denonville à Seignelay, 13 novembre 1685

² ANOM, C11A 13, fol. 313, Lettre de Frontenac et Champigny à Pontchartrain, 10 novembre 1695 ; AUDET, « Hydrographes du Roi et cours d'hydrographie au collège de Québec, 1671-1759 », 1970, p. 26-27 ; VACHON André, « Jolliet, Louis », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1986.

³ ANOM, C11A 18, fol. 12, lettre de Callière et Champigny à Pontchartrain, 18 octobre 1700.

⁴ AUDET Louis-Philippe, « Hydrographes du Roi et cours d'hydrographie au collège de Québec, 1671-1759 », 1970, p. 37.

⁵ ANOM C11A 20, fol. 191, lettre de Beauharnois à Pontchartrain, 11 novembre 1702.

⁶ ANOM C11G 1, fol. 65, mémoire du roi à Vaudreuil et Raudot, 9 juin 1706.

⁷ ANOM C11A 26, fol. 31v, lettre de Vaudreuil et Raudot à Pontchartrain, 15 novembre 1707.

de la connaissance, de la représentation et de l'aménagement du territoire : ingénieurs, géographes, hydrographes¹. Les mesures adoptées par le pouvoir royal montrent qu'au-delà de l'aménagement physique des cours d'eau, l'appropriation du territoire en fonction de besoins spécifiques, en l'occurrence la nécessité d'une navigation sûre, peut également passer par l'acquisition et la transmission de savoirs et de savoir-faire adaptés à l'environnement. Cette intervention de la monarchie dans la colonie est cependant limitée dans ses moyens comme dans le temps. Elle est limitée dans ses moyens dans la mesure où les deux processus d'enseignement et de cartographie sont dépendants des rares personnes compétentes qui se trouvent dans la colonie. Deshayes, Jolliet et Franquelin sont les seuls, aux yeux des secrétaires d'État de la Marine, qui disposent d'une légitimité au poste d'hydrographe, en dépit des recommandations récurrentes des autorités coloniales pour charger les jésuites de l'instruction des pilotes. Elle est enfin limitée dans le temps, puisqu'à la mort de Deshayes, l'État monarchique se désengage partiellement de la formation à la navigation et déplace le centre de production de la cartographie en métropole.

7.3.2.3. Le XVIII^e siècle et l'institutionnalisation des compétences

Le XVIII^e siècle marque en effet un ralentissement de l'entreprise cartographique au Canada, et notamment de celle du Saint-Laurent, même si des cartes et plans à plus grande échelle continuent d'être levés dans certains endroits stratégiques, dont les lieux de pêche (Kamouraska, Labrador...) et les zones où la navigation est délicate (détroit de Belle-Île, île de Sable)². Toutefois, l'essentiel de la cartographie de la colonie et du fleuve est désormais réalisée en métropole. De fait, la création du Dépôt des cartes et plans de la Marine en 1720 déplace le lieu d'élaboration des cartes vers la métropole et marque l'institutionnalisation du soutien du pouvoir royal à la cartographie. Le Dépôt est conçu à l'origine comme service de centralisation et de conservation des documents utiles au secrétariat d'État et à la Marine en général, et notamment des cartes marines, afin d'actualiser les informations à disposition des marins comme des administrateurs. Il acquiert également, dans les années 1740, un rôle de producteur de cartes³. Cartographes de cabinet, les hydrographes du Dépôt y élaborent des cartes terrestres

¹ Cette observation est notamment faite, pour la Nouvelle-France, par Jean-François Palomino. PALOMINO Jean-François, « Pratiques cartographiques en Nouvelle-France », 2012 Elle peut être mise en regard avec la structuration, en France, des corps d'ingénieurs militaires sous l'impulsion de Vauban et des secrétaires d'État de la guerre et de la Marine évoquée dans le chapitre précédent, et avec le soutien du pouvoir royal aux entreprises de géodésie et de cartographie scientifiques, sous l'égide de l'Académie des sciences créée en 1666 par Colbert.

² *Ibid.*, p. 30.

³ CHAPUIS Olivier, *A la mer comme au ciel : Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne, 1700-1850: l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*, Paris, PUPS, 1999 (Histoire

et nautiques, adaptent celles qui leur parviennent, à la lumière des cartes, minutes, journaux de bord, observations astronomiques ou récits d'exploration qui leur parviennent et qu'ils compilent, croisent et corrigent. Parmi eux, Jacques-Nicolas Bellin, premier commis depuis 1721 puis ingénieur hydrographe de la Marine – le premier à détenir cette fonction à partir de 1741 – réalise plusieurs cartes de la Nouvelle-France et du Saint-Laurent. Il participe d'ailleurs à la publication de l'*Histoire de la Nouvelle-France* de Charlevoix en y adjoignant 28 cartes. L'avant-propos qu'il rédige dans le troisième tome de l'ouvrage, le *Journal*, permet d'éclairer sa méthode et ses sources. Il y explique cependant ne pas avoir joint une carte du fleuve dans son ensemble, dont la longueur et la complexité sont incompatibles avec les impératifs de la publication¹. En revanche, il adjoint quelques cartes particulières, dont celle de l'île d'Orléans et de la traverse, et fournit des indications précieuses sur les informations sur lesquelles il s'appuie pour dessiner le bas du fleuve :

Les vaisseaux du roy, qui font tous les ans la campagne de Québec, me fournissent les remarques nécessaires pour dresser une carte du Fleuve depuis Québec jusqu'à la mer. J'ai des latitudes, des routes, des relevemens, des mouillages. Les pilotes les plus habiles et les plus pratiques, avec lesquels je suis en relation, m'ont communiqué leurs observations. Voici mes matériaux, et les sources où j'ai puisé²

Sur les cartes destinées à l'ouvrage de Charlevoix, Bellin ne représente pas les profondeurs des cours d'eau. Sur la carte de la traverse de l'île d'Orléans, seules les battures sont indiquées, le chenal n'est que mentionné, et non matérialisé par une ligne. Le cartographe s'en explique : « des raisons particulières, qui n'ont rien de commun avec la géographie, m'en ont empêché. À l'égard des plans des ports qui n'appartiennent pas à la France, j'y ai mis des sondes³ ». Ce sont donc des raisons stratégiques qui sont à l'origine de cette confidentialité, ce qui s'explique aisément quand on garde à l'esprit les difficultés qu'ont rencontrées les flottes anglaises de Phips en 1690 et de Walker en 1711, victimes de nombreux naufrages faute de pilotes capables de naviguer sur le fleuve. À la fin du Régime français, Bellin réalise d'autres cartes, qui ne sont

maritime), p. 162-163 ; BOUCHER Sandrine, « L'Acadie vue par Jacques-Nicolas Bellin, ingénieur hydrographe du Dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine. Sources et enjeux de la représentation d'une colonie perdue », in LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e-XIX^e siècle): pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 121-163.

¹ BELLIN Jacques-Nicolas, « Remarques de M. Bellin, ingénieur de la Marine, sur les cartes et plans qu'il a été chargé de dresser, pour joindre à l'histoire générale de la Nouvelle-France du Réverend Pere de Charlevoix, de la Compagnie de Jesus ; et au Journal de son Voyage dans cette Partie du Monde », in CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, Paris, chez Nyon fils, 1744.

² *Ibid.*, p. viii.

³ *Ibid.*, p. vi.

pas destinées à la publication mais aux navires du roi. Elles se révèlent beaucoup plus précises. Les profondeurs y sont représentées, parfois sur toute la largeur du fleuve. On y trouve également les hauts-fonds, les battures, les chenaux et les lignes de rhumb¹ (Figure 27).

Le contraste est marqué entre le détail des cartes de Bellin et d'autres entreprises de cartographie marine du Saint-Laurent. Le géographe du roi Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville lui aussi réalise une carte du Saint-Laurent en 1754². Plus précise à certains égards que celle de Deshayes, elle montre le golfe, l'île Saint-Jean et l'île Royale, ainsi que le cours du Saguenay jusqu'à Chicoutimi. Les informations nautiques sont nettement moins nombreuses, seules quelques battures, havres et bancs de sable étant représentés. La profondeur et le tracé du chenal sont complètement absents (Figure 28 et Figure 29). Dans les sources que Bourguignon d'Anville utilise, la carte de Deshayes figure toutefois en bonne place, attestant de sa longévité et de sa pertinence. Les compléments et corrections sont tirés d'autres cartes à plus petite échelle, et de descriptions prises sur place par des voyageurs. Géographe du roi, d'Anville met ses compétences au service de l'amélioration des connaissances géographiques du royaume, mais faute de lien avec le Dépôt des cartes et plans, il n'a pas accès aux journaux de bord des pilotes et doit se contenter d'autres sources d'information. La confidentialité des données à disposition des cartographes du Dépôt des cartes et plans explique pourquoi dans d'autres milieux, la carte Deshayes fait preuve d'une étonnante longévité. Sa qualité, combinée au fait qu'elle ait été publiée en 1702, avec l'accord du secrétaire d'État de la Marine et de l'Académie des sciences, a largement contribué à sa diffusion³. Elle sera d'ailleurs copiée, notamment par des cartographes néerlandais et anglais et utilisée au moins jusqu'au milieu du XVIII^e siècle⁴.

¹ BnF, département Cartes et plans, GE DD-2987 (8659-8660 B), BELLIN, Jacques-Nicolas, Carte du cours du fleuve de Saint Laurent depuis Quebec jusqu'à la mer en deux feuilles, dressée au dépôt des cartes et plans de la marine pour le service des vaisseaux du roy, par ordre de M. Berryer, ministre, 1761. Une 2^e feuille présente le bas de l'estuaire, jusqu'à l'île d'Anticosti, avec un degré de précision analogue. La méthode employée par Bellin pour cette carte est décrite par Jean-François Palomino : PALOMINO Jean-François, « Entre la recherche du vrai et l'amour de la patrie : cartographier la Nouvelle-France au XVIII^e siècle », *Revue de Bibliothèque et Archives nationales du Québec* 1, 2009, p. 92-93.

² BnF, département Cartes et plans, GE DD-2987 (8619 B), BOURGUIGNON D'ANVILLE, Jean-Baptiste, Carte du golfe et du fleuve Saint-Laurent en remontant jusqu'au lac Ontario, 1754

³ PRITCHARD James S., « Early French Hydrographic Surveys in the Saint Lawrence River », 1979, p. 132.

⁴ LITALIEN Raymonde, PALOMINO Jean-François et VAUGEOIS Denis, *La mesure d'un continent*, 2007, p. 202-203 ; CAMU Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, 1996, p. 51.

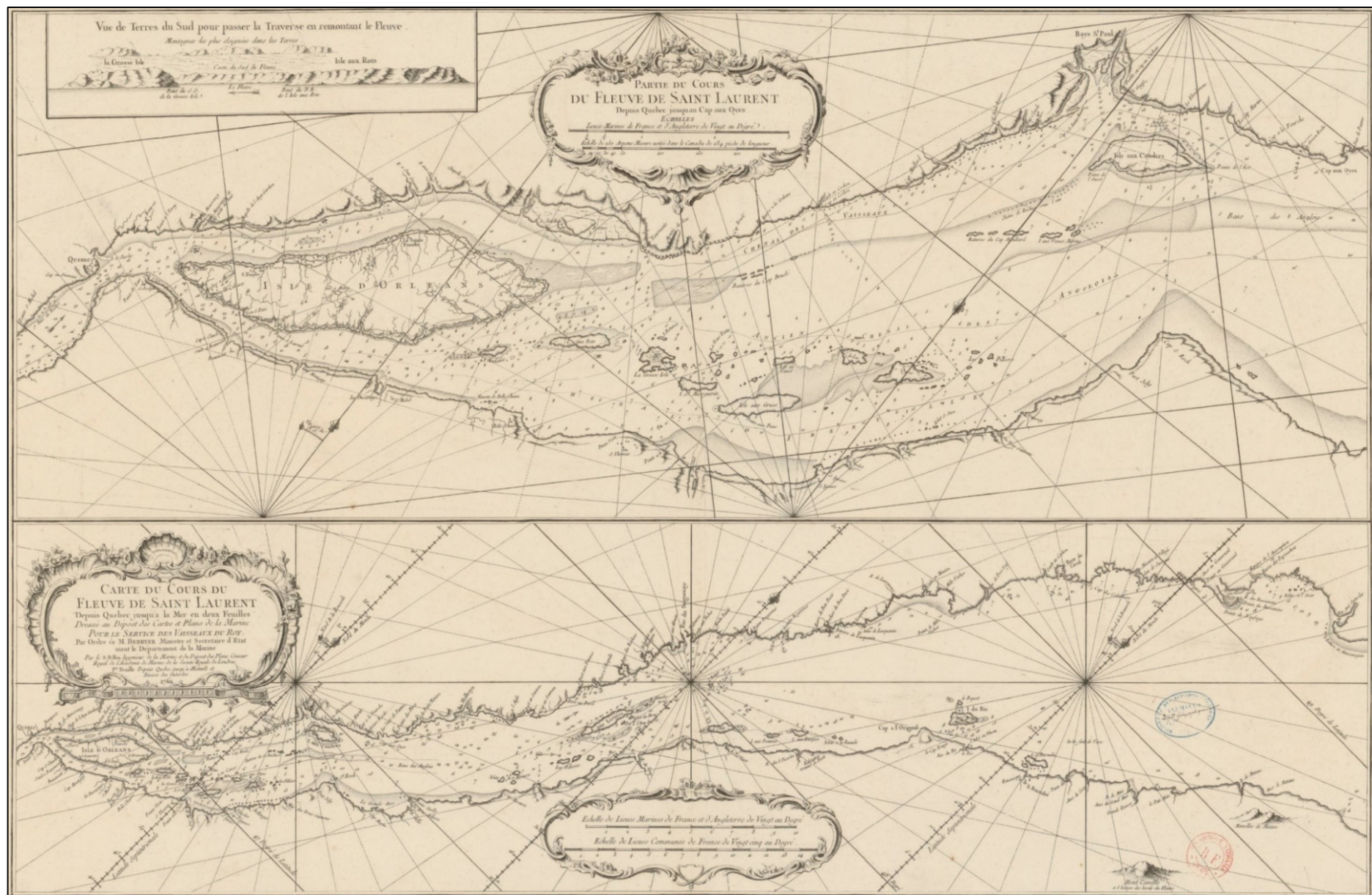


Figure 27 – Le Saint-Laurent à la fin du Régime français, d’après Jacques-Nicolas Bellin (1761)

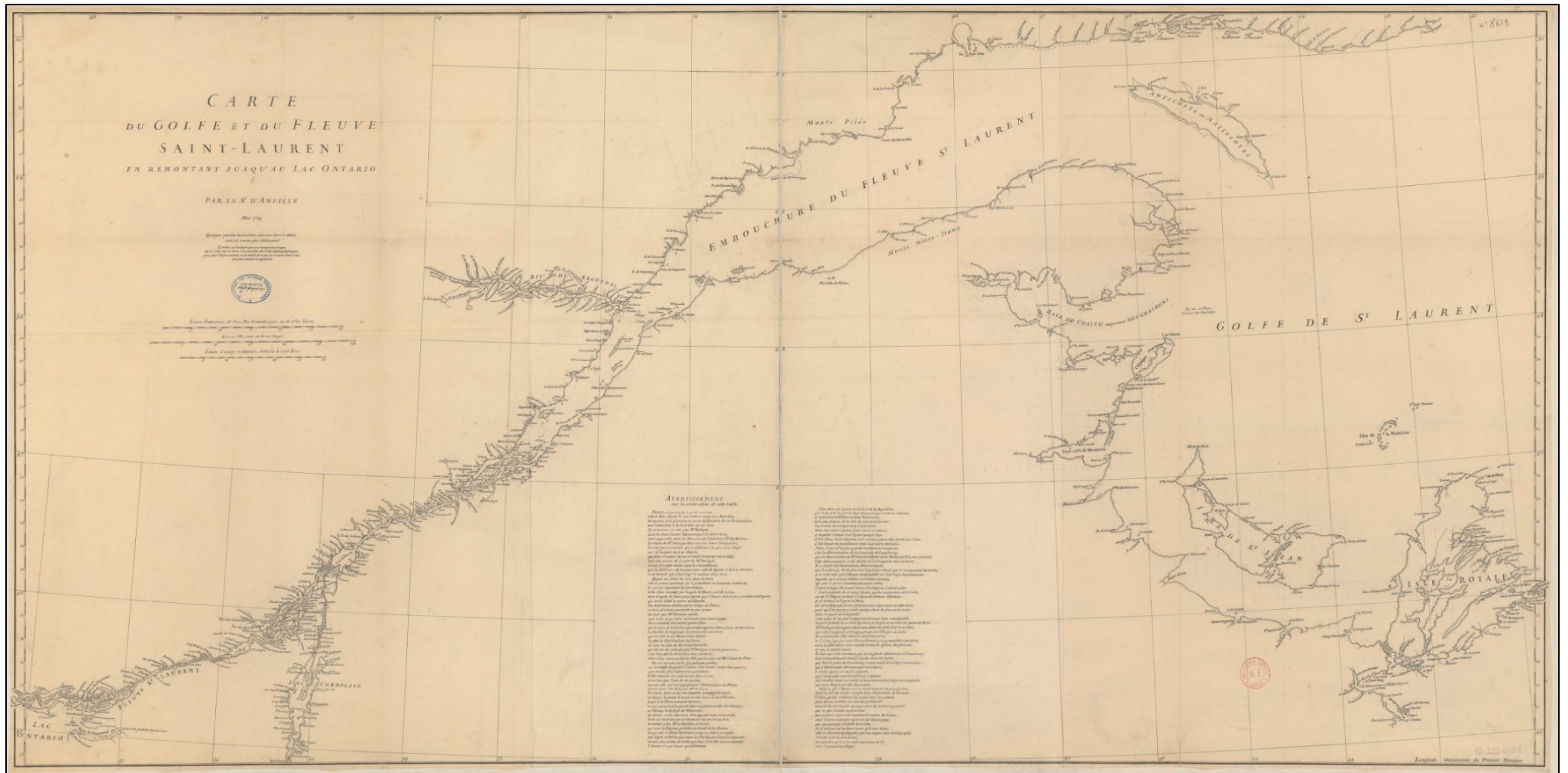


Figure 28 – Le Saint-Laurent et le golfe à la fin du Régime français, d’après Jean-Baptiste Bourguignon d’Anville (1754).



Figure 29 – Québec, l'île d'Orléans et l'île aux Coudres (extrait de la carte du Saint-Laurent de Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville)

La cartographie marine du fleuve, au XVIII^e siècle, est donc l'affaire de cartographes de cabinet installés en métropole, mais ces derniers bénéficient des avancées permises par les mesures adoptées à la fin du XVII^e siècle et qui continuent de porter leurs fruits, notamment une solide formation des pilotes. À la mort de Deshayes, l'État confie enfin officiellement celle-ci aux jésuites qui en faisaient la demande depuis la nomination de Franquelin, le secrétaire d'État se rangeant enfin à l'avis du gouverneur et de l'intendant qui suggèrent le père Silvy pour tenir ce rôle¹. Les jésuites assurent ainsi l'enseignement de la navigation à Québec avec le titre d'hydrographes du roi jusqu'à la fin de l'Ancien régime². Leurs cours théoriques aux aspirants pilotes sont complétés par une formation sur le terrain, assurée par des pilotes et officiers de l'Amirauté de Québec sous contrôle des autorités de la colonie³, ce qui facilite la conservation et la transmission des savoirs pratiques. Cette formation reste assurée jusqu'à la fin du Régime français, contribuant indirectement à la cartographie du Saint-Laurent. De fait, la pratique du fleuve par les pilotes canadiens permet l'acquisition de données constamment actualisées, parfois à la demande expresse des autorités coloniales : le capitaine de port Testu de la Richardière est ainsi envoyé « parcourir la coste du nord et celle du sud de cette rivière, pour y observer les mouillages, sondes et généralement faire toutes les remarques et observation qu'il estimera nécessaires pour faire naviguer sûrement les vaisseaux du roy. Il en dressera son journal, et en fera tenir un semblable par le sieur Dizet pour nous les représenter à son retour⁴ ».

Cette disposition est en fait prévue par l'*ordonnance de la marine* de 1681, qui requiert des pilotes la transmission de leurs journaux de bord à l'Amirauté, qui les transmet au ministre⁵. Or, un siège de l'Amirauté est créé à Québec, comme dans toutes les colonies, par le Régent en 1717, pour uniformiser le droit et l'administration des affaires maritimes outre-mer et les aligner sur les normes instaurées par l'ordonnance de 1681. L'instauration de l'Amirauté à Québec attribue des prérogatives supplémentaires à l'administration portuaire et entraîne l'application des dispositions de 1681, confiant à la nouvelle institution la gestion de toutes les questions de navigation et de commerce maritime, telles que les congés accordés aux navires en partance,

¹ ANOM C11A 26, fol. 31v, lettre de Vaudreuil et Raudot à Pontchartrain, 15 novembre 1707.

² AUDET Louis-Philippe, « Hydrographes du Roi et cours d'hydrographie au collège de Québec, 1671-1759 », 1970, p. 37 ; FAUQUE Danielle, « Les écoles d'hydrographie en Bretagne au XVIII^e siècle », 2000, p. 372-375 L'enseignement de l'hydrographie par les jésuites se rapproche alors de ce qui se fait en métropole, où la formation des pilotes est assurée par la Compagnie dans les écoles publiques créées avant 1689 et surtout dans les écoles pour les gardes de la marine à Rochefort, Brest et Toulon.

³ Parmi des exemples de lettres mentionnant ce rôle pour les officiers, ANOM C11A 48, fol. 100v, Lettre de Beauharnois et Dupuy à Maurepas, 30 octobre 1726 ; ANOM C11A 95, fol. 81, lettre de La Jonquière et Bigot à Antoine-Louis Rouillé, comte de Jouy, 18 octobre 1750

⁴ BAnQ, E1, S1, P2311, ordonnance de l'intendant Hocquart, 22 mai 1731.

⁵ CHAPUIS Olivier, *A la mer comme au ciel*, 1999, p. 159.

les prises de guerre ou les naufrages. En matière d'amélioration de la navigation, le texte de 1717 précise d'ailleurs qu'à leur arrivée, les maîtres de navire et les pilotes sont tenus de faire un rapport aux officiers de l'Amirauté, indiquant notamment leur route, les accidents de navigation, et de leur remettre leur journal de bord, qui pourra leur être rendu « après qu'ils [les officiers] en auront extrait les choses qui pourront servir ou assurer ou perfectionner la navigation, dont ils auront soin de rendre compte à l'Amiral tous les trois mois¹ ». À comparer les cartes et les sources de Bellin et celles de Bourguignon d'Anville, nul doute que les données collectées par les pilotes passent bien de Nouvelle-France en métropole, et sont compilées et utilisées au Dépôt des cartes et plans. Au Canada, encadrés par les autorités de la colonie, ce sont désormais les pilotes, et notamment les officiers portuaires, qui contribuent le plus à l'amélioration des conditions de navigation sur le Saint-Laurent par leurs relevés et leurs sondes, et plus généralement, par leur pratique quotidienne du fleuve et la transmission de leurs connaissances au pouvoir central ou aux autres pilotes qu'ils contribuent à former.

7.3.3. Les Ponts et Chaussées : des ingénieurs au service de la circulation

Alors qu'au Canada, les experts au service de la circulation fluviale contribuent à s'approprier l'environnement hydrique sans modifier le milieu, on assiste en métropole, au XVIII^e siècle, au développement d'une ingénierie civile compétente dans le domaine de la navigation. En Alsace plus particulièrement, les entreprises de développement de la navigation civile, qu'il s'agisse des aménagements ou de mesures de soutien à la circulation, n'apparaissent pas encore au XVII^e siècle. Cette époque est celle des experts militaires. Elle est marquée par des politiques et des grands travaux motivés par des considérations géopolitiques et stratégiques, d'un rapport à l'environnement hydrographique essentiellement tourné vers les impératifs de défense. Une transition s'opère au début du XVIII^e siècle, qui s'observe déjà dans les écrits de Vauban et qui coïncide avec la constitution en corps des ingénieurs civils : le corps des Ponts et Chaussées.

7.3.3.1. Les débuts de l'ingénierie civile au service de la navigation, de Sully à Colbert

Instauré par arrêt du Conseil en 1716, le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées harmonise pour la première fois l'organisation d'un personnel technique auparavant rattaché et impliqué

¹ Règlement concernant les sièges d'Amirauté, que le Roi veut être établis dans tous les ports des Isles et Colonies françoises, en quelque partie du monde qu'elles soient situées, *Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada*, P.E. Desbarats, 1803, p. 347, titre quatrième, art. XVIII.

de manière très diverse à ce département. Il marque ainsi une nouvelle étape de l'ingérence directe du pouvoir royal dans l'administration du réseau routier, et dans le recours à des experts et techniciens qui trouvent leur origine à la fin du XVI^e siècle.

C'est en effet Henri IV qui, en 1599, octroie à Sully l'office de grand voyer de France, créé pour l'occasion et dont le rôle est le développement et l'amélioration du réseau routier. À cette époque, l'objectif n'est pas encore de constituer un service administratif structuré mais de superviser et harmoniser, au niveau central, les actions sur la voirie dans le royaume, à la fois sur les plans technique et financier. Dans les généralités (et dans certains pays d'états), des lieutenants du grand voyer répondent directement à Sully en tant que trésorier des finances. Sur le plan technique, la diversité prévaut. De nombreux « ingénieurs » sont architectes des bâtiments du Roi, dont le surintendant est à la tête¹, mais on trouve également d'autres spécialistes : durant tout le XVII^e siècle, la porosité entre les disciplines et les domaines de compétences est importante. Avant 1661, elle est à son maximum. David Buisseret et Hélène Verin, qui se sont tous deux intéressés à l'émergence de la figure de l'ingénieur, montrent en effet qu'avant la constitution en corps militaires, puis civils, les ingénieurs sont avant tout des savants et militaires polyvalents, formés « sur le tas », d'abord à l'étranger puis en France². Compétents en architecture comme en poliorcétique, hydrauliciens autant que cartographes, les ingénieurs du début du XVII^e siècle sont volontiers employés par le pouvoir royal au gré des besoins et des disponibilités. La politique de Sully vise – déjà – à favoriser la circulation des biens et des capitaux pour enrichir les provinces, et donc le royaume³. L'accent est, à ce titre, mis sur le développement des axes routiers, mais aussi fluviaux : pour la première fois, et la dernière avant Vauban, l'idée d'un réseau hydrographique connecté à une échelle plus grande que celle de la seule province, oriente la politique d'aménagement royale. À partir de 1604, Sully entend en effet relier la Seine, la Loire et la Saône, et à long terme, l'Atlantique à la Méditerranée. Le canal de Briare est le premier de ces travaux d'aménagements, et le seul lancé sous Henri IV. A la mort du souverain, la charge de surintendant échappe à Sully, et avec elle l'office de grand voyer et l'embryon d'institution mise en place. Les querelles entre ingénieurs et pouvoirs locaux, et le peu de dispositions de ces derniers à abandonner leurs prérogatives, surtout fiscales, en matière d'aménagement du territoire, ont raison de cette première tentative

¹ MESQUI Jean, « Ponts et Chaussées », in *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 2005, pp. 1228-1229.

² VÉRIN Hélène, *La gloire des ingénieurs: l'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Michel, 1993 ; BUISSERET David, *Ingénieurs et fortifications avant Vauban: l'organisation d'un service royal aux XVI^e -XVII^e siècles*, Paris, Éd. du CTHS, 2002.

³ VÉRIN Hélène, *La gloire des ingénieurs, op. cit.*, 1993, p. 200.

de centralisation. Après cela, et jusqu'à Colbert, les gouvernements se contentent « d'en assurer vaguement la police, et ceci de façon ponctuelle¹ ».

Il faut attendre Jean-Baptiste Colbert pour qu'une nouvelle initiative étatique de centralisation de la politique routière apparaisse, avec la création de « commissaires des Ponts et Chaussées ». En fervent partisan du mercantilisme, le contrôleur des finances considère l'augmentation des échanges intérieurs comme l'un des moyens de développer les revenus de l'État et entend donc faciliter la circulation en améliorant les routes terrestres comme fluviales. Surintendant des bâtiments depuis 1661 et contrôleur général des finances depuis 1665, Colbert met au service des Ponts et Chaussées, à l'instar de Sully, les ressources humaines et matérielles qui lui sont accessibles via son portefeuille. Les commissaires sont donc des architectes des bâtiments du roi ou des ingénieurs du génie, voire des maçons, chargés ponctuellement d'aménager les ponts, les chaussées – jonctions entre un pont et une route – et les cours d'eau².

C'est sous le contrôle et à l'initiative de Colbert qu'est notamment entrepris le creusement du canal du Midi qui devait joindre, selon une ambition déjà caressée par Sully, la Méditerranée à l'Atlantique. Ce projet grandiose reliant Sète à Toulouse et à la Garonne dure quinze ans, coûte plus de vingt millions de livres – dont 8 500 000 sont assurés par le roi – et occupe près de 12 000 ouvriers. Ces moyens hors normes sont à mettre en regard des dimensions colossales de l'ouvrage qui mesure plus de deux cent cinquante kilomètres et ne compte pas moins de soixante-deux écluses³. Ce canal du Midi jette toutefois une ombre sur le reste des réalisations de Colbert en matière de ponts, chaussées et voirie. Aucune autre, en effet, n'est aussi imposante, mais la plupart, qu'il s'agisse d'aménagement de rivières (Lot, Garonne, Loire), de ponts, de routes, de chaussées, contribuent à son projet de faciliter la circulation pour favoriser les échanges commerciaux⁴. Il existe cependant des contrastes entre provinces : si les turcies et levées de la Loire retiennent particulièrement l'attention de Colbert, les initiatives de ce dernier ne touchent guère l'Alsace, ni le Canada. La circulation à l'intérieur des colonies ne suscite pas l'intérêt du contrôleur général des finances, tandis que dans la province d'Alsace, la priorité en est encore au développement politique et à l'affirmation du pouvoir de la France par les armes,

¹ *Ibid.*, p. 199.

² VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Colbert: la politique du bon sens*, Paris, Payot, 2003, pp. 350-351 ; VÉRIN, *La gloire des ingénieurs*, *op. cit.*, 1993, p. 200.

³ Sur le processus de conception et de construction du canal du Midi, on pourra se référer à COTTE Michel, *Le Canal du Midi: merveille de l'Europe*, Paris, Herscher-Belin, 2003 ; MUKERJI Chandra, *Impossible engineering*, 2009.

⁴ Éric Szulman a étendu ce constat à d'autres réalisations. SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, 2014, p. 29 Nous avons nous même démontré dans le présent chapitre que ce constat s'appliquait également largement en Alsace.

les traités et les serments, ce qui explique la dimension militaire des canalisations du XVII^e siècle.

7.3.3.2. La création du corps des Ponts et Chaussées

À la mort de Colbert, le département des Ponts et Chaussées passe à ses successeurs, Chamillart et Desmarets, ce dernier en confiant le détail à l'intendant des finances Bercy. À cette époque, l'expertise technique est assurée par des ingénieurs mais il n'existe pas encore de corps organisé. Celui-ci est institué au début du XVIII^e siècle. Le 21 novembre 1713, les vingt-deux généralités des pays d'élections sont pourvues d'un ingénieur spécifiquement dédié aux ponts, chaussées et chemins, et un arrêt du 28 novembre instaure onze inspecteurs généraux chargés de superviser ces généralités. Les difficultés financières de la fin du règne de Louis XIV limitent toutefois sérieusement la portée des mesures. Il faut attendre la Régence pour que, le 1^{er} février 1716, un arrêt du Conseil instaure une nouvelle organisation, qui subordonne au Conseil des finances et à celui des affaires du dedans du royaume un inspecteur général, un architecte premier ingénieur, trois inspecteurs et vingt-et-un ingénieurs. C'est sur cette base, qui n'évolue que peu tout au long du XVIII^e siècle, que se développe l'institution. À sa création, le corps des Ponts des Chaussées relève du département du marquis de Béringhen, membre du Conseil des affaires du dedans jusqu'à la fin de la polysynodie. À cette époque, ses responsabilités ne concernent que les « ponts et chaussées, turcies et levées et pavé de Paris », qu'il conserve jusqu'en 1723 avec le titre de directeur général des Ponts et Chaussées. Sur la navigation, c'est l'ancien intendant de Rouen Nicolas-Etienne Roujault qui est en charge « des propositions de nouveaux canaux et autres ouvrages¹ ». Le successeur de Béringhen est le frère du cardinal Dubois, Joseph, jusqu'en 1736. Le service réintègre ensuite le portefeuille du contrôleur général et est à nouveau dirigé par un intendant des finances.

La structure hiérarchisée et centralisée du service des Ponts et Chaussées, ainsi que ses responsabilités au cours du XVIII^e siècle, ont été décrites en détail dans plusieurs grandes synthèses sur le corps². On se contentera d'en rappeler les grands principes. Sous les ordres conjoints de l'intendant de la province et du directeur général, puis, après 1736, de l'intendant

¹ VIGNON Eugène-Jean-Marie, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècles.*, 1862, p. 23, livre II, II. La rareté des mentions de Roujault dans les questions de navigation laissent penser que le personnage, par ailleurs membre du conseil du commerce, n'a pas joué de rôle dans le développement des voies fluviales, notamment en Alsace.

² VIGNON Eugène-Jean-Marie, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècles.*, 1862 ; PETOT Jean, *Histoire de l'administration des ponts et chaussées, 1599-1815*, Paris, Librairie Marcel Rivière et Cie, 1958, 1958 ; BRUNOT A. et COQUAND Roger, *Le Corps des ponts et chaussées*, Paris, CNRS Editions, 1982 (Histoire de l'administration française).

des finances en charge des Ponts et Chaussées, on retrouve un inspecteur général, un architecte premier ingénieur, trois inspecteurs et vingt-et-un ingénieurs, les effectifs de ces deux dernières catégories augmentant au gré des besoins dans les provinces.

Quant aux prérogatives de ces ingénieurs, outre le développement des voies de circulation terrestres, l'aménagement de l'hydrographie en fait bien partie, malgré l'absence de mention explicite. Eugène Vignon a mis en lumière l'implication de plusieurs ingénieurs dans des entreprises de canalisation telles que la modification du Loing, le canal de Picardie, les travaux sur l'Isère et le Drac, l'aménagement de l'Aveyron¹... Plus récemment, Denis Cœur a démontré l'importance des Ponts et Chaussées dans la lutte contre les inondations en Dauphiné². Même après 1743, alors que Trudaine, intendant des finances en charge des Ponts et Chaussées, a clairement défini la voie de terre comme priorité de l'administration, celle-ci conserve la responsabilité de l'expertise des projets hydrauliques³. Il faut par ailleurs préciser que si l'administration des Ponts et Chaussées couvre tout le territoire métropolitain, elle n'existe pas dans les colonies. On y trouve en revanche un grand voyer, dont la fonction est créée en 1667 par le Conseil souverain de Québec. Le premier grand voyer, Robineau de Bécancour, n'est nommé qu'en 1687 et c'est seulement en 1706 qu'un arrêt du Conseil souverain fixe ses responsabilités. Chargé de la construction et de l'entretien des routes sous les ordres de l'intendant, à l'image des ingénieurs des Ponts et Chaussées, il ne joue cependant aucun rôle dans les questions de circulation fluviale⁴.

7.3.3.3. Les Ponts et Chaussées d'Alsace

L'Alsace, quant à elle, connaît les mêmes évolutions que l'ensemble de la métropole. Dans la province, la police des routes et des cours d'eau fait partie des attributions de l'intendant, et dans la perspective de stimuler la circulation, au XVII^e siècle, l'accent est mis sur les routes terrestres. À une époque où l'Alsace est un théâtre récurrent des guerres de Louis XIV, la priorité est naturellement donnée aux voies capables de faciliter le déplacement des troupes, mais dès la fin du siècle, la cour s'inquiète également du trafic commercial, comme en témoignent des

¹ VIGNON Eugène-Jean-Marie, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècles.*, 1862, p. 33-36, livre II, II et 153-154, livre II, III.

² CŒUR Denis, *La plaine de Grenoble face aux inondations: genèse d'une politique publique du XVII^e au XX^e siècle*, Versailles, Quae, 2008, p. 120-153.

³ Éric Szulman relève toutefois les réticences de Trudaine à ce que les ingénieurs s'occupent des affaires intérieures, même s'il reconnaît le rôle d'expertise (et lui seul) des Ponts et Chaussées. SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime*, 2014, p. 71.

⁴ ROY Pierre-Georges, « Les grands-voyers de la Nouvelle-France et leurs successeurs », *Les Cahiers des dix* (8), 1943, p. 181-233.

échanges entre le contrôleur général des finances et l'intendant La Grange sur la nécessité de rétablir la route entre Bâle et Montbéliard. Malgré les demandes de la Cour, les efforts de l'intendant pour développer un réseau routier ne sont guère suivis d'effets, faute de moyens et de temps¹.

Parce qu'il ne dispose pas de compétence technique, l'intendant ne peut d'ailleurs gérer directement que les aspects administratifs de la question. C'est pour lui apporter cette expertise technique qu'une direction des Ponts et Chaussées est créée dans la province en 1718. De fait, alors que la Guerre de Succession d'Espagne prend fin, le roi a besoin d'un « sujet capable » de diriger les réparations du réseau routier endommagé par les guerres, « ce qui cause beaucoup de préjudice au commerce et d'inconvénients aux voyageurs et aux troupes dans leurs marches² ». Jean-Baptiste de Régemorte, l'ingénieur hollandais ancien client de Vauban et architecte des canaux de Neuf-Brisach et Seltz, ainsi que son fils Noël, sont nommés conjointement, par arrêt du Conseil du 15 janvier 1718, directeurs des Ponts et Chaussées d'Alsace³. Régemorte père, qui a passé une grande partie de sa carrière en Alsace, incarne la transition entre les compétences militaires indispensables à la fin du XVII^e siècle et l'expertise civile qui doit désormais contribuer au développement économique du territoire. Sa désignation trahit également une certaine porosité, à cette époque, entre les carrières d'ingénieur militaire et civil. La double nomination des Régemorte illustre les deux principaux enjeux du corps des Ponts et Chaussées à sa création. Le premier objectif est de constituer ce corps rapidement et, pour y parvenir, il est nécessaire d'y intégrer des ingénieurs déjà en activité, engagés à d'autres titres dans des travaux d'aménagements pour le pouvoir royal. Le second objectif est de garantir la nomination d'individus à la fois compétents et disponibles dans chaque province. Chacun des deux Régemorte, père et fils, remplissent une moitié de ces conditions. Jean-Baptiste apporte l'expérience et la maîtrise du terrain qu'il a pratiqué pendant au moins vingt ans comme ingénieur militaire. Noël, qui sans doute formé aux côtés de son père, est quant à lui présent en Alsace de manière permanente. Il est donc à même de s'investir au quotidien dans la mission fixée par l'arrêt de nomination, à savoir « dresser les plans et devis des réparations qui seront à

¹ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 632.

² Arrêt du Conseil d'État du 15 janvier 1718 qui nomme les Régemorte directeurs des Ponts et Chaussées d'Alsace, cité dans VIGNON Eugène-Jean-Marie, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècles.*, 1862, p. 58, titre III, ch. I, pièce 111.

³ *Ibid.*, p. 58-59, titre III, chap. 1, pièce 111; BNUS, Ms.5075, Notes sur la famille d'ingénieurs de Régemorte, spécialement sur Jean-Baptiste et les ligne de la Lauter exécutés d'après ses plans par le Cdt Klipffel, fol. 17.

faire, régler les travaux qui seront fait par corvées et assister à la passation des marchés et réception des ouvrages qui en seront susceptibles¹ ».

Dans les faits, cependant, Jean-Baptiste de Régemorte ne restera que peu de temps en Alsace en tant que directeur des Ponts et Chaussées. En effet, il séjourne la plupart du temps dans l'Orléanais. Attaché aux travaux du canal d'Orléans et chargé de superviser la construction du pont de Blois sur la Loire, il est donc souvent absent d'Alsace. Cet état de fait est reconnu par l'arrêt qui stipule que pour cette raison, « lesdits sieurs Jean-Baptiste et Noël de Régemorte père et fils rempliront conjointement ou séparément lesdites fonctions en Alsace », avec des appointements de 3 000 livres par an, et c'est Noël qui assure l'essentiel des responsabilités dans la province. En 1720, Régemorte père s'installe définitivement le long de la Loire, et porte le titre d'inspecteur des turcies et levées jusqu'à sa mort en 1725. L'année suivante, Noël de Régemorte passe à son tour dans la Loire, en échangeant sa fonction...avec son frère cadet Antoine ! Celui-ci, qui travaillait avec son père comme inspecteur des turcies et levées, devient donc directeur des Ponts et Chaussées d'Alsace, sous les ordres de l'intendant².

Les Régemorte apportent à cette première génération d'ingénieurs des Ponts et Chaussées d'Alsace leur expérience d'hydrauliciens. Si le travail de Jean-Baptiste et de Noël est mal connu et semble concentré sur les routes terrestres, l'action d'Antoine en matière d'aménagement des cours d'eau est plus évidente, bien qu'elle porte essentiellement sur des aménagements très localisés. On ne s'étonne donc guère de retrouver Antoine de Régemorte, ancien inspecteur des turcies et levées, apporter son expertise dans le projet de canalisation de l'Andlau évoqué plus haut. Son influence dépasse d'ailleurs la simple consultation technique, puisque la description de la rivière d'Andlau par Peloux, se fonde largement sur le mémoire de Régemorte, rédigé lors de sa visite d'expertise. Les ingénieurs alimentent ainsi le savoir et la mémoire administrative de l'intendance qui centralise les traces écrites de leur action sur le territoire³. René Descombes relève aussi une implication des frères Régemorte dans diverses tentatives de remise en état du canal de Seltz (1726, 1733, 1744), qui se soldent toutes par un échec⁴. Les autres projets auxquels le nom de Régemorte est associé concernent des travaux hydrauliques de moindre ampleur. Il en va de même pour leur successeur à la tête des Ponts et Chaussées d'Alsace à

¹ *Ibid.*, p. 58, titre III, I, pièce 111.

² Arrêt du Conseil d'État du 8 janvier 1726 qui nomme Antoine de Régemorte directeur des Ponts et Chaussées d'Alsace en remplacement de son frère, cité dans *ibid.*, p. 92, titre III, I, pièce 180.

³ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace, 1732-1735*, fol. 22v-23v Après avoir décrit le cours de la rivière et le projet d'aménagement de 1730, Peloux conclut : « ces mémoires et les pièces sont à l'intendance », attestant du rôle centralisateur de l'intendant.

⁴ DESCOMBES René, *Canaux et batellerie en Alsace: histoire et anecdotes*, Illkirch, le Verger, 1988, p. 50.

partir de 1745, Jean Baptiste Abraham Frot de Clinchamp. En Alsace, les missions de cette administration sont d'abord tournées vers les routes, et lorsqu'elles concernent l'hydrographie, elles portent rarement sur l'amélioration de la navigation mais sur une gestion locale des rivières : visite de cours d'eaux, travaux d'endiguement, expertise en cas de conflits d'usage¹...

Conclusion

Le mercantilisme colbertien, qui compte sur le développement de la puissance économique du royaume à travers le contrôle du commerce extérieur et la stimulation des échanges intérieurs, incite le pouvoir royal à s'intéresser au réseau hydrographique comme support de la circulation. Cet intérêt marque une nouvelle étape dans l'appropriation de l'environnement laurentien et rhénan, déjà amorcée par l'acquisition et la diffusion de connaissances sur le milieu et par l'intégration de l'eau dans les stratégies militaires.

L'implication de la monarchie se traduit de différentes manières : dans les deux territoires, le développement du réseau navigable, la facilitation de la mobilité sur les voies existantes et le contrôle de la circulation sont autant d'objectifs imposés par les caractéristiques des réseaux hydrographiques respectifs du Canada et d'Alsace. Si ces buts généraux sont communs aux deux espaces, les mesures effectives adoptées par le pouvoir royal et ses représentants peuvent diverger, s'adaptant au contexte environnemental de chacun des territoires et à des besoins précis, identifiés par les administrateurs. Les projets d'extension des voies navigables par la création ou l'aménagement de cours d'eau sont ainsi plus nombreux en Alsace qu'au Canada, où la navigabilité du Saint-Laurent et le faible développement de la colonie rendent inutiles ou irréalisables d'autres projets que le canal de Lachine. En revanche, les mesures législatives destinées à limiter le commerce de contrebande sont communes aux deux territoires. Elles participent d'ailleurs d'une autre forme de l'affirmation de l'autorité royale, qui passe par l'édiction de normes et s'adresse directement aux populations de la province et de la colonie. Toutefois, sur les deux terrains et quelles que soient les formes de l'action du pouvoir royal, celle-ci est limitée par des facteurs économiques, politiques ou environnementaux qui poussent la monarchie au compromis, voire à l'abandon de certaines mesures.

Dans chacun des territoires, deux contrastes se dessinent. Le premier est lié au fait que la plupart des efforts sont consacrés au Rhin et au Saint-Laurent. Ce sont en effet les deux cours d'eaux principaux des territoires, où confluent les échanges économiques, qui font l'objet de l'essentiel

¹ Ces aspects participent toutefois eux aussi de l'affirmation du pouvoir royal, et sont traités dans le chapitre 8.

des mesures concrètes de soutien à la navigation : la cartographie et la formation de pilotes au Canada, la défense des intérêts des bateliers français en Alsace et, dans les deux territoires, le contrôle des échanges pour limiter la contrebande. Les canaux fonctionnels en Alsace ou la surveillance des voies de passage en Nouvelle-France concernent des affluents des deux fleuves, mais répondent avant tout à des objectifs militaires, sur lesquels l'intérêt économique peut se greffer. Le second contraste est celui qui existe, en Alsace comme au Canada, entre le territoire rêvé et la réalité matérielle. Au contrôle du réseau hydrographique et des échanges qu'il supporte, s'oppose un environnement qui se révèle difficile à maîtriser. De fait, en matière de soutien à la navigation, le pouvoir royal n'a pas les moyens de son ambition, puisque les mesures les plus coûteuses, celles qui permettraient l'extension du réseau navigable, sont toutes abandonnées à divers stades. Si les projets existent bel et bien et produisent d'ailleurs une représentation du territoire qui se transmet entre administrateurs successifs, ils se heurtent systématiquement aux réalités environnementales locales et aux difficultés politiques, économiques ou techniques qui en découlent, et qui limitent ou empêchent la modification du milieu physique. Ces obstacles conduisent systématiquement le pouvoir royal à renoncer aux ouvrages envisagés. La lutte contre le commerce interlope a également des effets limités, en raison de la difficulté à contrôler efficacement l'espace fluvial. À la lumière de ces politiques et des discours des administrateurs sur la navigation intérieure, l'Alsace et les colonies se distinguent également du reste de la métropole à deux égards.

Alors que le pouvoir royal mène une réflexion sur la connexion entre bassins versants épisodiquement au XVII^e siècle puis tout au long du XVIII^e siècle, développant progressivement et durablement l'idée – et l'idéal – d'un réseau navigable à l'échelle du royaume, les colonies, mais aussi l'Alsace, restent en marge de cette réflexion. On comprend que le Canada, séparé de la métropole par un océan, soit impossible à intégrer à ce réseau intérieur ! Pour l'Alsace, le constat suscite davantage d'interrogations. L'explication réside dans la conjonction d'un réseau hydrographique orienté vers le Rhin, et donc l'Europe germanique, et d'un commerce extérieur tourné vers Strasbourg, limitant à la fois les possibilités et la pertinence d'aménagements.

Ce constat explique sans doute, au moins en partie, la différence de temporalité entre les deux territoires d'un côté, et la métropole de l'autre. De fait, le mouvement de soutien à la navigation de la fin du XVII^e siècle, sous l'impulsion de Colbert puis Vauban, s'observe à la fois en Nouvelle-France, en Alsace et dans les autres provinces du royaume et conduit à des aménagements concrets. En revanche le renouveau de l'intérêt du pouvoir royal pour le développement fluvial mis en évidence par Éric Szulman, à partir des années 1735 en métropole

ne touche ni la vallée laurentienne, ni l'espace rhénan. À l'exception de projets dont la mise en œuvre n'aboutit jamais, les discours, les mesures, les tentatives et les aménagements destinés à faciliter la navigation sont tous cantonnés à la période 1680-1730.

Certaines mesures portent toutefois directement des fruits, comme celles adoptées pour faciliter la circulation sur Saint-Laurent. Si les naufrages persistent, avec des conséquences parfois désastreuses, l'appropriation du fleuve et la prise en compte de ses caractéristiques naturelles dans le cadre de sa navigation, permises par l'acquisition de savoirs et de savoir-faire dans la colonie, sont réelles. Leurs conséquences s'observent durant tout le régime français, dans la pérennité de l'enseignement de l'hydrographie et du recours aux pilotes sur le fleuve ou dans la filiation entre les cartes.

Dans tous les cas, l'implication du pouvoir royal dans les questions de circulation fluviale lui permet de s'imposer comme acteur légitime de la gestion des rivières. En fournissant occasionnellement une expertise technique, voire plus rarement des moyens matériels et financiers indispensables aux aménagements ; en légiférant contre le commerce illégal empruntant la voie fluviale ; en soutenant et en encadrant la formation et le travail d'experts (ingénieurs des Ponts et Chaussées, hydrographes, cartographes) et en défendant les intérêts des usagers, notamment des bateliers d'Alsace, y compris sur la scène internationale, la monarchie affirme sa volonté (sinon sa capacité) à répondre aux enjeux que posent les rivières, et donc à administrer le territoire. Malgré des résultats limités, les populations et les pouvoirs locaux prennent d'ailleurs rapidement conscience de ce fait, en sollicitant parfois le pouvoir royal pour défendre leurs intérêts ou soutenir leurs entreprises. Un tel constat est d'autant plus visible dans la gestion des cours d'eau au niveau local.

Chapitre 8 : Encadrement et aménagements locaux

Introduction

Le soutien à une économie de navigation en Alsace et en Nouvelle-France s'inscrit à la fois dans une logique de développement de la circulation à l'échelle du royaume et dans un processus de mise en valeur du territoire qui s'exprime aussi par un encadrement plus localisé des réseaux hydrographiques. Ce dernier est rendu nécessaire par la volonté, de la part du pouvoir royal, de soutenir le développement de l'économie des territoires qu'il administre, et d'assurer en même temps un accès à la rivière qui ménage l'ensemble des intérêts souvent concurrents des usagers et de la monarchie elle-même.

Ces deux aspects, qui vont souvent de pair, ont été particulièrement traités en histoire de l'eau. L'eau en tant que ressource essentielle aux activités économiques et les aspects juridiques qui y sont liés font partie des premières études de l'histoire environnementale¹. À l'heure actuelle, la question des relations sociales et politiques issues d'usages et de représentations parfois contradictoires des cours d'eau et des milieux humides dans la France d'Ancien régime occupe les historiens de l'environnement, des risques ou des techniques qui l'abordent sous l'angle des enjeux du partage de l'eau², des rapports de pouvoir entre acteurs de l'aménagement du territoire³ ou de la gestion technique des réseaux hydrographiques⁴.

En Alsace et au Canada, à partir de la fin du XVII^e, mais surtout au XVIII^e siècle, l'action du pouvoir royal influe sur l'exploitation et la gestion des cours d'eau de manière significative. Dans une optique de mise en valeur du territoire pour augmenter les richesses de la province et la puissance du royaume, selon une logique analogue à celle qui prévaut dans l'effort de

¹ Cf. *supra*, chapitre 1, 1.1.1., L'émergence de l'environnement *history* américaine, p. 32.

² FOURNIER Patrick et LAVAUD Sandrine (dir.), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne: actes des XXXIIes Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 8 et 9 octobre 2010*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2012.

³ DURAND Stéphane, *Finances, pouvoirs et territoires. Contribution à l'histoire des aménagements portuaires civils et à l'histoire des assemblées d'états (Provence, Languedoc et Roussillon, aux XVII^e et XVIII^e siècles)*, mémoire d'HDR, Montpellier, Université Paul-Valéry, 2009 ; MORERA Raphaël, *L'assèchement des marais en France au XVII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011.

⁴ CŒUR Denis, *La plaine de Grenoble face aux inondations: genèse d'une politique publique du XVI^e au XX^e siècle*, Versailles, Quae, 2008.

développement de la navigation, le pouvoir royal s'attache à soutenir les entreprises d'exploitation des ressources que fournissent les rivières, qu'il s'agisse d'énergie hydraulique ou des ressources halieutiques. Ce soutien se manifeste toutefois inégalement au Canada, où la valorisation du territoire est un enjeu majeur pour la pérennité de la colonie, et en Alsace, dont les cours d'eau sont exploités depuis le Moyen Âge. Il aurait aussi été possible de prendre en compte le rôle du pouvoir royal dans l'assèchement des zones humides, notamment des marais, une telle pratique étant encadrée et soutenue par l'intendance. Les enjeux et les techniques diffèrent toutefois de ceux qui sous-tendent l'aménagement des rivières. Il ne s'agit pas de gérer l'eau et ses usages, mais de l'éliminer pour bonifier les terres agricoles. Pour cette raison, nous ne traiterons pas cette question dans notre étude¹.

Dans les deux territoires, la monarchie impose son autorité dans la conservation des rivières. En Alsace, cette mission passe par une double intervention administrative et technique : l'intendant et le personnel des Ponts et Chaussées doivent en effet collaborer entre eux, et interagir avec les populations locales riveraines qui, pour leur part, sollicitent directement le pouvoir royal pour qu'il arbitre les conflits d'usage ou lutte contre les inondations. Les modalités de l'intervention royale, qu'il s'agisse de la procédure administrative à suivre pour obtenir l'aide de l'État ou de la mobilisation de moyens matériels et financiers, sont structurées pour répondre aux nombreux usages de l'eau, y compris lorsque la ressource est partagée avec un autre pouvoir souverain. En Nouvelle-France, le recours au pouvoir royal dans l'arbitrage des conflits d'usage et l'encadrement des pratiques répond aux mêmes logiques, mais l'intervention royale est moins visible qu'en métropole, et les acteurs impliqués diffèrent sensiblement. L'action de la monarchie y est donc plus discrète et moins fréquente, en raison de l'organisation seigneuriale de la colonie, sur laquelle le pouvoir royal se repose pour mettre le territoire en valeur, et surtout de la faible densité de population et des aménagements.

¹ Pour l'Alsace, Jean-Michel Boehler a évoqué la question : BOEHLER Jean-Michel, *Une société rurale en milieu rhénan: la paysannerie de la plaine d'Alsace (1648-1789)*, 3 vol., 2e éd. rev. et corr, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1995, p. 110-112. On pourra également consulter les mémoires de Peloux et Mégret de Sérilly : PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace, 1732-1735*, fol. 35-35v ; MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 995-1002 ; de nombreuses pièces concernant l'assèchement des marais en Alsace sont par ailleurs conservées dans les fonds de l'intendance, couvrant la période 1730-1779 : ADBR, C 361 et C 362 ; Pour la vallée laurentienne, nous renvoyons au mémoire de Master de Laetitia Deudon qui a traité la question : DEUDON Laetitia, *Construction et dynamique des paysages fluviaux. Approche comparative de l'aménagement fluvial : la vallée de l'Escaut de Valenciennes à Condé et la vallée du Saint-Laurent de Trois-Rivières à Québec (XVII^e- XVIII^e siècles)*, Mémoire de Master, Valenciennes, Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis, 2015, p. 159-167-173. Le fonds Intendants de la BANQ conserve plusieurs documents sur les mesures adoptées dans ce domaine par les autorités coloniales. Parmi plusieurs exemples, BANQ, E1, S1, P1187, Ordonnance de l'intendant Bégon pour donner l'écoulement aux eaux d'un marais, 1er juillet 1720.

8.1. Les formes du soutien à une économie locale

Dans le but de développer le territoire en stimulant son économie, le pouvoir royal s'efforce d'encadrer et soutenir les usages locaux de la rivière. Outre les questions de circulation évoquées au chapitre 7, l'administration monarchique s'ingère ainsi dans les questions liées à la pêche et à l'utilisation de l'eau comme source d'énergie.

8.1.1. Réglementation et développement de la pêche.

En Alsace comme en Nouvelle-France, l'exploitation des ressources halieutiques occupe une place importante dans le discours des administrateurs. La mention de la diversité des espèces comestibles et de leur abondance contribue à mettre en valeur les perspectives de développement du territoire. Qu'elles soient spontanées ou sollicitées par le pouvoir central, comme dans le cas des mémoires destinés à l'instruction du duc de Bourgogne en 1697, dont fait partie le mémoire de La Grange, les descriptions sont nombreuses. En Alsace, La Grange parle de la rivière d'Ill comme étant « fort poissonneux », et l'Ill « fort abondante en poissons et principalement en saumoneaux, carpes, brochets, lottes¹ », mais n'évoque pas les autres cours d'eau. Peloux, qui s'inspire très largement des descriptions de La Grange, décrit lui aussi les ressources du Rhin et de l'Ill, dans des termes quasiment identiques. Une fois de plus, c'est Mégret de Sérilly qui est le plus précis : il décrit les poissons de la plupart des cours d'eau de son mémoire : « truite et autres bons poissons en assés grande quantité » pour la Largue ; « des truites, de la carpe, du brocard et du poisson blanc » dans la Doller ; « quelques mauvais poissons blancs et des écrevisses² » dans la Mossig...

Au Canada, on doit à Boucher et à Charlevoix, dans leurs ouvrages de promotion de la colonie, les descriptions les plus exhaustives des ressources halieutiques. Boucher y consacre tout un chapitre, et insiste tant sur la variété que sur la profusion des espèces : baleines et baleineaux dans l'estuaire, morues en aval de Tadoussac, bélugas « propres à faire de l'huile, si on les pouvoit attraper », loups marins, truites et saumons, harengs, esturgeons et anguilles figurent parmi les nombreux poissons que mentionne le gouverneur de Trois-Rivières, qui ajoute qu'il y a « quantité d'autre sorte de poissons que j'obmets pour n'en sçavoir les noms³ ». De fait, des espèces endémiques sont inconnues des Européens à une époque où la connaissance du

¹ LA GRANGE Jacques François de, *L'Alsace en 1700 : mémoire sur la province d'Alsace*, Colmar, Alsatia, 1975, p. 42.

² MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 890-896.

³ BOUCHER Pierre, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, Paris, chez Florent Lambert, 1664, p. 74-81.

territoire est encore très partielle. Boucher lui-même reconnaît qu'outre les poissons et mammifères marins que l'on trouve aussi en Europe et ceux que les Français ont appris à connaître, « de temps en temps, il s'en prend quelques-uns dont on n'en a point encore veu de semblable¹ ». Naturellement, ce sont surtout les espèces connues qui retiennent l'attention des administrateurs. Charlevoix, quant à lui, évoque les morues et les ressources halieutiques des Grands Bancs et du golfe dans sa deuxième lettre, les mammifères marins dans la huitième et les poissons et crustacés du Saint-Laurent dans la neuvième, nommant près d'une vingtaine d'espèces, de l'esturgeon à l'huître, sans compter « beaucoup d'autres qui sont inconnus en Europe² ». Boucault, en 1754, évoque quant à lui, dans le lac Saint-Pierre, « des poissons de toutes espèces, comme brochets, maskinongés, poissons dorés, achigants, crapets, carpes de deux espèces, éturgeons maillés et autres³ », mais aussi la morue, le hareng, la sardine et l'anguille dont l'abondance ne cesse d'étonner⁴. Ces ressources participent du potentiel de développement du territoire, à condition de les exploiter de manière optimale. En Alsace, le pouvoir royal n'a guère de prérogatives quant aux droits de pêche, mais s'emploie à défendre les titulaires de ce privilège. Cette question est en revanche au cœur de la valorisation économique du Canada, où la monarchie encourage les entreprises commerciales tout en s'efforçant de faciliter la pêche vivrière des riverains.

8.1.1.1. Le développement des pêches commerciales sur le Saint-Laurent

La découverte de la richesse des ressources halieutiques canadiennes est ancienne. La pêche représente l'un des premiers contacts des Européens avec l'environnement nord-américain : l'importante population de morues des Grands Bancs de Terre-Neuve attire les pêcheurs européens, notamment normands, bretons et basques depuis la fin du XV^e siècle. Au siècle suivant, ce sont plusieurs centaines de bateaux de pêche français et anglais qui naviguent sur les eaux de Terre-Neuve et du golfe du Saint-Laurent, puis de la Nouvelle-Angleterre, au début du XVII^e siècle. Ils exploitent essentiellement la morue, mais aussi les mammifères marins (baleine, phoques, morses, etc. dont on tire de l'huile). En 1664, la flotte de pêche française en

¹ *Ibid.*, p. 80.

² CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, Paris, chez Nyon fils, 1744, p. 151-154. Sur la morue et les espèces du golfe, voir p. 49 et 52-54 et sur le phoque et le marsouin, p. 145-148.

³ BOUCAULT Nicolas-Gaspard, « Idée générale du Canada ou de la Nouvelle-France », in *RAPQ*, 1920, p. 14.

⁴ *Ibid.*, p. 22 ; L'intendant Raudot est plus succinct, mais relève aussi la diversité des poissons, et la « grande pêche d'anguilles, qui descendent des lacs et des marais des Iroquois ; on les prend avec des clayes et des nasses. On salue cette anguille comme le hareng pour la manger l'hiver ». RAUDOT Antoine-Denis, *Relation par lettres de l'Amérique septentrionale*, Paris, Letouzey et Ané, 1904, p. 28-29.

Amérique du Nord compte 352 bateaux, dont 232 pratiquent la « pêche sédentaire¹ », et l'exploitation halieutique de l'Atlantique nord et du golfe du Saint-Laurent se poursuit jusqu'au XX^e siècle. L'essentiel de l'activité de pêche sous le Régime français se concentre sur Terre-Neuve et l'Acadie, puis l'île Royale, mais touche néanmoins la vallée laurentienne jusqu'à la côte du Labrador.

La richesse de la faune aquatique dans le Saint-Laurent, du fleuve au golfe, conduit en effet le pouvoir royal à encourager la pêche, y voyant l'un des moteurs économiques du développement de la colonie canadienne. Le pouvoir royal s'efforce ainsi de soutenir la création de pêcheries sédentaires dans l'estuaire du Saint-Laurent. La première concession est attribuée par la Compagnie des Cent-Associés en 1661 à Bissot de la Rivière, et occupe un espace immense s'étendant de l'île aux Œufs aux Sept-Îles². À son arrivée, Jean Talon reprend à son compte cet effort de soutien. Dès 1666, il écrit ainsi à Colbert : « J'ay fait commencer la pesche de morue dans le fleuve, et j'ay reconnu qu'elle s'y pouvoit faire abondamment et avec bénéfice. J'espère mesme qu'on pourra en establir de sédentaires qui seront d'une double utilité, puisque l'hiver, les équipages pourront faire la chasse d'originaux ». Un peu plus loin, il explique nourrir un dessein analogue quant à la pêche au phoque : « j'ai envoyé à la pesche du loup marin pour faire cette année une tentative qui puisse servir de règle pour les autres³ ». Talon n'est pas à l'origine d'une telle entreprise, pratiquée avant son arrivée⁴, mais celle-ci marque le début d'un soutien direct du pouvoir royal à l'exploitation des ressources halieutiques du Saint-Laurent. Le projet semble séduire le roi et Colbert puisque ce dernier y consent formellement dans sa réponse datée d'avril 1667, y voyant « un moyen seur d'introduire le commerce dans le pays⁵ ». Conscient de son rôle essentiel dans le développement de l'économie de la colonie, et de l'intérêt des pêcheries sédentaires, Talon n'hésite pas à solliciter financièrement le roi pour appuyer de telles entreprises⁶.

¹ La pêche sédentaire consiste à établir un camp de base saisonnier sur la côte de Terre-Neuve, où les pêcheurs vivent et conditionnent le produit de leur pêche. RICHARDS John F., *The unending frontier: an environmental history of the early modern world*, Berkeley, University of California Press, 2003, p. 552-558, 585-589 ; HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008, p. 56-57.

² ROQUEFEUIL Régis de, « Byssot (Bissot) de la Rivière, François », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Université Laval/University of Toronto, 2015.

³ *RAPQ*, 1930-1931, lettre de Talon à Colbert, 13 novembre 1666, p. 60.

⁴ TRUDEL Marcel, *La seigneurie de la Compagnie des Indes occidentales, 1663-1674*, Montréal, Fides, 1963 (Histoire de la Nouvelle-France 4), p. 469.

⁵ ANOM, C11A 2, fol. 293, lettre de Colbert à Talon, 5 avril 1667.

⁶ *RAPQ*, 1930-1931, lettre de Talon à Colbert, 22 octobre 1667, p. 81

L'intérêt pour le pouvoir royal est double : les pêcheries permettent de générer de la richesse en fournissant des denrées destinées à la consommation dans la colonie ou à l'exportation¹, et donc également de favoriser indirectement le peuplement du Canada : selon le roi et Colbert, la pêche, avec le commerce maritime et l'établissement de manufactures, « sont des moyens très faciles de produire l'abondance dans le pays, et par conséquent la multiplication des habitants² ». C'est également l'argument employé par Louis Jolliet, l'explorateur cartographe, qui entend installer des pêcheries sédentaires dans sa seigneurie d'Anticosti et de Mingan³.

Cette pêche commerciale suscite à la fois l'intérêt du pouvoir royal et des commerçants canadiens qui y voient une source d'enrichissement complémentaire ou alternative à la traite des fourrures. Denis Riverin est l'un des premiers Canadiens à voir dans cette industrie une source de revenus pérenne pour la colonie, impliquant des exportations en Europe et dans les Antilles. Dès 1686, il cosigne, avec Joachim Chalons⁴, un mémoire détaillant les opportunités commerciales du Canada où la pêche figure en bonne place : ils évoquent la possibilité de faire la pêche à la baleine dans l'estuaire, celle au marsouin autour de Québec (bien qu'il n'existe pas encore de technique pour une telle pêche), au loup marin dans le golfe, au saumon le long du fleuve, au hareng (sans préciser où) et à la morue sur la côte gaspésienne, de Matane à Percé. Il s'agit là d'une véritable vision commerciale de la pêche à grande échelle. Les auteurs ne parlent en effet que des débouchés extérieurs, et non d'une pêche de subsistance⁵. Riverin réitère sa suggestion dix ans plus tard. Face au déplacement du centre de gravité de cette dernière vers les Pays d'en Haut et au fait qu'elle représente la quasi-totalité des activités commerciales de la Nouvelle-France, Riverin suggère au roi de ramener les échanges dans la vallée laurentienne et de diversifier les sources de richesses. Cela permettrait aux habitants d'avoir « des occupations plus solides et plus honnêtes que celles de courir les bois parmi les sauvages », parmi lesquelles la pêche à la morue et à la baleine⁶. La conscience de ces bénéfices partagés incite les marchands à solliciter le concours de la monarchie, parfois directement, souvent par l'intermédiaire des autorités coloniales, pour absorber les investissements

¹ C'est notamment le point de vue de Colbert qui « conçoit de grandes espérances des pesches sédentaires si une fois elles sont bien établies », et entend mettre à profit « la facilité pour pescher des morues, du saumon et de l'anguille qui sont marchandises d'un débit payant et assuré » aux Antilles, entendant favoriser le commerce atlantique. *RAPQ*, 1930-1931, lettre de Colbert à Talon, 20 février 1668, p. 96

² *RAPQ*, 1926-1927, lettre du roi à Frontenac, 28 avril 1677, p. 91.

³ ANOM, C11A 36, fol. 394., Mémoire de Louis Jolliet à Denonville concernant ses pêcheries de Mingan et d'Anticosti, 1686-1688 ?.

⁴ Ils sont alors tous deux commis de Jean Oudiette, qui détient alors le bail de la Ferme d'occident

⁵ ANOM C11A 8, fol. 258-259, Mémoire de Riverin et Chalons à Seignelay sur l'établissement du commerce au Canada, 7 février 1686.

⁶ ANOM, C11A 14, fol. 283v-284, Mémoire de Denis Riverin sur la traite des fourrures, 10 février 1696.

nécessaires à la mise en place de telles entreprises. Cet appui se manifeste de différentes manières.

La première forme de soutien est le système de concessions et de monopoles de pêche accordés par la monarchie à la fin du XVII^e siècle, qui permet aux entrepreneurs canadiens d'exploiter les ressources halieutiques. Trois pôles de cette pêche commerciale soutenue par le pouvoir royal sont à distinguer : le premier est la pêche à la morue le long de la côte gaspésienne, soutenue dès la reprise en main de la colonie par Talon. Lorsque ce dernier dresse un bilan de son action en 1673, il mentionne l'implantation de « Denis le Jeune », c'est-à-dire Pierre Denys de la Ronde à l'île Percée¹ bien que dans les faits, l'établissement ne fasse guère plus que survivre. Toujours en Gaspésie, mais plus au nord, d'autres seigneuries sont concédées, notamment à Denis Riverin qui y installe des établissements de pêche².

Sur la côte nord du golfe, le second pôle de pêche commerciale se développe surtout au XVIII^e siècle, centré sur la pêche et la chasse au loup marin. Ces pêcheries sont en effet l'une des deux activités majeures (l'autre étant la traite des fourrures avec les Inuits), dans les seigneuries et concessions accordées dans cette zone et constituent donc un moteur de la colonisation française de cette partie du Canada, même si le peuplement y reste faible. Les concessions sont pourtant nombreuses, s'étendant depuis Anticosti en direction du Labrador et du détroit de Belle-Île. La plupart sont attribuées au XVIII^e siècle, faisant suite à la perte de Terre-Neuve et de l'établissement de Plaisance. La côte nord du golfe du Saint-Laurent devient alors un des deux pôles de la pêche en Nouvelle-France, avec l'Île Royale³. Au total, à partir de 1661, mais surtout entre 1713 et 1701, ce sont vingt-trois concessions ou seigneuries qui sont attribuées (souvent pour un temps limité, dix ou vingt ans) entre la pointe orientale du Labrador et Mingan. Délivrées par l'intendant et le gouverneur, elles sont assorties d'un monopole de chasse au loup marin et de traite des fourrures. La pêche à la morue y est également florissante, mais les concessionnaires doivent la partager avec les pêcheurs saisonniers⁴.

¹ ANOM, C11A 4, fol. 35v, Mémoire de Talon sur ce qui a été accompli pendant son administration, 1673.

² En 1688, l'intendant Champigny loue le succès de la pêche sédentaire du Mont-Louis mise en place par Riverin. ANOM, C11A 10, fol. 124, lettre de Champigny à Seignelay, 8 août 1688. Sur la chronologie de l'attribution des seigneuries et des entreprises de pêche de la Gaspésie, on pourra se référer au mémoire de Marie-Claude Francoeur : FRANCOEUR Marie-Claude, *Le développement socio-économique des seigneuries gaspésiennes sous le Régime français : un modèle régional unique*, Mémoire de Maîtrise en histoire (sous la direction d'Alain Laberge), Québec, Université Laval, 2008.

³ RAPQ, 1947-1948, Mémoire du roi au gouverneur Vaudreuil, 26 juin 1713, p. 15

⁴ TRUDEL François, « Les Inuits du Labrador méridional face à l'exploitation canadienne et française des pêcheries (1700-1760) », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 31 (4), 1978, p. 484-487 ; CROMPTON Amanda, « "They have gone back to their country": French landscapes and Inuit encounters in 18th century southern Labrador », *Études/Inuit/Studies* 39 (1), 2015, p. 118-120. Pour un exemple de concession, voir BAnQ, TP1, S36, P312,

Plus en amont, au niveau de l'île aux Coudres et de la Kamouraska, on trouve un troisième type de pêche commerciale. Ces pêches de marsouins, qui désignaient en fait des bélugas, prennent leur essor dans les premières années du XVIII^e siècle. Même si le béluga faisait déjà partie des animaux pêchés, c'est en 1701 qu'un premier monopole est consenti à François Hazeur, Charles Denys de Vitré et Pierre Peire pour établir à « Camourasca » une « pêcherie de marsouins ». Le privilège, d'une durée de cinq ans, est finalement prolongé en 1705 pour quinze années supplémentaires, récupéré par les héritiers de Peire et Hazeur, à la fin des années 1700. Ce système de pêche fondée sur un monopole d'exploitation accordé par le pouvoir royal sans concession de terre se développe d'abord rapidement : au fil d'associations avec des habitants locaux, les monopolistes parviennent à installer des pêcheries dans cinq lieux sur la rive droite de l'estuaire, entre Kamouraska et la Pointe-aux-Iroquois. Le privilège, rapidement disputé par les riverains des pêcheries et par les seigneurs désireux de pratiquer une telle activité sur leurs propres terres, n'a plus de valeur dès le début des années 1720. Les pêches au marsouin, développées par des entrepreneurs ou par des habitants, se multiplient, conformément à la volonté des administrateurs coloniaux et métropolitains¹.

Ces concessions de monopoles s'accompagnent d'un soutien matériel accordé par les autorités coloniales ou le gouvernement royal, sous la forme d'équipement ou d'argent. Jolliet sollicite ainsi pour ses pêcheries le soutien du roi par l'intermédiaire du gouverneur Denonville, demandant qu'on lui prête un navire en 1685 pour développer ses activités commerciales à Anticosti et Mingan². En 1698, Denis Riverin, devenu membre du Conseil souverain demande également un soutien dans ses entreprises de pêche, que l'intendant et le gouverneur accordent apparemment volontiers : « le sieur Riverin recevra pour l'établissement de ses pescheries tous les secours qui dépendront de nous³ ». Les demandes de ce type ne manquent pas et émanent

accordée à plusieurs marchands de Québec, donnant « la permission de faire la pêche de molües (morues), baleines, lous-marins (phoques), marsouins et autres dans le golfe et fleuve Saint-Laurent entre le bas des Blancs-Sablons (dans la terre du Nord) situé en latitude par 51 degrés jusqu'au lieu concédé aux sieurs Riverin et compagnie au 52e degré sur ledit golfe Saint-Laurent dans l'île de Terre-Neuve jusqu'à la concession desdits sieurs Riverin et compagnie dans ladite île, pour en jouir par eux à toujours par portions égales de trois lieues de front sur trois lieues de profondeur dans la terre du Nord, et pareille quantité de terre dans l'île de Terre-Neuve », 14 avril 1689.

¹ Les étapes de l'essor, puis de la chute de la pêche commerciale des marsouins et béluga dans l'estuaire du Saint-Laurent entre 1700 et 1740 ont fait l'objet d'un travail approfondi d'Alain Laberge. La chronologie présentée ici de manière synthétique en est largement tirée, même si nous avons également mis à profit certaines correspondances de l'intendant et du gouverneur avec la métropole. LABERGE Alain, « État, entrepreneurs, habitants et monopole : le "privilège" de la pêche au marsouin dans le Bas Saint-Laurent 1700-1730 », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 37 (4), 1984, p. 543-556.

² ANOM, C11A, 36, fol. 393-394v, Mémoire de Louis Jolliet au gouverneur Denonville concernant ses pêcheries de Mingan et d'Anticosti, 1686-1688.

³ Riverin est, selon Cameron Nish, l'un des commerçants qui avaient le plus réfléchi à l'organisation du commerce de la colonie, développant ce que Nish appelle « une idéologie coloniale impérialiste » basée sur des entreprises commerciales appuyées financièrement et protégées militairement par le pouvoir royal, ce qui explique ses

de tous les entrepreneurs, tant de la côte du Labrador que des pêcheries de marsouins de l'estuaire. Le pouvoir royal n'hésite d'ailleurs pas à répondre favorablement à de telles demandes. En 1699, par exemple Vitré demande avec succès ainsi au roi des cordages pour la pêche au béluga et des lignes pour celle à la morue par le biais de l'intendant et du gouverneur¹. En 1704, Vitré reçoit également 500 livres de gratification pour son entreprise de pêche en association avec François Hazeur et Pierre Peire². De telles demandes semblent fréquentes, tout comme la propension du pouvoir royal à y consentir³.

Il semble qu'en dépit des espoirs de Talon et des avantages du soutien du pouvoir royal, le bilan de ces entreprises de pêche commerciale reste mitigé. Dans le golfe du Saint-Laurent, au XVII^e siècle, le contraste est important entre l'image d'une pêche florissante donnée à lire aux secrétaires d'État et au roi par les administrateurs d'une part, et la réalité d'une industrie qui peine à se développer au-delà de quelques initiatives personnelles d'autre part⁴. Au XVIII^e siècle, les pêcheries se développent mais ne s'accompagnent pas du peuplement escompté⁵. Si ce

requêtes à l'intendant. NISH Cameron, « Riverin, Denis », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 2, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1991, p. ANOM, C11A 16, fol. 15, lettre de Frontenac et Champigny à Pontchartrain, 15 octobre 1698.

¹ ANOM, C11A 17, fol. 15v, lettre de Callière et Champigny à Pontchartrain, 20 octobre 1699.

² ANOM, C11G 1, fol. 6v, mémoire du roi à Vaudreuil et Beauharnois, 10 juin 1704.

³ À la mort de Vitré, Hazeur et Peire s'adressent directement au secrétaire d'État avec une demande plus conséquente : ils requièrent et obtiennent, en plus des cinq cents livres de gratification que le roi leur accorde déjà pour leur entreprise, des lignes et des cordages, ainsi que le transport gratuit du produit de la pêche dans les vaisseaux du roi. ANOM, C11A 22, fol. 131v, Requête de François Hazeur et Pierre Peire à Pontchartrain, 1704. Ils réitèrent une demande semblable en 1706 et l'obtiennent : ANOM, C11A 24, fol. 166-166v, Résumé d'une lettre de Hazeur et Peire, 4 novembre 1706 ; C11A 26, fol. 176, lettre des intendants Raudot père et fils à Pontchartrain, 11 novembre 1707. En 1716, le roi continue de garantir une gratification de 400 livres à Philippe Peire (frère de Pierre), lui recommandant « de continuer la pesche des marsouins et de l'augmenter autant qu'il le pourra » : *RAPQ*, 1947-1948, lettre du ministre à Vaudreuil et Bégon, 16 juin 1716, p. 308. La même année, Peire installe deux autres pêcheries, demande et reçoit à nouveau un soutien matériel (lignes et cordages) en plus des 400 livres : *RAPQ*, 1947-1947, lettre de Vaudreuil Bégon au Conseil de Marine, 14 octobre 1716, p. 323

⁴ TRUDEL Marcel, *La seigneurie de la Compagnie des Indes occidentales, 1663-1674*, 1963, p. 470-471 ; Outre les difficultés financières et logistiques, il faut compter avec les conflits franco-anglais. Les entreprises de Jolliet à Mingan et Anticosti sont ruinées par les Anglais lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. VACHON André, « Jolliet, Louis », in *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1986. L'intendant Champigny ne relève que « deux ou trois établissements » sur la côte méridionale de l'estuaire, dont le plus important est le Mont-Louis, pour une pêche de morue où « le poisson en est petit et n'est pas fort abondant ». BOCHART DE CHAMPIGNY Jean, *Mémoire de l'état de la Nouvelle-France laissé par Jean Bochart de Champigny à François de Beauharnois de la Chaussaye*, 1702, BAC, Collection de la famille Beauharnois, MG18-G6/Microfilm C-2925, p. 234.

⁵ Sur la côte nord, deux cents Canadiens seulement sont occupés à la pêche au phoque sur la côte du Labrador, et rares sont les concessionnaires qui supervisent la production sur place. Ce nombre peu élevé contraste avec les mille à deux mille pêcheurs de morue qui viennent de France chaque année sur cette même côte. TRUDEL François, « Les Inuits du Labrador méridional face à l'exploitation canadienne et française des pêcheries (1700-1760) », 1978, p. 490-492 ; De fait, en dépit de la rareté des habitations sur la côte nord et sur les rivages gaspésiens, l'activité halieutique en général est bien développée dans la zone : aux installations permanentes s'ajoutent les navires venus de métropole et des entreprises basées à Québec, d'où des négociants arment des bateaux qui pêchent la morue et les mammifères marins à Terre-Neuve, dans le golfe et dans l'estuaire. BOUCAULT, « Idée générale du Canada ou de la Nouvelle-France », 1920, p. 22.

dernier objectif est loin d'être réalisé, la viabilité économique de l'exploitation des ressources halieutiques du golfe se confirme. Dans les années 1730-1740, le bilan que dresse le pouvoir royal de cette entreprise est positif : les administrateurs coloniaux comme métropolitains louent la rentabilité de la pêche au loup-marin, au point qu'ils s'inquiètent désormais d'une possible raréfaction de la ressource. Selon l'intendant Hocquart, le risque plane d'une surexploitation susceptible de chasser le phoque de ces lieux de pêche ou d'empêcher le renouvellement de la population¹. Le roi fait siennes ces craintes dans un mémoire à Beauharnois et Hocquart en 1742, et s'il n'interdit pas la pêche, il suspend l'attribution de nouvelles concessions de chasse au loup marin².

On comprend d'autant mieux l'inquiétude des autorités coloniales et du pouvoir royal quant à la pérennité des ressources que dans l'estuaire du Saint-Laurent, le développement des pêcheries a bien entraîné une raréfaction des prises. En effet, l'attrait pour une telle entreprise aboutit à de nombreux conflits réglés par l'intendant, notamment liés à la contestation de monopoles par d'autres entrepreneurs ou par les habitants eux-mêmes désireux de profiter de la manne que représentent les bélugas. Les intendants successifs s'efforcent de ménager à la fois les droits des riverains et des concessionnaires, mais entendent surtout développer la source de revenus que représentent ces pêcheries. Les arbitrages font progressivement voler en éclat le monopole, permettant la multiplication des lieux de pêche, dont les bélugas apprennent à se méfier et qu'ils commencent à éviter, entraînant la stagnation de cette industrie dès les années 1730³. Désormais cantonnée à Rivière-Ouelle et à ses alentours, elle est n'est presque plus pratiquée : ce ne sont que les habitants qui s'y adonnent, pour une exploitation peu rentable, les animaux ayant déserté les côtes du fleuve où se trouvent les installations⁴. En 1742, le roi invite Beauharnois et Hocquart à trouver un moyen de relancer la pêche au marsouin et la « tirer de la langueur où elle est⁵ », sans succès : dans la dernière décennie du Régime français, les pêcheries de marsouin n'apparaissent même plus dans la correspondance des intendants. La raréfaction des marsouins a d'ailleurs des conséquences sur d'autres espèces aquatiques. Dans son *Journal*, Charlevoix offre un témoignage de l'impact direct de la pêche commerciale sur

¹ ANOM, C11A 76, fol. 322v-323v, Mémoire sur le commerce de Canada, 1741, attribué à l'intendant Hocquart ou au subdélégué Jean-Victor Varin de la Marre

² ANOM, C11A 125, fol. 451, Mémoire du roi à Beauharnois et Hocquart, 30 avril 1742. Dans les faits, plusieurs concessions sont attribuées ou prolongées dans les années entre 1744 et 1761, prouvant que la suspension demandée par le pouvoir royal est de courte durée. TRUDEL François, « Les Inuits du Labrador méridional face à l'exploitation canadienne et française des pêcheries (1700-1760) », 1978, p. 484-485.

³ LABERGE Alain, « État, entrepreneurs, habitants et monopole... », 1984.

⁴ ANOM, C11A 76, fol. 326-326v., Mémoire sur le commerce de Canada, 1741

⁵ ANOM, C11A 125, fol. 451, Mémoire du roi à Beauharnois et Hocquart, 30 avril 1742.

l'écosystème et sur les pratiques des populations. Alors que les marsouins et bélugas, prédateurs d'anguilles, cantonnaient ces dernières au haut du fleuve, en amont de Québec pour le plus grand bénéfice des habitants, la diminution de la population des cétacés a permis la migration des poissons vers l'aval, privant les riverains du Saint-Laurent d'une pêche vivrière essentielle¹. Or la pêche représente pour ces censitaires une source de nourriture, sinon de revenus, majeure souvent garantie par des droits concédés par les seigneurs.

8.1.1.2. L'encadrement du droit de pêche

Ces tensions générées par les intérêts contradictoires des riverains et des monopolistes mettent en lumière une autre forme d'ingérence du pouvoir royal dans les questions liées à la pêche, celle de l'encadrement des droits de pêche. Cette réglementation échoit aux instances judiciaires et administratives régulières, en l'absence de maîtrises des Eaux et Forêts au Canada et des compétences limitées de celles-ci en Alsace. Au Canada, tous les échelons de la justice royale sont concernés, des juridictions locales au Conseil souverain. En Alsace, en l'absence de tribunaux royaux intermédiaires, seuls l'intendant et le Conseil souverain sont compétents pour connaître de telles affaires.

En Nouvelle-France comme en Alsace, le droit de pêche est un droit seigneurial, qui accompagne la propriété du cours d'eau, en vertu de la législation sur les Eaux et Forêts, comme nous l'avons montré dans notre chapitre 4². En rattachant les rivières navigables à la Couronne en 1669, le roi devenait *de facto* détenteur du droit de pêche sur ces rivières, tandis que sur les rivières non navigables, de tels droits restent aux mains du seigneur local. Dans les faits cependant, dans les deux cas, des raisons pragmatiques conduisent le roi à renoncer à ce cadre général et à concéder systématiquement le droit de pêche aux seigneurs. En Alsace, il s'agit de respecter des droits et privilèges seigneuriaux et urbains antérieurs à l'intégration des territoires au royaume, dans un souci de conciliation des pouvoirs locaux. Au Canada, il faut y voir une mesure en faveur du système seigneurial, essentiel au peuplement et au développement de la colonie, et l'absence de nécessité de garantir la conservation de ressources halieutiques décrites par tous les observateurs comme abondantes et variées. Dans la colonie, ce droit de pêche seigneurial se révèle parfois incompatible avec les monopoles commerciaux, comme en témoignent les conflits liés aux pêcheries de marsouins.

¹ CHARLEVOIX, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, 1744, p. 148.

² Cf. *supra*, chapitre 4, 4.3.2.2, Le faible impact de l'ordonnance sur les eaux canadiennes, p. 180.

Or, à Rivière-Ouelle notamment, ce sont les habitants censitaires qui font valoir la primauté de leur droit de pêche sur le monopole des entrepreneurs, et obtiennent progressivement gain de cause, ouvrant ainsi la voie à la création de nouvelles pêcheries¹ Pour comprendre pourquoi ce sont les riverains qui contestent monopole des pêcheries de marsouins, et non les seigneurs eux-mêmes il faut relever une des originalités du système seigneurial canadien, qui est la concession fréquente du droit de pêche aux censitaires par le seigneur du lieu. Deux cas de figure sont possibles selon les termes de l'attribution des censives. Le seigneur peut se réserver entièrement le droit de pêche, comme le fait le Séminaire de Québec qui conserve la propriété utile des rivages de ses seigneuries de L'Île-aux-Coudres et de Beaupré², ce qui lui permet d'affermier la pêche sur l'étendue de sa seigneurie. Il peut aussi concéder le droit de pêche au censitaire en échange d'une rente, souvent une fraction du produit de la pêche, entre un dixième et un quatorzième selon les contrats de concession³.

En plus des tensions résultant occasionnellement de la confrontation des deux modèles d'exploitation halieutique, ces dispositions, propres à chaque contrat entre un seigneur et un censitaire, sont à l'origine de nombreux conflits qui, à défaut d'être réglés directement entre les partis concernés, se retrouvent très souvent devant la justice royale. On observe donc une multiplication des ordonnances, et dans une moindre mesure, des arrêts du Conseil souverain répondant aux plaintes, tantôt des riverains, tantôt des seigneurs, chacun soucieux de garantir leurs privilèges : pour les censitaires, la possibilité de pêcher dans la rivière sur toute l'étendue de leur censive sans qu'un voisin ou le seigneur empiète sur ce droit ; pour le seigneur, la possibilité de tirer un revenu de l'exploitation des ressources halieutiques sur sa seigneurie, soit en affermant le droit de pêche à des fins commerciales, soit en s'assurant de toucher les rentes en poissons ou en numéraire lorsque celui-ci est concédé. De fait, tous les niveaux de la justice royale sont confrontés à la résolution de conflits d'usage. On retrouve des jugements prononcés par une cour de justice intermédiaire, la prévôté de Québec ou les juridictions royales de Trois-

¹ LABERGE Alain, « État, entrepreneurs, habitants et monopole... », 1984, p. 546-547 ; la fin du monopole permet notamment au seigneur de l'Île-aux-Coudres, le séminaire de Québec, d'y développer ses propres pêcheries de marsouins. LALANCETTE Mario, « Description et analyse du rapport pêche/seigneurie à l'Île-aux-Coudres au XVIII^e siècle », in GOY Joesph et WALLOT Jean-Pierre (dir.), *Évolutions et éclatement du monde rural*, Paris ; Montréal, Ecole des hautes études en sciences sociales ; Presses de l'Université de Montréal, 1986, p. 203-218.

² Ordonnance de Raudot défendant de chasser et pêcher sur les grèves, islets et battures de la seigneurie de Beaupré sans autorisation, 16 mars 1708, *Arrêts et règlements du Conseil supérieur de Québec, et ordonnances et jugements des intendants du Canada*, Québec, E.R. Fréchette, 1855, p. 428 ; LALANCETTE Mario, « Description et analyse du rapport pêche/seigneurie à l'Île-aux-Coudres au XVIII^e siècle », 1986, p. 208.

³ En 1708, l'intendant Jacques Raudot précise sur le droit de pêche : « ce droit se perçoit ou en nature ou en argent, on prend ordinairement le onzième du poisson, quand c'est en argent, on le perçoit indifféremment ». ANOM, C11G 6, fol. 68v, Mémoire de l'intendant Jacques Raudot sur les droits seigneuriaux, 1708.

Rivières et Montréal, réglant de telles questions¹. Toutefois, ce sont l'intendant et le Conseil souverain qui instruisent l'essentiel des affaires. Au XVII^e siècle, le Conseil souverain traite en première instance ou en appel la majorité des conflits, notamment entre censitaires et seigneurs².

Au XVIII^e siècle, il conserve la connaissance de certaines de ces affaires en appel³, mais c'est l'intendant qui s'affirme comme recours pour l'arbitrage des conflits d'usage. Benoît Grenier a présenté en détail certains de ces conflits portés devant l'intendant, qui peuvent concerner l'ensemble d'une seigneurie, comme à Saint-François où le seigneur Joseph Crevier s'oppose, dans les années 1730, à une pratique ancienne, mais contraire aux termes de la concession de la terre au premier seigneur, Jean Crevier, qui interdisait explicitement la pêche aux habitants. D'autres conflits portent sur une censive en particulier, comme aux Grondines en 1728⁴. Des situations d'une grande diversité sont portées à l'attention de l'intendant : conflits entre pêche vivrière d'anguilles et pêche commerciale de marsouins, entre voisins empiétant sur les terres les uns des autres, pêche illégale faute de droit garanti par le contrat de concession ou inversement, prétentions seigneuriales en dépit d'une concession du droit de pêche, n'en sont que quelques exemples⁵. Benoît Grenier conclut de ces règlements judiciaires que les relations

¹ BAnQ, TL4, S1, D1904, procès entre Fily de Kerrigou et Anne Lemire, veuve de Desjardins de Rupallais contre Jacques-Charles de Couagne, au sujet d'un droit de pêche dans les limites de l'île de Montréal, 22 avril 1716-3 juin 1716 ; BAnQ, TL3, S11, P3086, requête du seigneur de Sainte-Anne pour retirer le droit de pêche du contrat de concession de Jean Guibaud, 23 juin 1721 ; BAnQ, TL3, S11, P1227, condamnation de Joseph Hertel et Antoine Giguère pour avoir pêché sur le fief de la Yamaska sans autorisation, 20 mars 1730. Dans les années 1740-1750, on trouve également des jugements de certaines affaires édictés par l'Amirauté de Québec, qui concernent essentiellement les entreprises commerciales de pêche à la morue et au loup marin dans le bas du fleuve, notamment le paiement de parts, de matériel ou de salaire dans ces entreprises qui regroupent souvent plusieurs personnes, rarement des conflits liés au droit de pêche. Une exception : en 1754, l'Amirauté juge directement un conflit entre deux habitants prétendant détenir le droit de pêche sur la même portion du fleuve à Saint-Augustin (Saint-Augustin-de-Desmaures). BAnQ, TP2, S11, SS1, P260, cause entre François Chantel et Charles l'Ainé dit Laliberté, 3 août 1754

² BAnQ, TP1, S28, P1246, Jugement entre Philippe Guyon et Louis Couillard sieur de L'Espinay, relativement à une demi-barrique de saumon, pour droit de pêche, 14 août 1676 ; BAnQ TP1, S28, P4600, Jugement déclarant Jean Demers déchu de son appel contre maître Claude de Bermen de la Martinière, 29 octobre 1691. Au XVII^e siècle, l'intendant connaît aussi des affaires de ce type, mais les cas sont plus rares : BAnQ, TL5, D125, Ordonnance de l'intendant Duchesneau, défendant la chasse et la pêche à la rivière Saint-François, 15 décembre 1677.

³ BAnQ, TP1, S28, P735, Arrêt pour l'exécution la sentence rendue par Claude Bouteroue, concernant un droit de pêche contesté à Jean Guyot par Guillaume Couture, 22 août 1671 ; BAnQ, TP1, S28, P15634, Appel de la sentence dans la cause d'habitants de Sainte-Anne-de-la-Pérade contre le seigneur de Sainte-Anne, 18 août 1721.

⁴ GRENIER Benoît, *Seigneurs campagnards de la Nouvelle France : Présence seigneuriale et sociabilité rurale dans la vallée du Saint-Laurent à l'époque préindustrielle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007, p. 519-520.

⁵ Respectivement *Arrêts et règlements*, 1855, p. 302, ordonnance de l'intendant Bégon, 17 juin 1723 ; p. 536, ordonnance de l'intendant Hocquart, 18 juin 1735 ; p. 590, ordonnance de l'intendant Bigot, 18 février 1750 ; BAnQ, E1, S1, P2699, ordonnance de l'intendant Hocquart, 10 août 1734, parmi de nombreux exemples.

entre seigneurs et censitaires sont loin d'être systématiquement cordiales¹. Le constat pourrait s'étendre aux relations entre censitaires voisins ou entre monopolistes et riverains. Mais le nombre et la régularité des affaires attestent surtout d'une reconnaissance du pouvoir royal comme autorité supérieure légitime pour la résolution de ces conflits, même si l'ordonnance de l'intendant ou la sentence du Conseil souverain ne règle pas toujours définitivement la question : en témoigne la contestation renouvelée du monopole de Joseph Crevier à Saint-François en 1733, malgré sa confirmation l'année précédente par une ordonnance de l'intendant Hocquart².

Ce recours aux représentants du pouvoir royal comme arbitres des conflits liés aux droits de pêche s'observe beaucoup plus rarement en Alsace. Ces droits y sont détenus soit par les villes, soit par les seigneurs qui sont susceptibles de l'affermier, comme cela se pratique le long du Rhin selon l'intendant La Grange³. Seuls deux cas de recours au pouvoir royal pour des questions exclusivement liées au droit de pêche ont été identifiés. En 1717, les bourgmestres et bourgeois de Cernay d'une part, et le seigneur de la ville Wolfgang de Schönbeck d'autre part en appellent tous deux au Conseil souverain pour arbitrer un conflit qui les oppose dans l'usage de bois de la forêt de Nonnenbruch et du droit de pêche dans la Thur. Si le jugement du Conseil ne nous est pas parvenu (soit en raison des aléas de la conservation des archives, soit parce que le conflit s'est finalement réglé hors cour) on note sa décision intermédiaire de mener une enquête destinée à faire la lumière sur l'affaire⁴. En 1731, c'est le gouverneur, le maréchal du Bourg qui défend le droit de pêche et de chasse des Magistrats de la Décapole face aux abus d'habitants de villes et villages autour d'Haguenau⁵.

Comment expliquer cette quasi-absence d'appel à la justice royale ? Outre un possible manque de sources, il faut rappeler que la connaissance des affaires concernant les eaux et forêts, dont font partie les questions de pêche, n'est confiée aux maîtrises des Eaux et Forêts d'Alsace qu'entre 1694 et 1700, avant que leur juridiction ne soit restreinte aux deux seules forêts royales

¹ GRENIER Benoît, *Seigneurs campagnards de la Nouvelle France*, 2007, p. 320. Les deux ordonnances de Hocquart sont : BAnQ, E1, S1, P2399, ordonnance interdisant aux habitants de la Rivière Saint-François de pêcher dans certaines parties de ladite seigneurie, 27 mars 1732 ; et celle faisant suite à la nouvelle requête des habitants, BAnQ, E1, S1, P2524, ordonnance de l'intendant Hocquart qui fixe les limites du droit de pêche de Joseph Crevier, seigneur de Saint-François, et qui donne liberté à ses habitants de convenir avec lui d'une rétribution annuelle pour avoir le privilège de pêcher dans lesdites limites, 10 mars 1733.

² *Ibid.*, p. 319.

³ LA GRANGE, *Mémoire sur la province d'Alsace*, 1975, p. 42.

⁴ ADHR, 1B 510, 72, décision du procureur du Conseil souverain suite aux requêtes contradictoires du seigneur et de la ville de Cernay pour faire respecter leurs droits sur le bois et la pêche, 1717.

⁵ Ces abus semblent être liés davantage à la chasse qu'à une exploitation illégale des ressources halieutiques. AVES, 2 MR 20, ordonnance du maréchal Léonor du Maine du Bourg garantissant le droit de pêche et chasse aux Magistrats des villes de la préfecture d'Haguenau, 19 décembre 1731.

de la province. Les justices seigneuriales ou celles des villes qui ont conservé ce droit sont les premières compétentes¹, quand les contentieux ne sont pas réglés en dehors de tout circuit judiciaire, et le Conseil souverain ne peut juger les conflits liés aux eaux et forêts qu'en appel². L'intendant et le Conseil souverain se disputent d'ailleurs la juridiction sur les questions forestières³, mais la pêche ne semblent jamais faire l'objet de telles discussions, et le fonds de l'intendance ne renferme aucun document sur de telles questions. Il est donc vraisemblable que les plaintes éventuelles sur ce sujet précis soient réglées au niveau local, voire hors cours, à l'amiable.

Si dans la province, le pouvoir royal n'intervient pas du tout dans le développement de l'économie halieutique et que les cas d'arbitrage relatifs au droit de pêche sont extrêmement rares, de nombreuses ordonnances réglementent en revanche l'accès au cours d'eau dans un autre objectif, celui de la conservation des rivières dans le but de préserver l'énergie hydraulique.

8.1.2. L'exploitation de l'énergie hydraulique : initiatives privées et intervention de l'État

Pour la question de l'exploitation de l'énergie hydraulique, comme pour celle des ressources halieutiques, il faut distinguer deux cas de figure : le soutien à des entreprises de grande ampleur dont les bénéfices pour le territoire, comme pour le pouvoir royal, dépassent le niveau local, et l'encadrement *a minima* des moulins à eaux seigneuriaux d'autre part.

8.1.2.1. Un soutien exceptionnel : le cas des forges du Saint-Maurice et de la manufacture de Klingenthal

À l'instar des ressources halieutiques, les agents de la monarchie voient dans l'utilisation de l'énergie hydraulique un atout au développement du territoire et du commerce. Comme pour les pêcheries, ils s'efforcent donc d'encadrer les moulins à eau, et de contribuer, de façon tout à fait exceptionnelle, au développement de deux entreprises particulières, l'une en Nouvelle-France, l'autre en Alsace.

¹ À Strasbourg, en 1741, le corps des Pêcheurs se plaint ainsi au Conseil des XV, chargé des affaires intérieures de la ville, que des habitants « tant bourgeois que manants » empiètent sur leur droit de pêche. C'est ce Conseil des XV qui juge l'affaire, sans en référer au pouvoir royal. ADBR, C 580, 8 juillet 1741.

² BURCKARD François, *Le conseil souverain d'Alsace au XVIII^e siècle, représentant du roi et défenseur de la province*, Strasbourg, Société savante d'Alsace, 1995, p. 37-38.

³ *Ibid.*, p. 222-223.

Les ressources en fer des seigneuries de Saint-Maurice, de Yamachiche et du Cap-de-la-Madeleine incitent le seigneur François Poulin de Francheville à y exploiter des mines et une forge. Par l'intermédiaire des autorités coloniales qui appuient le projet, Francheville obtient un monopole de vingt ans pour l'extraction du minerai et la fabrication de la fonte et de l'acier en 1730, puis une avance de 10 000 livres en 1733. Après son décès la même année, le ministre Maurepas soutiendra activement les investissements dans l'entreprise en accordant volontiers des avances régulières et conséquentes¹. Les forges peinent cependant à être rentables, en dépit d'un « travail presque continu, des soins assidus et inquiets pour y pourvoir de tous les besoins » de la part de Cugnet². Menacées de faillites, elles sont alors cédées au domaine royal en 1743, mais la qualité de la gestion ne s'améliore guère et l'établissement reste déficitaire jusqu'à la fin du Régime français³. Il s'agit là de la seule implication directe du pouvoir royal dans la valorisation de l'énergie hydraulique, même si d'autres projets analogues ont retenu son attention. Colin Coates a ainsi montré l'attractivité des rivières canadiennes et leur rôle déterminant dans les projets d'implantation d'industries métallurgiques qui préoccupent les agents du pouvoir royal. Pour l'implantation des forges en 1730, la rivière Batiscan est ainsi brièvement en concurrence avec la Saint-Maurice, avant que cette dernière ne soit finalement choisie. Cela n'empêche pas les administrateurs de continuer à caresser l'idée d'y créer un établissement : en 1748, le gouverneur Beauharnois fait encore part de son intérêt pour la Batiscan, arguant, entre autres, de la plus grande quantité d'eau que dans la Saint-Maurice⁴

C'est aussi en 1730 qu'en Alsace, Jean-Henri d'Anthès se voit accorder un privilège par lettres patentes pour l'établissement d'une manufacture d'armes blanches pour répondre aux besoins en lames et en baïonnettes de l'armée royale⁵. Installée le long de l'Ehn, dans un vallon qui prend rapidement le nom de Klingenthal (la « vallée des lames »), la « Manufacture royale d'armes blanches » bénéficie d'un monopole du roi, mais il s'agit là de toute l'aide directe

¹ Plus de 100 000 livres sont ainsi avancées par Maurepas, qui supervise l'établissement des forges, n'hésitant pas à recourir à l'avis d'expert en métropole. Sur les étapes de la création de l'entreprise et les modalités du soutien du gouvernement royal, voir SAMSON Roch, *Les Forges du Saint-Maurice : les débuts de l'industrie sidérurgique au Canada, 1730-1883*, Québec, Presses Université Laval, 1998, p. 14-23. On pourra aussi consulter le récit qu'en fait le directeur de la société François Étienne Cugnet en 1741 : ANOM, C11A 110, Mémoire de François-Étienne Cugnet à Beauharnois et Hocquart concernant les forges de la Saint-Maurice, 4 octobre 1741.

² ANOM, C11A 110, Mémoire de François-Étienne Cugnet à Beauharnois et Hocquart concernant les forges du Saint-Maurice, 4 octobre 1741, fol. 52.

³ SAMSON, *Les Forges du Saint-Maurice*, 1998, p. 25-26.

⁴ COATES Colin M., *Les transformations du paysage et de la société au Québec sous le régime seigneurial*, Sillery, Québec, Septentrion, 2003, p. 152.

⁵ CHALINE Olivier, *Les armées du roi : le grand chantier, XVII^e - XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 257.

qu'accorde la monarchie à l'entrepreneur. L'eau, indispensable aux soufflets, aux martinets et aux aiguisoirs, est l'un des éléments qui ont conditionné le choix du site :

il est situé au milieu des bois à portée des forges de Rothau que faisait exploiter le même sieur d'Anthès, actuellement son fils, et sur un ruisseau assez considérable qui, par rapport à la grande quantité de sources voisines qui le composent, ne gèle jamais et peut en tous temps fournir suffisamment d'eau pour faire tourner les roues de tous les ouvrages et des martinets de force suffisante¹.

Pour les forges du Klingenthal, cette mention est la seule qui tienne compte du recours à l'énergie hydraulique. Mégret de Sérilly ne l'évoque pas du tout dans son *Mémoire sur les mines, forges, fourneaux, verreries, papeteries, et manufactures en tous genres établies en Alsace*² et l'installation ne semble susciter aucune intervention de l'intendance en matière de gestion des cours d'eau.

L'hydrographie est en effet secondaire dans les motivations qui conduisent à la création de ces industries métallurgiques. Si le choix des sites est intrinsèquement lié à la ressource en eau, eu égard à l'indispensable recours à l'énergie hydraulique, les forges du Saint-Maurice et de Klingenthal résultent d'un besoin plus large et plus général d'acier manufacturé, destiné à un emploi militaire, naval ou civil. Le pouvoir royal joue, pour l'établissement de telles entreprises, un rôle analogue à celui qu'il tient dans les tentatives de percement du canal de Lachine ou des canalisations en métropole, encourageant et facilitant les initiatives privées susceptibles de bénéficier à la province. Dans le cas des autres moulins, l'encadrement du pouvoir royal est moins sensible.

8.1.2.2. Un intérêt distant pour les moulins

Malgré l'intérêt du pouvoir royal au développement de telles installations en Nouvelle-France, et les enjeux que posent les nombreuses usines hydrauliques en Alsace, l'autorité de la monarchie s'incarne surtout dans l'encadrement des droits des meuniers et des propriétaires.

Le nombre de moulins hydrauliques³ est relativement peu élevé en Nouvelle-France, un constat qui s'explique aisément au regard de la faible population de la colonie. Le recensement de 1685 compte quarante-et-un moulins au total, celui de 1720 en mentionne 110 (82 moulins à blé,

¹ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 60.

² MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 745-771

³ Nous envisageons le terme « moulins » sous son acception d'Ancien régime. Les moulins à eau désignent donc toutes les infrastructures transformant l'énergie hydraulique en mouvement mécanique à des fins de production. Sont donc inclus les moulins à grains, mais aussi les huileries, scieries, foulons, soufflets de forge...

28 scieries). On en compte 170 en 1734 (118 à grain, 52 scieries), 190 en 1739 dont 120 moulins à moudre, sans préciser combien sont des moulins à vent¹. Ces derniers sont vraisemblablement majoritaires dans la colonie : Laetitia Deudon a recensé environ 28 moulins à eau au XVIII^e siècle², entre Trois-Rivières et Québec. À l'échelle de la colonie, ce nombre est probablement plus élevé, dans la mesure où l'architecture des deux types de moulins à vent, c'est-à-dire les moulins à pivot et les moulins-tour, se prête assez mal à l'activité de scierie³, si bien qu'il est vraisemblable que la quasi-totalité des moulins destinés à cette activité fonctionne avec l'énergie hydraulique. On compterait donc au moins soixante-dix infrastructures mues par énergie hydraulique au milieu du XVIII^e siècle sans compter d'éventuels moulins à farine. On ne dispose toutefois d'aucun inventaire exhaustif permettant d'établir le nombre exact de moulins à eau à la fin du Régime français.

Quoi qu'il en soit, le rapport moulins à eau-moulins à vent dans la vallée laurentienne semble à l'avantage des seconds⁴. En revanche, à l'exception de quelques moulins à bras, il n'y a que des moulins à eau en Alsace. La province est d'ailleurs bien plus peuplée et mise en valeur, tant sur le plan agricole que sur celui de l'exploitation des bois, minerais, et des nombreuses petites industries liées au textile et à la papeterie. En 1773, l'intendant d'Alsace demande à ses subdélégués de recenser l'ensemble des moulins de la province, canton par canton et village par village. Avec un souci du détail plus ou moins marqué, les subdélégués remplissent ainsi des formulaires imprimés précisant, pour plus de 560 villes ou villages le nombre de moulins,

¹ ANOM, G1 461, fol. 3-3v, recensement général du Canada, 1685 ; ANOM, G1 460, p. 2, recensement général du Canada en 1720, 27 mars 1721 ; ANOM G1 461, fol. 28, extrait du recensement général fait en la Nouvelle-France en 1734, 1734 ; GIRARD Jacques, « Les industries de transformation de la Nouvelle-France », *Cahiers de géographie du Québec* 3 (6), 1959, p. 308.

² DEUDON Laetitia, *Construction et dynamique des paysages fluviaux.*, 2015, part. III, p. 39.

³ DIONNE Pierre-Yves, « Des moulins à vent en Nouvelle-France », *Scientia Canadensis: Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine* 12 (2), 1988, p. 123 ; C'est aussi ce que laisse entendre un inventaire partiel réalisé par l'entreprise de consultants en archéologie Archéotec, , ARCHÉOTEC INC., « Patrimoine archéologique des moulins du Québec étude produite pour le Ministère de la culture, des communications et de la condition féminine dans le cadre de la participation du Québec au Répertoire canadien des lieux patrimoniaux », Montréal; Québec, Archéotec inc. ; Ministère de la culture, des communications et de la condition féminine, 2008.

⁴ C'est notamment le cas au XVII^e siècle, comme le montre le recensement (non-exhaustif) des moulins de la vallée laurentienne réalisé par Archéotec. Pour le XVIII^e siècle, les nouvelles constructions sont plutôt des moulins à eau, mais le dégageant d'une tendance est plus délicat, dans la mesure où le rapport ne distingue pas les moulins réalisés sous le Régime français de ceux créés après la Conquête. ARCHÉOTEC INC., « Patrimoine archéologique des moulins du Québec étude produite pour le Ministère de la culture, des communications et de la condition féminine dans le cadre de la participation du Québec au Répertoire canadien des lieux patrimoniaux », *doc. cit.*, 2008, p. 111-137.

de tournants, leur date de création, leur finalité, leur propriétaire et les cours d'eau sur lequel ils se situent¹.

Au moment du recensement, il y a donc 1624 moulins en Alsace, comptant plus de 2900 tournants². Les subdélégués en recensent 1515 créés avant 1760, dont au moins mille sont antérieurs à la conquête de l'Alsace par la France (Carte 16)³. L'enquête ne mentionne d'ailleurs pas les éventuelles disparitions entre 1648 et 1773, si bien que ces chiffres sont des *minima*, et certaines informations manquent : les moulins strasbourgeois ne figurent pas dans l'inventaire, de même que les installations de Klingenthal. La liste ne permet pas non plus d'identifier précisément la finalité de chaque moulin, certains subdélégués se contentant de détailler la situation par village, et non par moulin. On connaît en revanche la répartition géographique des fonctions de ces moulins en 1773. Par ailleurs, les informations transmises à l'intendance révèlent que de telles installations fonctionnaient sur de nombreux types de cours d'eau, allant des canaux spécialement aménagés à cette fin (on trouve de nombreux *Mühlbach*, littéralement « ruisseau du moulin ») jusqu'aux grandes rivières de la province, en passant par des bras secondaires du Rhin ou encore des cours d'eau si petits que leur nom est inconnu : en d'autres termes, l'on trouve des moulins partout où l'on trouve de l'eau courante. Le statut des moulins, privés ou seigneuriaux, importe peu au pouvoir royal, à l'inverse du nom des propriétaires.

Si le pouvoir royal ne semble pas jouer de rôle particulier dans cette augmentation des moulins entre le milieu du XVII^e siècle et l'enquête de 1773⁴, l'inventaire demandé en 1773 s'inscrit dans une logique de connaissance du territoire et de ses ressources économiques qui se manifeste en Alsace depuis le début du XVIII^e siècle avec la description des moulins dans les mémoires de Peloux⁵ puis, de manière plus détaillée, dans celle de Mégret de Sérilly⁶, mais aussi dans la

¹ Cet état des moulins de 1773 est conservé dans deux centres d'archives distincts ; la partie pour la Haute-Alsace est aux ADHR, 5C 1234 ; celle pour la Basse-Alsace est aux ADBR, C 404. Strasbourg ne figure pas dans le décompte.

² Un tournant est un système de meule fixe-meule mobile. Un moulin (l'édifice) pouvait compter plusieurs tournants destinés à une ou plusieurs fonctions. Le couple meule à farine/meule à huile se retrouve fréquemment en Alsace.

³ Sur ces 1008 moulins que nous comptons comme antérieurs à 1648, la création de certains d'entre eux est datée, mais de nombreux sont mentionnés comme remontant « à des temps immémoriaux ». C'est en confrontant ces mentions avec le nombre élevé de dates postérieures à 1650, et d'éventuelles mentions de reconstruction de moulins, attestant d'une mémoire administrative capable de remonter au moins cent ans en arrière, qui nous permet de fixer ce chiffre.

⁴ L'augmentation est plus vraisemblablement directement liée à l'accroissement de la population et à l'essor économique de la province au XVIII^e siècle, contrastant avec les difficultés causées par les nombreuses guerres du siècle précédent.

⁵ Peloux ne dresse pas une liste exhaustive des moulins, mais les évoque lorsqu'il présente les industries en Alsace (papeteries, scieries, moulins à épices...). PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 73-76v

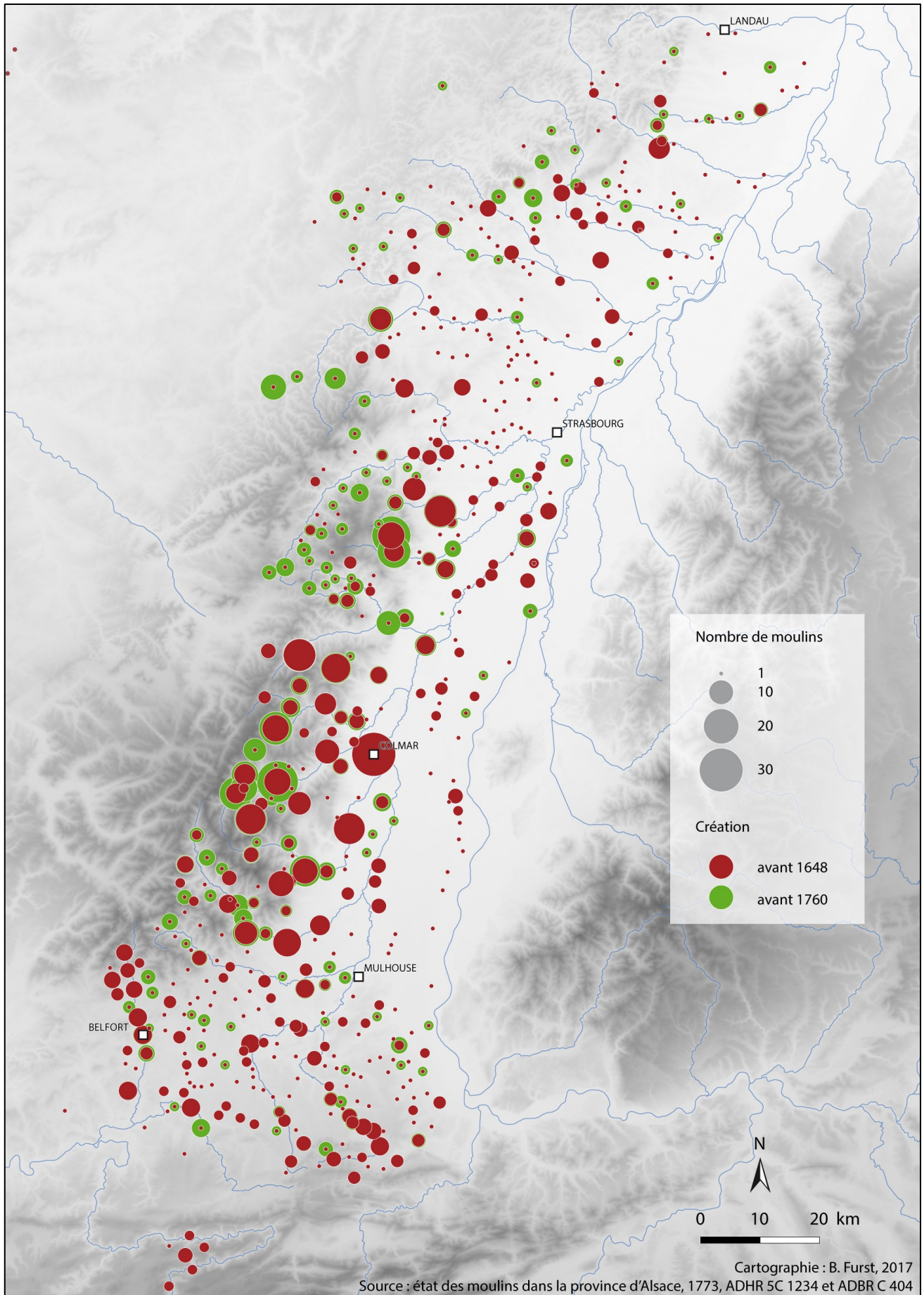
⁶ Mégret de Sérilly ne propose pas non plus de liste des moulins de la province, mais de certaines villes (Sélestat, Fort-Louis), ou d'un usage particuliers (le moulin à poudre du roi, à Colmar). MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur*

description des cours d'eau et l'inventaire des moulins de territoires précis au gré des visites et des mémoires du personnel de l'intendance et de ses relais¹. Ils participent de l'essor des états quantitatifs des ressources économiques d'un territoire (qu'il s'agisse d'une province ou de tout le royaume) observable dans toute l'Europe du XVIII^e siècle, qui « attestent de la volonté de mettre en place des formes rationnelles de gouvernement² ».

la Province d'Alsace, 1751, p. 333-356, 451-458. Les mémoires de Peloux comme de Sérilly ne mentionnent cependant jamais le très grand nombre de moulins, et n'évoquent d'ailleurs pas les simples moulins à grain.

¹ ADBR, C 404, description des rivières de Haute Alsace, moulins et usines établies sur elles, par l'inspecteur des Ponts et Chaussées Chassain, 1750 ; ADBR C 404, état des moulins du bailliage de Benfeld en exécution des ordres de Monseigneur l'intendant du 11 février 1754, 1754.

² C'est le cas, par exemple, de l'enquête lancée par le Contrôleur général des finances Philibert Orry en 1730, ou des nombreuses enquêtes particulières sur un certain type d'industrie (mines, métallurgie, tanneries...). LABOULAIS Isabelle, « La fabrique des savoirs administratifs », in DAMME Stéphane van (dir.), *Histoire des sciences et des savoirs*, vol. 1. De la Renaissance aux Lumières, Paris, Seuil, 2015, p. 453.



Carte 16 – Les moulins en Alsace en 1648 et 1760 d’après l’inventaire de 1773.

Malgré l'intérêt du pouvoir royal pour les moulins, son ingérence dans le développement de telles infrastructures reste marginale. L'objectif premier est la connaissance et la gestion des ressources économiques de la province ou de la colonie. Les mesures concrètes pour soutenir l'exploitation de l'énergie hydraulique sont rares, notamment en Alsace où la création de moulins semble relever exclusivement d'initiatives privées, à l'exception de la manufacture d'armes blanches et, probablement, des moulins à poudre de Colmar : là encore, c'est surtout l'intérêt stratégique et militaire qui pousse la Couronne à s'impliquer directement dans la création d'infrastructures.

Au Canada, le constat est un peu plus nuancé, dans la mesure où en 1663, tout est encore à construire pour développer la vallée laurentienne. La création de moulins, faisant partie des banalités ne dépend initialement que des seigneurs. Aux yeux du pouvoir royal, de telles infrastructures sont cependant essentielles au peuplement de la colonie, si bien que face aux réticences ou à la lenteur des seigneurs à développer et valoriser leurs terres, le roi édicte un arrêt qui leur impose d'y faire construire des moulins banaux dans un délai d'un an, faute de quoi tout particulier est autorisé à en bâtir et à revendiquer les droits de banalité qui s'y rattachent. Dans les faits, cette clause ne semble que peu appliquée, attestant soit de l'efficacité de la mesure, soit de compromis entre les seigneurs concernés et le pouvoir royal¹. Par la suite, de nombreuses ordonnances réglementent l'accès et l'usage des moulins. La plupart concernent des questions de droits de mouture ou d'accès à l'édifice, d'entretien ou de partage des responsabilités entre meuniers, habitants et seigneurs. Comme en Alsace, la monarchie n'intervient pas directement dans la création de telles structures².

Pour autant, si la monarchie n'est pas directement à l'origine de la création de moulins, à de rares exceptions près, cela ne signifie pas qu'elle n'a aucun contact direct avec les meuniers et leurs infrastructures. De fait, plus encore que la pêche, l'impact des moulins à eau sur le régime hydrologique des cours d'eau qui les alimentent est important, et suscite des conflits d'usage qui sont portés au regard de l'intendant. La protection du droit de pêche et la réglementation

¹ BAnQ, TP1, S36, P255, Arrêt du Conseil d'État du Roi ordonnant que tous les seigneurs qui possèdent des fiefs dans l'étendue de la Nouvelle-France seront tenus d'y faire construire des moulins banaux, 4 juin 1686. L'arrêt ne semble pas avoir été appliqué avec rigueur par les autorités royales. Une seule ordonnance en fait respecter les dispositions : en 1707, l'intendant Raudot autorise ainsi les habitants de la seigneurie des Mille-Îles à construire un moulin et les décharge du droit de banalité BAnQ, E1, S1, P252, Ordonnance de l'intendant Raudot qui permet aux habitants de la seigneurie des Mille-Îles, de construire un moulin et les déchargeant du droit de banalité, 14 juin 1707. Cette autorisation est cependant donnée avec le consentement du seigneur : la conciliation entre seigneurs et censitaires, sur ces questions de moulins banaux, semble de mise. Deux ordonnances de Hocquart attestent ainsi de délais accordés à la veuve Poisson pour construire le moulin banal de son fief de Gentilly, avec le consentement des habitants. BAnQ, E1, S1, P2602, 10 mars 1734, et E1, S1, P2800, 23 février 1736.

² BAnQ, E1, S1, P3865, Ordonnance de l'intendant Bigot

qui touche les moulins mettent ainsi en lumière l'importance du rôle judiciaire de la monarchie dans la police des cours d'eau. Pour des raisons tant économiques que sociales, le pouvoir royal a en effet tout intérêt à garantir la compatibilité des différents usages de la rivière, et la bonne intelligence des riverains en réglementant les usages des ressources.

8.2. La conservation des rivières

De fait, pêcheurs, meuniers, mais aussi agriculteurs utilisent chacun la rivière à des fins différentes. Les infrastructures de pêche, les retenues et dérivations des moulins, les prélèvements destinés à arroser les champs et prairies ont un impact sur le régime hydrologique du cours d'eau, mais aussi de ses affluents. Quand ces aménagements ou ces prélèvements limitent l'accès à la ressource des autres riverains, entraînent des dégradations ou nuisent aux intérêts du pouvoir royal lui-même, des conflits émergent sous des formes variées, auxquels l'intendant et plus rarement, le Conseil souverain s'efforcent de remédier.

8.2.1. La protection des intérêts de la monarchie

La priorité du pouvoir royal est de garantir que les usages riverains soient compatibles avec les enjeux à plus grande échelle qui nécessitent l'aménagement et l'utilisation des cours d'eau dans l'intérêt du royaume, c'est-à-dire les questions militaires et la navigation. Le problème concerne surtout l'Alsace, où les aménagements hydrauliques réalisés par le pouvoir royal sont nombreux.

8.2.1.1. L'impact de la politique royal sur l'hydrographie

La modification de l'hydrographie par les grands travaux de canalisation et de fortification influe à la fois sur la physionomie des cours d'eau et les conditions d'accès pour les riverains. En théorie, la création de canaux offre l'opportunité aux populations d'installer des infrastructures le long de leurs cours, une fonction parfois anticipée par le pouvoir royal. Par exemple, le long des canaux de Neuf-Brisach et de la Bruche, des sas sont aménagés pour permettre l'arrosage des prairies. Pour le canal de Neuf-Brisach, le mémoire de Fiers évoque également la possibilité d'y faire tourner des moulins¹. En réalité, c'est plutôt l'effet inverse qui se produit. Les aménagements réalisés par la monarchie conduisent à une restriction des accès

¹ AN, Fonds Vauban, 260AP/37 1 (155Mi/26 1), fol. 2 et 6, Mémoire de M. Fiers sur la construction du canal qui doit servir au transport des matériaux de la fortification de Neuf-Brisach, 14 janvier 1699. Difficile de savoir si Fiers recourt à un simple effet rhétorique pour vanter l'ouvrage ou s'il envisage vraiment la possibilité que le canal alimente des moulins. Ce dernier cas est probable : au moment de sa construction, personne n'avait anticipé les problèmes de terrain qui nuiraient au débit du canal.

à l'eau. Aucun moulin ne s'installe le long des canaux réalisés en Alsace par le pouvoir royal, sans que l'on puisse attribuer ce fait à l'inefficacité des canaux au débit souvent insuffisant pour les moulins, ou à la propension de la monarchie à limiter les possibles mésusages susceptibles de nuire aux ouvrages. En revanche, les sas, écluses et versoirs altèrent le débit des rivières qui alimentent les canaux ou qui permettent les inondations défensives, et privent les riverains de l'usage de la ressource. Cette restriction est d'abord matérielle : en prélevant une partie de l'eau d'une rivière pour alimenter un canal, ou en modifiant son débit par l'installation de retenues, les aménagements de la monarchie réduisent d'autant la quantité d'eau à disposition des particuliers pour irriguer ou faire tourner des moulins. C'est notamment le cas de la Bruche qui fournit une partie de son eau au canal du même nom¹.

Par ailleurs, les ingénieurs intègrent parfois des aménagements hydrauliques civils dans l'aménagement défensif du territoire, et limitent de ce fait l'accès au cours d'eau des autres usagers. Le long de la Lauter, par exemple, deux moulins, l'un à farine, l'autre à scie sont mis à profit pour créer des retenues capables d'alimenter l'inondation défensive, et des redoutes sont érigées sur la ligne pour en protéger les infrastructures² (Figure 30³). Après le relèvement des lignes en 1746, la scierie et le moulin du Bienenwald mais aussi un troisième moulin en amont de Lauterbourg semblent d'ailleurs faire partie intégrante du système de fortifications, présentés par le comte de Muy comme étant des « moulins retranchés⁴ » (Figure 31⁵). Or, en raison de ces dispositifs militaires, le cours d'eau passe sous la seule responsabilité du pouvoir royal. À la fin des années 1760, un meunier se plaint de ne pouvoir réaliser les aménagements nécessaires au bon fonctionnement de son moulin parce que « de toute part règnent les lignes de la Louter, et les ouvrages de fortifications de la partie du génie⁶ ». Le problème n'est pas tant physique — le meunier en question serait matériellement en capacité de nettoyer le cours

¹ Cette situation est notamment décrite dans un mémoire sur les prises d'eau de la Bruche daté de 1761, ADBR, C-409,

² RÉGEMORTE Jean-Baptiste de, « Mémoire de M. de Régemorte sur les lignes de la Lauter du 27 mai 1706 », in *Mémoires Militaires Relatifs à la Succession d'Espagne sous Louis XIV: extraits de la correspondance de la cour et des généraux*, vol. VI, Paris, Imprimerie Royale, 1845, p. 786.

³ BNUS, MS6931, Carte du cours de la rivière Louttre [Lauter], où est marquée le chemin que doivent tenir les retranchements qu'on y doit faire, avec les redoutes et retenues d'eau, s. a., 1706. En ligne sur Gallica (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10200191r>). Les chiffres du plan correspondent au mémoire de Régemorte sur les lignes. Cette concordance et la date laissent à penser que la carte a été réalisée par Régemorte ou sous sa supervision.

⁴ DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766, p. 29-30

⁵ BnF, département Cartes et plans, GE C-9614, Carte du cours de la Louttre depuis la montagne jusqu'au Rhin, et de ces environs, sur laquelle sont marqués les nouveaux retranchements et inondations, s. a., 1760. En ligne sur Gallica (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40637601t>)

⁶ ADBR, C 422, requête d'un meunier de Lauterbourg pour effectuer les aménagements de cours d'eau nécessaires au bon fonctionnement de son moulin, 1767.

d'eau pour faire tourner son moulin — que juridique et administratif : la coutume exige que le curage d'un cours d'eau revienne aux meuniers qui l'utilisent, chacun étant responsable d'une portion du canal ou de la rivière. Or, l'État monarchique est désormais à la fois usager et gestionnaire de la Lauter, les autres riverains ne pouvant intervenir sur un cours d'eau qui n'est pourtant ni flottable ni navigable, sans en référer aux représentants de l'autorité royale, en l'occurrence la Direction des fortifications d'Alsace. L'affaire, suivie à la fois par l'intendance et les Fortifications semble favorable à la requête du meunier, mais l'ordonnance le confirmant manque au dossier.



Figure 30 – L'intégration des moulins aux lignes de la Lauter en 1706

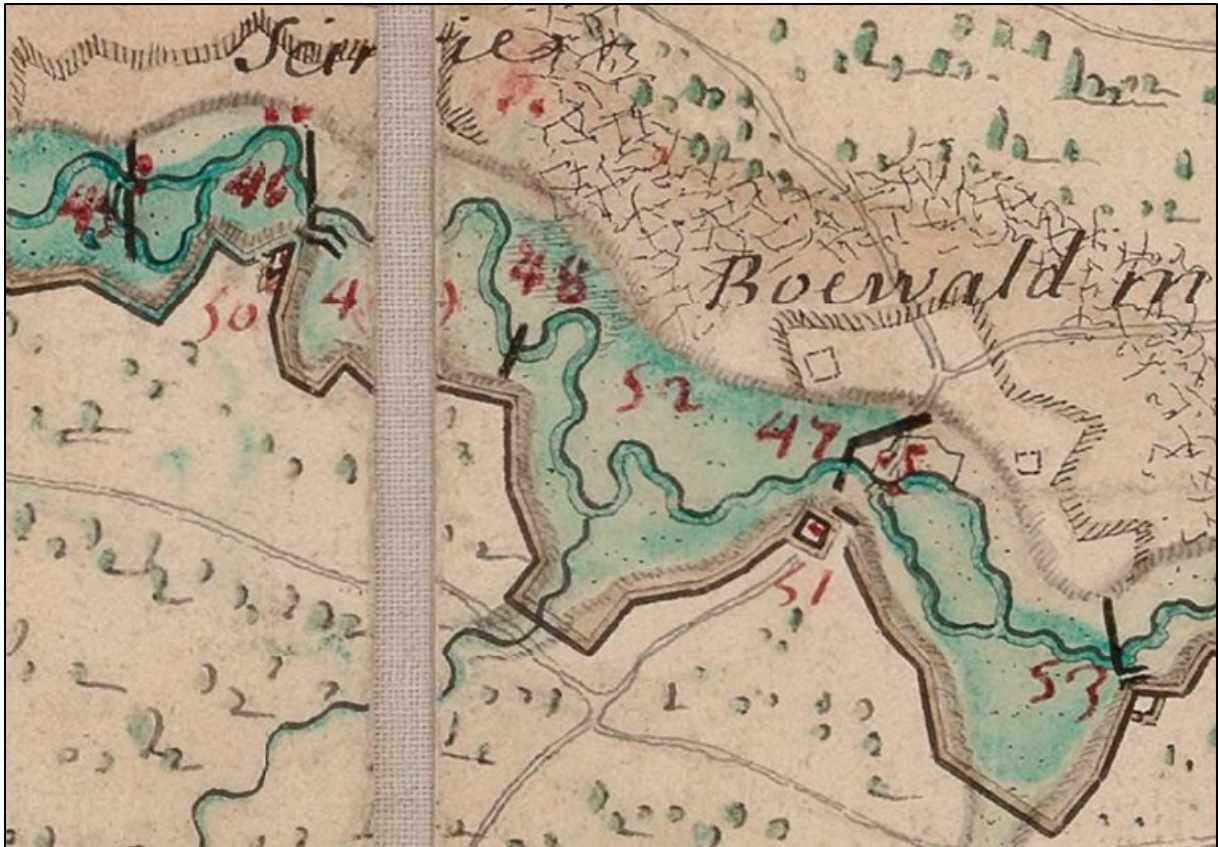


Figure 31 – Protections autour de la scierie et du moulin du Bienenwald [noté Boewald] en 1760

8.2.1.2. La réappropriation des ouvrages par les populations

Face à cette modification du milieu hydrographique, des conflits surgissent très rapidement avec les habitants. On observe en effet une réappropriation rapide et spontanée de ces nouveaux milieux, de la part des populations riveraines qui mettent à profit les aménagements pour répondre à leurs propres besoins dès qu'ils sont achevés. La plupart des canaux sont ainsi rapidement détournés pour être intégrés à une économie locale, dont les usages ne sont pas toujours compatibles avec le bon fonctionnement des aménagements. Dès les premiers temps de la construction de Neuf-Brisach, les entrepreneurs se plaignent au subdélégué Picon d'Andrezel, qui supervise les travaux pour l'intendance, que « les communautes et particuliers des villes et villages scituez sur les rivières d'Ille, la Tour, et la Lauch détournent le cours desdites rivières pour les jeter sur leurs prairies par des rigolles qu'ils font pour cet effet ce qui empêche que l'eau desdites rivières ne se jettent dans leur canal et retarde considérablement la navigation des matériaux¹ ». Le subdélégué édicte donc une ordonnance interdisant une telle

¹ AVES, 2MR 7, ordonnance de Picon d'Andrezel suite à une requête des entrepreneurs généraux des fortifications de Neuf-Brisach, sur le détournement des rivières censées alimenter le canal, 22 août 1701

pratique. Le même jour, une autre ordonnance interdit aux riverains de laisser le bétail accéder aux digues du canal qu'il endommage, comblant le lit du cours d'eau¹. Il en va de même pour le canal de Seltz : une ordonnance de l'intendant Le Pelletier de la Houssaye, en 1708, soit un an seulement après la mise en eau de l'ouvrage, mentionne que « plusieurs personnes peschent dans ledit Canal » et que des bateliers chargés d'approvisionner les places et armées du Roi en profitent pour y faire transiter des marchandises pour leur propre compte, « rompent les écluses en passant, maltraitent les éclusiers² ».

Les retenues et les prélèvements influent sur le régime des eaux, et nuisent de ce fait aux systèmes défensifs et à la circulation sur les canaux. Il arrive que le fonctionnement normal des moulins porte préjudice au canal, en raison justement des prises d'eau et des altérations du débit, mais certains dommages volontaires sont aussi à relever. En 1696, les habitants de Molsheim accusent ainsi un meunier de Dorlisheim d'alimenter son moulin en amenant l'eau « par force, en rompant les vannes [de la Bruche], ainsi qu'il a desja fait plusieurs fois, et principalement l'année passée y estant allé nuitamment avec trois hommes armez de haches et d'autres instruments³ ». Or, il existe un délicat équilibre à respecter pour conserver un débit suffisant dans la Bruche tout en y prélevant assez d'eau pour alimenter le canal : les prélèvements « sauvages » du meunier de Dorlisheim privent non seulement les habitants de Molsheim de leur part de la ressource, mais nuisent aussi au bon fonctionnement du canal de la Bruche, ce qui explique la promptitude des Molsheimois à porter l'affaire devant l'intendant.

D'une manière générale, les usages susceptibles de nuire au bon fonctionnement des canaux sont fréquents — il serait vain de recenser ici toutes les affaires portées au regard du pouvoir royal à partir de la fin du XVII^e siècle — et extrêmement variés. En 1719, une ordonnance de l'intendant dresse la liste des mésusages sur le canal de la Bruche, recensant la quasi-totalité de ces pratiques dommageables :

Sur ce que nous sommes informé que les habitans des villages situés le long du canal de la Bruche y font rouir leurs chanvres et prennent la terre des digues pour les charger ; qu'ils labourent lesdites digues et y font passer leurs voitures ; qu'ils font aussi passer leurs bestiaux à travers ledit canal ; qu'ils en prennent les eaux pour arroser leurs prairies sans demander la permission d'ouvrir les vantelles faits à cet usage ; que les meuniers détruisent les saignées dudit canal soit pour avoir plus d'eau à leurs moulins ou pour pêcher dans lesdites saignées

¹ AVES 2MR 7, ordonnance de Picon d'Andrezel interdisant aux riverains de faire paître leurs animaux sur les digues et talus du canal de Neuf-Brisach, 22 août 1701.

² AVES 2MR 9, ordonnance de l'intendant Pelletier de la Houssaye règlementant l'usage du canal de la Bruche, 8 août 1708.

³ AVES, AA 2112, requête des habitants de Molsheim contre les habitants et le meunier de Dorlisheim, 1696.

et qu'ils négligent d'enlever les ensablements que la chute des moulins produit à la jonction du canal ; ce qui dégrade ledit canal et les digues, empêche la navigation et arrête le transport des matériaux destinés pour les fortifications de la ville et citadelle de Strasbourg [...]¹

Les canaux abandonnés sont logiquement les plus altérés. Celui de Châtenois, abandonné selon Mégret de Sérilly dès 1679, est progressivement récupéré par les riverains qui en ont détourné l'usage pour leur propre bénéfice : « les uns en ont abatu les digues et talus, y ont planté de la vigne ou des arbres de toute espèce, d'autres les ont convertis en prairies ou pâturages, d'autres enfin ont laissé subsister tout l'intérieur, qui forme des espèces de réservoirs pour le poisson². » Si l'on en croit le comte de MUY, le canal reste toutefois fonctionnel et supporte l'économie locale en faisant tourner quatre moulins³. Le cas du canal de Seltz est encore plus intéressant : son abandon l'a laissé aux mains des populations riveraines. Or, les hautes digues indispensables au bon fonctionnement du canal « devenoient des obstacles au débit des eaux » des plaines humides, marais et forêt de Haguenau. Le délaissement de l'ouvrage permet aux communautés de transformer le mal en solution : la destruction des digues permet à l'eau de s'écouler dans le canal, qui l'évacue dans le Rhin⁴. Enfin, le canal de Neuf-Brisach, est sans doute celui qui connaît l'altération la plus importante, en raison de son abandon : « les fortifications du neuf Brisack achevées, ce Canal a été abandonné ; les communautés voisines en ont demandé la jouissance, ce qui leur a été accordé, à condition pour elles de n'en point détruire les digues⁵ ». Cette obligation semble peu respectée : en 1766, le comte de MUY décrit un canal « dénaturé au point qu'il n'est plus d'usage⁶ ». Le prêteur royal de Strasbourg Klinglin, qui possède un château qui jouxte le canal, demande même l'autorisation d'y installer une roue pour en prélever l'eau et alimenter une fontaine— et se la voit accorder par la Direction des fortifications, sous prétexte que l'impact sur le canal est négligeable⁷.

8.2.1.3. Des mesures pour limiter les dommages

Face à ces usages locaux qui font concurrence aux fonctions premières des aménagements, les autorités monarchiques s'efforcent, dans la mesure du possible, de conserver les cours d'eau en

¹ AVES, 2 MR 13, ordonnance de Bauyn d'Angervilliers pour la conservation du canal de la Bruche, 7 septembre 1719. Il ne semble manquer à cette liste que le flottage, une pratique pourtant avérée selon une ordonnance Vanolles de 1747 : ADBR, C 409, ordonnance interdisant le flottage du bois sur le canal de la Bruche, 16 décembre 1747.

² MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 916

³ DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766, p. 152.

⁴ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 923-924.

⁵ *Ibid.*, p. 914

⁶ DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766, p. 9

⁷ ADHR, 5C 1243, lettre de Baudoin, directeur des fortifications d'Alsace, autorisant le prêteur royal de Strasbourg, Klinglin, à percer à sa guise l'ancien canal de Neuf-Brisach, 3 juin 1746

état de servir les intérêts de l'État. En effet, que les infrastructures soient abandonnées ou toujours fonctionnelles, le pouvoir royal ne néglige pas la possibilité de devoir les utiliser un jour pour le service du roi. Cette responsabilité est partagée entre l'intendance et la Direction des fortifications, qui collaborent bon gré mal gré selon les cas. En effet, si l'intendant, assisté du personnel des Ponts et Chaussées après 1718, est responsable de la police des cours d'eau, la conservation des ouvrages militaires revient à au Directeur des fortifications d'Alsace et aux ingénieurs du génie.

Il arrive que des initiatives unilatérales mettent à mal cette collaboration. En 1759, une mauvaise communication entre les services de l'intendance, notamment les Ponts et Chaussées, responsables de la supervision du curage des canaux Steinbächlein et Quatelbach, et l'ingénieur en chef de Neuf-Brisach suscite l'agacement de ce dernier, qui n'a pas reçu la lettre le prévenant de la mise à sec des ouvrages : « je vous observerai encore, Monsieur, que la direction des eaux des places et des canaux et leurs usages est affecté aux ingénieurs en chef¹ ». En 1764, un autre incident le long des lignes de la Lauter déclenche l'ire de Riverson, Directeur général des fortifications d'Alsace : l'inspecteur des Ponts et Chaussées Desbordes a osé inspecter la Lauter sans en aviser la Direction des fortifications et prendre des mesures contre des meuniers soupçonnés d'être responsables des débordements des cours d'eau². La plupart du temps, toutefois, la gestion partagée des cours d'eau impliquant des ouvrages militaires se fait en bonne intelligence, en témoignent des visites d'expertises communes entre les Ponts et Chaussées et les Fortifications, ou l'adoption de mesures conservatoires concernant les canaux sur les conseils du Directeur des fortifications³.

Les canaux doivent en effet être particulièrement surveillés et entretenus. Plus encore que les cours d'eau naturels, dont le courant est plus important, ils ont tendance à l'ensablement. Les moulins, dont les roues, les seuils et les radiers qui ralentissent encore le débit, ou l'usage des berges, faisant tomber des matériaux dans le lit du canal, accentuent encore le problème qui peut conduire à l'obstruction du cours d'eau⁴. Le bon fonctionnement des aménagements

¹ ADHR, 5C 1242, lettre de l'ingénieur de Neuf-Brisach Du Caurel, vraisemblablement aux Ponts et Chaussées, sur l'assèchement du canal de Neuf-Brisach, 21 septembre 1759.

² ADBR, C 404, échange de lettres entre le directeur des Ponts et Chaussées Clinchamp, l'inspecteur des Ponts et Chaussées Desbordes et le Directeur des fortifications de Riverson, février 1764.

³ AVES, AA 2114, procès-verbal de visite du canal de la Bruche par Riverson et Clinchamp sur les ordres du maréchal duc de Belleisle, 15 juillet 1760 ; ADHR 5C 1237, ordonnance de Vanolles pour la conservation du canal de Neuf-Brisach, 1^{er} juillet 1748. L'ordonnance adopte des mesures « vu sur ce l'avis de M. Baudoin, Brigadier des Armées du Roy, Directeur des fortifications d'Alsace »

⁴ Voir par exemple ADHR, C 1237, ordonnance de l'intendant de Vanolles interdisant la dégradation des berges du Quatelbach et du canal de Neuf-Brisach, 1^{er} juillet 1748.

nécessite donc une attention de tous les instants de la part du pouvoir royal. Le XVIII^e siècle est marqué par l'adoption régulière de mesures destinées à conserver le nouveau canal de Neuf-Brisach et celui de la Bruche, et dans une moindre mesure les lignes fortifiées, en état de fonctionner malgré les prises d'eau, l'obstruction du cours et la destruction des infrastructures. Sur le canal de la Bruche, il s'agit également de prévenir les dommages liés à la navigation et au flottage du bois¹.

Ces mesures sont de deux types : il s'agit d'abord d'interdire les pratiques dommageables citées précédemment par l'édiction d'ordonnances. C'est presque systématiquement l'intendant ou son subdélégué qui en est à l'origine, très rarement le gouverneur, qui dispose également d'un pouvoir normatif. Les peines envisagées sont souvent des amendes, dont les sommes varient du simple au centuple. Les riverains coupables de laisser pâturer des bêtes le long du premier canal de Neuf-Brisach en 1710 sont passibles de trois livres d'amende par tête de bétail, ceux qui y coupent des osiers de dix livres d'amende². En 1719, les habitants des villages le long du canal de la Bruche s'exposent à trente livres d'amende en cas de mésusage³, et la somme s'élève à trois cents livres en 1747 en cas de dégradation des berges et des ouvrages des lignes de la Queich et de la Lauter. La même peine menaçant les riverains de l'Ill en 1748, la sévérité des amendes ne semble pas être liée au type d'installations⁴. Des dommages et intérêts, des peines de prison ou des confiscations peuvent se substituer ou s'ajouter à l'amende⁵. Les peines ne semblent d'ailleurs répondre à aucune logique précise, pouvant varier sensiblement d'une année à l'autre et d'un cours d'eau à l'autre.

Le poids de certaines peines aurait pu suffire à limiter les pratiques destructrices des riverains. Le nombre et la répétition des ordonnances ne laissent cependant guère de doute sur leur inefficacité. Même si cette interprétation a pu être récemment nuancée par les historiens de l'intendance qui voient également d'autres motifs à cette répétition⁶, il est difficile de voir autre

¹ ADBR, C 409, règlement et explications sur le canal de la Bruche suggérés par le directeur des fortifications Baudoïn, 1748.

² AVES, 2 MR 10, ordonnance de Pelletier de la Houssaye réglementant les usages le long du canal de Neuf-Brisach, 20 août 1710.

³ AVES, 2 MR 13, ordonnance de Bauyn d'Angervilliers pour la conservation du canal de la Bruche, 7 septembre 1719.

⁴ AVES, 2 MR 24, ordonnance de Vanolles pour la conservation des lignes de la Queich et de la Lauter, 15 juin 1747 ; AVES, 2 MR 24, ordonnance de Vanolles pour la conservation de la rivière d'Ill.

⁵ Le gouverneur d'Alsace Franquetot de Coigny entend ainsi « que les délinquants soient mis dans les prisons » en cas de dégradation des berges du canal de la Bruche. AVES, 2 MR 24, ordonnance de Coigny, 2 juin 1747.

⁶ GLINEUR Cédric, *Genèse d'un droit administratif sous le règne de Louis XV : les pratiques de l'intendant dans les provinces du Nord (1726 - 1754)*, Orléans, Presses Universitaires d'Orléans, 2005, p. 110-130 ; OUELLET Marie-Ève, *Et ferez justice : le métier d'intendant au Canada et dans les généralités de Bretagne et de Tours au 18^e siècle (1700-1750)*, Rennes, Montréal, Université de Rennes 2, Université de Montréal, 2014, p. 264-270.

chose qu'une difficulté à faire appliquer dans la durée les mesures conservatoires prescrites par les ordonnances. Il paraît de fait peu vraisemblable qu'entre deux textes interdisant d'endommager les berges d'un canal, la pratique soit temporairement autorisée. Or, plus de soixante ans après la construction du canal de Neuf-Brisach, et malgré les nombreuses ordonnances de ses prédécesseurs, l'intendant De Blair s'élève encore contre un bon nombre de pratiques destructrices : la pâture et l'abreuvement des bêtes, la pêche, le prélèvement de la végétation, l'installation de radiers trop bas pour les moulins¹.

Pour les cours d'eau les plus sensibles, l'une des solutions passe par l'institution d'un personnel habilité à garantir leur conservation (Figure 32²). Sur le canal de la Bruche, il s'agit d'éclusiers, qui sont nommés par le Directeur des fortifications³. La première mention de ce rôle de surveillance dévolu aux éclusiers remonte à 1709, lorsqu'une ordonnance de l'intendant Félix Le Peletier de la Houssaye interdit le trempage du chanvre et enjoint « aux prévosts et bourguemestres desdits villages mesmes aux éclusiers dudit canal de tenir la main à son exécution⁴ ». Par la suite, ils doivent naturellement actionner les écluses pour permettre la navigation, mais aussi veiller au bon état des aménagements, appliquer l'interdiction de la pêche ou de la cueillette de la végétation, surveiller le niveau d'eau, et d'une manière générale, garantir l'état de fonctionnement du canal⁵. La même mission est confiée à un « commis à la tête du canal ». Le sieur Jolidon, qui occupe ce poste dans les années 1750-1760, en décrit les fonctions dans un mémoire. Celles-ci consistent à surveiller le bon fonctionnement des infrastructures de régulation du débit dans le canal, de solliciter et superviser les interventions lors de conditions climatiques susceptibles de causer des dommages (glace, crues), de faire respecter les règlements de l'intendant et du Magistrat de Strasbourg, et de veiller à la conservation des digues et du cours d'eau⁶. Une ordonnance de 1755 mentionne d'ailleurs Jolidon comme « préposé à l'inspection dudit canal » et l'enjoint « de veiller à l'exécution⁷ » des dispositions du texte. Après la cession, la conservation du canal semble être entièrement

¹ ADHR, 5C 1237, ordonnance de De Blair pour la conservation du canal de Neuf-Brisach, 19 septembre 1766.

² Seuls les rapports descendants (décisionnels) sont représentés, les communications se font dans les deux sens. Les acteurs impliqués varient selon les canaux et les dates : le schéma englobe l'ensemble des situations

³ Deux exemples de nomination d'éclusiers par le directeur des Fortifications Baudouin, AVES AA 2112, 17 janvier 1749 et 25 mai 1754.

⁴ AVES, 2 MR 9, ordonnance de Peletier de la Houssaye interdisant le trempage du chanvre dans le canal de la Bruche, 3 septembre 1709.

⁵ AVES AA 2114, Récapitulatif des devoirs, fonctions et obligations des éclusiers du canal de la Bruche, 1755, par l'ingénieur en chef à Strasbourg Du Portal, 1755. Ce règlement est sans doute destiné à l'administration municipale de Strasbourg en prévision de la cession de la gestion du canal.

⁶ AVES, A 2113, mémoire de Jolidon sur les fonctions de commis du canal de la Bruche, 15 février 1764.

⁷ ADBR, C 415, ordonnance de Lucé pour la conservation du canal de la Bruche, 19 juillet 1755.

aux mains de la ville, puisque le règlement ne mentionne aucune institution royale¹. Toutefois, une ordonnance du roi du 10 mars 1759 précise que « les éclusiers, qu'ils soient nommés par le roi, ou commis par les Magistrats des villes, n'obéiront qu'aux ordres de l'ingénieur en chef ou principal pour toutes les manœuvres d'eau qu'il conviendra de faire aux écluses construites dans les places de guerre et leurs dépendances, soit pour l'usage ordinaire de la navigation, soit pour le bien du service ou l'utilité publique² ». Un tel texte tend à prouver que le pouvoir royal conserve en partie la police du canal. D'autres traces d'une collaboration entre l'intendance et Jolidon, notamment une ordonnance de 1759 le nommant responsable de la réfection du reversoir et interdisant les pratiques dommageables sur le canal, vont dans le même sens³.

Le long du canal de Neuf-Brisach et des canaux qui l'alimentent, c'est-à-dire le Steinbächlein et le Quatelbach, le rôle de surveillance et de répression des abus est confié à des gardes. Étonnamment, l'initiative n'émane pas du pouvoir royal lui-même, mais des meuniers qui se trouvent confrontés aux prélèvements destinés aux arrosements, et réclament « un garde qui soit assermenté⁴ » pour réguler les usages concurrents. Une telle sollicitation montre que loin d'être passifs face aux mesures de l'intendant, les riverains s'entendent au niveau local pour garantir eux aussi un usage en bonne intelligence des ressources. La demande est appuyée par le bailli de Brunstatt qui fait valoir l'intérêt d'une telle mesure pour le canal de Neuf-Brisach. On ignore la réception de cette demande par l'intendant. Ce n'est qu'entre 1764 et 1766 que trois gardes sont nommés, l'un pour les rivières alimentant le Quatelbach, les deux autres pour le canal, identifiés par « une bandouillière d'étoffe bleue avec une fleur de lys sur le devant⁵ ». Supervisés par un inspecteur du canal, ils disposent des mêmes prérogatives et ont les mêmes missions que les éclusiers de la Bruche en matière de surveillance et de répression. Cette dernière est d'ailleurs encouragée dans la mesure où, en plus des cent livres d'appointements par an, les gardes conservent un tiers des amendes qu'ils infligent.

¹ AVES, AA 2494, règlement pour les éclusiers du canal de la Bruche, 27 juillet 1756.

² AVES, AA 2293, extrait de l'ordonnance du roi du 10 mars 1759

³ AVES, 2 MR 27, ordonnance de Lucé sur la reconstruction et la conservation du reversoir à la tête du canal de la Bruche, 26 mai 1759.

⁴ ADHR, 5 C 1243, requête des meuniers du Steinbächlein au subdélégué Gayot pour la nomination d'un garde le long du canal, 20 juillet 1752.

⁵ ADHR, 5C 1237, ordonnance de De Blair pour la conservation du canal de Neuf-Brisach, 19 septembre 1766.

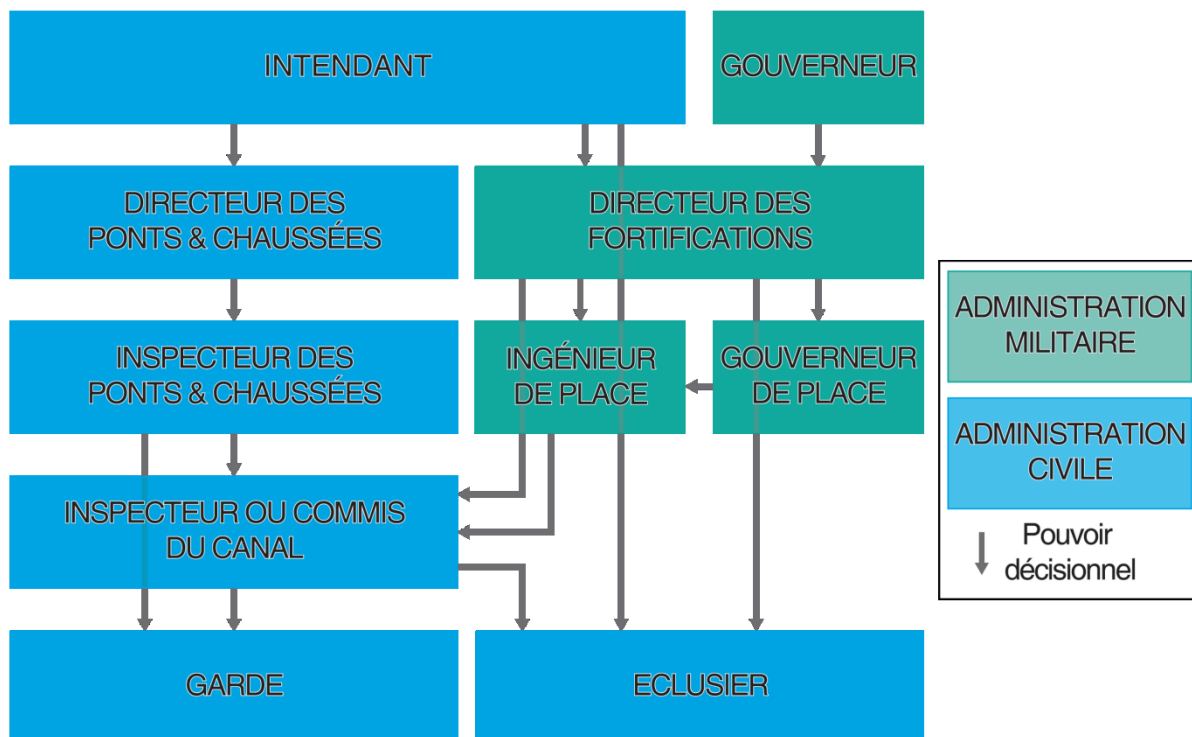


Figure 32 – Les acteurs de la conservation des ouvrages du roi en Alsace.

La conservation des cours d'eau indispensables au service du roi passe aussi par l'organisation et la supervision de travaux et d'aménagements, qu'il s'agisse de réfection ou d'entretien. Cet entretien n'est pas toujours effectué, si bien que certaines installations sont vétustes. Le long de la Queich, le comte de MUY rapporte que seuls les systèmes d'évacuation du canal sont entretenus pour siphonner les fossés de Landau, « le reste est fort négligé, les écluses des sas tombent en ruine, le canal même se comble en partie, il faudrait le réparer¹ ». Les reversoirs² qui alimentent les canaux de Neuf-Brisach et de la Bruche, essentiels au bon fonctionnement des ouvrages, font l'objet d'une attention particulière. Ils sont régulièrement rénovés et reconstruits pour les renforcer. Fréquemment abîmés par les aléas climatiques (intempéries, inondations³), ils peuvent également être volontairement dégradés, leur seuil rabaissé, voire arraché pour limiter l'apport d'eau dans le canal et augmenter le débit des rivières censées alimenter ce dernier⁴. Le pouvoir royal encadre et supervise également le nettoyage des canaux.

¹ DU MUY, *Mémoires sur l'Alsace*, 1766, p. 17-18.

² Aujourd'hui désignés plus fréquemment par le terme « déversoir », les reversoirs sont des structures fixes équipées d'un seuil, conçues pour dériver une partie d'un cours d'eau au-delà d'une certaine hauteur. Les reversoirs des canaux d'Alsace détournent en fait le cours des rivières pour alimenter les cours d'eau artificiels. L'excès d'eau, déterminé par le niveau du seuil, est reversé dans le cours naturel de la rivière.

³ ADHR, 5C 1240, Mémoire de Chassain sur la réfection du reversoir d'Illzach (Quatelbach), 26 septembre 1760.

⁴ ADBR, 32 J 2 155, ordonnance de Lucé sur la réparation et l'interdiction de dégrader le reversoir d'Altorff, 26 mai 1753 ; en Haute-Alsace, de nombreuses pièces sur la réparation et la reconstruction du reversoir d'Illzach alimentant le Quatelbach entre 1750 et 1770 figurent aux ADHR, 5C 1240.

Nous disposons de peu d'informations sur le curage du canal de la Bruche¹, mais celui de Neuf-Brisach a fait l'objet d'une correspondance soutenue entre les communautés, villes et meuniers riverains, les ingénieurs de Neuf-Brisach et les services de l'intendance.

Les ordonnances à des fins conservatoires et la réalisation d'aménagements attestent cependant de la volonté du pouvoir royal d'affirmer son autorité sur la gestion des cours d'eau. Elles peuvent également révéler sa capacité à penser cette gestion à l'échelle du réseau hydrographique, y compris pour des enjeux très localisés, et à tenir compte les dynamiques hydrologiques amont-aval dans l'adoption de mesures. La gestion du canal de Neuf-Brisach tient par exemple toujours compte de tout le système qui l'alimente (Figure 33²), c'est-à-dire les canaux du Quatelbach et du Steinbächlein, et par conséquent, les rivières d'Ill et de la Doller. Lorsque l'entrepreneur des fortifications Castillon, cherche à limiter les prises d'eau pour conserver l'alimentation du canal, il vise particulièrement les prélèvements dans le canal du Steinbächlein, pourtant connecté indirectement seulement au canal de Neuf-Brisach (par l'intermédiaire de l'Ill qu'il rejoint dans les fossés de Mulhouse)³. De même, en 1766, l'ordonnance de l'intendant De Blair sur la conservation du canal défend « toutes constructions de digues, rigolles, saignées & écluses dans le cours des différentes rivières qui se réunissent depuis la communauté de Fröningen jusqu'à la ville de Mülhousen », susceptibles de priver le cours d'eau d'un débit suffisant⁴. Autorité supérieure, dont le ressort et les intérêts dépassent le simple niveau local, le pouvoir royal est le seul qui puisse coordonner des mesures impliquant plusieurs cours d'eau connectés, et par conséquent, le seul qui compte des dynamiques amont-aval dans sa politique de conservation.

¹ La seule référence directe que nous ayons trouvée est un procès-verbal de 1770, AVES, AA 2115, procès-verbal de visite du canal de la Bruche par Boudhor, inspecteur des eaux, forêts, pépinières et plantations de la ville de Strasbourg pour identifier où il doit être nettoyé et curé, 29 juin 1770

² ADHR, 5C 1238, plan de l'Ill, de la Doller et des canaux entre Mulhouse et Neuf-Brisach, 1754.

³ ADHR, 5C 1242, ordonnance du subdélégué Gayot limitant les prises d'eau dans le Steinbächlein, 28 août 1745. Le Steinbächlein alimente les fossés de Mulhouse, et rejoint donc l'Ill en aval de cette ville. L'apport du canal n'est donc significatif qu'en cas de sécheresse, quand le débit de l'Ill ne suffit pas à lui seul.

⁴ ADHR, 5C 1237, ordonnance de De Blair pour la conservation du canal de Neuf Brisach, 19 septembre 1766.

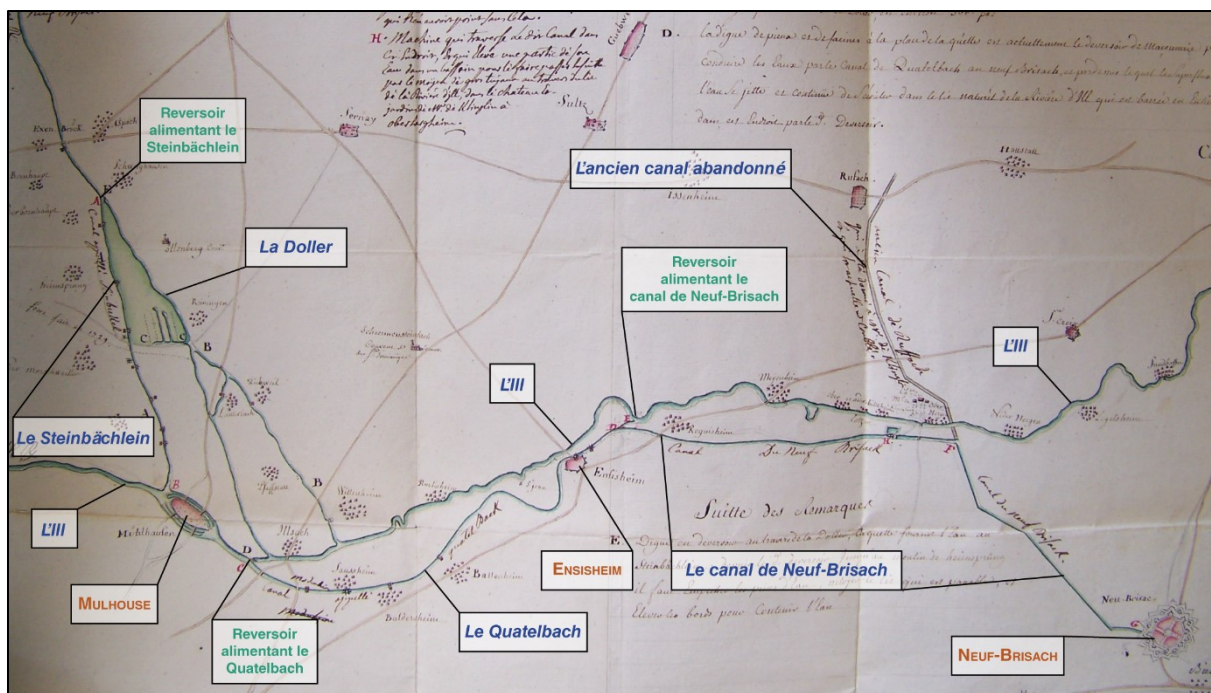


Figure 33 – Le réseau hydrographique alimentant Neuf-Brisach

8.2.2. L'arbitrage des conflits d'usage

Au-delà de la défense de ses propres intérêts, le pouvoir royal, notamment l'intendant la monarchie s'implique directement dans le règlement de litiges quant à l'utilisation des rivières. Nous avons déjà évoqué les cas d'arbitrage des droits de pêche et ceux, plus rares, liés à l'exploitation de moulins, mais son action s'applique plus généralement à tous les types de conflits d'usage, dans un souci de garantir un accès à la ressource pour toutes les activités économiques.

8.2.2.1. Les principaux conflits entre riverains

Les tensions résultant d'usages concurrents des cours d'eau, ont été prises en compte dès les premières histoires de l'eau portant sur l'époque contemporaine¹. Pour les époques médiévales et modernes, elles ont fait l'objet d'études sur d'autres territoires de l'espace français et européen². De fait, ces conflits d'usage existent partout et à toutes les périodes, dès lors que

¹ WHITE Richard, « American Environmental History: The Development of a New Historical Field », *Pacific Historical Review* 54 (3), 1985, p. 327. Cf. *supra*, chapitre 1, 1.1.1, L'émergence de l'environnement *history* américaine, p. 32.

² Voir notamment de nombreux exemples dans FOURNIER Patrick et LAVAUD Sandrine (dir.), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne*, 2012 ; GRÉLOIS Emmanuel, « Les logiques concurrentes des populations riveraines des zones humides : rivières, lacs et marais de Basse-Auvergne d'après les sources écrites (XIII^e- XVI^e siècles) », in LEVEAU Philippe et BURNOUF Joëlle (dir.), *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture: sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres: pratiques sociales et hydrosystèmes*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004, p. 291-298.

l'accès au cours d'eau n'est pas réservé à une utilisation unique. Or, les pratiques tirant parti de la rivière sont fréquemment incompatibles, conduisant à des prélèvements et des aménagements concurrents qui se nuisent en modifiant la dynamique des rivières. On observe les traces de ces conflits dans les plaintes adressées au pouvoir royal, et les arbitrages de ce dernier.

De tels conflits existent tant au Canada qu'en Alsace. Alain Laberge l'a relevé, en Nouvelle-France, l'apparente abondance et l'accès aisé à l'hydrographie laurentienne n'impliquent pas l'absence de tensions¹, mais celles-ci sont bien plus rares qu'en métropole, un constat qu'il est possible d'attribuer à une densité de population plus faible, des infrastructures hydrauliques et des aménagements plus rares, qui rendent *de facto* la ressource plus abondante². Dans son étude sur la paysannerie d'Alsace, Jean-Michel Boehler ne mentionne que les mésententes les plus courantes, celles qui s'observent entre les paysans et les meuniers. Les seconds reprochent aux premiers de prélever trop d'eau pour arroser leurs terres. Inversement, les meuniers sont souvent accusés de ne pas entretenir le lit du cours d'eau, conduisant à son envasement, ou de chercher à augmenter le débit en rehaussant le seuil des chutes d'eau ou en approfondissant le lit³.

Dans la vallée laurentienne, on observe en effet essentiellement ces litiges liés à des usages concurrents entre exploitants de moulins (souvent des scieries) et agriculteurs⁴. En Alsace, la diversité des acteurs est cependant telle que les conflits sont bien plus variés : l'embarras du cours d'eau, les prises d'eau et retenues modifiant le courant et le débit, et plus rarement, la pollution des cours d'eau nuisent souvent aux autres usagers (Figure 34). À ces usages concurrents s'ajoutent les conflits entre mêmes types d'usages, les prélèvements et les retenues en amont privant logiquement les utilisateurs en aval d'une partie de la ressource. Notons particulièrement les problèmes causés par le rouissage, qui consiste à isoler les fibres textiles du chanvre par immersion, et comme le souligne l'intendant Harlay, qui « cause une corruption dans l'eau, qui non seulement empoisonne et détruit les poissons, mais qui peut mesme causer

¹ LABERGE Alain, « La gestion de l'eau au Canada sous le régime seigneurial, XVII^e - XIX^e siècles », in HERMON Ella (dir.), *L'eau comme patrimoine: de la Méditerranée à l'Amérique du Nord*, Québec, Presses Université Laval, 2014, p. 187-188.

² Ces raisons sont avancées par Patrick Fournier et Sandrine Lavaud dans une « grammaire des conflits » proposées en conclusion d'un colloque sur les conflits liés à l'eau : FOURNIER Patrick et LAVAUD Sandrine, « Les conflits de l'eau dans le champ des sciences sociales : cheminements thématiques et méthodologiques », in FOURNIER Patrick et LAVAUD Sandrine (dir.), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne: actes des XXXIIes Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 8 et 9 octobre 2010*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2012, p. 267-279.

³ BOEHLER Jean-Michel, *Une société rurale en milieu rhénan*, 1995, p. 112.

⁴ Certains conflits sont toutefois plus originaux : pour préserver un moulin à Saint-Michel (Saint-Michel-de-Bellechasse), l'intendant interdit de tuer les castors des environs, dont les digues régulent le régime des eaux du le ruisseau Mailloux, qui alimente ledit moulin BAnQ, E1, S1, P4198, ordonnance de l'intendant Bigot, 13 juin 1755.

du préjudice aux bestiaux qui sont abreuvés¹ » dans les rivières. Il s'agit là de l'unique cas où le pouvoir royal s'inquiète de la pollution des cours d'eau. Au Canada, plusieurs ordonnances interdisent de jeter les « décombres et vidanges » ainsi que les carcasses d'animaux de Québec sur la grève du port, mais cette décision n'est motivée que parce qu'une telle pratique nuit à la circulation fluviale : les autorités coloniales l'autorisent un peu plus en amont « sur la grève où il y a des terrains non bâtis² ».

¹ Parmi les premières ordonnances en ce sens, AVES, 2 MR 17, ordonnance de l'intendant de Harlay interdisant le rouissage du chanvre dans les rivières de la province, 1^{er} août 1725 ; ADBR, 3 J 1 48, ordonnance de l'intendant Feydeau de Brou interdisant le rouissage du chanvre dans les rivières de la province, 23 juillet 1729. Au Canada, la culture du chanvre est encouragée par le pouvoir royal, mais ne semble pas

² Ordonnance de l'intendant Bigot au sujet du transport des immondices qui sont jetées sur les grèves à la Basse-ville, 17 mai 1750, *Arrêts et règlements*, 1855, p. 409 ; Voir également, avant cela, Ordonnance de l'intendant Raudot qui fait défense de jeter des gravats et déchets sur la grève du port de Québec, 18 septembre 1710, *Complément des ordonnances et jugements des gouverneurs et intendants du Canada : précédé des commissions des dits gouverneurs et intendants et des différents officiers civils et de justice avec une table alphabétique de toutes les matières contenues tant dans ce volume que dans les deux volumes précédents*, Québec, Presse à vapeur de E.R. Fréchette, 1856, p. 431 ; Ordonnance de l'intendant Hocquart au sujet des immondices, vidanges, etc. que les charretiers de cette ville portent sur les grèves, 26 avril 1739, *Arrêts et règlements*, 1855, p. 380.

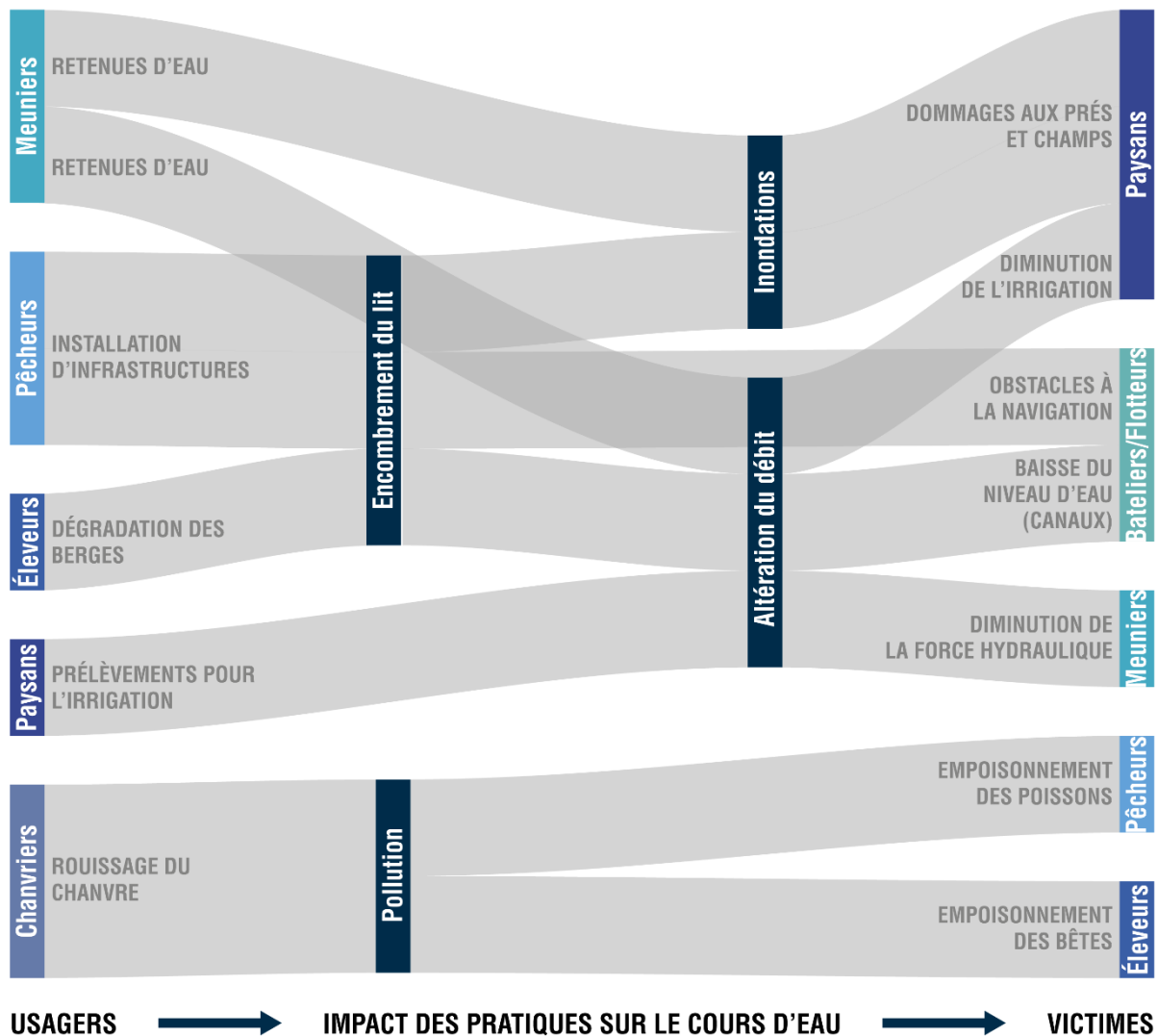


Figure 34 – Conflits d’usages principaux en Alsace au XVIII^e siècle

8.2.2.2. La reconnaissance de l’autorité royale comme arbitre

Or, comme le relève Patrick Fournier, « ces conflits ont généré des arbitrages qui ont débouché sur une différenciation croissante entre les catégories du privé et du public, de l’individuel et du collectif¹ ». Ils contribuent de fait à asseoir l’autorité de l’État monarchique au-dessus des intérêts individuels. En effet, face à l’impossibilité de résoudre ces conflits d’usage au niveau local, les riverains saisissent le pouvoir royal pour arbitrer et juger des pratiques répréhensibles. En l’absence de maîtrise des Eaux et Forêts, en Alsace comme en Nouvelle-France, cette police des cours d’eau échoit à l’intendant. En Alsace, la totalité des questions liées à la régulation des

¹ FOURNIER Patrick, « Les leçons d’une hydro-histoire : quelques pistes de réflexion », *Siècles. Cahiers du Centre d’histoire « Espaces et Cultures »* (42), 2015, p. 6.

usages concurrents relève également de la compétence de l'intendant. C'est ce dernier qui, assisté si nécessaire des Ponts et Chaussées, traite les plaintes des riverains et édicte des ordonnances. Cette fonction semble s'affirmer au XVIII^e siècle, sans pour autant mettre fin à d'autres modes de gouvernance : au vu de l'absence d'ordonnances concernant les eaux urbaines en Alsace, les villes semblent garder leurs prérogatives pour ces questions. Au Canada, l'intendant est également prépondérant¹, mais certains conflits conduisent à un procès jugé au niveau local. Les cas qui nous sont parvenus concernent tous la juridiction de Montréal².

Le recours à l'intendant comme arbitre atteste de la reconnaissance de l'autorité royale. Marie-Ève Ouellet, qui a décrit en détail la forme et la portée de la requête, rappelle que celle-ci constitue le principal contact entre l'intendant et les sujets du roi³. La sollicitation spontanée d'une autorité supérieure, saisie par une ou plusieurs requêtes contradictoires — chaque parti exposant sa version du litige — atteste de la reconnaissance, de la part des requérants, de sa capacité à dispenser une « bonne justice à tous ses sujets⁴ », et d'arbitrer justement les conflits. En étant reconnu comme pouvoir légitime sur les questions d'accès à l'eau, l'intendant contribue à asseoir la souveraineté du roi dans ces territoires intégrés depuis quelques décennies seulement au royaume, mais aussi à garantir le rôle prédominant de l'État monarchique dans la gestion et l'aménagement du réseau hydrographique.

Contrairement à d'autres provinces, comme la Flandre et le Hainaut⁵, l'intervention de l'intendant porte autant sur les canaux réalisés par la monarchie et les rivières navigables que sur des cours d'eau de moindre importance. On observe ainsi des différences notoires entre les types de mesures adoptées : la servitude de voisinage prévue par l'*ordonnance des eaux et forêts*⁶ pour permettre le halage des embarcations ne figure pas dans les textes de l'intendant d'Alsace ou de Nouvelle-France, qui s'attachent surtout à garantir un accès partagé à la

¹ La grande majorité des cas traités par le pouvoir royal sont en effets contenus dans la série E1 (Fonds Intendants) de la BAnQ.

² BAnQ, TL4, S1, D1650, Procès entre Testard de Montigny, et Jean Maret dit Lépine, propriétaire d'un moulin à scie, au sujet de dommages causés par les écluses du moulin, 29 novembre 1714, et BAnQ, TL4, S1, D2281, affaire opposant les mêmes parties, 30 août 1718 ; BAnQ, TL4, S1, D3273, procès entre Pierre Trudeau, et Pierre Desautels dit Lapointe, pour laisser couler librement l'eau alimentant un moulin à scie à Longue-Pointe, 6-21 juin 1726.

³ OUELLET Marie-Ève, *Et ferez justice*, 2014, p. 189.

⁴ *Ibid.*, p. 193.

⁵ Selon Cédric Glineur, en Flandre et en Hainaut, « la réglementation de l'intendant ne concerne donc que les canaux percés artificiellement et les rivières canalisées entièrement ou en partie de la main de l'homme ». GLINEUR Cédric, *Genèse d'un droit administratif sous le règne de Louis XV : les pratiques de l'intendant dans les provinces du Nord (1726 - 1754)*, 2005, p. 352-353.

⁶ *Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669*, Paris, Pierre Lepeletier, Jacques Langlois, Damien Foucault et Sébastien Mabre-Cramoisy, 1670, p. 123-124 art. XXVIII-7.

ressource en eau malgré des usages concurrents. De fait, à l'inverse des aménagements militaires ou des questions de navigation, la conservation et la gestion des conflits d'usage permettent au pouvoir royal d'intervenir sur l'ensemble du réseau hydrographique et non sur les seules rivières majeures. La résolution de ces affaires concerne en effet autant les grandes rivières décrites par les intendants dans leurs mémoires dont les enjeux stratégiques et économiques sont pensés à l'échelle de la province, que les ruisseaux et canaux d'alimentation de moulins, supports d'une économie locale. En témoignent, par exemple, les deux ordonnances édictées par l'intendant de Nouvelle-France Bégon en 1714, qui interdisent aux habitants d'encombrer les cours d'eau alimentant deux moulins près de Montréal : elles concernent respectivement une rivière à La-Prairie-de-la-Madeleine et un ruisseau de l'île de Montréal dont les hydronymes ne sont jamais mentionnés¹.

Il semble donc qu'en matière de gestion des conflits d'usage, la principale différence entre la colonie canadienne et la province d'Alsace concerne le nombre et la complexité des affaires. Dans les deux cas, on observe un recours fréquent à l'arbitrage de l'intendant et occasionnellement, des tribunaux, de la part des riverains. Quelles que soient les raisons qui poussent les riverains à solliciter la justice royale, ils reconnaissent celle-ci comme seule autorité capable de dépasser les intérêts particuliers, un aspect essentiel au règlement de ces derniers.

8.2.3. La lutte contre les inondations

Avec la défense des aménagements hydrauliques de la monarchie et l'arbitrage des conflits d'usage, la lutte contre les inondations constitue le troisième domaine d'intervention du pouvoir royal sur l'hydrographie à l'échelle locale. L'objectif sous-jacent de cette entreprise est de limiter l'ampleur et les dommages des débordements, dont les conséquences économiques sur les communautés sont négatives.

8.2.3.1. Les inondations

Au Canada, les débordements des rivières sous le Régime français ne semblent pas constituer un problème majeur. Les administrateurs y semblent peu confrontés, dans la mesure où les mentions qu'ils en font sont relativement rares, notamment quant à leurs conséquences. Nous

¹ BAnQ, E1, S1 P893, ordonnance de l'intendant Bégon qui fait défense aux habitants de La-Prairie-de-la-Madeleine d'embarrasser la petite rivière qui donne l'eau au moulin à scie exploité par Jean-Baptiste Hervieux et François Lebert, 20 mai 1714 ; BAnQ, E1, S, P894, ordonnance de l'intendant Bégon qui condamne les particuliers qui possèdent des terres le long d'un ruisseau sur lequel Jean-Baptiste Murette exploite un moulin à scie à nettoyer le ruisseau en question, 24 mai 1714.

avons déjà dressé ce constat dans nos précédents travaux, comme Laetitia Deudon l'a fait dans un article récent¹. Les causes naturelles, liées au climat et au régime hydrologique de la rivière sont largement majoritaires. Seuls les aménagements hydrauliques liés aux moulins à scie et la négligence de l'entretien des fossés de drainage peuvent augmenter les risques de débordement². Les causes naturelles sont plus nombreuses : il faut compter avec les embâcles et la fonte des neiges³, et de manière localisée, avec les intempéries qui inondent notamment une partie des fourneaux des forges du Saint-Maurice en 1740⁴.

Laetitia Deudon a montré que pendant la période du Régime français, les espaces ruraux étaient plus vulnérables aux inondations que les villes de la vallée laurentienne. Les dommages concernent essentiellement les champs et prairies. Les infrastructures sont plus rarement touchées. Parmi ces dernières, les ponts, souvent construits en bois, sont les équipements les plus fréquemment dégradés⁵, mais d'une manière générale, peu de dommages structurels sont imputés aux débordements. Cette faible vulnérabilité explique sans doute le peu de mentions des inondations par le pouvoir royal. La correspondance ne mentionne que quelques événements exceptionnels : en 1725, les inondations printanières emportent le moulin à scie de Marie-Charlotte Denys, la veuve du gouverneur de Montréal Claude de Ramezay⁶. Trois inondations surviennent dans les années 1740 : celle des forges de Saint-Maurice en 1740, celle du fort Chambly en 1741, en raison d'embâcles⁷ et « les grandes eaux » dans les gouvernements de Montréal et de Trois-Rivières qui « ont inondé des terresensemencées et empêché les semances dans d'autres⁸ » en 1743.

En Alsace, les inondations sont beaucoup plus fréquentes. Jean-Michel Boehler a relevé un événement tous les ans ou tous les deux ans en moyenne, et une crue du Rhin dévastatrice tous

¹ FURST Benjamin, *Les dangers de l'eau en Nouvelle-France Histoire des représentations et pratiques liées à l'eau sous le Régime français, 1603-1749*, Mémoire de Master (sous la direction de A. J. Lemaître et D. Deslandres), Mulhouse, Université de Haute-Alsace, 2010, p. 74-80 ; DEUDON Laetitia Laetitia, « Construction et évolution de la vulnérabilité dans la vallée de l'Escaut (France) et la vallée du Saint-Laurent (Québec), XVII^e – XIX^e siècles », *VertigO* 16 (3), 2016, p. 9.

² Parmi plusieurs exemples, BAnQ, E1, S1, P899, ordonnance de l'intendant Bégon au sujet des dommages que cause un moulin sur la rivière des Hurons, TL4, S1, D2564,

³ Cf. *supra*, chapitre 3, 3.2.3.2, Le réseau hydrographique d'Alsace, p. 135.

⁴ ANOM, C11A 110, Mémoire de François-Étienne Cugnet à Beauharnois et Hocquart concernant les forges du Saint-Maurice, 4 octobre 1741, fol. 48v-49.

⁵ DEUDON Laetitia, *Construction et dynamique des paysages fluviaux.*, 2015, part. II, p. 202-206 ; DEUDON Laetitia, « Construction et évolution de la vulnérabilité dans la vallée de l'Escaut (France) et la vallée du Saint-Laurent (Québec), XVII^e– XIX^e siècles », 2016, p. 12-13.

⁶ ANOM, C11A 45, fol. 169, mémoire de Mme de Ramezay, 1726.

⁷ ANOM, C11A 75, fol. 83v, lettre de Beauharnois au secrétaire d'État, 3 février 1741.

⁸ ANOM, C11A 79, fol. 98v, lettre de Beauharnois au secrétaire d'État, 6 juin 1743.

les dix ou quinze ans environ¹. Le programme d'études Transrisk a recensé 252 inondations aux XVII^e et XVIII^e siècles liées aux principaux cours d'eau d'Alsace, auxquelles s'ajoutent 114 débordements du Rhin². Ces inondations causent d'importants dommages environnementaux, abîmant les cultures et les infrastructures. C'est pour cette raison qu'elles retiennent l'attention du pouvoir royal³. Dans le Rhin et l'Ill, les débordements sont conjugués à une érosion des berges elle aussi préjudiciable aux infrastructures hydrauliques, aux habitations et surtout aux terres agricoles. Pour le Rhin, Peloux évoque ainsi « des inondations dont souffrent beaucoup les voisins de ce fleuve qui, en changeant de lit, ce qui lui est assez ordinaire, non seulement couvre de sable et de gravier les champs et terres riverains, ce qui les rend stériles, mais même en emporte une partie et cause un grand dommage aux habitants⁴ ». Mégret de Sérilly est plus disert, mais dresse les mêmes conclusions⁵. Les petites rivières sont tout autant concernées : « il est à observer que les eaux de la rivière appelée Streng [Strengbach, affluent de la Fecht] sont claires, et que comme elles descendent de montagnes elles font ès tems qu'elles grossissent beaucoup de dommage aux héritages qui sont scitués au ban de la ville ou la rivière entre seulement en plaine⁶ ».

Les débordements sont encore aggravés par des facteurs humains, qu'il s'agisse d'encombrement des rivières, d'aménagements ou de destructions d'infrastructures. Dans l'Ill, Peloux accuse tout particulièrement les aménagements liés à la pêche :

comme son lit est extrêmement resserré et même dégradé en plusieurs endroits tant par les ensablements que causent les sinuosités de la rivière que par un nombre infini d'anciennes et nouvelles pêcheries qui étaient des piquets et fascines plantés par les pêcheurs, même des traverses chargées de terre et gravier en forme de digues où ils attachent leurs engins, filets et paniers, non seulement la navigation est empêchée, mais même les eaux que ces embarras faisaient regorger et remonter, n'ayant plus leur cours ordinaire, se répandaient à droite et à gauche sur les terres voisines où elles causaient beaucoup de dégâts⁷.

¹ BOEHLER Jean-Michel, *Une société rurale en milieu rhénan*, 1995, p. 99.

² HIMMELSBACH Iso, GLASER Rüdiger., SCHOENBEIN Johannes. *et al.*, « Reconstruction of flood events based on documentary data and transnational flood risk analysis of the Upper Rhine and its French and German tributaries since AD 1480 », *Hydrology and Earth System Sciences* 19 (10), 2015, p. 4153. Ces chiffres sont toutefois à nuancer. La méthode de dépouillement et d'indexation des événements conduit parfois à considérer une inondation touchant plusieurs cours d'eau comme autant d'événements distincts. Par ailleurs, les inondations du Rhin ne touchent pas systématiquement la rive gauche.

³ LA GRANGE, *Mémoire sur la province d'Alsace*, 1975, p. 41.

⁴ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 13v.

⁵ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 902-903.

⁶ ADHR, C 1234, Description des rivières et ruisseaux qui se trouvent dans le ban de la communauté de Ribeauvillé, s. d. (vraisemblablement, début des années 1750, lorsque l'inspecteur Casobon visite les rivières de Haute-Alsace)

⁷ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 16v-17.

Mégret de Sérilly reconnaît la responsabilité des pêcheurs, mais pointe également celle des meuniers « par les seuils de leurs moulins trop élevés, à quoi on peut ajouter les digues et les Batardeaux abusifs qui sont à Schelestat et à Strasbourg¹ ». L'Ill n'est pas le seul cours d'eau concerné. La dispute pour les prérogatives quant à la gestion de la Lauter de 1764 évoquée plus haut, est liée à des inondations dont l'inspecteur des Ponts et Chaussées attribue la responsabilité à deux moulins dont les retenues d'eau étaient trop importantes².

Afin de réduire la vulnérabilité des populations et les dommages aux terres agricoles comme aux infrastructures et aux bâtiments, la monarchie adopte deux types de mesures. La première consiste à limiter les causes humaines qui augmentent les risques ou l'intensité des inondations. La seconde est la réalisation d'aménagements des cours d'eau pour empêcher les débordements et lutter contre l'endommagement des berges.

8.2.3.2. La régulation des usages

Ces inondations, en partie provoquées par l'encombrement des cours d'eau, sont ainsi l'occasion, pour l'intendant, de lutter activement et légitimement contre les mésusages des riverains. C'est dans ce but explicite que des ordonnances réglementant les pratiques, notamment pour limiter le ralentissement du courant et la conservation des berges, sont adoptées tout au long du XVIII^e siècle.

Certaines dispositions sont liées au problème que posent les équipements de pêche. Une première ordonnance édictée par Jacques de la Grange en 1697 « enjoignait aux pêcheurs d'entretenir et nettoyer les bords de ladite rivière et les canaux et fossés y aboutissant », mais selon Peloux, elle n'est guère suivie d'effets, ce qui incite Paul-Esprit Feydeau de Brou à en adopter une nouvelle en 1729³. L'intendant ordonne que « conformément à la susdite ordonnance de M. de Lagrange, toutes les pêcheries et digues qui sont construites dans le lit de ladite rivière, avec piquets, traverses, fascines, branchages et autres choses de pareille nature seront à la réserve des bords incessamment démolies et détruites entièrement » et il interdit leur rétablissement. Il prescrit en outre le nettoyage du cours par les communautés riveraines, confiant la supervision et les instructions d'une telle entreprise au directeur Régemorte. D'autres mesures concernent les moulins. Puisqu'en modifiant le débit à l'aide de retenues, de

¹ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 910.

² C 404, lettre de l'inspecteur Desbordes, destinataire inconnu (vraisemblablement le directeur des Ponts et Chaussées d'Alsace), 5 février 1764.

³ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 17-18. La répétition des ordonnances, une fois de plus, renseigne sur le peu d'autorité qu'a le pouvoir royal en pratique.

dérivations et de biefs, ceux-ci contribuent à accroître le risque d'inondation, l'intendance prend soin d'encadrer les pratiques des meuniers. En 1760, l'intendant les oblige ainsi à cesser leur activité en période de crue, ordonnant « à tous meuniers d'arrêter leurs moulins aussi-tôt que les eaux des rivières et canaux qui les font tourner commenceront à sortir de leur lit : leurs faisons défenses de les faire travailler jusqu'à ce qu'elles y soient entièrement rentrées¹ », une mesure répétée en 1766 pour le seul canal de Neuf-Brisach². En 1768, l'inspecteur des Ponts et Chaussées Desbordes propose quant à lui de déplacer un moulin à bateaux situé à Fort-Louis, l'éloignant de la rive gauche du Rhin pour limiter les dégâts aux berges du côté français³.

D'une manière générale, dans la mesure où le lit des rivières, mais surtout des canaux, a tendance à s'encombrer lorsque le débit n'est pas suffisant pour drainer les obstacles, et que ces derniers peuvent provoquer des retenues qui, en période de hautes eaux, accroissent le risque d'inondation, le curage des cours d'eau est également imposé épisodiquement. Ce sont les torts aux moulins en cas de sécheresse, mais surtout le fait que le Quatelbach « cause un dommage considérable aux héritages circonvoisins lorsquelles [les eaux] sont hautes⁴ » qui poussent Clinchamp à ordonner le curage du canal. Au Canada, quelques ordonnances analogues prescrivant aux habitants d'entretenir les « fossés de ligne » séparant des terres, et les canaux de décharge. Elles constituent l'essentiel des maigres mesures de lutte contre les inondations⁵. Colin Coates a montré que malgré une ordonnance de Raudot en 1707 décidant du creusement d'un fossé de drainage permettant de limiter les inondations dans la Grande-Côte, à Batiscan, les réticences des riverains obligent l'intendant à intervenir régulièrement pour les contraindre à l'entretenir et à l'élargir en 1730, puis en 1744⁶. Il s'agit, plus rarement, de proscrire certains aménagements réalisés par des riverains de leur propre initiative pour se protéger des inondations, mais qui sont susceptibles d'incommoder leurs voisins en rejetant l'eau sur les terres de ces derniers. En 1753, le grand voyer Pierre de Lino intime ainsi à un habitant de l'Islet

¹ AVES, 2 MR 27, ordonnance de l'intendant Lucé interdisant l'activité des moulins en période de crue, 17 mai 1760.

² ADHR, 5C 1237, ordonnance de l'intendant de Blair réglementant les abus sur le canal de Neuf-Brisach, 19 septembre 1766.

³ ADBR, C 527, observation pour la conservation de la digue de Stattmatten par l'inspecteur Desbordes, 16 mai 1768.

⁴ ADHR 5C 1241, éclaircissements sur les ordres à expédier incessamment concernant la réparation, l'entretien et la police du Steinbächlein, Quatelbach et Neuf-Brisach par Clinchamp, 27 mars 1754.

⁵ BAnQ, E1, S1, P1304, Ordonnance de l'intendant Bégon entre deux habitants de la Pointe-aux-Écureuils et de la Pointe-aux-Trembles, au sujet d'un fossé de ligne servant à évacuer les eaux pour déterminer ses dimensions, 27 juillet 1721 ; BAnQ, E1, S1, P1550, ordonnance de l'intendant Bégon entre monsieur de Ramezay, gouverneur de Montréal et seigneur de Sorel et de l'île Saint-Ignace et des habitants de l'île au sujet d'un fossé de ligne nécessaire pour l'écoulement des eaux, 6 août 1726

⁶ COATES Colin M., *Les transformations du paysage et de la société au Québec sous le régime seigneurial*, 2003, p. 139-140.

de détruire une digue qu'il a réalisée sur son terrain, de fait les terres adjacentes, et de pratiquer un fossé pour drainer l'eau¹.

8.2.3.3. Des infrastructures ponctuelles : digues, épis et redressements

La réalisation d'aménagements spécifiquement destinés constitue l'autre volet de l'action du pouvoir royal en matière de lutte contre les inondations. En Alsace ils sont de deux sortes. Des infrastructures destinées à contenir les cours d'eau dans leur lit sont régulièrement réalisées. D'importants travaux de régulation d'altération des cours d'eau sont également effectués, pour redresser leurs tracés et par conséquent faciliter leurs écoulements. Au Canada, les rares références aux aménagements destinés à limiter les inondations sont des ordonnances commandant à des habitants de réaliser des canaux de drainage et des décharges.

Face au débordement fréquent des rivières d'Alsace et à l'endommagement des berges qui ruinent les terres agricoles et les bâtiments, la construction de digues et d'épis de bordage semble indispensable². Les premières sont des élévations de terre, renforcées ou non par une structure rigide de fascines et piquets et dont la fonction principale est de limiter l'extension des débordements au-delà du lit mineur en cas de hautes eaux. Les seconds sont des infrastructures immergées, également en bois. S'étendant depuis la berge vers le milieu du lit de la rivière, ils servent d'obstacle pour ralentir le courant le long des rives, et donc à limiter leur érosion. De tels aménagements se trouvent surtout le long du Rhin, dont les dimensions et le comportement rendent impossible, à l'époque moderne, toute entreprise de redressement³.

Au côté des ouvrages de fortifications, ce sont les besoins en bois pour les épis et les fascines destinées à protéger les terres des inondations et de la dégradation des berges qui incitent le pouvoir royal à protéger l'exploitation des îles du Rhin :

comme on ne peut remédier à ces ouvrages ni garantir les fortifications des places que le roi a le long de ce fleuve, qu'au moyen des épis que Sa Majesté y a fait construire et qu'il faut une quantité considérable de fascines, piquets, et clayons pour l'entretien des épis construits

¹ BAnQ, E2, P551, procès-verbal de Pierre de Lino ordonnant à un habitant de l'Islet de déboucher une digue et creuser un canal de décharge, 29 novembre 1753.

² De telles techniques sont utilisées pour tenter de contenir le Rhin au moins depuis la fin du Moyen Âge. LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, Paris, Les Belles Lettres, 1956, p. 628-629.

³ De nombreux projets d'aménagement destinés à lutter contre les inondations ou contre l'érosion des berges qui les occasionnent sont ainsi conservés dans les archives de l'intendance. Parmi des exemples possibles : les projets d'aménagement à Kilstett et la Wantzenau entre 1745-1748, ADBR, C 528 ; les dossiers de construction et d'épis de bordage de Drusenheim en 1751, 1754-1755 et 1766-1767, ADBR, C 522. Les pièces mentionnent l'existence d'un épi à cet endroit depuis 1737 ; ou en Haute Alsace, 5C 1268, procès-verbal de visite de l'inspecteur Petin sur la construction d'un épi de bordage à Rhinau pour faire face aux inondations destructrices, 26 décembre 1765.

au Fort Louis, à Drusenheim, à Kunheim et auprès du Fort Mortier sur le bras du Rhin appelé le Kaiwasser qui sert à procurer en tous temps la navigation sur ce fleuve à l'abri du feu de l'artillerie du Vieux Brisach, on a attention à empêcher que les bois propres aux ouvrages et qui se trouvent en grande quantité dans les îles que forme le Rhin ne soient dégradés¹.

Le long des rivières de moindre ampleur, des projets de régularisation du cours d'eau complètent ou se substituent aux digues et épis pour limiter le phénomène d'érosion dans les méandres. Ces redressements évitent en outre l'encombrement du lit, au bénéfice de la navigation ou du flottage². Ils sont surtout envisagés à partir du milieu du siècle. Parmi les exemples, en 1752, un procès-verbal de visite de la Moder estime que parmi les mesures destinées à limiter les débordements de la Lauter à Drusenheim, « il y a 8 sinuosités qu'il seroit nécessaire de couper parce qu'elles ont occasionné la destruction en plusieurs endroits de la digue qui cottoye la Mouttre [Moder]³ ». En 1757, un redressement de l'Ill est recommandé par l'inspecteur Strolz dans le sud de la province, entre Durmenach et Roppentzwiller. Le même diagnostic est dressé pour la Doller, suite à une visite de l'inspecteur Chassain, qui préconise en 1760 de « refaire un lit » à la rivière en certains endroits⁴.

Les aménagements préconisés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées peuvent combiner plusieurs types d'infrastructures. Ainsi, en 1755-1756, un projet de rectification du cours de l'Ill à Andolsheim, à l'ouest de Colmar, non seulement le relèvement d'une digue brisée par une inondation, mais aussi un redressement du cours d'eau et la réparation d'un épi⁵ (Figure 35 et Figure 36, la digue est représentée en brun clair, de L à R et de T à U, l'épi en brun vif de M à P, le redressement d'un bras latéral en jaune et pointillés de A à B).

¹ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 13-14.

² De nombreuses corrections sont recommandées par le directeur Chassain en 1755, suite à sa visite qui ne portait pas sur les questions d'inondations mais de navigation : ADBR, C 418, observations faites sur le cours des rivières de la Lauch, de la Fecht et de l'Ill relativement à la navigation, 24 octobre 1755.

³ ACBR C 426, procès-verbal de visite de la Moder par Bannier (appartenant vraisemblablement aux Ponts et Chaussées), 9 mai 1752.

⁴ ADHR, 5C 1239, procès-verbal de visite de la Doller par l'inspecteur Chassain suite à des inondations, 1760.

⁵ ADHR 5C 1252, dossier sur la réparation des berges de l'Ill à Andolsheim, 1755-1757. Rapport de l'inspecteur Petin, avis du directeur Clinchamp et plans des aménagements envisagés. Le dossier est surtout composé de pièces concernant le contrôle des aménagements (mal réalisés, ce qui donne lieu à de nombreuses démarches administratives et à des travaux de réparation.

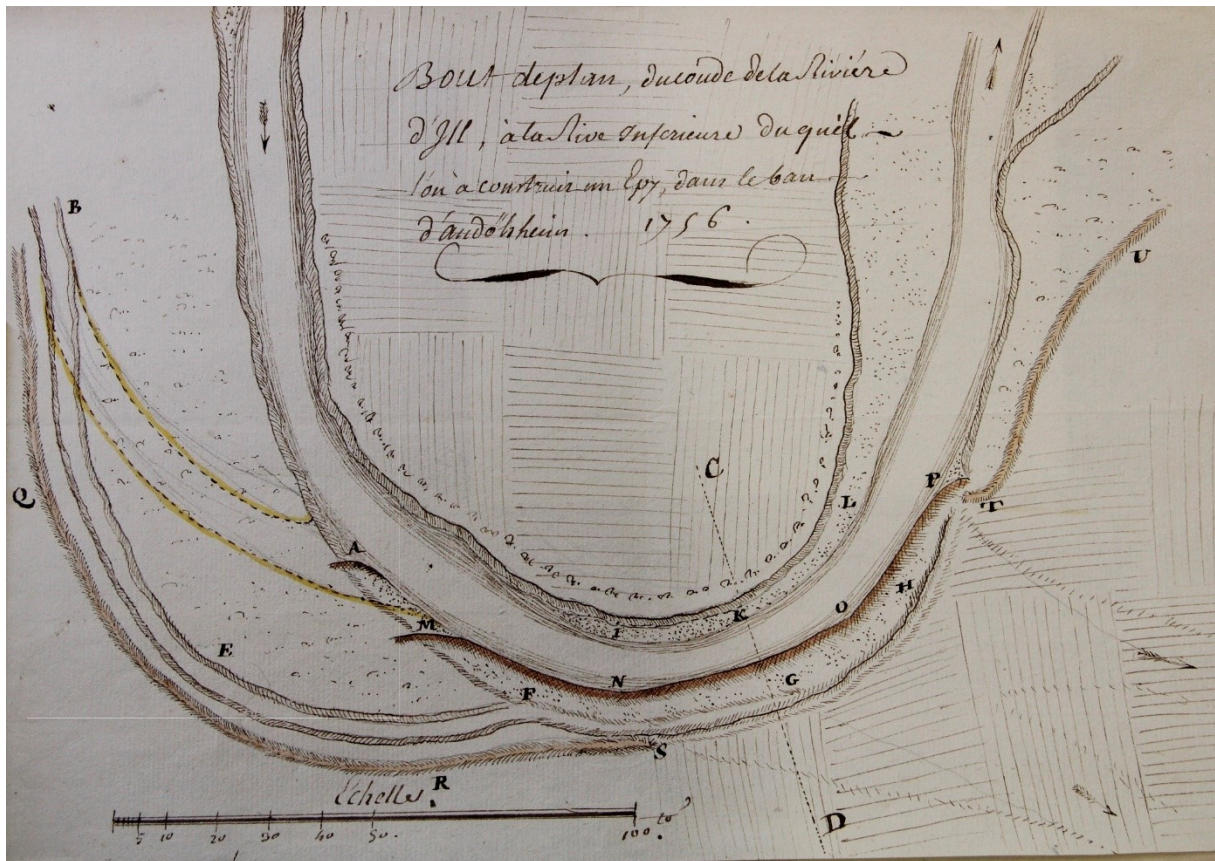


Figure 35 – « bout de plan » de l'Ill à Andolsheim, avec les aménagements et redressements envisagés par l'inspecteur des Ponts et Chaussées Chassain, 1756.

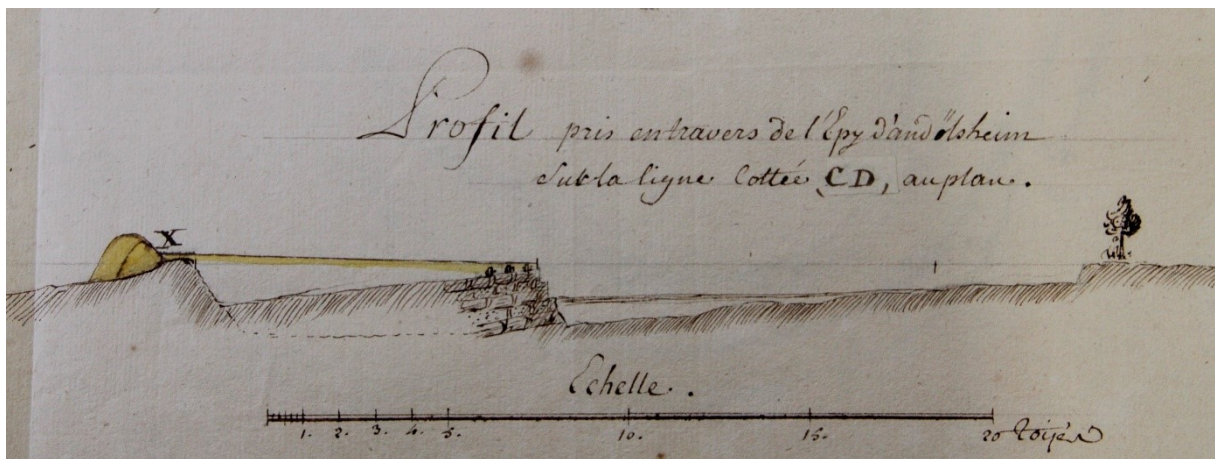


Figure 36 – Vue en coupe de l'épi d'Andolsheim, 1756.

L'intervention du pouvoir royal donne une dimension nouvelle aux entreprises d'aménagement, qui dépassent désormais le niveau local et les intérêts individuels. C'est ce qui ressort du procès-verbal de visite de la Moder réalisé par Desbordes, dans lequel l'ingénieur critique « les espèces d'épis et clayonages que chaque particulier riverain plante chacun de son côté pour garantir son

terrain, et resserre le lit de la rivière au point qu'elle n'est plus navigable¹ ». En réponse à la vision « au ras de l'eau » des populations dont les pratiques visent avant tout à défendre leurs intérêts particuliers, les représentants du pouvoir royal pensent les mesures pour le territoire dans son ensemble, tenant compte de la dynamique des cours d'eau et des impacts des mesures sur leur débit en amont ou en aval². Cette « hauteur de vue » permet ainsi de dépasser les mesures individuelles, souvent contre-productives parce qu'elles reportent le problème en amont, en aval ou sur l'autre rive, mais elle n'est pas pour autant accompagnée de politiques d'aménagement à grande échelle des cours d'eau.

Durant tout l'Ancien régime, les mesures adoptées pour lutter contre les inondations et l'érosion des berges des rivières d'Alsace demeurent en effet des mesures ponctuelles, et non des travaux d'endiguement ou de redressement de l'ensemble d'un cours d'eau. Un tel projet est bien considéré par les Ponts et Chaussées, pour l'Ill, en 1751, mais il est rapidement abandonné : il menacerait la navigation entre Colmar et Strasbourg, et demanderait une dépense bien trop importante. La solution alternative, la construction de trois grands canaux de décharge rejetant les excès de l'Ill dans le Rhin au moyen de versoirs, semble plus réalisable, et l'on retrouve des plans de 1767 faisant encore mention du projet, mais ce dernier n'est pas concrétisé non plus³. La même année, l'intendant Mégret de Sérilly envisage la même solution, avec une seule décharge à hauteur de Colmar, après la confluence de toutes les rivières de Haute-Alsace : « puisque la rivière d'Ill roule sur un plan continuellement incliné au Rhin, où on peut la reverser de tous les points de son cours à volonté, il suit évidemment qu'il suffira de faire un versoir de superficie, avec un canal de décharge, lequel reversera dans le Rhin, toutes les eaux surabondantes de l'Ill⁴ ». D'une manière générale, l'intendant semble très intéressé par des mesures de grande ampleur pour régler la question des inondations, et se montre très critique à l'égard des interventions localisées, doutant de leur efficacité à long terme :

¹ ADBR, C 404, lettre de l'inspecteur Desbordes, destinataire inconnu (vraisemblablement le directeur des Ponts et Chaussées d'Alsace), 5 février 1764.

² Cette compréhension des enjeux des aménagements à une échelle plus grande que celle des riverains est liée à une connaissance du terrain qui, en Alsace, résulte des visites fréquentes des ingénieurs. Cf. *infra*, 8.3.1.2, L'exercice de l'expertise : visite et suivi de travaux, p. 398 et suivantes.

³ ADHR, 5 C 1252, dossier sur le projet de versoirs pour lutter contre les inondations de l'Ill, comprenant notamment un « Mémoire sur les inondations de la rivière d'Ill depuis Mülhausen jusqu'à Strasbourg, et sur les moyens d'y remédier en suite de là visite faite » de la main du directeur Clinchamp, 15 octobre 1751, des observations préliminaires pour la réalisation des versoirs, novembre 175, ainsi qu'un plan et une vue en coupe du premier versoir envisagé en aval de Mulhouse, 1767. Le projet était particulièrement ambitieux et aurait eu des conséquences majeures sur l'hydrographie : il prévoyait de reverser la totalité de l'Ill dans le Rhin après Mulhouse, et à partir de ce point, de ne laisser le lit de la rivière qu'aux affluents venus des Vosges (la Doller, la Thur...).

⁴ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 911.

vouloir s'amuser à faire des epys pour la conservation de quelques villages ou maisons de paysans qui couteroient au plus vingt pistoles chacune pour être démolies et reculées, ou pour quelques arpens de terre ou prairies, comme cela a été pratiqué différentes fois, c'est vouloir en vérité mal employer l'argent, ainsi que le travail des hommes et l'immunité des bois, que ces sortes d'ouvrages absorbent ; l'on peut citer des exemples de travaux où l'on a su dépenser des 50 à 60 mille livres cumulant ensemble le travail des hommes, les deniers, ainsi que la valeur des bois employés, tandis que le dégât que le Rhin auroit pu faire en lui laissant sa liberté, n'auroit pas monté à 1000 livres, à quoy on peut ajouter qu'en sacrifiant quelques mauvais morceaux de terre on auroit peut-être évité la fureur des eaux avec infiniment moins de dommages pour les cantons voisins, de ceux en faveur desquels on avoit travaillé¹.

Un changement de paradigme semble ainsi s'opérer au milieu du XVIII^e siècle, dans la mesure où les administrateurs et les techniciens commencent à envisager des aménagements de grande ampleur capables de régler le problème des inondations à l'échelle de tout un cours d'eau. Capitalisant sur les connaissances acquises et transmises depuis le début du siècle, sur la collecte d'informations sur les inondations et l'état des rivières à l'échelle de toute la province² et sur l'expérience des aménagements précédents, de tels projets considèrent désormais possible de modifier la dynamique du cours d'eau par des corrections massives, et non seulement de préserver ses bords et limiter l'extension des débordements. Néanmoins, cette vision contraste avec les possibilités techniques et matérielles accessibles aux ingénieurs et aux administrateurs. Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, le pouvoir royal continuera à recourir aux digues, épis et corrections localisées plutôt qu'à des modifications du lit sur de grandes portions de cours d'eau.

Contrairement à l'attitude prônée par Mégret de Sérilly, l'abandon des terres agricoles face aux destructions du Rhin n'a pas non plus la faveur des ingénieurs, ni des populations. Ce cas de figure ne concerne qu'un seul village à l'époque moderne, celui de Kunheim. Face aux dommages causés par le Rhin, les habitants sollicitent des mesures pour limiter la destruction des rives et les inondations en 1764, mais l'intendant s'y oppose l'année suivante, ne consentant indemniser les villageois que s'ils déplacent le village plus loin du fleuve. Après l'accord des

¹ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 906-907.

² Entre 1729 et 1751, de nombreuses visites de l'Ill et de ses affluents sont réalisées par les Ponts et Chaussées, en application d'une ordonnance de l'intendant Feydeau de Brou de 1729 (la même que celle qui ordonne aux meuniers de ne pas faire de prises d'eau en cas d'inondation), prescrivant deux visites annuelles de la rivière, conjointement avec les autorités locales des bailliages concernés, pour définir les mesures à adopter pour empêcher les débordements. ADBR, C 140 22, ordonnance de Feydeau de Brou sur les mesures destinées à éviter les inondations de l'Ill, 6 octobre 1729. Cf. *infra*, 8.3.1.2, L'exercice de l'expertise : visite et suivi de travaux, p. 399.

Kunheimois, et le consentement des seigneurs du village, ce déplacement est entièrement supervisé par l'intendance qui gère la nouvelle répartition des terres¹.

Au Canada, les aménagements destinés à limiter l'impact des inondations sont beaucoup plus sommaires. En plus d'être extrêmement localisés, le pouvoir royal semble les prescrire essentiellement en réaction aux sollicitations des habitants. Quelques ordonnances commandent bien à des habitants de créer des fossés de drainage pour faciliter l'écoulement des eaux de surface vers le fleuve², mais de tels actes sont rares et visent plutôt à remédier aux problèmes que posent des initiatives individuelles incompatibles entre elles, des aménagements de fossés ou de digues réalisés par des censitaires sans concertation et sans se préoccuper des conséquences de tels ouvrages pour leurs voisins³. Il n'existe nulle mention de travaux de grande ampleur pour lutter contre les inondations, aucune trace d'aménagements de cours d'eau destinés à empêcher leur débordement ou à limiter les dommages de ces derniers, à l'exception de projets de digues à Québec pour protéger la Basse-Ville de la marée⁴, ce qui invite à se demander si ce sont bien les crues des rivières qui sont à l'origine des dommages évoqués dans de tels cas.

Contrairement à l'Alsace, où les cours d'eau concernés sont systématiquement précisés, les ordonnances canadiennes ne mentionnent pas la cause des inondations. Ces dernières sont-elles imputables au débordement d'une rivière ou au ruissellement dû aux précipitations et à la fonte des neiges ? Ce ruissellement semble souvent responsable, comme en 1744, lorsque quelques habitants de Batiscan requièrent un fossé de drainage commun : ce dernier doit « recevoir les eaux qui viennent de la profondeur des bois », et non absorber les crues de la rivière ou du fleuve⁵. Les mesures prescrites par l'intendant ou ses relais sont par ailleurs essentiellement des réponses aux requêtes et de plaintes d'occupants des terres voisines, victimes des aménagements et de l'absence d'entretien, si bien qu'il est difficile d'évaluer la portée de l'action des agents du pouvoir royal au Canada. Faute d'informations suffisantes, il faut envisager la possibilité d'une gestion des aménagements relativement efficace au niveau local,

¹ ADHR, 5C 1267, dossier sur le déplacement de Kunheim, 1764-1766.

² COATES Colin M, *Les transformations du paysage et de la société au Québec sous le régime seigneurial*, 2003, p. 139.

³ BAnQ, E2, P316, ordonnance de Lanoullier de Boiscler (qui agit ici en qualité de subdélégué, et non de grand voyer) ordonnant le creusement commun de fossés de drainage dans la seigneurie de Maure (Saint-Augustin-des-Desmaures), 10 juin 1747 ; BAnQ, E2, P317, Procès-verbal du grand voyer Pierre de Lino ordonnant l'exécution du fossé prescrit le 10 juin 1747.

⁴ DEUDON Laetitia, « Construction et évolution de la vulnérabilité dans la vallée de l'Escaut (France) et la vallée du Saint-Laurent (Québec), XVII^e– XIX^e siècles », 2016, p. 20.

⁵ BAnQ, TL5, D2690, Requête de particuliers de Batiscan pour faire revivre une ordonnance de 1707 enjoignant aux habitants de Batiscan de faire un fossé commun pour empêcher les inondations, 18 juin 1744

celle d'inondations rares ou peu dévastatrices, ou celle encore d'une faible vulnérabilité des populations, dont les capacités de résilience permettraient de surmonter un tel événement rapidement et sans soutien extérieur. Dans tous les cas, les faibles densités de population et d'infrastructures hydrauliques conjuguées à la richesse de l'hydrographie laurentienne limitent l'impact des facteurs aggravants que l'on trouve en Alsace. Dans la province, en revanche, la forte vulnérabilité et la fréquence des événements dommageables incitent le pouvoir royal à investir des moyens importants dans l'aménagement des cours d'eau, qui s'ajoutent encore à ceux nécessaires pour leur entretien au quotidien. En 1751, le projet d'évacuation des excès de l'Ill dans le Rhin au moyen de trois revoirs est estimé à plus de 280 000 livres par le directeur Clinchamp¹. La somme ne paraît pas exorbitante au regard des travaux d'aménagement des cours d'eau d'autres territoires à cette époque², mais elle reste élevée, ce qui soulève la question des modalités techniques, matérielles et administratives mises en œuvre par la monarchie pour assurer l'aménagement des rivières.

8.3. Les modalités de l'action du pouvoir royal

8.3.1. Le système requête-visite-ordonnance

8.3.1.1. Le système

Au XVIII^e siècle, qu'il s'agisse de réguler des usages, arbitrer des conflits ou décider d'aménagements, l'action du pouvoir royal s'organise selon un processus administratif en trois phases dont les étapes peuvent varier en fonction de la nature de l'intervention ou des acteurs concernés (Figure 37). La dernière phase se manifeste par l'expression de l'autorité royale à travers un jugement, ou plus fréquemment, une ordonnance de l'intendant adoptant des mesures adaptées à la situation. En amont, on observe une phase de sollicitation de la part des riverains ou des seigneurs, qui est systématique en cas de conflit d'usage, mais existe également lorsque ce sont les usagers ou les propriétaires riverains qui sollicitent des mesures destinées à lutter contre les inondations ou à en réparer les dommages. Cette sollicitation s'exprime par le canal traditionnel de la requête. En cas de conflit, plusieurs requêtes contradictoires, une par parti ou acteur impliqué, peuvent être adressées à l'intendant. Entre la requête éventuelle et la conclusion de l'affaire par l'ordonnance, la phase d'enquête implique la sollicitation d'avis

¹ ADHR, 5C 1252, observations préliminaires sur les différents revoirs ou épanchements à pratiquer à la rive droite de la rivière d'Ill, par Clinchamp, novembre 1751.

² Les montants de l'adjudication de travaux d'aménagement dans le Dauphiné au XVIII^e siècle oscillent entre 17 000 et 295 000 livres selon les aménagements et les périodes. CŒUR Denis, *La plaine de Grenoble face aux inondations*, 2008, p. 118-119.

éclairés d'individus compétents, soit parce qu'ils sont dépositaires d'un savoir technique, soit parce qu'ils connaissent le territoire concerné par l'affaire. Fort de cet avis, l'intendant peut légiférer en toute connaissance de cause.

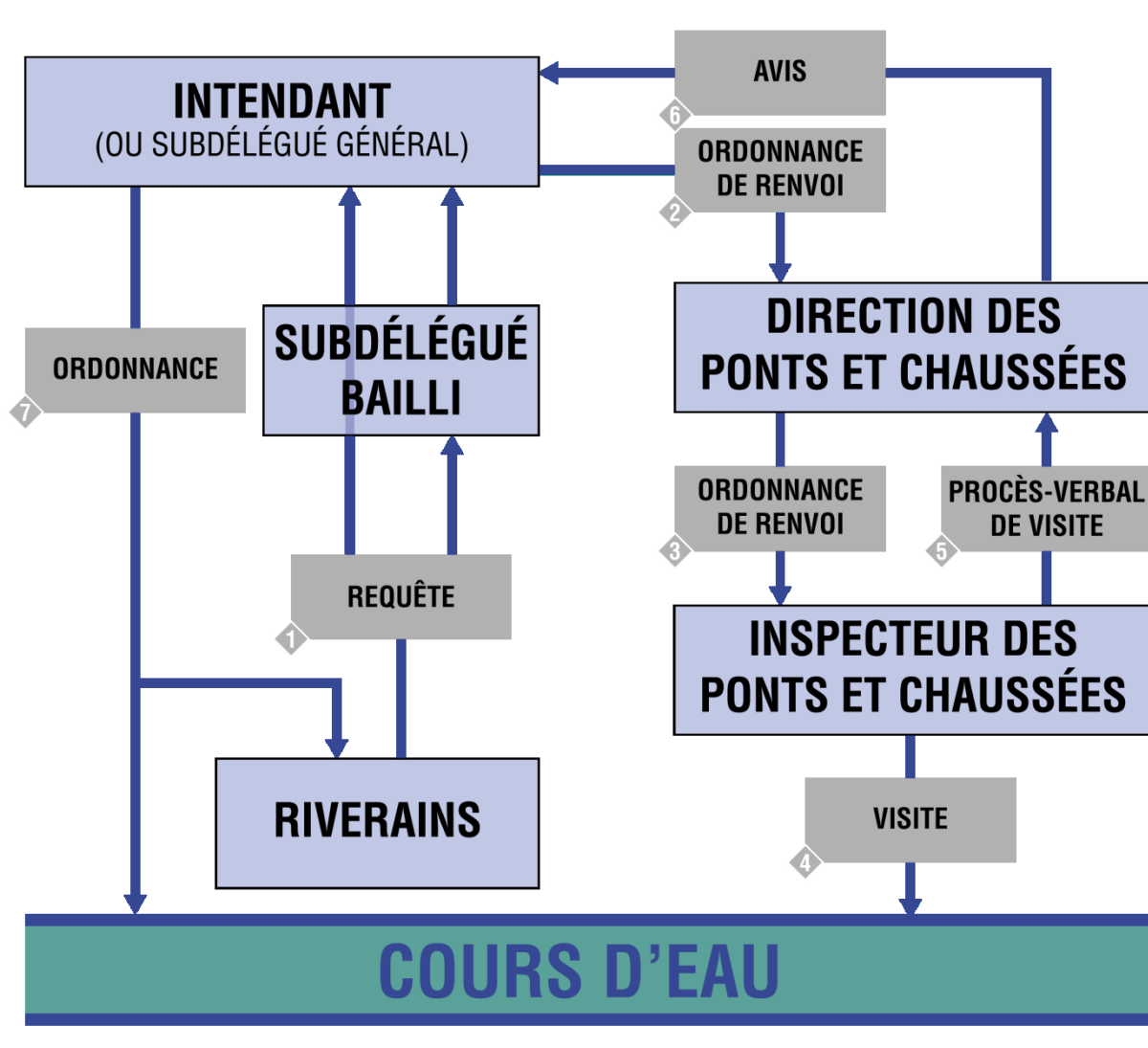


Figure 37 – Le système Requête-Visite-Ordonnance, en Alsace.

Ce circuit judiciaire ou administratif, selon les requêtes, est relativement fixe en Alsace. Toutes les étapes n'en sont pas respectées mais les acteurs ne changent que rarement : les requêtes sont toutes adressées à l'intendance directement ou par l'intermédiaire du bailli ou du subdélégué particulier du lieu. Lorsqu'une visite d'expertise est nécessaire, c'est toujours le personnel des Ponts et Chaussées qui en porte la responsabilité, l'intendant édictant une ordonnance de renvoi transmettant l'affaire au directeur du corps dans la province, qui la confie généralement à son tour à l'un des inspecteurs. Lors de cette visite, l'ingénieur des Ponts et Chaussées est

fréquemment accompagné du bailli du lieu et de représentants des communautés concernées. Au Canada, les responsabilités sont davantage partagées. D'une part, les juridictions royales peuvent traiter les affaires même si la majorité des cas relève de l'intendance. D'autre part, en l'absence d'un corps des Ponts et Chaussées, l'enquête n'est pas confiée à un personnel fixe, et ne relève d'ailleurs pas systématiquement d'experts : l'intendant peut désigner de simples « arbitres ». Nous n'avons par ailleurs pas identifié de requête portée au regard de l'intendant qui ait transité par un subdélégué (Figure 38).

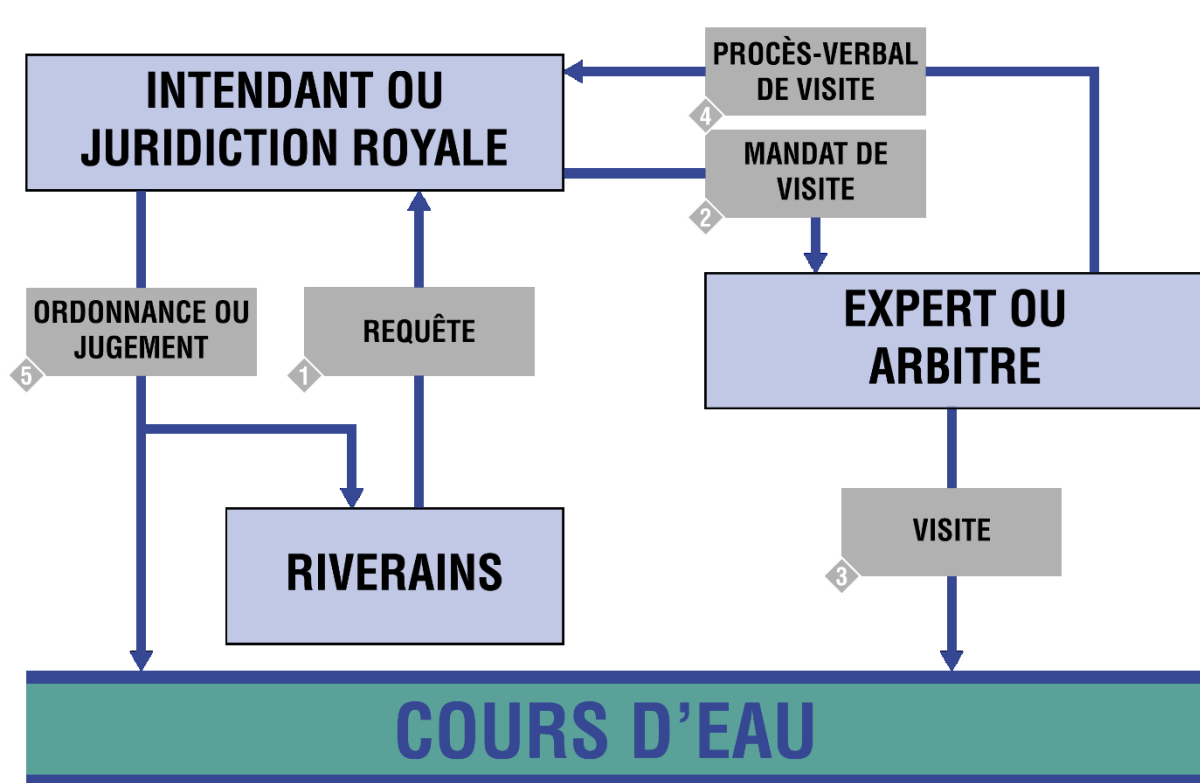


Figure 38 – le système Requête-Visite-Ordonnance au Canada.

Pour les riverains, reconnaître la juridiction du pouvoir royal ne signifie pas pour autant renoncer à leurs droits d'accès et de jouissance de la ressource. Le recours à la justice du roi vise plutôt à affirmer et garantir ces droits et privilèges. Ainsi la plainte des propriétaires de moulin à scie de La-Prairie-de-la-Madeleine en 1714 vise-t-elle à faire respecter les termes d'un contrat de concession passé avec les jésuites, seigneurs du lieu, face aux pratiques des habitants qui encombrant le cours d'eau¹. Il en va de même lorsqu'en Alsace, des seigneurs interpellent le pouvoir royal pour défendre les intérêts de leurs seigneuries face au pouvoir royal lui-même

¹ BAnQ, E1, S1 P893, 20 mai 1714, Ordonnance de l'intendant Bégon qui fait défense aux habitants de La-Prairie-de-la-Madeleine d'embarasser la petite rivière qui donne l'eau à un moulin à scie, 20 mai 1714.

ou aux autres seigneurs. Par exemple, la famille zu Rhein, coseigneur de Morschwiller, s'adresse ainsi logiquement à l'intendant pour faire valoir ses droits « de tems immémorial » de prise d'eau sur le Steinbächlein face à la possibilité de leur restriction pour alimenter Neuf-Brisach¹ ou aux prélèvements de l'autre coseigneur du village, Bergeret². Ce qui pousse en réalité les riverains à en appeler au pouvoir royal, c'est leur confiance dans la capacité de l'intendant ou du tribunal à adopter la décision la plus juste possible, capacité qui réside en grande partie dans l'expertise qui précède la décision.

8.3.1.2. L'exercice de l'expertise : visite et suivi de travaux

L'expert apparaît « comme une délégation, soit de la notabilité locale, soit d'instances supérieures de savoir et de pouvoir³ ». Elle vise à produire un avis éclairé devant aider à la prise de décision. Contrairement à ce qu'observe Patrick Fournier en Languedoc, l'expertise en Alsace et en Nouvelle-France relève quasi exclusivement du pouvoir royal. Alors que dans le sud de la France, il est possible d'observer une « micro-expertise » détenue par les pouvoirs locaux⁴, les compétences techniques sollicitées par l'intendant d'Alsace sont celles des seuls Ponts et Chaussées, alors qu'en Nouvelle-France, l'intendant et les cours de justice doivent composer avec les compétences individuelles de certains habitants.

L'ingénieur au service de l'État, dont l'expertise est mise à profit pour les questions d'usage et d'aménagement des cours d'eau est une nouveauté pour les populations d'Alsace. En effet, cette catégorie d'experts, qui se structure d'abord au sein de l'armée avant que des corps civils ne se développent au début du XVIII^e siècle participe pleinement des moyens mis en œuvre par le pouvoir royal pour mieux administrer le territoire du royaume. L'ingénieur des Ponts et Chaussées représente non seulement l'État monarchique, mais il est doté d'une connaissance à la fois théorique et pratique des enjeux environnementaux. Ses compétences techniques et administratives, sont reconnus par les usagers des cours d'eau, meuniers comme riverains, qui vont parfois jusqu'à demander explicitement son intervention pour cautionner ou élaborer un projet. Suite à des débordements de l'Ill et du canal de Neuf-Brisach ayant causé d'importants

¹ AHDR 5C 1242, lettre de la famille zu Rhein, destinataire inconnu (vraisemblablement le prêteur royal de Colmar Müller), 12 octobre 1753. La lettre fait partie d'un dossier plus conséquent sur les droits de prise d'eau de la famille zu Rhein sur le Steinbächlein.

² ADHR, 5C 1242, requête des zu Rhein à l'intendant Lucé contestant le détournement abusif de l'eau du Steinbächlein par M. de Bergeret, 16 juillet 1760.

³ FOURNIER Patrick, « Expertise juridique et expertise technique : la mutation du regard sur l'espace rural en Languedoc, Provence et Comtat (XV^e-début du XIX^e siècle) », *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale* 122 (272), 2010, p. 551-552.

⁴ *Ibid.*, p. 548.

dommages, la communauté de Réguisheim demande ainsi à l'intendant de « nommer telle personne qu'il conviendra pour faire la visite des pertes et dommages soufferts par les suppliants, en conséquence leur permettre de faire la digue en question [protégeant le village], rehausser les bords du canal et faire les réparations des chemins en leur ban et finage par corvées des habitants du lieu¹ ».

Cette expertise n'est pas que théorique et technique, elle repose sur la connaissance de l'environnement concerné. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées, notamment les inspecteurs responsables d'un secteur restreint, agissent sur le terrain, ce qui leur permet d'acquérir un savoir pratique sur les cours d'eau dont ils ont la responsabilité. De nombreuses visites spontanées sont effectuées à la demande du directeur des Ponts et Chaussées ou de l'intendant sans qu'elles soient motivées par l'arbitrage d'un conflit ou l'imminence d'un aménagement particulier. Ce cas de figure s'observe notamment lors des visites de l'Ill, effectuées régulièrement depuis l'ordonnance de 1729 de l'intendant Feydeau de Brou, qui instaure :

Chaque année, deux visites de ladite rivière d'Ill, l'une au mois de may et l'autre au mois d'octobre par ledit Sr. De Régemorte [directeur des Ponts et Chaussées] conjointement avec les magistrats de Colmar, Ensisheim, Schelestat et Benfeld, les baillis des bailliages de Ribeauvillé, Ensisheim, Benfeld, seigneurie de Bollwiller, comté d'Horbourg et de Rickweir chacun pour ce qui pourra les concerner ; ensemble les bourguemestres, baillis ou prévôts des villes et communautes qui sont scituées le long de ladite rivière depuis Illsack jusqu'à Strasbourg pour examiner le dommage qui pourra avoir été causé par lesdites inondations ou débordemens et les mesures les plus convenables à prendre pour y remédier, nommer les communautés qui pourront estre employées à les réparer, marquer les travaux que chacun pourra faire et nous rendre compte de l'exécution de notre présente ordonnance à laquelle nous leur enjoignons de donner toute leur attention chacun pour ce qui le concerne, desquelles visites il sera dressé des procez verbaux pour sur iceux à nous renvoyez estre ordonné ce qu'il appartiendra [...]²

Cette fréquence de deux visites par an semble quelque peu optimiste au regard de l'ampleur de la tâche demandée, mais l'esprit du texte semble avoir été respecté : si les archives de l'intendance n'ont pas conservé les procès-verbaux de visite entre 1729 et 1738³, on y trouve

¹ ADHR 5C 1254, Pièces relatives à la requête des habitants de Réguisheim à l'intendant Feydeau de Brou suite à une inondation en décembre 1734, janvier-juin 1735. L'intendant ordonne au bailli de de contacter l'inspecteur des Ponts et Chaussées François pour « examiner ce qu'il conviendra faire et leur prescrire les manières dont ils devront s'y prendre ». Le procès-verbal est envoyé par le bailli le 10 février, et la visite de François est effectuée en été de la même année, mais on ignore les suites de l'affaire.

² C 140 22, ordonnance de Feydeau de Brou sur les mesures destinées à éviter les inondations de l'Ill, 6 octobre 1729

³ Ils semblent cependant avoir existé au moins jusqu'en 1733 : à leur sujet, Peloux explique « que ce qui a déjà été fait en conséquence de ce règlement a produit une grande utilité tant à la navigation de cette rivière qu'aux terres

dix comptes rendus de visite détaillés (parfois plus de trente pages) entre 1739 et 1755 sur l'organisation de l'hydrographie, l'état des infrastructures hydrauliques et les travaux à effectuer¹. Cette expertise contribue également largement à la constitution d'un savoir administratif sur les cours d'eau qui alimente non seulement les projets d'aménagement et éclaire le processus de prise de décision, mais participe de la constitution d'une mémoire à long terme sur le réseau hydrographique. En 1749, une entreprise analogue concerne l'ensemble des affluents de l'Ill, initiée par l'intendant Barthélemy de Vanolles, qui demande aux inspecteurs particuliers des Ponts et Chaussées de procéder à la visite de tous les cours d'eau de leur inspection, à travers un mémoire instructif imprimé, où le nom des ingénieurs peut être renseigné (Figure 39²).

voisines qu'elle endommageait ci-devant, mais la guerre survenue en 1733 a empêché la continuation de ce travail d'exécution de ce règlement qu'il est bon de ne pas perdre de vue lorsque la paix aura remis les choses dans leur premier état ». PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 18v

¹ Ces procès-verbaux se trouvent aux ADBR, C 418.

² ADBR, C 418, mémoire instructif pour la visite des cours d'eau de la province d'Alsace par l'intendant Vanolles, 10 novembre 1749.

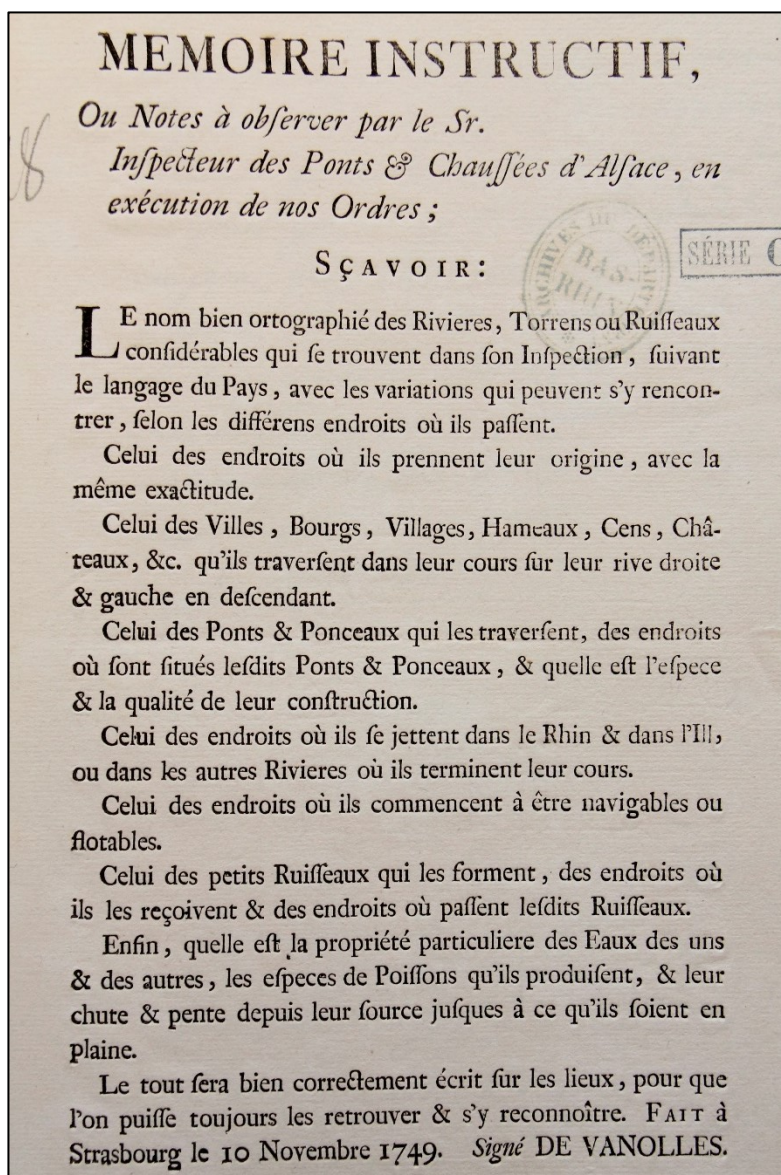


Figure 39 – Mémoire instructif aux inspecteurs des Ponts et Chaussées, 1749.

Contrairement à l'ordonnance de 1729, ce mémoire ne précise pas les objectifs de la description demandée. On les apprend toutefois à travers une correspondance en 1751 entre le secrétaire d'État de la guerre Marc Pierre de Voyer de Paulmy d'Argenson, l'intendant Mégret de Sérilly, Vanolles (son prédécesseur) et le directeur des Ponts et Chaussées de la province Clinchamp, à la recherche d'une carte résultant de l'enquête. Clinchamp écrit ainsi :

L'ouvrage dont j'ay été chargé par M. de Vanolles au mois de novembre 1749 et qu'il désiroit avoir dans le courant de 1750 étoit une carte hydrographique de cette province figurée le plus exactement qu'il se pouvoit d'après celle de Le Rouge¹ et les mémoires que les

¹ Georges-Louis Le Rouge a cartographié l'Alsace dans les années 1740 à deux reprises au moins, pour une carte de la province, et une autre du cours du Rhin. Les deux cartes figurent un réseau hydrographique dense (annexes XVIII, p. 446 et XIX, p. 448). La carte mentionnée par Clinchamp est sans doute celle de 1745, particulièrement détaillée.

inspecteurs des Ponts et Chaussées eurent ordre de faire sur le cours des rivières et des principaux ruisseaux de laditte province [...]¹

La carte a été commencée, mais reste inachevée, en raison d'erreurs dans les descriptions des inspecteurs, si bien que Clinchamp la juge inutile. Il mentionne bien une autre carte, réalisée vers 1732 par le directeur des Ponts et Chaussées Régemorte, suite, justement, à l'ordonnance de Vanolles, mais celle-ci a également disparu des archives de l'intendance entre sa réalisation et 1751.

Les cartes participent des modalités d'acquisition et de transmission de savoirs administratifs et techniques. Parce qu'elles « [portent] en elle [s] les projets d'aménagement hydraulique² » que les ingénieurs figurent par-dessus les caractéristiques du milieu, les cartes et plans produits par les Ponts et Chaussées d'Alsace donnent à voir l'espace à la fois tel qu'il est et tel qu'il devrait être, participant ainsi de la représentation, et donc d'une autre forme d'appropriation du territoire que la pratique du terrain³. Comme les procès-verbaux de visite ou les mémoires particuliers, elles sont un outil d'aide à la décision pour ceux qui, faute de se confronter directement à la matérialité de la rivière, l'administrent et la modifient depuis le siège de l'intendance. Au milieu du XVIII^e siècle, la nécessité de disposer d'une carte de l'Ill pour remédier à ses débordements semble particulièrement préoccuper l'intendance, puisqu'après avoir cherché en vain celles de 1732 et de 1749, une nouvelle carte est levée et dessinée en 1751 (Figure 40) pour appuyer le mémoire sur les inondations qui envisage les trois versoirs⁴. Cette carte est remarquable à deux égards : la première est son emprise : elle représente le cours de l'Ill de Mulhouse à Strasbourg⁵ en douze feuilles, chacune divisée en deux ou trois parties. En

¹ ADBR, C 418, note du directeur Clinchamp relative à la carte de l'Ill recherchée par Mégret de Sérilly, 26 juillet 1751. Une lettre de Vanolles détaille davantage ses motivations : « lever la carte, non seulement du cours de la rivière d'Ill, pour connaître les moyens d'empêcher les désordres continuels que causent les fréquentes inondations auxquelles les ensablements considérables qui s'y forment la rendent sujette, mais encore de toutes les rivières ou ruisseaux qui y affluent des montagnes des Vosges au-dessus de Strasbourg ; je luy avois demandé en même temps les lieux de passage de ces petites rivières et ruisseaux, les endroits où ils devenoient flotables, ceux où l'on pouvoit les rendre navigables, les secours que l'on trouveroit en bois, grains et fourrages, les causes de leurs fréquents débordements, et les moyens qu'il imagineroit de pouvoir y remédier », ADBR, C 418, lettre de l'intendant Vanolles au secrétaire d'État Voyer d'Argenson ; 9 juin 1751

² SERNA Virginie, « Le fleuve de papier. Visites de rivières et cartographies de fleuve (XIII^e-XVIII^e siècles) », *Médiévales* 18 (36), 1999, p. 37.

³ Nicolas Verdier a bien montré à quel point la carte, ou plutôt le plan, fait partie intégrante des pratiques des ingénieurs des Ponts et Chaussées, et est étroitement lié au projet qui le sous-tend et qu'il représente. VERDIER Nicolas, « Modeler le territoire : les ingénieurs des Ponts et leurs usages de la carte (fin XVIII^e - début XIX^e siècle) », in LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e- XIX^e siècle): pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 53-54.

⁴ Le mémoire se trouve aux ADHR, 5C 1252 ; pour la carte, ADHR, 5C 1249, Plan du cours de la rivière d'Ill en 12 feuilles depuis Mülhausen jusqu'à Strasbourg levé en 1751, 1751 (6 feuilles présentes).

⁵ La première feuille mentionne le cours « depuis Mülhausen jusqu'à Strasbourg » mais les feuilles concernant la partie aval, d'Illheusern à Strasbourg, ne nous sont pas parvenues.

l'absence des cartes de 1732 et 1749, elle semble la première carte à représenter une portion aussi importante de la rivière. La seconde est la figuration de l'extension des inondations, ainsi que des propositions d'aménagements (reversoirs, redressement) au crayon, montrant que la carte n'est pas une simple illustration, mais un outil de réflexion et un support des projets d'aménagement du territoire.

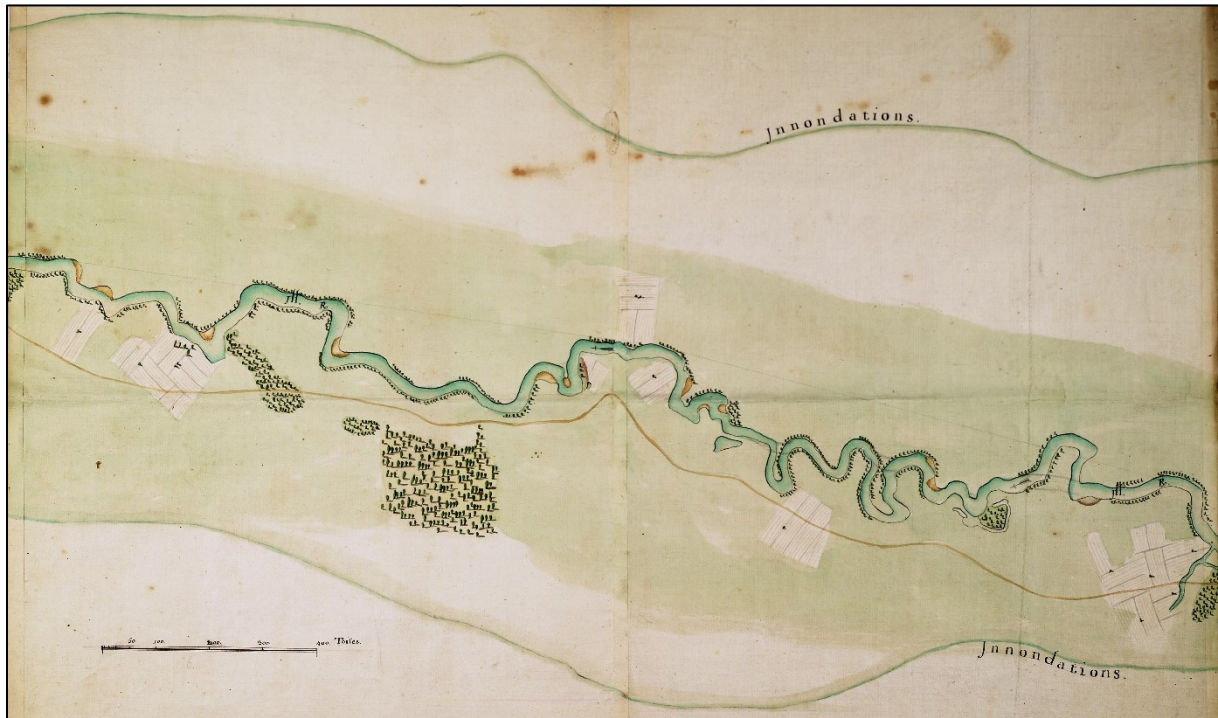


Figure 40 – Extrait de la feuille 6 du plan de l'Ill, entre Colmar et Illheusern, 1751. Au crayon, sur le côté droit, figurent des projets de redressement du cours.

Le rôle des ingénieurs ne se résume toutefois pas à l'analyse des enjeux et aux projets. En plus de ce travail préalable aux mesures adoptées par l'intendant, l'ingénieur intervient également après la décision. Les Ponts et Chaussées supervisent les aménagements le cas échéant, en réalisant les plans, en estimant les moyens humains à investir et en vérifiant l'avancée des travaux. Pour ne citer qu'un exemple, en 1754, lorsqu'il s'agit de nettoyer les canaux du Steinbächlein, du Quatelbach et de Neuf-Brisach, l'inspecteur Petin s'occupe, sous la supervision du directeur Clinchamp, de la réquisition de la main d'œuvre, de la description des tâches à effectuer à l'attention des conducteurs de travaux, puis du bilan des coûts financiers de l'opération¹.

¹ ADHR, 5C 1241, dossier sur le nettoyage du Steinbächlein, du Quatelbach et du canal de Neuf-Brisach, mars-août 1754-1755.

Au Canada, où les Ponts et Chaussées n'existent pas¹, cette fonction d'expertise des questions liées à l'eau est assurée par un autre personnel technique. En 1714, c'est l'arpenteur et sous-ingénieur Gédéon de Catalogne qui est mandaté par le gouverneur Rigaud de Vaudreuil pour vérifier que les écluses d'un moulin dans les environs de Montréal sont la cause d'une inondation ayant détruit un champ de blé². En 1726, Charles Gervaise et Étienne Volant de Radisson sont chargés par le lieutenant général de Montréal de se rendre sur les lieux d'un conflit sur l'île de Montréal pour déterminer si un moulin à scie est à l'origine d'inondations sur les terres du plaignant³. On ignore si Gervaise dispose de connaissances techniques qui le légitimeraient en tant qu'expert, mais Volant de Radisson est arpenteur du roi, ce qui expliquerait sa nomination. En revanche, un procès en 1721 mentionne Pierre Richard, Paul Descaries et Jean-Baptiste Ménard comme « arbitres », sans qu'aucune compétence technique ne leur soit connue ou reconnue⁴. De fait bien qu'ils soient assermentés, les arbitres peuvent être désignés par les partis opposés, d'où la présence occasionnelle d'un « surarbitre⁵ ». La pratique se rapproche d'un règlement à l'amiable, mais les conclusions de l'arbitrage sont transmises à l'intendant, qui conserve le pouvoir décisionnel. Les arbitres ne sont ainsi pas systématiquement des experts, et la monarchie peut s'appuyer sur des avis dépourvus de considérations techniques, fondées sur la seule visite du terrain. En 1753, c'est en revanche le grand voyer Pierre de Lino qui est envoyé sur le terrain établir la responsabilité d'une digue dans l'inondation de terrains à l'Islet⁶. Il faut relever que dans ce cas exceptionnel, l'affaire ne retourne pas à l'intendance, la sentence étant directement rendue par le grand voyer, qui fixe également les peines si elle n'est pas respectée.

¹ Le grand voyer de Nouvelle-France ne remplit que partiellement les fonctions des Ponts et Chaussées de métropole : s'il s'occupe bien de voiries (y compris des ponts et des aménagements qui contribuent au bon fonctionnement de la circulation terrestre, comme les fossés de drainage), il ne s'ingère que très rarement dans la gestion des cours d'eau. Sur le rôle des grands voyers en matière d'aménagements routiers, voir ROY Pierre-Georges, « Les grands-voyers de la Nouvelle-France et leurs successeurs », *Les Cahiers des dix* (8), 1943, p. 181-233 ; ou beaucoup plus récemment, BUSSIÈRES Manon, *De la voie de passage au chemin public, le réseau routier et ses représentations dans la province de Québec : l'exemple du Centre-du-Québec, 1706-1841*, Thèse de doctorat en études québécoises, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 2009.

² BAnQ, TL4, S1, D1650, Procès entre Testard de Montigny, et Jean Maret dit Lépine, propriétaire d'un moulin à scie, au sujet de dommages causés par les écluses du moulin de ce dernier, 29 novembre 1714

³ BAnQ, TL4, S1, D3273, procès entre Pierre Trudeau, et Pierre Desautels dit Lapointe, pour laisser couler l'eau alimentant un moulin à scie à Longue-Pointe, 6-21 juin 1726.

⁴ BAnQ, TL4, S1, D2564, procès entre André Poutré dit Lavigne, Joseph Bazinet dit Tourblanche, père, et Jean et Pierre Coitou dit Saint-Jean, demandeurs, et Jean Lacombe, défendeur pour obtenir le droit de creuser un fossé de drainage, novembre 1721.

⁵ BAnQ, E1, S1, P1304, Ordonnance de l'intendant Bégon entre deux habitants de la Pointe-aux-Écureuils et de la Pointe-aux-Trembles, au sujet d'un fossé de ligne servant à évacuer les eaux pour déterminer ses dimensions, 27 juillet 1721. Dans cette affaire chacun des deux habitants désigne un arbitre, qui, en cas de désaccord, peuvent choisir à leur tour un « sur-arbitre »

⁶ BAnQ, E2, P551, Procès-verbal de Pierre de Lino, 29 novembre 1753.

Ainsi, en l'absence d'hydrauliciens, et à défaut de connaître suffisamment la réalité des lieux pour arbitrer des conflits d'usage, ou plus rarement inciter à des aménagements, le pouvoir royal ne semble pas respecter de procédure fixe, ni se rabattre systématiquement sur les mêmes catégories d'expert. Lorsqu'un avis extérieur, éclairé par la connaissance du terrain, se révèle nécessaire, les experts sollicités varient en fonction de l'affaire et probablement des compétences à disposition : ingénieurs dépositaires d'un savoir technique sans forcément maîtriser les questions hydrauliques ; arpenteurs et grands voyers rompus à l'aménagement de l'espace, mais pas des cours d'eau ; voire simples particuliers, vraisemblablement choisis par les partis ou par le pouvoir royal parce que, d'une manière ou d'une autre, ces derniers les estiment capables de contribuer à régler la question. Il existe là un véritable contraste avec les pratiques métropolitaines, sans doute lié à la faible pression des hommes et des infrastructures sur les cours d'eau, et d'une manière générale, à la rareté des conflits d'usage, à l'impact mineur des inondations et à l'absence d'aménagements hydrauliques qui serviraient directement les intérêts du pouvoir royal. Conséquence logique de l'absence d'un personnel spécialiste de l'aménagement des cours d'eau, organisé en corps et en contact permanent avec l'administration royale, la constitution du savoir administratif des autorités coloniales en matière d'hydrographie se construit sur d'autres bases. À défaut de mémoires particuliers ou de procès-verbaux détaillés décrivant à la fois les enjeux des aménagements, mais aussi le milieu physique et l'organisation du territoire, cette sédimentation des connaissances revêt d'autres formes : les documents et les correspondances issus des aménagements militaires ou liés au développement de la navigation contribuent probablement à l'élaboration d'un savoir technique, mais ce dernier ne transparaît guère dans les décisions de l'intendant, ni dans la correspondance.

Un tel contraste s'observe également dans les moyens matériels et financiers mobilisés par le pouvoir royal pour aménager et gérer les cours d'eau au quotidien.

8.3.2. Les moyens mis en œuvre : contribution des habitants

L'implication du pouvoir royal dans l'administration des cours d'eau a en effet des répercussions directes sur les populations mobilisées pour contribuer aux aménagements. Cet aspect est particulièrement sensible en Alsace, qu'il s'agisse d'une pression fiscale ou de la réquisition de main d'œuvre. Au Canada, si le système de corvée existe, l'absence d'impôt royal et le peu d'aménagements directement mis en œuvre par la monarchie limitent la réquisition des habitants.

8.3.2.1. Les corvées

Dans la France du XVIII^e siècle, le recours à la corvée royale contribue largement au développement et à l'entretien du réseau routier¹. La mesure, qui permet de réquisitionner des communautés pour fournir de la main-d'œuvre destinée à la réalisation d'ouvrages publics à certaines périodes de l'année (au printemps et en automne) pendant un nombre de jours précis déterminé par l'intendant, est généralisée à l'ensemble du royaume en 1738, mais était déjà pratiquée dans certains pays d'État². En Alsace, Robert Werner note qu'elle existe au moins depuis 1717, mais La Grange l'évoquait déjà dans les premiers projets des redoutes du Rhin en 1695³. Le recours à un tel système pour la réalisation d'ouvrages publics de grande ampleur est en effet largement utilisé dans la province, y compris en matière d'aménagement des cours d'eau. Les archives des Ponts et Chaussées prouvent qu'au XVIII^e siècle l'intendance a recours à la corvée pour des entreprises aussi variées que le curage d'un canal, la construction d'un reversoir ou la nécessité de remédier à des dégâts causés par des inondations, voire le simple transport des matériaux nécessaires aux aménagements⁴.

L'entretien des ouvrages du roi et la lutte contre les inondations pèsent en effet directement sur les communautés d'Alsace, au point que l'intendant Mégret de Sérilly relève l'exigence de ces sollicitations :

Les dégradations que font annuellement les rivières et torrents de la province par leurs crues, est ce qui fatigue le plus les communautés, à peine ont-elles achevé d'un côté que le mal se renouvelle d'un autre et il est quelques fois si grand qu'il faut non seulement joindre plusieurs communautés pour en aider une seule, mais encore des bailliages entiers, surtout en haute Alsace où dans le moment présent les départements de Thann, Gebviller et Rouffach sont employés à réparer les dommages que la rivière de Lauch a faits sur le territoire de la communauté d'Isenheim. Le Rhin occupe presque continuellement les villages qui sont sur ses bords pour se garantir de ses irruptions, ce sont des épis et des digues à construire et des

¹ CONCHON Anne, *La corvée des grands chemins au XVIII^e siècle: économie d'une institution*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016.

² CONCHON Anne, « Le temps de travail en quête de mesure. La corvée royale au XVIII^e siècle », *Genèses* (85), 2012, p. 50.

³ LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, 1956, p. 629. Cf. *supra*, chapitre 6, p. 258.

⁴ Par exemple, ADHR, 5C 1240, dossier sur la reconstruction du déversoir du Steinbächlein, 1755 ; ADHR 1241, Projet d'ordre à expédier à la réquisition de Petin sur la mobilisation de moyens pour le nettoyage du Steinbächlein, du Quatelbach et du canal de Neuf-Brisach ; 15 août 1754 ; ADHR 5C 1252, procès-verbal de visite de l'inspecteur Banniers pour la réparation des dégâts de l'Ill à Ruelisheiml, 5 février 1757 ; ADHR, 5C 1250, ordonnance de Lucé sur la réparation du port d'Horbourg, sur l'Ill, 29 juillet 1760. Le système n'est aboli qu'en 1786, remplacé par une participation financière supplémentaire. WERNER Robert, *Les ponts et chaussées d'Alsace au dix-huitième siècle*, Strasbourg, Hietz, 1929, p. 100-101.

bras entiers de ce fleuve à barrer, travaux pénibles et dispendieux qui ne donnent point de relâche aux habitants¹.

Le problème principal de la corvée est la possibilité de mobiliser une main-d'œuvre suffisante, mais non excessive, pour ne pas porter préjudice aux communautés, et donc à l'économie de la province. Le risque est bien perçu par le pouvoir royal qui considère le système à la fois nécessaire et risqué. En 1737, un mémoire sur la corvée du contrôleur général des finances Philibert Orry, celui-là même qui institue la pratique à l'échelle du royaume en 1738, le décrit comme un système à utiliser avec discernement : « en l'employant sagement, il peut estre infiniment avantageux au commerce, de mesme, si on le force, il peut devenir onéreux au peuple et à l'Etat² ». L'inspecteur Chassain, chargé de superviser le redressement de la Thur à proximité d'Ensisheim pour préserver un pont, semble en prendre conscience : alors que le premier procès-verbal de visite en 1760 prévoyait vingt-cinq jours de corvées à raison de cinquante « pionniers³ » par jour, l'inspecteur se ravise six mois plus tard, et argue de la nécessité de faire la moitié du travail à prix d'argent (en payant la main d'œuvre), la corvée demandant trop de temps face à l'urgence des travaux. Il suggère donc de prélever cette somme sur les revenus patrimoniaux et les octrois de la ville d'Ensisheim⁴.

La plupart du temps, ce sont les communautés des bailliages concernés par les aménagements qui sont directement sollicités. Pour la réparation de digues sur l'Ill, à Horbourg et Sundhoffen, ce sont ainsi trois cents pionniers des villes et villages alentour qui doivent être mobilisés pendant vingt jours⁵, et pour le curage du Steinbächlein, du Quatelbach et du canal de Neuf-Brisach, ce sont mille pionniers issus des bailliages voisins qui sont réquisitionnés.

L'intérêt de la corvée est en effet de pouvoir mobiliser une main-d'œuvre qui dépasse celle disponible dans les seules villes et villages directement concernés par les aménagements. Tim Soens a ainsi mis en lumière l'influence du prince et de l'État, au XVI^e siècle, dans la réalisation de grands travaux d'endiguement dans la mer du Nord, en sollicitant, parfois *manu militari*, le concours de communautés qui n'étaient pas directement menacées par d'éventuelles

¹ MÉGRET DE SÉRILLY, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751, p. 1101-1102

² ADBR, C 453, mémoire sur la conduite du travail par corvées de Philibert Orry, 1737.

³ Le terme de « pionnier » est utilisé par le personnel des Ponts et Chaussées pour désigner les travailleurs corvéables mobilisés pour un travail. Il est vraisemblablement emprunté au vocabulaire militaire, où le pionnier désigne un soldat chargé du terrassement.

⁴ ADHR, 5 C 1252, procès-verbal de visite de Chassain sur les ouvrages à faire à Ensisheim, 12 mai 1760 et visite du pont de la Thur par Chassain, 18 janvier 1761.

⁵ ADHR, 5C 1252, observations sur les moyens de lutter contre les inondations à Horbourg et Sundhoffen par l'inspecteur Chassain, 22 mai 1757.

inondations¹. La corvée royale permet ainsi de mettre en commun des ressources qui dépassent le niveau local. L'État monarchique s'impose de fait comme seul acteur capable de mobiliser une main d'œuvre assez importante pour intervenir dans des aménagements de grande ampleur, en sollicitant des pionniers pour des travaux qui ne les concernent pas directement. En Alsace, des communautés aussi éloignées du canal de Neuf-Brisach que le Bonhomme ou Labaroche, des villages de montagne au plus profond des vallées vosgiennes, peuvent être mobilisées pour contribuer à son entretien².

Au Canada, la corvée est un devoir essentiellement rattaché au régime seigneurial, et les corvées royales sont rares. Le recours de la monarchie à la main-d'œuvre corvéable concerne surtout les routes terrestres et résulte des obligations successives des seigneurs et des censitaires : les premiers doivent ménager un espace dans leur seigneurie pour les chemins, les seconds doivent les entretenir sur la portion passant devant leur censive. Benoît Grenier a insisté sur le mécontentement lié à ces obligations, car les populations font montre d'une réticence manifeste face aux travaux d'entretien, bien qu'il soit difficile de savoir si les récriminations visent les autorités royales ou seigneuriales³. La corvée royale est en revanche utilisée pour la construction des forts le long des cours d'eau dès le XVII^e siècle, impliquant *de facto* les communautés dans l'aménagement du réseau hydrographique⁴, mais ces dernières ne sont pas sollicitées pour d'autres aménagements hydrauliques. Les travaux imposés suite à des conflits d'usage, quant à eux, ne concernent pas le service du roi et n'impliquent que les riverains, sans encadrement particulier du travail.

On observe donc un contraste entre des communautés régulièrement sollicitées par la corvée royale en Alsace et relativement épargnées en Nouvelle-France s'observe aussi dans le domaine des contributions financières.

¹ SOENS Tim, « Capitalisme, institutions et conflits hydrauliques autour de la mer du Nord (XIII^e-XVIII^e siècle », in FOURNIER Patrick et LAVAUD Sandrine (dir.), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne: actes des XXXIIes Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 8 et 9 octobre 2010*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2012, p. 158-160.

² ADHR, 5 C 1238, Mémoire concernant les ouvrages qui restent à faire aux Canaux nommés Steinbach, Quatelbach et du Neuf-Brisach, par l'inspecteur Petin, 1754.

³ GRENIER Benoît, *Seigneurs campagnards de la Nouvelle France*, 2007, p. 325-326.

⁴ D'une manière générale, outre les routes, ce sont les travaux de fortification qui utilisent le plus de main d'œuvre corvéable : outre Québec et les forts du sud de la vallée laurentienne (Cf. *supra*, chapitre 6, p. 258), l'édification des fortifications de Montréal implique également un recours à la corvée. Voir par exemple ANOM, C11A 34, Procès-verbal de la répartition des journées de travail pour la construction de l'enceinte de Montréal, 1714.

8.3.2.2. L'impôt

Par le biais de l'impôt, et des contributions directes à des travaux spécifiques, le pouvoir royal parvient à mobiliser les sommes conséquentes exigées par les aménagements. Ce cas de figure ne concerne toutefois que l'Alsace : l'aménagement des rivières en Nouvelle-France relevant des populations et des seigneurs, en l'absence d'impôt prélevé par la monarchie, la construction d'infrastructures pour le service du roi dépend des sommes prélevées sur le budget de la colonie ou spécialement accordées par le gouvernement royal : dans le domaine de l'aménagement des rivières, il n'y a guère que la construction de la digue de Québec en 1732-1735 qui soit concernée : les 26 122 livres que coûtent les travaux sont à prélever sur le budget de la colonie, d'après l'intendant Hocquart¹.

En Alsace, au contraire, l'entretien des épis du Rhin et celui du canal de la Bruche requièrent un investissement annuel que le pouvoir royal se résout à répercuter sur les populations de la province. C'est ainsi qu'au XVIII^e siècle, un impôt est créé, qui s'ajoute à la contribution volontaire de la province après 1700 mais qui est spécifiquement destiné à l'entretien des épis du Rhin, et occasionnellement, à celui du canal de la Bruche. La référence la plus ancienne que nous ayons trouvée à cet impôt date de 1696 :

Le Roy s'estant fait représenter en son Conseil les estats arreztez par Sa Majesté des ouvrages de fortification qui doivent estre faits pendant l'année prochaine 1697 dans les places d'Alsace, et considérant qu'une partie de ces ouvrages consiste en construction ou entretien d'espies nécessaires pour diriger le cours du Rhin et empescher le préjudice qu'il pourroit faire aux places scituées sur les bords de ce fleuve, et généralement à toute la province, même au commerce en interrompant le cours de la navigation. Et estant juste que les habitants de ladite province contribuent à la dépençe de ces espies en considération de l'avantage et de l'utilité qu'ils en peuvent recevoir.

Le Conseil d'État instaure donc un impôt de quarante mille livres aux habitants de la province, la somme devant être spécifiquement consacrée « à la dépençe de la construction et de l'entretien des epies qui doivent estre faits sur le Rhin² ». Ces arrêts sont pris régulièrement pendant une grande partie du XVIII^e siècle. Le montant passe à vingt mille livres à partir de 1698, croît temporairement jusqu'à cent quarante mille livres en 1705 en raison des fortes

¹ ANOM, C11A 64, fol. 35 lettre de Hocquart au ministre, avec les décharges à expédier sur certaines dépenses dont celle de la digue de Québec, 8 octobre 1735 ; ANOM C11A 63, fol. 171-171v, état de la dépense faite pour la construction d'une digue à Québec, 24 octobre 1735 ; ANOM, C11A 63, fol. 172, état de l'emploi de la monnaie de carte fabriquée à compte des 200 000 livres ordonnées, 24 octobre 1735.

² AVES, 2 MR 5, extrait des registres du Conseil d'État du roi imposant la province à hauteur de quarante mille livres pour la conservation des épis du Rhin, 5 décembre 1696.

dépenses liées à la guerre, et notamment à la fortification de la Lauter avant de se stabiliser à trente mille livres l'année suivante, à quelques exceptions près¹. La somme comprend, selon les périodes, l'entretien des seuls épis du Rhin, ou y adjoint celui du canal de la Bruche et le paiement des éclusiers. Les arrêts du Conseil d'État sont relayés par des ordonnances de l'intendant, sous l'aspect de formulaires imprimés, destinés à être complétés avec la somme due par chaque communauté. Ce formulaire est d'abord uniquement consacré à l'impôt sur les épis du Rhin avant que celui-ci ne soit cumulé aux autres impôts de la province à partir des années 1720 et au moins jusqu'en 1762² (annexes XVI, p.446 et XVII, p.447).

L'imposition des communautés n'est pas propre à l'Alsace. Le service des Turcies et levées de la Loire se finance par exemple grâce à une contribution ordinaire comprise, au XVIII^e siècle, entre deux cent mille et trois cent mille livres³ et Denis Cœur a montré qu'à la même période, pour la lutte contre les inondations dans la plaine de Grenoble, le pouvoir royal se reposait essentiellement sur la participation des communautés à travers l'impôt, pour des sommes annuelles dépassant fréquemment les cent mille livres⁴. En Alsace, cette somme ne semble cependant servir qu'au Rhin, ainsi qu'au canal de la Bruche avant sa cession à Strasbourg. Pour les autres aménagements, le pouvoir royal se repose directement sur les communautés concernées par les aménagements ainsi que sur les meuniers. En 1754-1755, la construction d'un reversoir à la tête du Steinbächlein prévoit initialement que seuls les meuniers en supporteront la dépense, soit en assurant directement la réalisation de l'ouvrage, soit en le finançant. L'intendant répartit finalement la charge financière (3 000 livres au total) à égalité

¹ AVES, 2 MR 6, extrait des registres du Conseil d'État du roi imposant la province à hauteur de vingt mille livres pour la conservation des épis du Rhin, 25 novembre 1697 ; AVES 2 MR 8, ordonnance formulaire de l'intendant Le Pelletier de la Houssaye pour le prélèvement d'une partie de l'imposition pour l'entretien des ouvrages du Rhin, 11 août 1706 ; AVES, 2 MR 8, ordonnance formulaire de l'intendant Le Pelletier de la Houssaye pour l'impôt sur l'entretien des épis du Rhin, 25 novembre 1706. En cas de dépenses extraordinaires liées aux infrastructures militaires, cette somme peut être largement augmentée. En 1707, une somme bien plus conséquente (cent quatre-vingt mille livres) est requise, notamment pour absorber la dépense du canal de Seltz : AVES, 2 MR 8, ordonnance formulaire de l'intendant Le Pelletier de la Houssaye pour l'impôt sur l'entretien des fortifications et des ouvrages hydrauliques, 30 avril 1707. Les extraits des arrêts se trouvent également aux Archives nationales, dans la série E (Conseil du Roi. Ils ont été inventoriés pour la période 1722-1737. Pour celui de 1722, voir ainsi AN, E 2031, fol. 167-168, arrêt ordonnant l'imposition en 1723 sur les habitants de l'Alsace d'une somme de trente mille livres pour l'entretien des épis du Rhin et du canal de la Bruche, fol. 167-168.

² Pour l'un des premiers, AVES, 2 MR 14, ordonnance formulaire de l'intendant Bauyn d'Angervilliers pour le prélèvement en un seul rôle des impôts de la province, dont « conjointement avec la subvention de ladite année 1721 », celui des épis du Rhin, 24 décembre 1720 ; le dernier que nous ayons identifié est celui de 1762 : AVES, 2 MR 27, ordonnance formulaire de l'intendant Pineau de Lucé pour le prélèvement en un seul rôle des impositions de la communauté, y compris pour les épis du Rhin, 15 janvier 1762.

³ VIGNON Eugène-Jean-Marie, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècles.*, vol. 2, Paris, Dunod, 1862, p. 152, livre II, II.

⁴ CŒUR Denis, *La plaine de Grenoble face aux inondations*, 2008, p. 157-160.

entre les meuniers et les bailliages riverains du Steinbächlein¹. De fait, la participation conjointe des riverains et des meuniers semble être la règle pour les travaux supervisés et encadrés par le pouvoir royal, quelle que soit leur nature : les mêmes années 1754-1755, la procédure qui entoure le nettoyage du Steinbächlein, du Quatelbach et du canal de Neuf-Brisach sollicite les bailliages riverains à la fois sur le plan financier et sur celui de la main d'œuvre (Figure 41²).

Coût	1742 livres	<i>Salaire</i> <ul style="list-style-type: none"> • conducteurs de travaux • inspecteur des Ponts et Chaussées
Durée des travaux	3 semaines	<i>402 journées de travail</i> au total (pour 9 conducteurs de travaux)
Participation des riverains	1742 livres	<i>Somme payée par les usagers</i> (par l'intermédiaire du bailli) : <ul style="list-style-type: none"> • Meuniers • Jésuites d'Ensisheim • Ville d'Ensisheim • Ville de Mulhouse • Bailliage de Sainte-Croix (pour le seul canal de Neuf-Brisach, sans autre usager que les riverains)
Main d'œuvre	1000 pionniers	<i>Corvée</i> <ul style="list-style-type: none"> • Bailliages riverains : Brunstatt, Landser, Sainte-Croix) • Autres bailliages : Thann, Bollwiller, Ribeauvillé, Ensisheim)

Figure 41 – Moyens investis dans le nettoyage du Quatelbach, du Steinbächlein et du canal de Neuf-Brisach en 1754.

Si l'action de la monarchie en matière d'administration des rivières touche l'ensemble de la province d'Alsace, les aménagements du Rhin et les relations entretenues avec Mulhouse pour le nettoyage du Quatelbach revêtent également une dimension politique, puisque ces cours d'eau sont partagés avec d'autres pouvoirs souverains.

¹ ADHR, 5C 1240, dossier sur la construction d'un reversoir en charpente à la tête du Steinbächlein, 1755, contenant notamment l'ordonnance de l'intendant Lucé sollicitant les meuniers, 28 septembre 1754 ; une note de Clinchamp mentionnant la répartition entre les communautés et les meuniers, s. d.

² ADHR, 5C 1241, ADHR, 5C 1241, dossier sur le nettoyage du Steinbächlein, du Quatelbach et du canal de Neuf-Brisach, mars-août 1754-1755 : projet d'ordre à expédier pour réquisitionner les pionniers, par le directeur des Ponts et Chaussées Clinchamp, 15 août 1754, état des dépenses faites pour le curage, par le directeur Clinchamp, 28 décembre 1754.

8.3.3. L'eau en partage : l'action du pouvoir royal face à d'autres souverainetés

De fait, en Alsace, la question se pose de la portée du pouvoir royal quand il se trouve confronté à d'autres pouvoirs souverains. Les cours d'eau de l'Ill et du Quatelbach traversent en effet le territoire de la République urbaine de Mulhouse, alliée aux cantons suisses, alors que le Rhin, espace frontière, est partagé entre la France et l'Empire sur toute la longueur de la province.

8.3.3.1. Le partage amont-aval avec Mulhouse

Prenant sa source dans le Jura alsacien, au sud de la province, l'Ill traverse temporairement le territoire de Mulhouse, république urbaine indépendante pendant tout l'Ancien régime. Elle alimente les fossés et les moulins de la ville avant de rejoindre à nouveau le territoire français en aval d'Illzach. Ce partage et ces usages, qui pourraient influencer sur le régime de la partie française de la rivière ne semblent guère poser de problème. En revanche, le canal du Steinbächlein qui contribue à alimenter les fossés de la ville depuis le XV^e siècle, et celui du Quatelbach, dont la portion amont est sur le territoire de la ville, constituent des pierres d'achoppement dans les relations entre la république urbaine et le pouvoir royal au XVIII^e siècle.

Le fait que Neuf-Brisach dépende de ces canaux, et surtout du Quatelbach pour être alimenté en eau place en théorie le pouvoir royal en position de dépendance face à Mulhouse. Dès 1699, le subdélégué Picon d'Andrezel sollicite l'autorisation de raccorder le canal à l'Ill et demande que le meunier de Modenheim ne fasse aucune retenue, de manière à fournir assez d'eau au canal de construction¹. Le problème s'accroît cependant quand le nouveau canal de Neuf-Brisach est directement raccordé au Quatelbach, par le biais d'un reversoir situé à Modenheim, qui appartient à la ville. On observe cependant, à travers les échanges épistolaires entre l'intendant, les ingénieurs civils et militaires au service du roi et la ville de Mulhouse, l'instauration d'une collaboration mutuellement bénéfique. Si la monarchie a tout intérêt à conserver des rapports cordiaux avec Mulhouse eu égard au reversoir, la ville semble réaliser, quant à elle, l'intérêt de traiter avec un interlocuteur dont l'autorité et la capacité d'action permettent d'assurer le bon fonctionnement des infrastructures qu'elle partage avec la province. Cette relation mutuellement bénéfique explique la disposition des deux partis à collaborer dans la recherche de solutions pour améliorer les aménagements, la bonne volonté de Mulhouse face

¹ AMM, VI B 6, lettre de Picon d'Andrezel à la ville de Mulhouse, 29 juillet 1699.

aux demandes du pouvoir royal, et surtout sa propension à contribuer matériellement aux travaux d'entretien.

Ainsi, dans les années 1730, face à la fragilité du reversoir, fait en fascines, à Modenheim, des discussions s'engagent entre la ville et l'intendant pour en construire un en charpente, auquel Mulhouse consent à participer à hauteur de 1 500 livres sur les 14 074 qu'il coûte, et la reconstruction est entreprise en 1731¹. Peloux précise toutefois que « l'affaire demeura longtemps en contestation », et de fait, si la conciliation est toujours de mise, et les échanges sont toujours courtois, Mulhouse ne manque jamais de faire valoir ses droits. Quand, pour le nettoyage du Quatelbach et du Steinbächlein en 1754-1755, le bailli de Brunstatt sollicite, sur l'avis des Ponts et Chaussées, la contribution de la ville, les édiles rétorquent :

Notre moulin de Modenheim ne doit pas être regardé sur le même pied que les autres moulins le long du canal. Selon les anciens usages et une convention formelle de l'année 1718, il n'est point tenu ni au netoyement du canal ni à l'entretien du déversoir qui sont à la charge des meuniers d'en bas y compris les deux moulins d'Ensisheim. Il n'est obligé de concourir aux frais du déversoir que dans le cas d'un dépérissement total pour une sixième partie et pour ce qui regarde le netoiement il n'est tenu qu'à nettoier un certain district au-dessus et au-dessous du moulin².

Il n'empêche : malgré ces récriminations, face à l'insistance de l'intendant, la ville se résout à payer à condition qu'il s'agisse d'une exception. Les édiles affirment en effet ne pas s'opposer aux frais, mais à « l'inconvénient de s'écarter des arrangements qui subsistent depuis un temps immémorial et dont on trouve des actes depuis cent cinquante ans³ ». Le même type de contestation revient à nouveau en 1761, toujours pour le curage du Quatelbach. Les Mulhousiens s'opposent à une nouvelle répartition des portions de canal à nettoyer pour chaque meunier, qui triple la longueur de canal qui leur échoit. Cette fois, la ville semble avoir gain de cause : après des échanges avec l'intendance et un virulent mémoire, une nouvelle répartition revient à l'ancien pied, soit 425 toises de canal à nettoyer aux frais de Mulhouse⁴. Les dirigeants mulhousiens s'efforcent ainsi de faire respecter leurs privilèges, mais reconnaissent, dans le même mémoire, que depuis 1731, « Messieurs les Intendants, la direction des Ponts et

¹ PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735, fol. 19-19v. De nombreuses lettres entre l'intendant, le directeur des Ponts et Chaussées Régemorte et la ville de Mulhouse se trouvent aux AMM, VI B 6.

² AMM, VI B 10, lettre du greffier syndic de la ville de Mulhouse Hoffer au bailli Clavé sur la participation de la ville de Mulhouse au nettoyage du Quatelbach, 14 janvier 1755.

³ ADHR 5C 1241, lettre du bourgmestre et Conseil de Mulhouse à l'intendant Pineau de Lucé, 21 janvier 1755 ; AMM, VI B 10, lettre de Lucé bourgmestre et Conseil de Mulhouse, 26 janvier 1755.

⁴ AMM VI B 7, mémoire de la ville de Mulhouse à l'inspecteur Chassain, 16 septembre 1761, extrait de la répartition des responsabilités pour le nettoyage du Quattelbach, 7 décembre 1761.

Chaussées et le génie de Neuf Brisack se sont chargés plus particulièrement de la police supérieure du canal¹ », reconnaissant la légitimité de l'administration de l'ouvrage par le pouvoir royal.

Face à la petite enclave mulhousienne, ce dernier parvient ainsi à imposer ses vues relativement aisément, et malgré quelques concessions, à faire reconnaître ses compétences en matière de police des cours d'eau. En dépit de tensions et de désaccords occasionnels, les échanges réguliers entre les édiles mulhousiens et le personnel de la monarchie dépeignent une relation qui tient plus de la collaboration que de la confrontation. Il n'en va pas de même dans le cas du partage du Rhin.

8.3.3.2. Le partage rive droite-rive gauche

Outre les enjeux stratégiques que pose le partage des rives du Rhin avec l'Empire, le pouvoir royal doit également composer avec les implications territoriales du comportement d'un fleuve enclin aux divagations, dont le cours évolue d'année en année. Malgré les possibles impacts des aménagements mulhousiens sur le régime de l'Ill en aval de la ville, le partage de la rivière est peu conflictuel. En revanche, le comportement du fleuve comme les pratiques de ses riverains suscitent des problèmes de conflits d'usage que le pouvoir royal doit gérer à la fois au niveau de la province et à celui du royaume, en intervenant auprès des communautés, des villes et des seigneurs de la rive droite.

Daniel Nordman a largement mis en lumière les problèmes qui découlent de la mobilité d'un fleuve frontière. Érigeant le Rhin en cas d'étude, il a montré à quel point les évolutions du lit conditionnent la définition de la frontière, basée sur talweg, c'est-à-dire le bras principal et navigable du fleuve, et redéfinie d'année en année par les bateliers de Strasbourg, Brisach et Bâle avant la fixation définitive de limites à la fin du XVIII^e siècle². Le Rhin étant défini comme une séparation *de jure* entre la France et l'Empire à certains endroits explicitement définis dans le traité de Ryswick (Fort-Louis, Strasbourg, Brisach, Huningue), le problème est particulièrement sensible pour les places fortes qui appartiennent à la France. En 1751, la France s'inquiète particulièrement du changement du cours du Rhin qui fait passer le bras principal du fleuve du côté gauche de Fort-Louis en raison des ensablements côté droit. « Ce qui mettant le fort Louis à sa droite, c'est-à-dire du côté du territoire de l'Empire, seroit de la plus grande

¹ ADHR 5C 1241, mémoire de la ville de Mulhouse à l'intendant, n.s., 1761.

² NORDMAN Daniel, *Frontières de France: de l'espace au territoire: XVI^e- XIX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1998, p. 309-316.

conséquence par rapport à la règle prescrite [par le traité de Ryswick] pour la fixation des limites et de la séparation entre la France et l'Empire¹ », qui prévoyait la cession ou la destruction des fortifications françaises de la rive droite.

D'une manière générale, le partage entre la souveraineté française et celle de la Suisse ou celle de l'Empire en fonction du bras principal du Rhin pose des problèmes pour l'exploitation des îles du Rhin. Il faut ici distinguer la propriété de la souveraineté de ces îles. Comme le note Peloux :

le grand cours de ce fleuve sert de barrière et fait la séparation ; en sorte que toutes les îles qu'il forme en deçà sont de la souveraineté de Sa Majesté et, quoiqu'elles appartiennent pour la plus grande partie à des communautés ou particuliers de l'autre côté, ils ne peuvent y couper ni enlever aucun bois sans permission de monsieur l'Intendant de la province, et de même ceux d'Alsace qui ont des îles au bois de l'autre côté ne peuvent en disposer au préjudice des défenses qui pourraient être faites de la part des princes dans la souveraineté desquels ils sont situés ni empêcher qu'ils n'en prennent pour l'utilité et conservation de leurs places².

En théorie, donc, le talweg du Rhin fixe la limite de souveraineté, mais la propriété des îles ne dépend pas de ce cours principal : si une île passe d'un côté à l'autre, sa souveraineté change, mais elle reste partie intégrante du ban du village ou de la ville à laquelle elle appartenait (et peut donc continuer à être exploitée par les habitants). Dans les faits, ce principe qui fonctionnait plus ou moins avant le rattachement de l'Alsace à la France donne lieu désormais à de nombreux conflits. Peloux explique que les communautés comme le pouvoir royal prennent des libertés avec la pratique : les besoins liés à la guerre poussent les Français à prendre « des bois partout où il s'en trouve à la droite et à la gauche du fleuve sans permettre aux habitants et sujets des terres d'empire d'en couper dans les bois qu'ils ont de notre côté³ ». De fait, le comportement des communautés riveraines, promptes à tirer parti des terres de leurs voisins outre-Rhin passées de leur côté du fleuve, contribue à rendre floue cette distinction entre souveraineté, propriété et usage⁴.

La ville de Brisach est particulièrement visée par les plaintes, dans la mesure où elle prétend à un ancien droit consenti au XIII^e siècle par Rodolphe de Habsbourg, le droit de *Rheinfall*. Celui-ci donne le droit aux Brisachois de revendiquer toutes les nouvelles îles qui se forment dans le

¹ Arch. MAE, Alsace, vol. 3, Mémoire sur le changement de cours principal du Rhin à Fort-Louis, s. a., 1751.

² PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace, 1732-1735*, fol. 14v

³ *Ibid.*

⁴ NORDMAN Daniel, *Frontières de France*, 1998, p. 312-314.

Rhin à hauteur de la ville, quelle que soit la rive. En 1765, alors que les habitants de Kunheim demandent le droit de déplacer leur village, ils en profitent pour se plaindre de Brisach « qui pour étendre son domaine, donne à dessein toutes les facilités du Rhin, pour ruiner de plus en plus le ban des suplians¹ ». Un mémoire non signé, qui date de la même période et dispute la validité de ce *Rheinfallrecht* évoque même l'existence d'une digue, sur la rive droite, destinée à rejeter le courant sur la rive gauche, et à y endommager les berges pour créer de nouvelles îles². Brisach n'est cependant pas la seule à tirer avantage des aménagements de protection des berges pour augmenter son territoire au détriment de la rive opposée : Daniel Nordman parle d'une véritable « guerre des fascines » qui semble battre son plein dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, entre communautés allemandes et françaises³.

Face à ces conflits d'usage transfrontalier, la marge de manœuvre du pouvoir royal est restreinte. Les échanges diplomatiques, allant jusqu'à impliquer Versailles et Vienne dans certains cas, favorisent la conciliation, qui se traduit par « la distinction entre limites d'État qui ne souffrent pas de compromis, et limites de terroirs, indépendantes des premières et acceptées comme autant d'exceptions⁴ ». À partir du milieu du XVIII^e siècle, tout l'enjeu, pour la monarchie, est donc de fixer des limites qui ne dépendent pas du talweg. Ce travail, supervisé, puis validé par l'intendant, est confié au subdélégué Noblat qui officie dès le milieu des années 1750 comme commissaire chargé de définir les limites le long du Rhin dans les années 1750. En 1749, plusieurs habitants de Grand Kembs se plaignent auprès de l'intendant Vanolles que des habitants de la rive opposée prélèvent des bois dans les îles du Rhin qui leur appartiennent, mais qui se sont sans doute éloignées de la rive gauche. Après une visite le 20 avril 1754, Noblat exige un plan pour dresser les limites, et précise qu'il entend favoriser Kembs dans la répartition des îles, car de l'autre côté, les berges de Blansingen sont à l'abri de l'érosion, en raison d'un terrain rocheux⁵. De telles tractations ont également lieu, à la même période entre la France et l'évêché de Bâle⁶.

¹ ADHR, 5C 1265, requête des habitants de Kunheim demandant le déplacement de leur village face aux dégradations du Rhin, 1^{er} juin 1765

² BNUS, Ms.4804, Mémoire contenant les règles fondamentales juridiques et impartiales sur la forme et manière qu'il est permis de faire des digues et autres ouvrages dans le Rhin depuis Bâle jusqu'à Philippsbourg, fol. 1. Le mémoire date des années 1765-1766, puisqu'il mentionne le déplacement en cours du village de Kunheim.

³ NORDMAN Daniel, *Frontières de France*, 1998, p. 312.

⁴ *Ibid.*, p. 315.

⁵ ADHR, 5C 1102, procès-verbal du subdélégué Noblat, 20 avril 1754, suivi d'une lettre du même (destinataire inconnu) du 29 avril 1754.

⁶ ADHR, 5C 101, procès-verbal de bornage de la limite entre Bartenheim et Grand Kembs d'une part, Istein et Huttingen (évêché de Bâle) de l'autre, 30 mai 1755.

La commission Noblat, à partir de 1769, parachève cette politique¹. Dans le cadre de traités bipartites faisant suite à une visite de terrain, des bornes sont installées et leur position reportée sur des cartes afin de fixer de manière durable les limites entre la France et ses voisins. L'entreprise revêt une dimension diplomatique parce qu'elle est supervisée, côté français, par les secrétaires d'État de la Guerre et des Affaires étrangères, côté allemand par les différents princes concernés, et qu'elle implique une commission bipartite dans un processus de définition des limites commun. L'enjeu est toutefois surtout administratif : il s'agit de régler les conflits d'usage du Rhin et de ses îles en fixant définitivement, et indépendamment des variations du fleuve, les limites des terroirs riverains². Ces opérations, entreprises tout le long de la frontière entre la France et l'Empire jusqu'en 1788, consacrent le statut du « Rhin frontière » selon deux critères. Parce que la commission porte sur les limites des terroirs et non sur celles des États, elle ménage la possibilité d'accords particuliers entre communautés, qui peuvent garantir la liberté d'usage du Rhin pour ses riverains lorsque ces derniers le souhaitent³. Enfin, en définissant la limite au niveau des terroirs, la commission fixe également celle des souverainetés française et impériale sur toute la longueur du fleuve, transformant la frontière-zone cours d'eau en frontière-ligne.

Conclusion

En défendant ainsi les intérêts des riverains, en soutenant la mise en valeur du réseau hydrographique, en s'impliquant dans la gestion des conflits d'usage ou encore en mobilisant hommes et ressources à l'échelle de la province pour réaliser des aménagements de grande ampleur, mais indispensables à la conservation des rivières, la monarchie contribue à transformer les enjeux de la gestion des cours d'eau, quel que soit le degré de son implication.

Les formes et l'ampleur de l'appui de la Couronne et des administrateurs aux activités économiques tirant parti de la rivière — la pêche et les moulins à eau — et de l'encadrement des pratiques et des aménagements des cours d'eau en Alsace et au Canada divergent en effet. Dans la colonie laurentienne, la nécessité de développer et de valoriser le territoire incite le pouvoir royal à encourager directement ou indirectement les entreprises commerciales de pêche et l'implantation d'infrastructures hydrauliques, mais le faible nombre d'habitants et d'aménagements limite la fréquence des interventions de l'administration pour réguler les

¹ Cf. *supra*, chapitre 2, 2.2.1, Le Rhin, une frontière politique ?, p. 99.

² NORDMAN Daniel, *Frontières de France*, 1998, p. 316-322.

³ *Ibid.*, p. 320-321.

pratiques et conserver les cours d'eau. C'est le phénomène inverse qui s'observe en Alsace : la densité du peuplement, le nombre d'infrastructures et d'aménagements hydrauliques rendent inutile une politique de soutien de grande ampleur au développement de l'économie des cours d'eau. En revanche, la forte pression qu'exercent les populations sur l'hydrographie et sur les aménagements justifie l'ingérence de l'État dans l'arbitrage des contentieux et la supervision des aménagements, que ce soit pour garantir ses propres intérêts, la coexistence d'usages contradictoires ou la protection contre les inondations. Ces décalages sont le résultat d'une adaptation aux enjeux et aux contraintes du milieu, mais aussi de compromis et d'une collaboration avec les populations locales, dont le rapport à l'environnement est conditionné par des pratiques et des représentations parfois incompatibles avec celles de la monarchie.

Malgré ces adaptations, l'intervention du pouvoir royal et de ses représentants se renforce tout au long du XVIII^e siècle et permettent un changement d'échelle de la gouvernance des cours d'eau. Ainsi, les questions qui, auparavant, étaient gérées au niveau local et prenaient uniquement en compte l'intérêt des riverains, sont désormais traitées dans une perspective plus large, celle de l'intérêt de la province ou de la colonie, et donc du royaume. Administrée par l'État monarchique, l'hydrographie est ainsi pensée comme enjeu du développement du territoire au-delà et en dépit d'usages contradictoires et des compromis indispensables.

De fait, lorsque les agents du pouvoir royal justifient leur action, ils le font au nom de « l'utilité publique » ou du « bien général ». Les échanges entre l'intendant et les requérants, notamment en Alsace où les documents préalables à l'ordonnance (requêtes et pièces justificatives) ont été davantage conservés, permettent d'observer le contraste entre les intérêts particuliers des riverains et le bien collectif auquel aspire le pouvoir royal. C'est ainsi qu'au Canada, en dépit d'un risque d'inondation sur les terres d'un censitaire, l'intendant Hocquart se range à l'argument de « l'utilité et la commodité publique » avancé par le seigneur de l'île d'Orléans, qui entend détourner un cours d'eau pour alimenter un moulin en 1740¹. En 1755, face aux réticences de la ville de Mulhouse à augmenter leur participation à l'entretien du Quatelbach et à « l'inconvénient de s'écarter des arrangements qui subsistent depuis un temps immémorial et dont on trouve des actes depuis cent cinquante ans », le directeur des Ponts et Chaussées oppose que « le dit acte ne sera jamais d'aucune valeur vis-à-vis de ce qui sera ordonné pour le bien général, et il sera toujours de justice et d'équité que chacun en supporte la part qui lui comptera,

¹ BAnQ, E1, S1, P3199, ordonnance de l'intendant Hocquart sur le cours d'une rivière que le sieur Gaillard veut détourner pour l'utilité du moulin de la Sainte-Famille

relativement aux avantages qu'il en tirera¹ ». Si un tel argument reste rare, il n'est pas exceptionnel, et se révèle caractéristique du discours des pouvoirs publics pour légitimer leur intervention dans l'encadrement des pratiques et l'aménagement du territoire, et des milieux humides en particulier².

Au moment où l'administration monarchique est encore en construction, la gestion des réseaux hydrographiques se révèle ainsi comme outil de gouvernement des populations autant que de mise en valeur de l'espace pour garantir les intérêts, et donc la puissance du royaume. Par ses fonctions judiciaires, administratives et techniques, par sa capacité à mobiliser des compétences, des hommes et des ressources au service de l'administration et de l'aménagement de l'hydrographie, le pouvoir royal s'impose comme acteur incontournable de la gestion des cours, et par extension, il affirme son autorité sur le territoire et sur les populations. En Alsace et au Canada, cette autorité est renforcée par l'absence d'autres acteurs que le pouvoir royal qui dépassent le niveau local, contrairement à d'autres territoires où la monarchie compose avec des États provinciaux ou des associations de gestion pour l'aménagement des zones humides³. Si les villes continuent de faire valoir leurs droits en matière de gouvernance des cours d'eau, que les usagers et les seigneurs défendent les leurs pour l'accès à la ressource, obligeant les agents de la monarchie à la négociation, aux accommodements et à la répétition des ordonnances, ces acteurs locaux ne remettent jamais en question les compétences et la juridiction du pouvoir royal à l'échelle provinciale, dont l'action se développe tout au long de l'Ancien Régime, et particulièrement au XVIII^e siècle.

¹ ADHR, 5C 1241, copie d'une lettre du bourgmestre et conseil de Mulhouse à l'intendant Lucé, 21 janvier 1755, et avis du directeur des Ponts et Chaussées Clinchamp sur la lettre, 1755.

² Cédric Glineur le relève dans une ordonnance de l'intendant du Hainaut en 1731, GLINEUR Cédric, *Genèse d'un droit administratif sous le règne de Louis XV : les pratiques de l'intendant dans les provinces du Nord (1726 - 1754)*, 2005, p. 352 ; Les États du Languedoc s'érigent également en défenseurs du bien public dans le cas des assèchements de marais. FERRIÈRES Madeleine et FOURNIER Patrick, « Un nouveau regard sur les marais languedociens ? La mutation de la politique des États en Bas-Languedoc au milieu du XVIII^e siècle », *Annales du Midi* 119 (257), 2007, p. 67.

³ DURAND Stéphane, « La territorialisation de l'action des états de Languedoc (XVII^e- XVIII^e siècles) », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire « Espaces et Cultures »* (30), 2009, p. 31-45 ; MORERA Raphaël, « Mise en valeur des zones humides et associations de gestion. Naissance et affirmation de nouveaux pouvoirs territoriaux (France, XVI^e- XVIII^e siècles) », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire « Espaces et Cultures »* (42), 2015 ; Dans le nord de la France, c'est le cas de la Flandre : GLINEUR Cédric, *Genèse d'un droit administratif sous le règne de Louis XV : les pratiques de l'intendant dans les provinces du Nord (1726 - 1754)*, 2005, p. 339-341.

Conclusion

L'indispensable prise en compte de l'hydrographie

Au XVII^e siècle, deux phénomènes concourent ainsi à modifier les rapports entre l'État monarchique en construction et le territoire. Le premier est l'ingérence grandissante de l'État dans la gestion des rivières et des milieux humides, qu'il s'agisse d'en encadrer le droit et l'administration, ou de participer aux grands projets d'aménagement hydraulique tels que l'assèchement des marais ou le percement de canaux de navigation. Le second est l'expansion des frontières du royaume, motivée par des considérations politiques et stratégiques en métropole, doublées d'un intérêt économique outre-mer. Au milieu du Grand siècle, les intendants et gouverneurs envoyés par le pouvoir royal pour administrer l'Alsace et le Canada, deux des territoires nouvellement rattachés au royaume, et pour y garantir les intérêts de la Couronne, se trouvent confrontés à un espace méconnu et mal maîtrisé. Exposées aux attaques des ennemis amérindiens ou européens, peu mises en valeur en raison d'un sous-peuplement chronique ou des ravages de la guerre de Trente Ans, la jeune colonie et la nouvelle province sont en outre occupées par des populations rompues à l'autonomie, en raison de la distance avec la métropole pour l'une, de l'héritage impérial pour l'autre. L'enjeu est donc double pour la monarchie. D'une part, elle doit assurer l'intégration matérielle et politique de ces territoires ainsi que des populations qui y vivent au royaume par la conquête et la définition des limites de sa souveraineté. D'autre part, elle entend en assurer le développement économique et la défense, qui garantissent la puissance de la France.

L'étude des politiques et des représentations liées à l'eau dans les deux territoires a ainsi permis de démontrer que dès la phase de conquête, l'hydrographie sert de support à l'affirmation de la souveraineté française. Par son rôle matériel ou symbolique, l'eau est essentielle à la définition de territoires dont les frontières sont initialement floues, et qui prêtent donc à négociation, à contestation, à conflit ou à règlements internationaux. En Nouvelle-France, l'intégration de nouveaux espaces au royaume est la conséquence directe d'une exploration structurée par l'hydrographie nord-américaine. Seul support de circulation vers et au sein de la colonie, la navigation est omniprésente et structure l'exploration, le commerce et la guerre qui conditionnent les revendications territoriales légitimées, aux yeux des Français, par des « prises de possession ». Les cours d'eau ne revêtent cependant pas de dimension juridique, et ne sont

guère utilisés dans la délimitation du territoire canadien. En Alsace, à l'inverse, ils ne sont ni un moyen ni un objectif de conquête mais finissent par permettre la définition des frontières, puis des limites de la province. Comme le montre la thèse, c'est moins la matérialité du cours d'eau comme barrière physique que sa dimension symbolique qui permet de faire de la rivière ou du fleuve un repère linéaire qui facilite la délimitation du territoire.

La prise en compte des réseaux hydrographiques, de leurs contraintes et des opportunités qu'ils offrent s'observe également dans l'administration politique, économique et militaire subséquente à cette conquête. Les mesures adoptées par le pouvoir s'articulent autour de trois objectifs. Le premier est l'intégration des populations à l'espace politique du royaume. Le deuxième vise à la protection des frontières pour garantir l'intégrité territoriale de la France. Le troisième, marquée par le mercantilisme, est le développement économique de la province et de la colonie, par leur mise en valeur et la stimulation des échanges. En Alsace et au Canada, les politiques découlant de ces objectifs sont en partie fondées sur une représentation idéale — parfois idéale — de l'environnement hydrique conditionnée à la fois par une idéologie et par un savoir administratif constitué et transmis par les représentants de la monarchie dans la province ou dans la colonie : intendants, gouverneurs, ingénieurs... C'est sur la base de cette représentation du territoire que certaines mesures sont adoptées : l'instauration de maîtrises des Eaux et Forêts, les politiques de fortification de la vallée laurentienne ou de la frontière rhénane, le soutien à la pêche dans le Saint-Laurent en sont quelques exemples qui influent directement sur l'environnement.

Les apports de l'hydro-histoire comparée

L'analyse des sources produites par et pour le pouvoir royal et ses représentants a permis d'apprécier la disparité des mesures et des discours que les cours d'eau suscitent. Le processus de centralisation politique et administrative mis en lumière dans l'historiographie de l'État d'Ancien Régime se trouve ainsi nuancé grâce à l'hydro-histoire comparée. En effet, les objectifs politiques, économiques et militaires du pouvoir central répondent d'une part à des logiques parfois incompatibles entre elles : l'intérêt économique d'une maîtrise des Eaux et Forêts en Alsace capable d'assurer l'exploitation pérenne des ressources ligneuses et halieutiques s'efface par exemple devant les récriminations des seigneurs qu'il faut se concilier. D'autre part, les accommodements juridiques et administratifs consentis pour tenir compte des populations et des pouvoirs locaux se doublent d'une adaptation à l'environnement qui impose des choix, des adaptations et des compromis. Pour cela, l'une des idées maîtresses de l'histoire

environnementale, à savoir le processus de co-construction permanente et réciproque des relations homme-milieu, s'est révélée pertinente, dans la mesure où elle invite à considérer les reconfigurations constantes des interactions entre les sociétés et leur territoire sur le plan matériel, mais aussi intellectuel, social et politique. L'intégration du Canada et de l'Alsace au royaume a ainsi permis d'étudier les conséquences de l'arrivée d'un nouvel acteur, l'État monarchique, dans ce processus de co-construction, conduisant à de nouvelles interactions issues de besoins et d'objectifs plus ou moins compatibles avec l'environnement hydrique.

Ce faisant, nous avons donc montré la part prise par la gestion de l'environnement dans les mécanismes d'appropriation du territoire, une part capitale dans le cas d'espaces récemment rattachés au royaume. De fait, dans sa stratégie d'expansion de sa souveraineté, l'État s'affirme comme acteur de la gestion des cours d'eau, notamment par son action militaire et diplomatique et par un soutien économique occasionnel au développement du territoire. Ce sont cependant les représentants du pouvoir royal dans la province et dans la colonie qui contribuent le plus à légitimer l'action de la monarchie et à asseoir l'autorité du roi par l'encadrement des pratiques et des aménagements des cours d'eau : on les voit ainsi à l'œuvre dans la réquisition des populations pour réaliser les aménagements et entretenir les cours d'eau, dans le soutien financier ou technique à l'économie de l'eau, dans l'édiction d'ordonnances réglementant les usages et les accès à la rivière, et enfin dans la participation active à la lutte contre les inondations. Ces actions participent toutes du renforcement de la place de l'État dans l'administration du territoire et le gouvernement des populations, même si ces dernières ne sont pas pour autant privées de leur capacité d'action. Celle-ci se retrouve simplement subordonnée à l'approbation d'un nouveau niveau d'autorité, celle du roi ou de ses représentants, qui s'érige en garant de l'intérêt général.

Conjuguée à l'histoire environnementale, l'approche comparée met en lumière le caractère protéiforme de l'action du pouvoir royal, et permet de distinguer les accommodements locaux de ce qui relève d'une politique menée à l'échelle du royaume. En considérant les modalités de la gestion de l'eau dans leur diversité, elle révèle les mécanismes politiques et sociaux à l'œuvre, qui dépendent des contraintes matérielles et techniques, mais aussi des représentations et des usages, tant de la monarchie que des populations riveraines. Elle permet de mesurer et d'expliquer le décalage entre les principes généraux qui régissent la politique du gouvernement de la monarchie et les mesures permettant leur application sur le terrain. Ces dernières, motivées par les mêmes objectifs politiques, militaires et économiques, sont en effet différentes dans chaque territoire. Au Canada, elles se concrétisent sur le plan militaire par des pratiques tenant

compte de l'indispensable recours à la navigation, et au niveau économique, par le soutien à l'exploitation des ressources du fleuve et des rivières et par le développement des connaissances facilitant la circulation fluviale, avec le concours financier du pouvoir central. En Alsace, la politique royale s'exprime à travers les multiples infrastructures pour fortifier le Rhin et limiter les dommages causés par les rivières. Dans les deux territoires, l'action administrative et judiciaire des intendants, parfois épaulés par des experts techniques, s'observe à des degrés variés dans le règlement des conflits d'usage et la conservation des cours d'eau.

L'attachement à l'échelle locale, qu'il s'agisse d'un bassin versant ou d'une province revêt ainsi tout son sens : si l'histoire environnementale peut s'envisager à toutes les échelles, l'hydro-histoire s'attache à éclairer les configurations à la fois matérielles, sociales et politiques de la gestion de l'eau. Elle ne peut s'affranchir d'un cadre relativement restreint, défini par une cohérence environnementale (ici, un cours d'eau ou un bassin hydrographique) ou politique (une province, une seigneurie ou une ville) qui rend possible la prise en compte de l'ensemble des acteurs et des interactions à l'œuvre.

Environnement réel, environnement perçu

L'approche environnementale comparée adoptée dans cette thèse pour analyser deux territoires très différents permet ainsi de révéler le décalage entre *l'environnement perçu*, sur lequel se fondent les politiques générales et les grands projets d'aménagement envisagés par les administrateurs et les ingénieurs, nourris par les descriptions des mémoires et les théories économiques et architecturales, et *l'environnement réel*, où les caractéristiques de chaque milieu et les intérêts parfois contradictoires des différents acteurs contraignent la monarchie à l'adaptation.

L'œuvre de Vauban est emblématique de ce contraste entre une théorie de l'aménagement du royaume souvent vouée à l'échec, eu égard aux particularismes locaux, et une action concrète au niveau local, plus efficace grâce à son adaptation aux enjeux géostratégiques, économiques, sociopolitiques, mais surtout environnementaux des territoires dans lesquelles elle s'inscrit. Le contraste est important entre Vauban théoricien, l'économiste qui, sur le papier, aménage les rivières selon sa seule volonté et donne ainsi naissance à un territoire idéal incompatible à la fois avec les impératifs du milieu et avec les capacités d'investissement du pouvoir royal, et Vauban technicien, poliorcète rompu à la pratique du terrain, revendiquant la prise en compte de l'environnement comme condition de l'efficacité de ses fortifications. Les contradictions qui apparaissent dans les écrits de l'ingénieur sont symptomatiques d'une politique administrative

et économique qui se heurte aux réalités locales. L'idéal d'un réseau hydrographique unifié, administré selon des principes identiques en tous points du royaume se révèle illusoire, tant la nécessité est grande de composer avec l'environnement du Canada ou de l'Alsace, où le milieu, les privilèges, le contexte démographique et politique obligent à des concessions et à des adaptations.

Cette dichotomie perdure pendant toute la période à l'étude. Elle se révèle dans le contraste entre la rhétorique des administrateurs d'une part, qui continuent de proposer une hydrographie idéale, aménagée ou aménageable pour répondre à tous les besoins militaires et économiques du royaume, et leur action d'autre part, qui compose avec les impératifs matériels, techniques, géopolitiques et environnementaux pour ménager les intérêts locaux tout en garantissant la pérennité de la souveraineté française sur les territoires dont ils ont la charge. Les intendants notamment, optimistes dans leur correspondance et ambitieux dans leurs ordonnances, font cependant montre de réalisme dans l'administration quotidienne de l'hydrographie de leur province. Ainsi, l'autorité royale s'affirme dans la police des cours d'eau assurée par les administrateurs locaux dans leurs aménagements, leurs arbitrages, les mesures régulières — notamment coercitives — qu'ils adaptent aux problématiques locales et à l'environnement. Ces actions locales, pragmatiques, organisées par les agents de la monarchie en Alsace et au Canada plutôt qu'au niveau central, attestent davantage de l'affirmation de l'autorité royale que les politiques générales, qui peinent souvent à être appliquées.

Aux réalisations effectives se conjugue cependant l'échec de certaines politiques, esquissant les limites de l'action de l'État. La réticence à s'impliquer pleinement dans certains aménagements civils proposés par les intendants ou les ingénieurs, ou encore réclamés et initiés par les populations, à l'instar du canal de Lachine, explique l'échec relatif de certains projets d'aménagement. L'intervention des agents de la monarchie est également marquée par des compromis avec les populations et les autorités seigneuriales ou urbaines, par des concessions aux contraintes du milieu, ainsi que par la reconnaissance des droits et privilèges inhérents aux structures sociopolitiques de la province et de la colonie. Enfin, une partie de cette gestion échappe à l'État, par exemple lorsque les conflits sont réglés de manière infrajudiciaire ou par la justice seigneuriale ou encore lorsque la police des rivières relève d'une autre autorité, comme les villes d'Alsace. Un tel constat, également applicable à d'autres territoires, nuance sans pour autant nier la portée effective de l'intervention de l'État monarchique.

Perspectives de recherche

Il serait ainsi possible d'enrichir cette recherche en accordant une attention particulière aux conduites de refus ou aux initiatives des populations et des pouvoirs locaux dont les usages et les représentations conditionnent les évolutions environnementales et l'action de la monarchie. Une telle étude pourrait également être élargie géographiquement et chronologiquement. D'une part, la diversification des terrains d'études permettrait d'appréhender plus finement encore les enjeux de l'appropriation du territoire. À ce titre, certains espaces, intégrés au royaume dans la seconde moitié du XVII^e siècle dans le même processus d'expansion des frontières qui conduit au rattachement de l'Alsace et du Canada, semblent particulièrement pertinents. Il s'agirait d'étendre l'analyse en Amérique du Nord, à l'Acadie, à la Louisiane et aux Pays d'en Haut, pour tenir compte de la diversité de l'occupation française outre-Atlantique, et en Europe aux provinces du nord de la France, à la Franche-Comté ou au Roussillon où l'œuvre de Vauban en matière de fortifications ou encore le rôle des intendants de justice, police et finances paraissent essentiels à l'affirmation de l'autorité royale sur le territoire et ses populations.

Il serait par ailleurs pertinent de recentrer la recherche sur l'environnement de l'Alsace et du Canada à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, au moment des progrès scientifiques des Lumières, des évolutions économiques et techniques liées à la Révolution industrielle et des bouleversements politiques de la Conquête au Canada, puis de la Révolution française, pour étudier les domaines et la portée de l'intervention de l'État lorsqu'émergent de nouveaux besoins, de nouvelles approches techniques et de nouvelles opportunités d'aménagement des cours d'eau. Dès la fin de l'Ancien Régime, en Alsace, les questions militaires semblent ainsi s'effacer devant les enjeux strictement économiques puisque la monarchie, à travers ses services comme les Ponts et Chaussées, l'intendance, puis l'Assemblée provinciale est de plus en plus active dans la lutte contre les inondations.

On pourra ainsi observer les conséquences des politiques royales de gestion de l'eau dans la longue durée, à la fois sur le milieu, mais aussi sur les institutions et les savoirs administratifs. Le XIX^e siècle marque en effet la concrétisation de certains projets initiés aux siècles précédents, comme la régularisation du Rhin ou le percement du canal de Lachine. Les ouvrages défensifs pensés sur le court terme pour lutter contre l'Angleterre ou l'Empire subsistent alors même que la situation géopolitique évolue : les fortifications de Strasbourg ou de Québec continuent de structurer l'espace urbain pendant plus d'un siècle, puisqu'elles ne sont abattues qu'en 1871. La seconde modernité s'impose également comme une période fondatrice de la constitution de

corps d'experts responsables de l'aménagement du territoire au service de l'État. Or, certaines de ces institutions survivent aux régimes qui y donnent naissance. Au Canada, la fonction de Grand voyer perdure jusqu'en 1842, alors que les pilotes du Saint-Laurent, désormais constitués en corporation, assurent encore aujourd'hui la navigation sur le fleuve. Le corps des Ponts et Chaussées résiste aux bouleversements de la Révolution : depuis 2009, l'eau est explicitement intégrée à la titulature de ces ingénieurs, qui portent désormais le titre « d'ingénieur des ponts, des eaux et des forêts ».

À l'heure actuelle, alors que les pouvoirs publics et les corps d'experts ambitionnent d'inclure les populations dans le débat préalable aux aménagements et aux politiques de gestion de l'eau et de redonner sa place à la rivière en privilégiant la régulation du régime des eaux plutôt que la régularisation de leurs cours. L'hydro-histoire, et l'histoire environnementale dans son ensemble, permettent d'offrir une réflexion sur les stratégies d'utilisation et de gestion des réseaux hydrographiques, et sur le caractère indispensable d'un dialogue entre l'idéal et la réalité qui tienne compte autant de l'environnement et des populations que des pouvoirs étatiques.

Annexes

Annexe I : Chronologie des intendants de Nouvelle-France

- **1663-1665** : Louis Robert de la Fortelle (1636-1706) (n'entre pas au Canada)
- **1665-1668** : Jean Talon (1626-1694)
- **1668-1670** : Claude de Bouteroue d'Aubigny (1620-1680)
- **1670-1672** : Jean Talon (1626-1694)
- **1675-1682** : Jacques Duchesneau de la Doussinière († 1696)
- **1682-1686** : Jacques de Meulles († 1703)
- **1686-1702** : Jean Bochart de Champigny (v. 1645-1720)
- **1702-1705** : François de Beauharnois de La Chaussaye (1665-1746)
- **1705-1710** : Jacques Raudot (1638-1728) et Antoine-Denis Raudot (1679-1737)
- **1710-1726** : Michel Bégon de la Picardière (1667-1747)
- **1726-1728** : Claude-Thomas Dupuy (1678-1738)
- **1731-1748** : Gilles Hocquart (1694-1783)
- **1748-1760** : François Bigot (1703-1778)

Annexe II : Chronologie des gouverneurs de Nouvelle-France

- **1661-1663** : Pierre Dubois d'Avaugour († 1664)
- **1663-1665** : Augustin de Saffray de Meézy († 1665)
- **1665-1672** : Daniel de Rémy de Courcelles (1626-1698)
- **1670-1672** : Louis de Buade de Frontenac (1622-1698)
- **1682-1685** : Joseph-Antoine Le Febvre de La Barre (1622-1688)
- **1685-1689** : Jacques-René de Brisay de Denonville (1637-1710)
- **1689-1698** : Louis de Buade de Frontenac (1622-1698)
- **1698-1703** : Louis-Hector de Callière (1648-1703)
- **1703-1725** : Philippe de Rigaud de Vaudreuil (v. 1643-1725)
- **1725-1747** : Charles de Beauharnois de la Boische (1671-1749)
- **1749-1752** : Jacques-Pierre de Taffanel de la Jonquière (1685-1752)
- **1752-1755** : Ange Duquesne de Menneville (v.1700-1778)
- **1748-1760** : Pierre de Rigaud de Vaudreuil de Cavignal (1698-1778)

Annexe III : liste des intendants d'Alsace

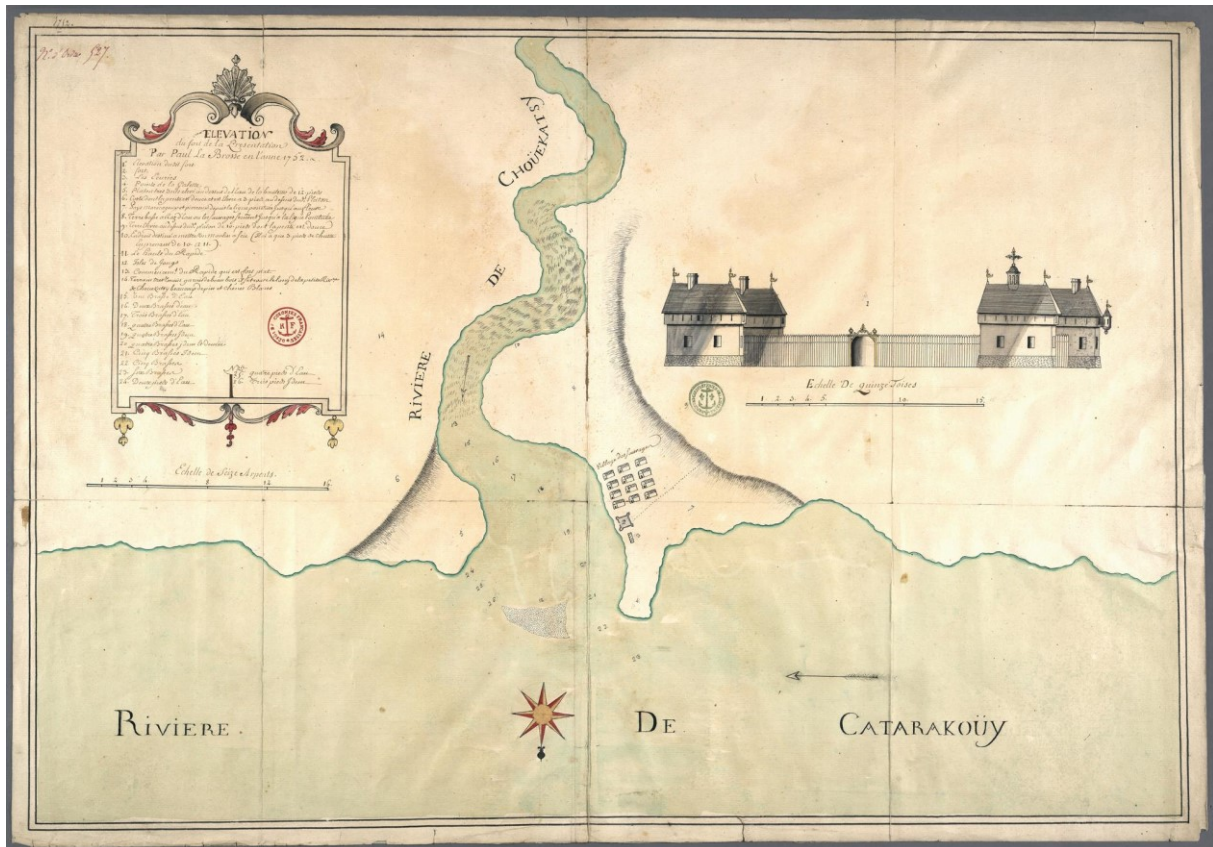
- **1648-1655** : Philbert de Baussan († 1664)
- **1655-1662** : Charles Colbert de Croissy (1625-1696)
- **1662-1670** : Charles Colbert de Saint-Marc (1619-1722)
- **1670-1673** : Mathias Poncet de la Rivière ((† 1693)
- **1674-1698** : Jacques de La Grange (n. 1643-)
- **1698-1700** : Claude de la Fond († 1719)
- **1700-1715** : Félix Le Pelltier de la Houssaye (1663-1723)
- **1716-1724** : Nicolas-Prosper Bauyn d'Angervilliers (1675-1740)
- **1724-1728** : Achille-Auguste de Harlay (1679-1739)
- **1728-1743** : Paul-Esprit Feydeau de Brou (1682-1767)
- **1743-1744** : Julien Louis Bidé de la Grandville (1688-1760)
- **1744-1750** : Barthélemy de Vanolles (1684-1770)
- **1750-1752** : Jean-Nicolas Mégret de Sérilly (1702-1752)
- **1753-1764** : Jacques Pineau de Lucé († 1764)
- **1764-1778** : Louis-Guillaume de Blair (1716-1778)
- **1778-1789** : Antoine de Chaumont de la Galaizière (1727-1812)

Annexe IV : Plan du fort Carillon (1758)

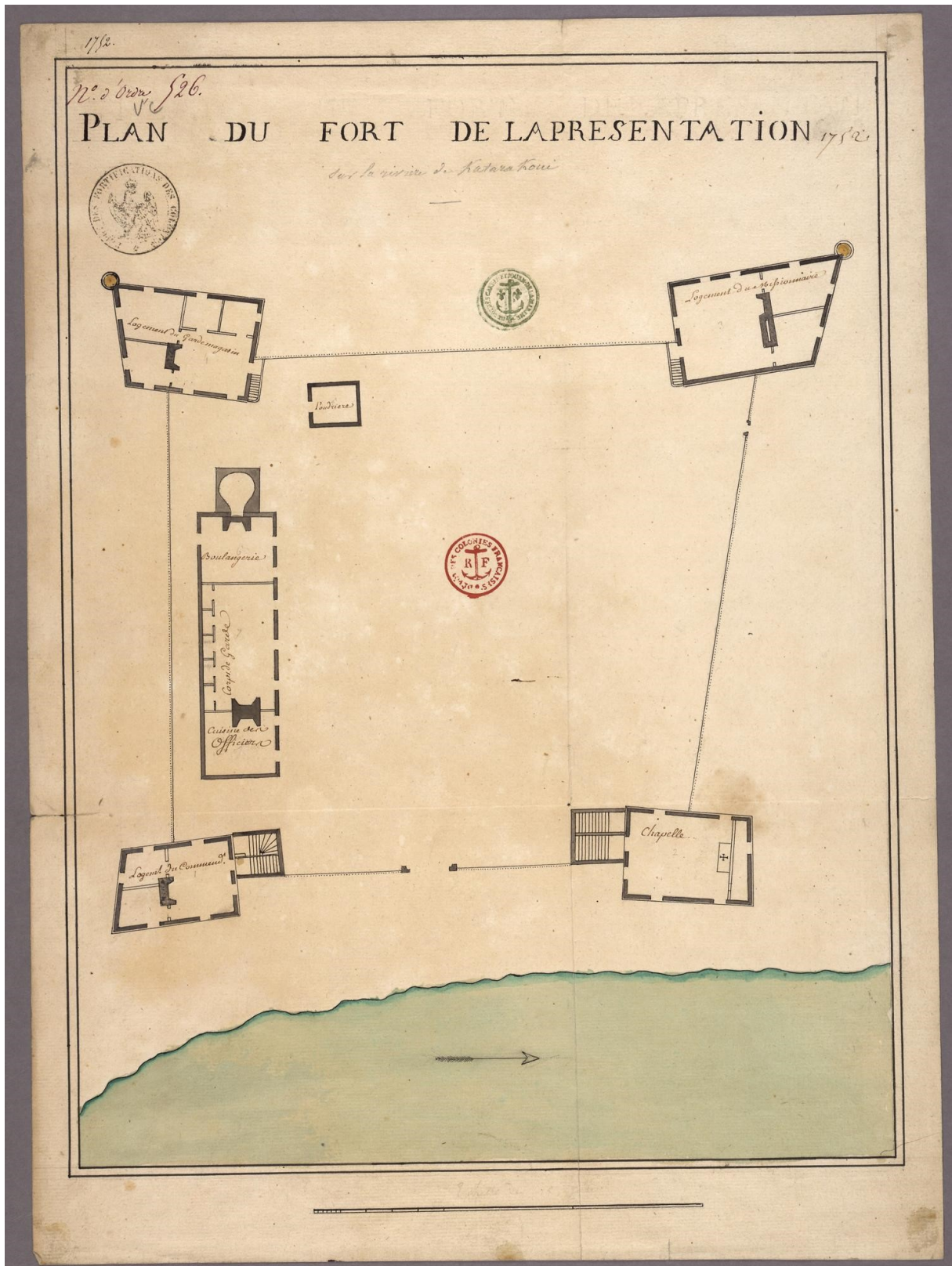


Source : BnF, Cartes et plans, GE D-15914, *Plan du fort Carillon et du Camp retranché pour s'opposer à l'attaque des Anglois, avec l'ordre des colonnes à l'action du 8 Juillet 1758*, s.a., 1758. En ligne sur Gallica : [\[http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8493718k.\]](http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8493718k.)

Annexe V : Plans du fort de la Présentation (1752)

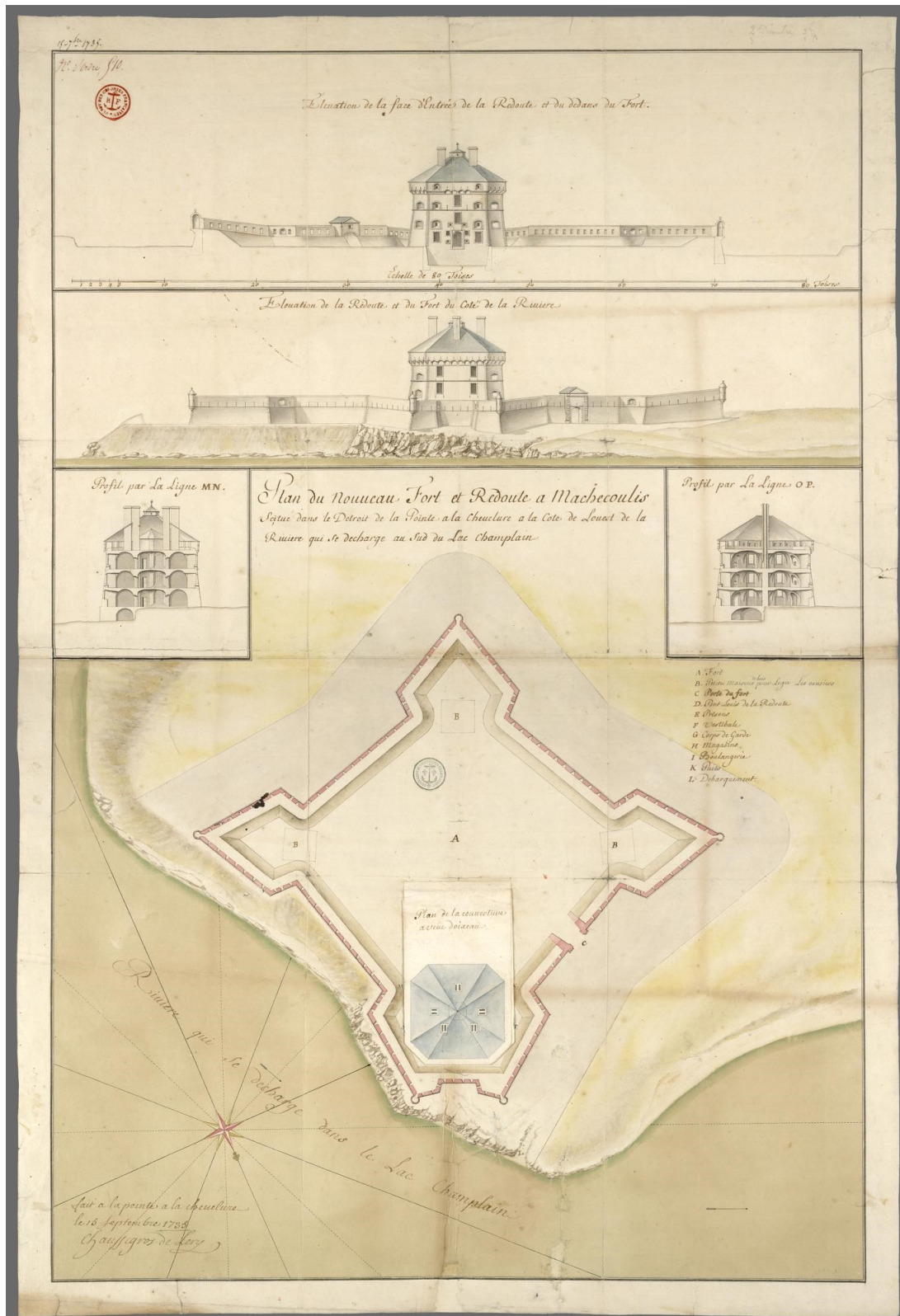


Source : ANOM, 3DFC527B, *Élévation du Fort de la Présentation*, LA BROSSE Paul, 1752. En ligne : <http://www.bac-lac.gc.ca/fra/decouvrez/exploration-colonisation/archives-nouvelle-france/Pages/item.aspx?IdNumber=40536&>



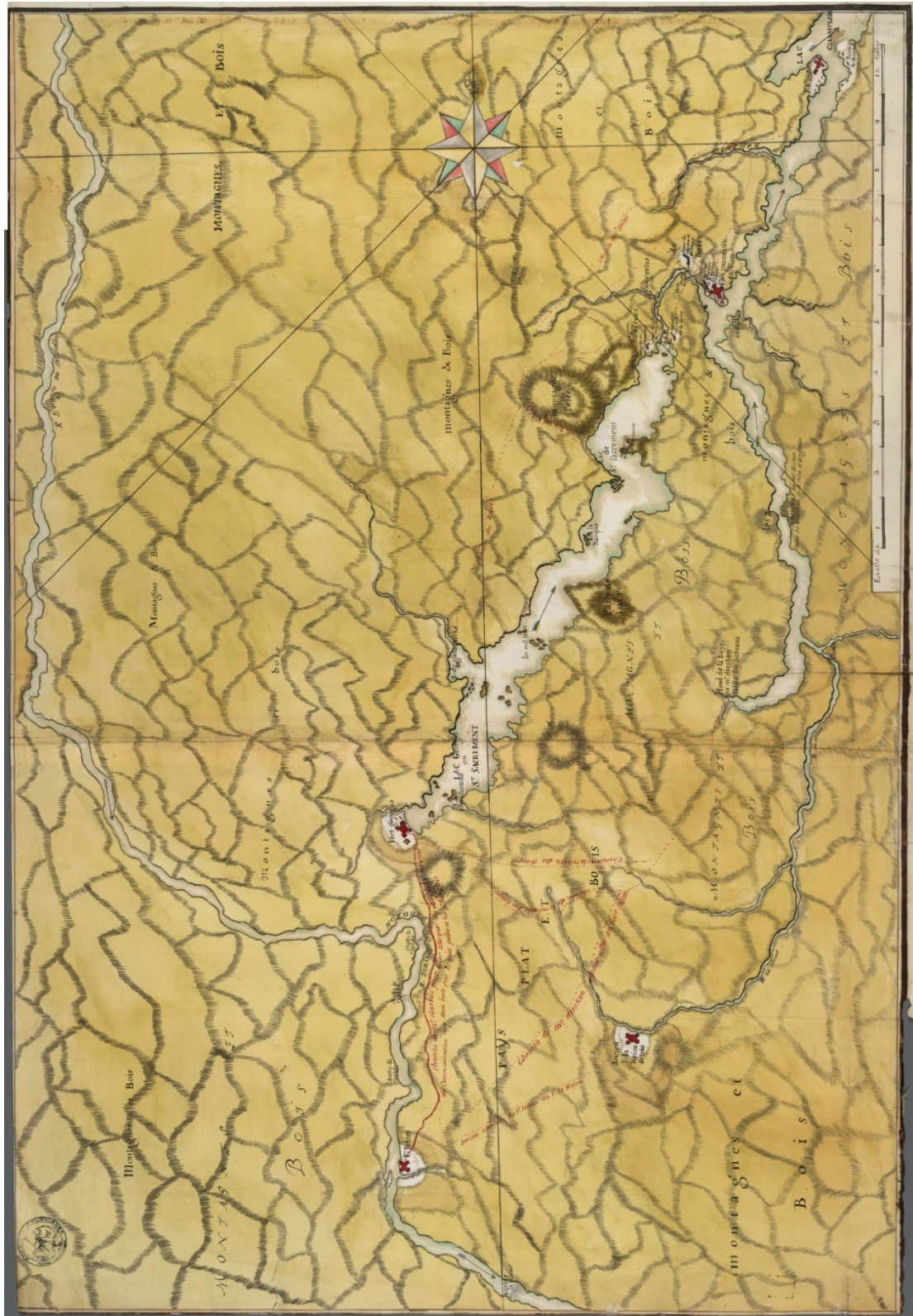
Source : ANOM, 3DFC526C, *Plan du fort de la Présentation*, attribué à Paul LA BROSE, 1752. En ligne : [\[http://www.bac-lac.gc.ca/fra/decouvrez/exploration-colonisation/archives-nouvelle-france/Pages/item.aspx?IdNumber=40535&.\]](http://www.bac-lac.gc.ca/fra/decouvrez/exploration-colonisation/archives-nouvelle-france/Pages/item.aspx?IdNumber=40535&)

Annexe VI : Plan du fort Saint-Frédéric (1735)



Source : ANOM, 3DFC510A, *Plan du Nouveau Fort et Redoute à Machecoulis scitué dans le Déroit de la pointe à la Chevelure, à la côte de l'ouest de la Rivière qui se décharge au sud du Lac Champlain*, CHAUSSEGROS DE LÉRY Gaspard-Joseph, 1735. [En ligne : <http://www.bac-lac.gc.ca/fra/decouvrez/exploration-colonisation/archives-nouvelle-france/Pages/item.aspx?IdNumber=40525&>]

Annexe VII : Carte de la région du lac Champlain (1756)



Source : ANOM, F3/290/71, *Carte de la région comprise entre le lac Champlain et la rivière d'Hudson, avec les forts Saint-Frédéric, Vaudreuil, Georges et Lidius*, LÉVIS François Gaston de, 1756. [En ligne: http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ulysses/notice?q=champlain&coverage=&date=&from=&to=&type=Carte+ou+plan&mode=list&id=FR_ANOM_F3-290-71]

Annexe VIII : Plan de Québec assiégé par les Anglais (1690)



Source : ANOM, 3DFC354C, Plan de Québec en la Nouvelle-France assiégé par les Anglais le 16 d'Octobre 1690 jusqu'au 22 dudit mois, VILLENEUVE Robert de, 1690. En ligne : [http://www.bac-lac.gc.ca/fra/decouvrez/exploration-colonisation/archives-nouvelle-france/Pages/item.aspx?IdNumber=40385&]

Annexe IX : Plan de Strasbourg et des forts du Rhin (1695)



Source : BnF, Cartes et plans, GE C-4978, *Plan de la Ville de Strasbourg*, s.a., 1695. En ligne : [<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530647918>]

Annexe X : Plan de Brisach et la Ville neuve (1677)



Source : BnF, Cartes et plans, GE C-9611, *Plan de Brisach envoyé à M. de Vauban avec les memoires des fortifications qui ont été résolues pour l'année 1677, s.a., 1677.* [En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53099938b>]

Annexe XI : Plan de Landau (1691)



Source : BnF, Cartes et plans, GE CC-2512 (2), *Landau, du 14e juin 1691, s.a., 1691.* [En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b525071506>]

Annexe XII : Carte des projets du canal de Lachine (1733)



Source : ANOM, 03DFC483B, *Carte d'une partie de l'isle de Montréal depuis la pointe à Cardinal jusques au courant de Ste Marie avec la ville de Montréal, le canal commencé par Mrs du Séminaire est depuis A jusqu'à B, qu'ils ont abandonné n'ayant pu l'aprofondir nécessaire à cause du roc, j'ay marqué le profil en travers du Canal proposé,* CHAUSSEGROS DE LÉRY Gaspard-Joseph, 1691. En ligne : [http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ulysses/notice?q=canal&coverage=&date=&from=&to=&type=Carte+ou+plan&mode=list&page=6&hpp=10&id=FR_ANOM_03DFC483B]

Annexe XIII : Le Saint-Laurent sur la carte de Champlain (1632)

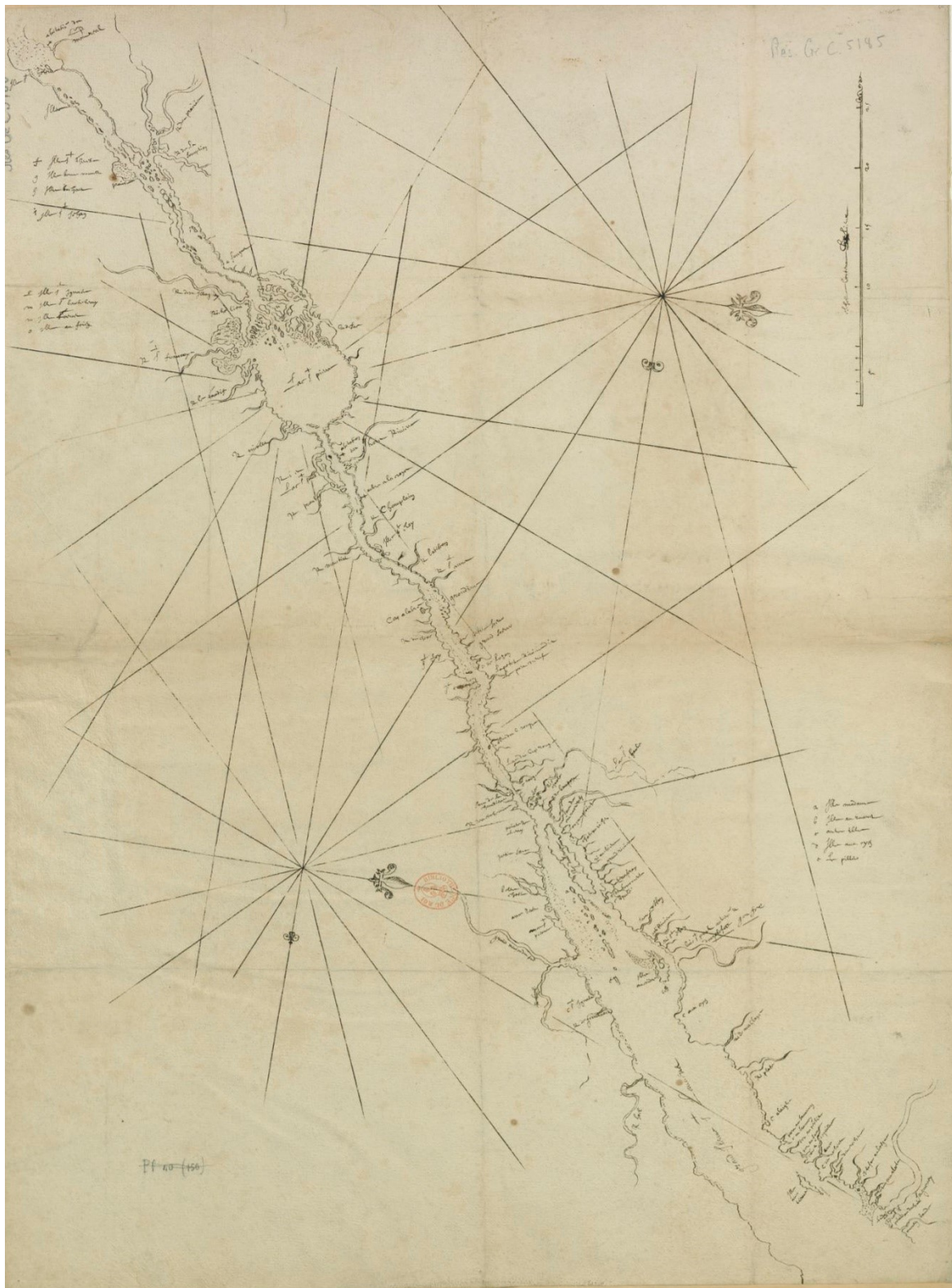


Extrait :



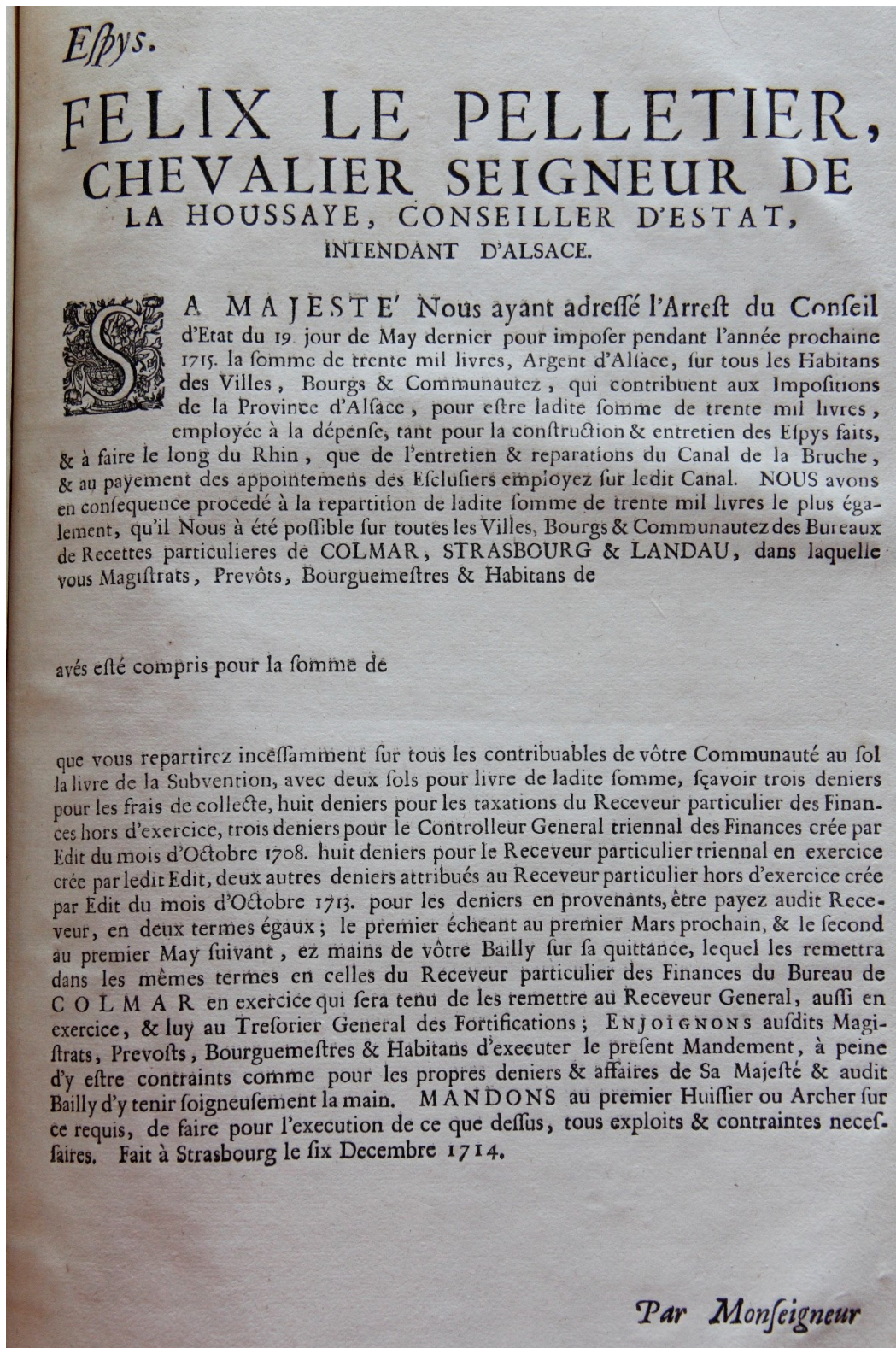
Source : BnF, GE BB-246 (XVIII,24-25RES), *Carte de la Nouvelle-France augmentée depuis la dernière, servant à la navigation faicte de son vray meridien*, CHAMPLAIN, Samuel de, 1632. En ligne : [<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550046580>]

Annexe XIV : Carte du Saint-Laurent de Jean Bourdon (1641)



Source : BnF, Cartes et plans, GE C-5185 (RES), *Rivière de St Laurents depuys Montréal jusqu'à Tadoussac*, BOURDON Jean, 1641. [En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550004006>]

Annexe XV : Ordonnance formulaire pour le prélèvement de l'impôt sur les épis du Rhin (1714)



Source : AVES, 2 MR 10

Annexe XVI : Ordonnance formulaire pour le prélèvement des impôts d'Alsace, dont celui sur les épis du Rhin (1730)

PAUL ESPRIT FEYDEAU,
CHEVALIER SEIGNEUR DE BROU, Montereau, Fautyonne, Maison rouge
& autres lieux, Conseiller d'Etat, Intendant de Justice, Police & Finances en Alsace.

S A MAJESTE Nous ayant fait adresser l'Arrest du Conseil d'Etat du douze Septembre mil sept cens trente, pour imposer pendant l'année mil sept cens trente & un, sur les Habitans de la haute & basse Alsace, la somme de trois cens mille livres pour la Subvention ordinaire, & en outre les Taxations, Nous avons en conséquence procédé à la Repartition de ladite somme de trois cens mille livres dans laquelle Vous Magistrats, Bourguemestres & Habitans de

Subvention. avés été compris pour la somme de

Epys du Rhin. Plus vous imposerez & ferés lever conjointement avec la Subvention de ladite année mil sept cens trente & un & dans un seul & même Rolle la somme de

Suplement des Gages des Officiers du Conseil Supérieur d'Alsace. de Collecte & Taxations; pour la part de ladite Communauté de la somme de dix huit mille huit cent cinquante livres, à laquelle se monte le fuplement de Gages accordés annuellement par Arrest du Conseil du cinq Fevrier mil sept cens dix-huit, & au marc la livre de la Subvention, tant pour la construction & entretien de l'impolition a été ordonnée pour l'année mil sept cens trente & un, par l'Arrest du Conseil du jour douze Septembre mil sept cent.

Remboursement des Propriétaires des héritages compris dans les ouvrages & Fortifications. Plus vous imposerez la somme de

Fourrages. avec sept deniers pour livre, pour frais de Collecte & Taxations dont trois deniers pour les Collecteurs & quatre deniers pour les Receveurs, pour la part de ladite Communauté de la somme de cinquante mille livres de cinquante mille livres ordonnée par Arrest du Conseil du 21. Juin 1723. estre imposée en neuf années consécutives à commencer en mil sept cent vingt quatre, à raison de cinquante mille livres par an, pour le remboursement des particuliers propriétaires des héritages compris dans les ouvrages & fortifications des places d'Alsace. Et dont l'impolition a été ordonnée pour l'année mil sept cens trente & un par le fufdit Arrest du Conseil du 12. Septembre 1730.

Abonnement des Droits de Courtiers, Jaugeurs, Inspecteurs aux Boucheries & aux Boissens. Plus vous imposerez la somme de

Solde des Milices. avec deux deniers pour livre en sus, pour les Taxations des Collecteurs, du Receveur particulier & du Receveur general des Finances en Exercice à raison de quatre deniers pour le Receveur general, quatre deniers pour le Receveur particulier & trois deniers pour le Collecteur, pour la part de ladite Communauté de la somme de

Capitation. Plus vous imposerez la somme de

Depenses communes du Bailliage. Plus vous imposerez & payerés au Receveur particulier des Finances en exercice suivant l'Edit du mois de Septembre 1696. quarante sols pour le droit de Quittances de la Subvention au nombre de quatre, à délivrer par le dit Receveur à celui qui sera chargé du Recouvrement, à raison de dix sols pour chaque Quittance, avec deslences audit Receveur de rien exiger au-delà quelque nombre de Quittances qu'il expedie, même sous pretexte des Impolitions extraordinaires contenues au present Mandement à peine de concussion.

Droit de Quittances du Receveur particulier des Finances. ENJOIGNONS au Receveur enexercice d'envoyer le present Mandement dans la huitaine & aux Baillis, Magistrats, Prevôts, Bourguemestres ou Gens de Justice à qui il sera remis, de proceder sans delay à la confection du Rolle, le faire autoriser en la maniere ordinaire, le faire publier dans une assemblée generale des Habitans dans laquelle il sera aussi fait lecture dudit Mandement original, & mettre aussitost ledit Rolle en Recette, le tout à peine de répondre en leurs propres & privés noms des dommages & interets des Contribuables & du retardement de la levée des deniers.

Seront lesdites sommes payées en quatre termes égaux, le premier quinzaine après la reception du present Mandement, le second au premier Avril prochain, le troisieme au premier Juillet & le dernier au premier Octobre luyvants, es mains de vostre Bailli ou de celui qui sera employé à la Collecte, lequel remettra dans les memes termes les deniers de la Subvention, Capitation, Epys du Rhin, Suplement des Gages des Officiers du Conseil Supérieur, du Remboursement des propriétaires des héritages compris dans les ouvrages des Fortifications, Fourrages, Abonnement des nouveaux Droits & des Milices en celles du Receveur particulier des Finances du Bureau de

en exercice. Les deniers concernant les frais extraordinaires & les dépenses communes du Bailliage seront remis au Bailli & par luy distribués aux parties prenantes dénommées dans l'Etat par Nous arresté dont il luy a été remis un double.

La Communauté en cas de demeure de payer & sera contrainte suivant qu'il a été cy-devant réglé & il ne doit estre payé aux Porteurs de contraintes soit Huissiers, Archers de la Maréchaussée, Records ou autres pour leur solde, que vingt-cinq sols par jour, soit pour nourriture ou autrement.

Nous deslences aux Bailli, Prevôt, Bourguemestres, Gens de Justice & tous autres Officiers de la Communauté d'imposer aucunes autres sommes que celles contenues au present Mandement, n'y permettant qu'il en soit imposé soit pour le paiement des Creanciers de la Communauté, frais communs du Bailliage, dépenses extraordinaires comme reparations des Maisons communes, ou autre cause quelle que ce puisse estre, sans nostre permission par écrits, à peine de concussion.

Entendons néanmoins que les Impolitions qui pourroient avoir été ordonnées par Arrest du Conseil pour le paiement des charges ordinaires & annuelles & & qu'il n'y ayt pas de fonds pour le paiement d'icelles sur les deniers communs, & si les charges ordinaires & annuelles n'ont pas encore été fixées par un Arrest du Conseil mil sept cens trente, elles continueront d'estre imposées comme par le passé. Fait

Annexe XVII : Carte de l'Alsace de Le Rouge (1743)



Extrait :



Source : BNU, MCAETE10033, *La Haute et Basse Alsace*, LE ROUGE Georges-Louis, 1743. En ligne : [\[http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10223185s\]](http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10223185s)

Annexe XVIII : Carte du Rhin par Le Rouge (1745)



Extrait :



Source : BnF, Cartes et plans, GE C-10744, *Le cours du Rhin de Bâle à Hert, près de Philisbourg, en 5 feuilles, contenant l'Alsace et partie du Brisgau suivant les dernières observations de Mrs. de l'academie des Sciences*, LE ROUGE Georges-Louis, 1745. [En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53102855h>]

Sources

France

Archives nationale (AN)

Série E, Conseil du Roi : Arrêts en commandement, E 2009, E 2031, E 2034 E 2045, E 2045, E 2066, E 2085, E 2101, E 2147, E 2055, E 2073, E 2093, E 2109, E 2117, E 2132, E 2139, E 2147, E 2155, E 2093, E 2147 (1719-1735).

Série G, Administrations financières et spéciales

- **Sous-série G7**, Contrôle général des finances, Correspondance entre le contrôleur général des finances et les provinces : G7 37, G7 178, G7 368, G7 1330, G7 1337 (1702-1731).

Série AP : Archives personnelles et familiales

- **260 AP**, Fonds Vauban I. Dossiers (consultés en microfilms sous la cote 155Mi) : 260AP/14, 260AP/26, 260AP/27, 260AP/34, 260AP/35, 260AP/36, 260AP/37, 260AP/56, 260AP/66 (1680-1699)
- **261 AP**, Fonds Vauban II. Correspondance (consultée en microfilm sous la cote 161Mi) : 261AP/46, 261AP/49, 261AP/50, 261AP/51, 261AP/52 (1675-1706)

Archives nationales d'outre-mer (ANOM)

Série B, Correspondance au départ (cotes consultées : B 7 et B 78, version numérisée par BAC, 1676-1742)

Série C11, correspondance à l'arrivée

- **C11A**, correspondance à l'arrivée, Canada : C11A 2 à C11A 125 (1663-1742)
- **C11C**, correspondance à l'arrivée, Amérique du Nord : C11C 9 à C11C 11 (1733-1749)
- **C11E**, correspondance à l'arrivée, Canada et divers, première série : C11E 13 (1685)
- **C11G**, correspondance à l'arrivée, Canada et divers, deuxième série : C11G 1 à C11G 6 (1704-1709)

Série G1 : Dépôt des papiers publics des colonies. Recensements, rôles et états de réfugiés, foies et hommages, titres de concessions : G1 460 et G1 461 (1685-1734)

Les pièces contenues dans les séries C11 et G1 ont été exploitées individuellement sous leur version numérisée et indexée sur :

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA, « Archives de la Nouvelle-France », 25.06.2015 En ligne : <<http://www.bac-lac.gc.ca/fra/decouvrez/exploration-colonisation/archives-nouvelle-france/Pages/archives-nouvelle-france.aspx>>.

Archives diplomatiques, Ministère des Affaires étrangères (Arch. MAE)

Fonds Alsace – Mémoire et documents : vol. 3, 7, 12, 13, 24, 30-34, 39-45 (*Pièces et mémoire portant notamment sur le cours et le partage du Rhin – divagation, conflits de navigation et d'usages avec l'Empire et la Suisse, érosion – limites de la Basse-Alsace, défense, 1366-1772*)

Bibliothèque nationale de France (BnF)

Manuscrits

- **NAF 1548** : VAUBAN Sébastien le Preste de, *Mémoire sur la scituation de Strasbourg, ses deffauts et avantages, et les propriétés généralles et particulières de sa fortification, après l'exécution de son projet achevé*, 1681.
- **fr. 8152** : PELOUX, *Mémoire sur l'Alsace*, 1732-1735.
- **fr. 11410** : DU MUY Louis de Félix, *Mémoires sur l'Alsace, divisés en trois parties, dont la première comprend sa deffense, la deuxième sa topographie et la troisième son administration intérieure*, 1766.

Cartes et plans via Gallica (<http://gallica.bnf.fr>)

Bibliothèque nationale universitaire de Strasbourg (BNUS)

Ms. 4.804 : Pièces sur les digues du Rhin

Fonds de la famille de Turckheim, *Mémoires et plans de canaux* : Ms. Turckheim 037. *Mémoire sur la canalisation de l'Andlau* : Ms. Turckheim 042, *Mémoire sur la navigation des rivières de Vauban* : Ms. Turckheim 101. *Navigation sur le Rhin* : Ms. Turckheim 098, 112, 118, 124, 135, 150. *Canal de Seltz* : Ms. Turckheim 119 (1707-1751).

Archives départementales du Bas-Rhin (ADBR)

Série C, Administrations civiles

- **Sous-série C, intendance d'Alsace**. *Titre de noblesse* : C 204, C 224, C227, C294, C 296, C 304. *Péages et pontonnages [pontonnages]* : C 344 – C 349. *Eaux et Forêts* : C 350, C 351, C 361, C 362. *Fortifications* : C 363, C 364. *Navigation sur le Rhin* : C 381. *Police* : C 403, C 404 *Bruche* : C 409 – C 413. *Ill* : C 418 – C 420. *Lauter* : C 422. *Moder* : C 426 – C 430. *Moulins sur les bras du Rhin* : C 432 – C 434. *Zorn* : C 441, C 442. *Giessen* : C 443. *Ponts et Chaussées* : C 452, C 453, C 458 – C 462, C 466, C 500, C 508, C 511. *Rhin* : C 521 – C 536 (1672-1773)

Série J, Archives privées

- **4 J**, Fonds Jean-Nicolas Mégret de Sérilly : 4 J 1/1 à 4J1/5, MÉGRET DE SÉRILLY Jean-Nicolas, *Mémoires sur la Province d'Alsace*, 1751.
- **32 J 1**, Pièces extraites avant 1860 de la série A (Législation et réglementation avant 1789) : 32 J 1 et 2 (ordonnances, 1729-1768)

Archives départementales du Haut-Rhin (ADHR)

Série B, Juridictions

- **1B**, Conseil souverain d'Alsace. *Minutes d'arrêts, arrêts sur instances et procès par écrit* : 1B 510 72 (1717)
- **2B**, Maîtrise des Eaux et Forêts d'Ensisheim. *Ordonnances, arrêts et règlements* : 2B 5/4, 2B 5/5, 2B 5/9, 2B 5/10. *Requêtes, informations, sentences, procédures, procès-verbaux de vente, d'interrogatoire et de visite* : 2B 177/8. *Mémoire sur l'ordonnance de M. de Mont Saint-Père, commissaire pour la réformation des Eaux et Forêts de la Haute Alsace* : 2B 194 (1685-1697).

Série C, Administration provinciale

- **5C**, Intendance d'Alsace. *Limites* : 5C 1101-1103. *Fortifications* : 5C 1182-1189. *Tableau des moulins et autres usines* : 5C 1234. *Doller* : 5C 1237 – 1243. *Fecht* : 1243-1246. *Ill* : 5C 1249 – 1255. *Rhin* : 5C 1262-1269. *Eaux et Forêts* : 5C 1305. *Canal de Neuf-Brisach* : 5C 1554. *Cours d'eau divers* : 5C 1555 – 1557 (1693-1774).

Archives de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg (AVES)

Série AA, correspondance politique et archives du prêteur royal. *Lettre de Beck au syndic Güntzer sur la cession du canal de la Bruche à Strasbourg* : AA 1914. *Dédommagement des bateliers pour le service du Roi* : AA 2080, *Administration du canal de la Bruche* : AA 2112-2115. *Navigation en amont de Strasbourg* : AA 2448. *Fortifications* : AA 2493, AA 2494 (1682-1766).

Série 2 MR, ordonnances royales : 2 MR 1 – 2 MR 61 (1680-1767)

Archives municipales de Mulhouse (AMM)

VI B, correspondance entre Mulhouse et la France. *Correspondance entre Mulhouse et l'administration royale sur l'entretien des canaux partagés* : VI B 6, 7, 10 (1699-1761).

Canada

Bibliothèque et archives Canada (BAC)

Collection de la famille Beauharnois, MG18-G6 / Microfilm C-2925, BOCHART DE CHAMPIGNY Jean, *Mémoire de l'état de la Nouvelle-France laissé par Jean Bochart de Champigny à François de Beauharnois de la Chaussaye*, 1702.

Bibliothèque et archives nationales du Québec (BANQ)

E1, Fonds *Intendants* (1626-1760)

TP1, Fonds *Conseil souverain de la Nouvelle-France* (1663-1760)

TL1, Fonds *Prévôté de Québec* (1666-1759)

TL3, Fonds *Juridiction royale des Trois-Rivières* (1653-1764)

TL4, Fonds *Juridiction royale de Montréal* (1677-1769)

Les pièces issues des fonds de BAnQ ont été exploitées individuellement sous leur version numérisée et indexée sur :

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC, « Pistard ». En ligne :
<<http://pistard.banq.qc.ca>>.

Sources publiées

Portée générale

Textes de loi

ISAMBERT François-André, DECRUSY et TAILLANDIER Alphonse-Honoré (éds), *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, 29 vol., Paris, Belin-Leprieur, Plon, 1821.

Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine par M. René-Josué Valin, 2 vol., La Rochelle, J. Légier et P. Mesnier, 1760.

Ordonnance de la marine, du mois d'aoust 1681, Paris, C. Osmont, 1714.

Ordonnance de Louis XIV sur le fait des eaux et forêts, du mois d'août 1669 [...]ensemble l'arrêt du conseil d'état du roy, rendu en interprétation de l'ordonnance de 1669 & de l'édit du mois de may 1716 servant de règlement pour les bois situés dans la province de Franche-Comté, du 29. août 1730, Chez la veuve de C. Rochet, 1750.

Ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts. Vérifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13 Aoust 1669, Paris, Pierre Lepetit, Jacques Langlois, Damien Foucault et Sébastien Mabre-Cramoisy, 1670.

Traités de paix

Traite de paix entre la France et l'Angleterre : conclu à Utrecht le 11. avril, 1713, La Rochelle, chez Michel Salvin, 1713.

LÉONARD Frédéric (éd.), *Recueil des traites de paix, de trêve, de neutralité, de confederation, d'alliance, et de commerce, faits par les rois de France, avec tous les princes, et potentats de l'Europe, et autres, depuis pres de trois siècles: En Six Tomes*, vol. 3, Paris, Frédéric Léonard, 1693.

Autres sources

Le Dictionnaire de l'Académie française dédié au Roy, Paris, chez la Veuve Jean-Baptiste Coignard et chez Jean-Baptiste Coignard, 1694

CASSINI DE THURY César-François, *Avertissement ou Introduction à la carte générale et particulière de la France*, 1756.

COLBERT Jean-Baptiste, « Mémoire sur le commerce de Jean-Baptiste Colbert à Louis XIV daté du 03 août 1664 », *Lettres, instructions et mémoires de Colbert II*, 1863, pp. 263–272.

GROTIUS Hugo, *Le droit de la guerre et de la paix*, Paris, Presses universitaires de France, 2005.

GROTIUS Hugo, *Mare liberum, sive de Jure quod Batavis competit ad indicana commercia dissertatio*, Leiden, ex officina L. Elzevirii, 1609.

GROTIUS Hugo (1583-1645), *De jure belli ac pacis libri tres*, Paris, N. Buon, 1625.

HIPPOCRATE, *Traité d'Hippocrate des airs, des eaux et des lieux*, Imp. d'Auguste Delalain, 1817.

LE BRET Cardin, « De la souveraineté du Roy », in: *Les oeuvres de messire C. Le Bret, reveuës et augmentées par luy de plusieurs choses notables depuis la dernière édition*, Paris, Vve T. Du Bray, 1643.

PUFENDORF Samuel von, *Le droit de la nature et des gens ou Système général des principes les plus importants de la morale, de la jurisprudence, et de la politique. Tome 1/par le baron de Pufendorf; trad. du latin par Jean Barbeyrac*, Amsterdam, H. Schelte, 1706.

PUFENDORF Samuel von, *De jure naturae et gentium libri octo*, Lund, Junghans, 1672.

RICHELIEU Armand Jean Du Plessis, *Les Papiers de Richelieu : section politique intérieure, correspondance et papiers d'État*, vol. 2, Paris, A. Pedone, 1977.

ROCHAS D'AIGLUN Albert de, *Vauban, sa famille et ses écrits, ses oisivetés et sa correspondance : analyse et extraits*, vol. 2/2, Slatkine, Genève, 1972.

VAUBAN Sébastien Le Prestre de, *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007.

VAUBAN Sébastien Le Prestre de, « Mémoire sur le canal du Languedoc », in: VIROL Michèle (éd.), *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, pp. 157-186.

VAUBAN Sébastien Le Prestre de, « Moyen de rétablir nos colonies d'Amérique et de les accroître en peu de temps », in: VIROL Michèle (éd.), *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, pp. 551-574.

VAUBAN Sébastien Le Prestre de, « Navigation des rivières », in: VIROL Michèle (éd.), *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, pp. 643-691.

VAUBAN Sébastien Le Prestre de, « Traité de la défense des places », in : VIROL Michèle (éd.), *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, p. 1327-1492.

Alsace

COLBERT DE CROISSY, « Mémoires sur l'état présent de l'Alsace dressés par ordre de M. Colbert de Croissy en 1656-1657-1660 », in: STINTZI Paul (éd.), *Études alsaciennes*, Strasbourg, F. X. Le Roux, 1947 (Publications de la Société savante d'Alsace et des régions de l'Est 1).

DE BOUG François-Henri, *Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts du Conseil d'Etat et du Conseil souverain d'Alsace, Ordonnances et Règlements concernant cette Province, avec des observations par M. DE BOUG, Premier président du Conseil Souverain d'Alsace*, 2 vol., Colmar, chez Jean-Henri Decker, 1775.

FRANQUETOT DE COIGNY François de, *Campagne de M. le maréchal duc de Coigny en Allemagne l'an 1743*, 2 vol., Amsterdam, Marc-Michel Rey, 1761.

LA GRANGE Jacques François de, *L'Alsace en 1700 : mémoire sur la province d'Alsace*, Colmar, Alsatia, 1975.

DE VAULT François-Eugène, *Mémoires militaires relatifs à la succession d'Espagne sous Louis XIV : extraits de la correspondance de la cour et des généraux*, Imprimerie royale, 1835.

RÈGEMORTE Jean-Baptiste de, « Mémoire de M. de Regemorte sur les lignes de la Lauter du 27 mai 1706 », in: *Mémoires Militaires Relatifs à la Succession d'Espagne sous Louis XIV: extraits de la correspondance de la cour et des généraux*, vol. VI, Paris, Imprimerie Royale, 1845.

Canada et colonies

Textes de loi

Jugements et délibérations du Conseil supérieur de Québec Jugements et délibérations du Conseil souverain de la Nouvelle-France / publiés sous les auspices de la Législature de Québec, 6 vol., Québec, A. Côté et Cie, 1885.

Complément des ordonnances et jugements des gouverneurs et intendants du Canada : précédé des commissions des dits gouverneurs et intendants et des différents officiers civils et de justice avec une table alphabétique de toutes les matières contenues tant dans ce volume que dans les deux volumes précédents, Québec, Presse à vapeur de E.R. Fréchette, 1856.

Arrêts et règlements du Conseil supérieur de Québec, et ordonnances et jugements des intendants du Canada, Québec, E.R. Fréchette, 1855.

Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada, P.E. Desbarats, 1803.

Édits, ordonnances royaux, déclarations et arrêts du Conseil d'État du Roi concernant le Canada, Québec, Presse à vapeur de E.R. Fréchette, 1854.

Ordonnances des intendants et arrêts portant règlement du Conseil supérieur de Québec, P.E. Desbarats, 1806.

Autre

BELLIN Jacques-Nicolas, « Remarques de M. Bellin, ingénieur de la Marine, sur les cartes et plans qu'il a été chargé de dresser, pour joindre à l'histoire générale de la Nouvelle-France du Révérend Père de Charlevoix, de la Compagnie de Jésus ; et au Journal de son Voyage dans cette Partie du Monde », in: CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, t. 3, Paris, chez Nyon fils, 1744.

BOUCAULT Nicolas-Gaspard, « Idée générale du Canada ou de la Nouvelle-France », in: *RAPQ*, 1920.

BOUCHER Pierre, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France vulgairement dite le Canada*, Québec, Septentrion, 2014.

BOUCHER Pierre, *Histoire véritable et naturelle des mœurs et productions du pays de la Nouvelle-France, vulgairement dite le Canada*, Paris, chez Florent Lambert, 1664.

CARTIER Jacques, *Voyage de Jacques Cartier au Canada en 1534. Nouvelle édition, publiée d'après l'édition de 1598 et d'après Ramusio, par M. H. Michelant, avec deux cartes. Documents inédits sur Jacques Cartier et le Canada, communiqués par M. Alfred Ramé*, Paris, Librairie Tross, 1865.

CATALOGNE Gédéon de, « Mémoire de Gédéon de Catalogne sur les plans des seigneuries et des habitations des gouvernements de Québec, les Trois-Rivières et Montréal », *Bulletin des recherches historiques*, 21, 1915, pp. 257-335.

CHAMPLAIN Samuel de, *Les voyages de la Nouvelle-France occidentale, dicte Canada, faits par le Sr de Champlain*, Paris, C. Collet, 1632.

CHAMPLAIN Samuel de, *Voyages et découvertes faites en la nouvelle France, depuis l'année 1615 jusques à la fin de l'année 1618 ; par le sieur de Champlain...*, Paris, C. Collet, 1619.

CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Journal d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, 2 vol., Édition critique par Pierre Berthiaume, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1994.

CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, t. 3, Paris, chez Nyon fils, 1744.

DOLLIER DE CASSON François, *Histoire du Montréal, 1640-1672*, Montréal, Presses à vapeur de la Minerve, 1869 (Mémoires de la Société Historique de Montréal).

DU TERTRE Jean-Baptiste, *Histoire générale des Antilles habitées par les François*, vol. 1 / 2, Paris, chez Thomas Jolly, 1667.

DUBOIS DAVAUGOUR Pierre, « Lettre du gouverneur D'Avaugour au ministre (4 août 1663) avec le mémoire sur la colonie de Québec, Plaisance, Gaspé et Cap Breton », *Bulletin des recherches historiques*, 36, 1930, pp. 12-19.

DUBOIS DAVAUGOUR Pierre, « Mémoire sur la colonie de Québec, Plaisance, Gaspé et Cap Breton, 4 août 1663 », in: BRODHEAD John R. et O'CALLAGHAN Edmund B. (éds), *Documents relative to the colonial history of the State of New-York ; produces in Holland, England and France.*, vol. 9, Albany, Weed, Parsons, and Co, 1855.

FRANQUET Louis, *Voyages et mémoires sur le Canada*, Québec, Imprimerie générale A. Coté et Cie, 1889.

MARIE DE L'INCARNATION, *Lettres de la vénérable mère Marie de l'Incarnation, première supérieure des Ursulines de la Nouvelle France, divisées en deux parties*, Paris, Louis Billaine, 1681.

Rapport de l'Archiviste de la province de Québec, 53 vol., 1921.

RAUDOT Antoine-Denis, *Relation par lettres de l'Amérique septentrionale*, Paris, Letouzey et Ané, 1904.

ROY Pierre-Georges, *Ordonnances, commissions, etc., etc., des gouverneurs et intendants de la Nouvelle-France, 1639-1706*, 2 vol., Beauceville, L'Éclaireur, 1924.

SAGARD Gabriel, *Le grand voyage du pays des Hurons*, A Paris, chez Denys Moreau, 1632.

THWAITES Reuben Gold, *The Jesuit relations and allied documents: travels and explorations of the Jesuit missionaries in New France, 1610-1791*, Cleveland, Burrows Bros. Co., 1896.

« Brevet d'ingénieur en la Nouvelle-France pour le Sr Martin Boutet (15 juin 1678) », *Bulletin des recherches historiques*, 34, 1928, p. 47.

Bibliographie

Dictionnaires et outils de recherche :

- ACKER Agnès (dir.), *Encyclopédie de l'Alsace*, Strasbourg, Publitotal, 1982.
- BÉLY Lucien (dir.), *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, Presses universitaires de France, 2010.
- BLUCHE François (dir.), *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 2005.
- Dictionnaire biographique du Canada*, Université Laval/University of Toronto, 2003-. En ligne : < <http://biographi.ca> >
- Grand Robert de la langue française*, édition électronique, Paris, Robert, 2005.
- LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel (éd.), *Dictionnaire de la géographie*, Paris, Belin, 2003.
- KINTZ Jean-Pierre (dir.), *Nouveau dictionnaire de biographie alsacienne*, Strasbourg, Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie, 1997-2003
- ROUX Lucie, JANTZEN D. et RUHLMANN L., *Inventaire de la série 1B*, Colmar, 1963.
- SARMANT Thierry et STOLL Mathieu, « La Guerre et les Grands Bâtiments. Index de la correspondance expédiée par François-Michel le Tellier, marquis de Louvois, secrétaire d'État de la guerre et surintendant des bâtiments du roi, 1683-1691. Sous-série A1 696-1033 », Vincennes, Ministère de la défense, service historique de la Défense, 1999, p. 393.

Ouvrages et articles

- ALLAIN Mathé, *Not worth a straw: French colonial policy and the early years of Louisiana*, Center for Louisiana Studies, University of Southwestern Louisiana, 1988.
- ALLAIRE Bernard, *La rumeur dorée : Roberval et l'Amérique*, Montréal, La Presse, 2013.
- ANTHIAUME Albert, *L'abbé Guillaume Denys de Dieppe (1624-1689) : Premier professeur royal d'hydrographie en France*, E. Dumont, 1927.
- ANTOINE Michel, « Intendants », in : *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, Presses universitaires de France, 2010, p. 667-671.
- ANTOINE Michel, *Le cœur de l'État : surintendance, contrôle général et intendances des finances, 1552-1791*, Paris, Fayard, 2003.
- ANTOINE Michel, « Bibliothèque de l'École des chartes », *Les remontrances des cours supérieures sous le règne de Louis XIV, 1673-1715* 151, 1993, p. 87-122.
- ANTOINE Michel, « Genèse de l'institution des intendants », *Journal des savants* 3 (1), 1982, p. 283-317.
- ANTOINE Michel, *Le Conseil du Roi sous le règne de Louis XV*, Paris, Genève, Droz, 1970 (Mémoires et documents publiés par la Société de l'École des Chartes).
- ARCHÉOTEC INC., « Patrimoine archéologique des moulins du Québec étude produite pour le Ministère de la culture, des communications et de la condition féminine dans le cadre de la participation du Québec au Répertoire canadien des lieux patrimoniaux », Montréal ; Québec, Archéotec inc. ; Ministère de la culture, des communications et de la condition féminine, 2008.
- ARCHIVES DU QUÉBEC, *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec*, 47 vol., Québec, 1921.

- ARMSTRONG Christopher, *The river returns: an environmental history of the Bow*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2009.
- AUBERT Gauthier, « Introduction », in: AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (éd), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 7-15.
- AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (éd), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010.
- AUDET Louis-Philippe, « Hydrographes du Roi et cours d'hydrographie au collège de Québec, 1671-1759 », *Les Cahiers des dix* (35), 1970, p. 13-37.
- AUGERON Mickaël et DUPLESSIS Robert, « Rivers and colonies: historiographic balance sheet and research perspectives », in : AUGERON Mickaël et DUPLESSIS Robert (éd), *Fleuves, rivières et colonies : la France et ses empires, XVII^e-XX^e siècle.*, Paris, Indes savantes, 2010, p. 9-34.
- BABEL Rainer, *La France et l'Allemagne à l'époque de la monarchie universelle des Habsbourg, 1500-1648*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2013 (Histoire franco-allemande).
- BACKOUCHE Isabelle, *La trace du fleuve : la Seine et Paris, 1750-1850*, Paris, Ecole des hautes études en sciences sociales, 2000.
- BANKS Kenneth J., *Chasing empire across the sea: communications and the state in the French Atlantic, 1713-1763*, Montréal; Ithaca, McGill-Queen's University Press, 2002.
- BARBER Peter, « Maps and Monarchs in Europe, 1550-1800 », in: HATTON Ragnhild Marie, ORESKO Robert, GIBBS G. C. et al. (éd), *Royal and republican sovereignty in early modern Europe: essays in memory of Ragnhild Hatton*, Digitally printed 1st pbk. version, Cambridge; New York, Cambridge University Press, 2006, p. 75- 124.
- BARBICHE Bernard, « Le roi de guerre et son gouvernement, XVI^e -XVIII^e siècle », in : SARMANT Thierry (dir.), *Les ministres de la guerre, 1570-1792 : histoire et dictionnaire biographique*, Paris, Belin, 2007.
- BARBICHE Bernard, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne XVI^e- XVIII^e siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 1999.
- BARBICHE Bernard, « Une révolution administrative : la charge de Grand Voyer de France », in : STEGMANN André (dir.), *Pouvoir et institutions en Europe au XVI^e siècle : vingt-septième Colloque international d'études humanistes*, Tours, Paris, Vrin, 1987 (51), p. 283-291.
- BARRAQUÉ Bernard, « Les politiques de l'eau en Europe », *Revue française de science politique* 45 (3), 1995, p. 420-453.
- BARROS Martin, « Vauban, de l'ingénieur du roi au maréchal de France, 1633-1707 », in: HEYBERGER Laurent et PAGNOT Yves (éd), *Vauban : l'homme, l'ingénieur, le réformateur*, Belfort ; Montbéliard, Université de technologie Belfort-Montbéliard, 2008 (Sciences humaines et technologie), p. 9-31.
- BARROS Martin, GIBIAT Samuel, PÉCINAUT Emmanuel et al., « Le département de la Guerre de 1570 à 1792 », in : SARMANT Thierry (dir.), *Les ministres de la guerre, 1570-1792 : histoire et dictionnaire biographique*, Paris, Belin, 2007.
- BARROS Martin, SALAT Nicole et SARMANT Thierry, *Vauban, l'intelligence du territoire*, Paris, N. Chaudun : Ministère de la défense, Service historique de la défense, 2006.
- BARTHOD Christian, « Le retour du débat sur la wilderness », *Revue Forestière Française* (1), 2010, p. 57-70.
- BEIK William, « The Absolutism of Louis XIV as Social Collaboration », *Past & Present* 188 (1), 2005, p. 195- 224.
- BEIK William, *Absolutism and society in seventeenth-century France: state power and provincial aristocracy in Languedoc*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997 (Cambridge studies in early modern history).

- BEINART William et HUGHES Lotte, *Environment and empire*, Oxford, Oxford University Press, 2010.
- BELLEMARE Georges, « Découverte dans la vallée du Richelieu : Le fort de l'Assomption (1666) », *Cap-aux-Diamants : La revue d'histoire du Québec* (42), 1995, p. 41-41.
- BELLEMARE Georges, *Découverte sur le Richelieu du Fort de l'Assomption (1666)*, Pointe-Claire, Québec, Roussan, 1994.
- BÉLY Lucien, « Avant-propos », in : SARMANT Thierry (dir.), *Les ministres de la guerre, 1570-1792 : histoire et dictionnaire biographique*, Paris, Belin, 2007.
- BÉLY Lucien, *Les relations internationales En Europe, 17e et 18e siècles.*, 4e édition, Paris, Presses universitaires de France, 2007.
- BENASSAR Bartolomé (dir.), *Les catastrophes naturelles dans l'Europe médiévale et moderne : actes des XV^e Journées internationales d'histoire de l'Abbaye de Flaran, 10,11 et 12 septembre 1993*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 1996.
- BENTON Lauren A., *A search for sovereignty: law and geography in European Empires, 1400–1900*, Cambridge; New York, Cambridge University Press, 2010.
- BERCÉ Yves-Marie, *La naissance dramatique de l'absolutisme : 1598 - 1661*, Paris, Seuil, 2001 (Nouvelle histoire de la France moderne 3).
- BERTHIAUME Pierre, « Relation par Lettres de l'Amérique septentrionale : chronique d'un échec annoncé », in : MOTSCH Andreas et HOLTZ Grégoire (éd), *Éditer la Nouvelle-France*, Québec, Presses Université Laval, 2011.
- BERTHIAUME Pierre, « Introduction », in : CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Journal d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, vol. 1/2, Éd. critique/par Pierre Berthiaume, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1994, p. 7-64.
- BESSE Jean-Marc, « Cartographie et pensée visuelle. Réflexions sur la schématisation graphique. », in : LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e-XIX^e siècle) : pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 19-32.
- BETHEMONT Jacques, *Les grands fleuves : entre nature et société*, Paris, A. Colin, 1999.
- BEUCHER Stéphanie, REGHEZZA Magali et CIATTONI Annette, *La géographie : pourquoi, comment ? Objets et démarches de la géographie d'aujourd'hui*, Paris, Hatier, 2005.
- BIDOUZE Frédéric, *Les remontrances du Parlement de Navarre au XVIII^e siècle : édition commentée*, Biarritz, France, Atlantica, 2000.
- BITTERLING David, *L'invention du pré carré : construction de l'espace français sous l'ancien régime*, Paris, Albin Michel, 2009 (L'évolution de l'humanité).
- BLACKBOURN David, *The Conquest of Nature: Water, Landscape, and the Making of Modern Germany*, Norton, 2007.
- BLAIS Christian, « La représentation en Nouvelle-France », *Bulletin d'Histoire Politique* 18 (1), 2009, p. 51-76.
- BLAKE Nelson Manfred, *Land into water-water into land: a history of water management in Florida*, Tallahassee, University Presses of Florida, 1980.
- BLANCHARD Anne, *Vauban*, Paris, Fayard, 1997.
- BLET Pierre, *Le clergé de France Louis XIV et le Saint Siège : de 1695 à 1715*, Città del Vaticano, Saint-Siège (Etat de la cité du Vatican), Archivio vaticano, 1989.
- BLOCH Marc, « Avènement et conquêtes du moulin à eau », *Annales d'histoire économique et sociale* 7 (36), 1935, p. 538-563.
- BLOCH Marc, « Pour une histoire comparée des sociétés européennes », *Revue de synthèse historique* (46), 1928, p. 15-50.

- BLOND Stéphane, « L'atlas de Trudaine : une production cartographique au service des ambitions routières de la monarchie au XVIII^e siècle », in : LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e-XIX^e siècle) : pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 121-163.
- BLUCHE François, *L'Ancien Régime : institutions et société*, Paris, LGF/Le Livre de Poche, 1993 (Le Livre de Poche).
- BOEHLER Jean-Michel, *Une société rurale en milieu rhénan : la paysannerie de la plaine d'Alsace (1648-1789)*, 3 vol., 2e éd. rev. et corr, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1995.
- BONIN Raoul, « Le canal Lachine sous le Régime français », *Bulletin des recherches historiques* XLII (5), 1936, p. 265-299.
- BORDES Maurice, *L'administration provinciale et municipale en France au XVIII^e siècle.*, Paris, S.E.D.E.S., 1972.
- BOUCHER Sandrine, « L'Acadie vue par Jacques-Nicolas Bellin, ingénieur hydrographe du Dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine. Sources et enjeux de la représentation d'une colonie perdue », in : LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e-XIX^e siècle) : pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 121-163.
- BOURGET Marie-Noëlle et BONNEUIL Christophe, « Présentation », *Revue française d'histoire d'outre-mer* 86 (322-323. « Numéro thématique : De l'inventaire du monde à la mise en valeur du globe. Botanique et colonisation (fin 17e siècle — début 20e siècle) »), 1999, p. 9-38.
- BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1949.
- BRAULT Jean-Rémi (dir.), *Les origines de Montréal : actes du colloque organisé par la Société historique de Montréal*, Montréal, Leméac, 1993.
- BRAUN Guido, *La connaissance du Saint-Empire en France du baroque aux Lumières 1643-1756*, München, Oldenbourg, 2010.
- BRAVARD Jean-Paul, *Le Rhône : du Léman à Lyon*, Lyon, la Manufacture, 1987.
- BRIAN Eric, *La mesure de l'Etat : administrateurs et géomètres au XVIII^e siècle*, Paris, A. Michel, 1994 (L'évolution de l'humanité).
- BRODHEAD John R., *Documents relative to the colonial history of the State of New-York; produces in Holland, England and France.*, vol. IX, Albany, Weed, Parsons, and Co, 1855.
- BROSSAULT Colette, *Les intendants de Franche-Comté : 1674-1790*, Paris, la Boutique de l'histoire, 1999.
- BRUN Henri, « Le droit québécois et l'eau (1663-1969) », *Les Cahiers de droit* 11 (1), 1970, p. 7-45.
- BRUNOT A. et COQUAND Roger, *Le Corps des ponts et chaussées*, Paris, CNRS Editions, 1982 (Histoire de l'administration française).
- BUISSERET David, « The Communications of France during the Reconstruction of Henri IV », *The Economic History Review* 18 (2), 1965, p. 267- 277.
- BUISSERET David, *Ingénieurs et fortifications avant Vauban : l'organisation d'un service royal aux XVI^e-XVII^e siècles*, Paris, Éd. du CTHS, 2002.
- BUJADOUX Jean-Félix de, *Les réformes territoriales*, Paris, Presses universitaires de France, 2015.
- BURCKARD François, *Le conseil souverain d'Alsace au XVIII^e siècle, représentant du roi et défenseur de la province*, Strasbourg, Société savante d'Alsace, 1995.
- BURGUIÈRE André et REVEL Jacques, *Histoire de la France*, Paris, Seuil, 2000.
- BURKE-GAFFNEY Michael W., « Franquelin, Jean-Baptiste Louis », in : *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 2, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1991.

- BURKE-GAFFNEY Michael W., « Boutet de Saint-Martin, Martin », in: *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Québec ; Toronto, Université Laval ; University of Toronto, 1986.
- BUSSIÈRES Manon, *De la voie de passage au chemin public, le réseau routier et ses représentations dans la province de Québec : l'exemple du Centre-du-Québec, 1706-1841*, Thèse de doctorat en études québécoises, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 2009.
- BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises : XVII^e- XX^e siècle*, Paris, Perrin, 2002 (Pour l'histoire).
- BUTEL Paul, *Les Caraïbes au temps des flibustiers : XVI^e- XVII^e siècles*, Paris, Aubier Montaigne, 1982.
- CAMPBELL Peter Robert, *Power and politics in Old Regime France, 1720-1745*, London; New York, Routledge, 1996.
- CAMU Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur, 1850-1950*, Montréal, Hurtubise, 2005.
- CAMU Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, Montréal, Hurtubise, 1996.
- CARPIN Gervais, *Le réseau du Canada : étude du mode migratoire de la France vers la Nouvelle-France (1628 - 1662)*, Sillery, Québec, Septentrion, 2001.
- CARSON Rachel Louise, *Silent Spring*, Greenwich, Fawcett, 1962.
- CARTIER Gwenaël, « Québec 1608-2008 : 400 ans de statistiques démographiques tirées des recensements », *Cahiers québécois de démographie* 37 (1), 2008, p. 131-161.
- CARTIER Jacques, *Voyage de Jacques Cartier au Canada en 1534. Nouvelle édition, publiée d'après l'édition de 1598 et d'après Ramusio, par M. H. Michelant, avec deux cartes. Documents inédits sur Jacques Cartier et le Canada, communiqués par M. Alfred Ramé*, Paris, Librairie Tross, 1865.
- CASSINI DE THURY César-François, *Avertissement ou Introduction à la carte générale et particulière de la France*, 1756.
- CASTONGUAY Stéphane, « The Production of Flood as Natural Catastrophe: Extreme Events and the Construction of Vulnerability in the Drainage Basin of the St. Francis River (Québec), Mid-Nineteenth to Mid-Twentieth Century », *Environmental History* 12 (4), 2007, p. 820- 844.
- CASTONGUAY Stéphane, « Faire du Québec un objet de l'histoire environnementale », *Globe : Revue internationale d'études québécoises* 9 (1), 2006, p. 17.
- CASTONGUAY Stéphane, « Introduction. Les rapports sociaux à la nature : l'histoire environnementale de l'Amérique française », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 60 (1-2), 2006, p. 5-9.
- CASTONGUAY Stéphane et EVENDEN Matthew D., *Urban rivers: remaking rivers, cities, and space in Europe and North America*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2012.
- CASTONGUAY Stéphane et FOUGÈRES Dany, « Les rapports riverains de la ville : Sherbrooke et ses usages des rivières Magog et Saint-François, XIX- XX^e siècles », *Urban History Review* 36 (1), 2007, p. 3- 15.
- CAUCANAS Sylvie et CAZALS Rémy, *Du moulin à l'usine : Implantations industrielles du X^e au XX^e siècle*, Toulouse, Privat, 2005.
- CHALINE Olivier, *La mer et la France : quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016.
- CHALINE Olivier, *Les armées du roi : le grand chantier, XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2016.
- CHALINE Olivier, « Conclusions. Une chronologie à reconsidérer », in : AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (éd), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 305-310.
- CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, vol. 1, Paris, Flammarion, 2009.
- CHAMPLAIN Samuel de, *Les voyages de la Nouvelle-France occidentale, dicte Canada, faits par le Sr de Champlain*, Paris, C. Collet, 1632.

- CHAMPLAIN Samuel de, *Voyages et découvertes faites en la nouvelle France, depuis l'année 1615 jusques à la fin de l'année 1618 ; par le sieur de Champlain...*, Paris, C. Collet, 1619.
- CHAPMAN Sara E., *Private ambition and political alliances: the Phélypeaux de Pontchartrain family and Louis XIV's government, 1650–1715*, Rochester, University of Rochester Press, 2004.
- CHAPUIS Olivier, *A la mer comme au ciel : Beutemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne, 1700-1850 : l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*, Paris, PUPS, 1999 (Histoire maritime).
- CHARBIT Yves, « Les colonies françaises au XVII^e siècle : mercantilisme et enjeux impérialistes européens », *Revue européenne des migrations internationales* 22 (1), 01.03.2006, p. 183-199.
- CHARBONNEAU André, « Une voie stratégique bien gardée : La rivière Richelieu », *Cap-aux-Diamants : La revue d'histoire du Québec* (37), 1994, p. 20-24.
- CHARBONNEAU André, DESLOGES Yvon et LAFRANCE Marc, *Québec, ville fortifiée du XVII^e au XIX^e siècle*, Québec, Éditions du Pélican, 1982.
- CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Journal d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, vol. 1/2, Éd. critique/par Pierre Berthiaume, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1994.
- CHARLEVOIX Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France. T. 3/, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, Paris, chez Nyon fils, 1744.
- CHARTRAND René, *The forts of New France in northeast America, 1600–1763*, Oxford; New York, Osprey, 2008.
- CHARTRAND René, *French fortresses in North America 1535–1763: Québec, Montréal, Louisbourg and New Orleans*, Osprey, 2005.
- CHÉNIER Rémi et CANADIAN PARKS SERVICE. NATIONAL HISTORIC SITES., *Québec, ville coloniale française en Amérique : 1660 à 1690*, Ottawa, Lieux historiques nationaux, Service des parcs, Environnement Canada, 1991.
- CHOQUETTE Leslie, « Center and Periphery in French North America », in: DANIELS Christine et KENNEDY Michael V. (éd), *Negotiated empires: centers and peripheries in the Americas, 1500–1820*, New York, Routledge, 2002, p. 194- 206.
- CIOC Mark, *The Rhine: an eco-biography, 1815–2000*, Seattle, University of Washington Press, 2002.
- CIRIACONO Salvatore, *Building on water: Venice, Holland, and the construction of the European landscape in early modern times*, New York, Berghahn Books, 2006.
- CIRIACONO Salvatore (dir.), *Eau et développement dans l'Europe moderne*, Paris, Editions MSH, 2004.
- CLASTRES Pierre, *Archéologie de la violence : la guerre dans les sociétés primitives*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2016.
- CLÉMENT Pierre (dir.), *Lettres, instructions et mémoires de Colbert.*, vol. IV, Paris, Imprimerie impériale, 1868.
- CLICHE Marie-Aimée, *Les pratiques de dévotion en Nouvelle-France: comportements populaires et encadrement ecclésial dans le gouvernement de Québec*, Québec, Presses Université Laval, 1988.
- COATES Colin et DEGROOT Dagomar, « “Les bois engendrent les frimas et les gelées” : comprendre le climat en Nouvelle-France », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 68 (3-4), 2015, p. 197.
- COATES Colin M., *Les transformations du paysage et de la société au Québec sous le régime seigneurial*, Sillery, Québec, Septentrion, 2003.
- COCULA Anne-Marie, *Un fleuve et des hommes: les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 1981.
- CŒUR Denis, *La plaine de Grenoble face aux inondations : genèse d'une politique publique du XVII^e au XX^e siècle*, Versailles, Quae, 2008.

- COLARDELLE Michel et VERDEL Eric, *Les habitats du lac de Paladru (Isère) dans leur environnement : La formation d'un terroir au XI^e siècle*, Paris, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1993.
- COLLECTIF, *Un canal... des canaux... Catalogue de l'exposition tenue à la Conciergerie, 7 mars-8 juin 1986*, Paris, Picard, 1986.
- COLLECTIF, *Les Eaux et forêts du 12^e au 20^e siècle*, Paris, Éditions du Centre national de la recherche scientifique, 1987 (Histoire de l'administration française).
- COLLINS James B., *Classes, estates, and order in early modern Brittany*, Cambridge; New York, Cambridge University Press, 1994.
- COMBEAU Yves, « Marc de Voyer de Paulmy d'Argenson, comte d'Argenson », in : SARMANT Thierry (dir.), *Les ministres de la guerre, 1570-1792 : histoire et dictionnaire biographique*, Paris, Belin, 2007.
- CONCHON Anne, *La corvée des grands chemins au XVIII^e siècle : économie d'une institution*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016.
- CONCHON Anne, « Le temps de travail en quête de mesure. La corvée royale au XVIII^e siècle », *Genèses* (85), 2012, p. 50-69.
- CONCHON Anne, « Financer la construction d'infrastructures de transport : la concession aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Entreprises et histoire* (38), 2009, p. 55-70.
- CONCHON Anne, « Introduction », *Hypothèses* (1), 1997, p. 67-75.
- CORNETTE Joël, *Le roi de guerre : essai sur la souveraineté dans la France du grand siècle*, Nouv. éd, Paris, Payot, 2010 (Petite bibliothèque Payot 391).
- CORNETTE Joël, « Figures politiques du Grand Siècle. Roi-État ou État-roi », in : CORNETTE Joël (dir.), *Histoire de la France politique. La monarchie. Entre Renaissance et Révolution, 1515-1792*, Paris, Éd. du Seuil, 2006, p. 163-334.
- CORNETTE Joël, *Absolutisme et Lumières : 1652-1783*, Paris, Hachette, 2000.
- CORNETTE Joël, « L'histoire au travail. Le nouveau "Siècle de Louis XIV" : un bilan historiographique depuis vingt ans (1980-2000) », *Histoire, économie et société* 19 (4), 2000, p. 561-605.
- CORNETTE Joël, *Chronique du règne de Louis XIV*, Paris, SEDES, 1997.
- CORNETTE Joël, *Le roi de guerre : essai sur la souveraineté dans la France du Grand Siècle*, Paris, Payot/Rivages, 1993.
- CORNETTE Joël, BOURQUIN Laurent, DRÉVILLON Hervé *et al.*, *Histoire de la France politique. La monarchie. Entre Renaissance et Révolution, 1515-1792*, Paris, Éd. du Seuil, 2006.
- CORVOL Andrée, « La politique forestière de Colbert », in : MOUSNIER Roland (dir.), *Un nouveau Colbert : actes du Colloque pour le tricentenaire de la mort de Colbert*, Paris, Éditions SEDES/CDU, 1985, p. 229-239.
- CORVOL Andrée, *L'homme et l'arbre sous l'Ancien Régime*, Paris, Economica, 1984 (Histoire).
- CORVOL-DESSERT Andrée (dir.), *Les forêts d'Occident du Moyen Age à nos jours : actes des XXIV^{es} Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 6, 7, 8 septembre 2002*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2004 (Flaran 24).
- COSANDEY Fanny et DESCIMON Robert, *L'absolutisme en France : histoire et historiographie*, Paris, Éd. du Seuil, 2002 (Points Histoire 313).
- COTTE Michel, *Le Canal du Midi : merveille de l'Europe*, Paris, Herscher-Belin, 2003.
- COULOMB Clarisse, « Le premier président du parlement du Dauphiné commandant en chef de la province, 1659-1715 », in : AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (éd), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 241-260.

- CROMPTON Amanda, « “They have gone back to their country”: French landscapes and Inuit encounters in 18th century southern Labrador », *Études/Inuit/Studies* 39 (1), 2015, p. 117-140.
- CRONON William, *Changes in the land: Indians, colonists, and the ecology of New England*, 1st rev. ed., 20th-anniversary ed, New York, Hill and Wang, 2003.
- CRONON William, « The Trouble with Wilderness: Or, Getting Back to the Wrong Nature », *Environmental History* 1 (1), 1996, p. 7- 28.
- CROSBY Alfred W, *Ecological Imperialism the Biological Expansion of Europe, 900-1900.*, New York, Cambridge University Press, 1986, 2004.
- CROSBY Alfred W, *The Columbian exchange: biological and cultural consequences of 1492*, Westport, Conn., Praeger, 1972, 2003.
- CUBIZOLLE Hervé, GEORGES Vincent, LATOUR Catherine *et al.*, « Sociétés humaines pré-industrielles et hydrosystèmes palustres dans le Massif Central oriental au cours des quatre derniers millénaires : le rôle de la mise en place des aménagements hydrauliques dans le démarrage de la turfigenèse. », in : BURNOUF Joëlle et LEVEAU Philippe (éd), *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture : sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes.*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004, p. 57-69.
- DAGENAIS Michèle, *Montréal et l'eau : une histoire environnementale*, Montréal, Boréal, 2011.
- DALLOZ Désiré, TOURNEMINE Charles Vacher de et DALLOZ Armand, *Jurisprudence générale du Royaume en matière civile, commerciale, criminelle et administrative*, Paris, Bureau de la Jurisprudence générale du royaume, 1831.
- DAUCHY Serge, « La réponse du Conseil souverain de Québec au problème des délais de procédure (1663-1703) », in: RHEE C. H. van (dir.), *The Law's Delay: Essays on Undue Delay in Civil Litigation*, Anvers ; Oxford ; New-York, Intersentia, 2004, p. 83- 92.
- DAUCHY Serge, DEMARS-SION Véronique, LEUWERS Hervé *et al.* (éd), *Les parlementaires, acteurs de la vie provinciale : (XVII^e - XVIII^e siècles) ; [actes du colloque tenu à Douai le 17 - 18 novembre 2011]*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.
- DE RIBAS Nicolas, « Le tremblement de terre de Lima de 1746 : témoignages, actions et pensées de la catastrophe naturelle », *e-Spania* (12), 2011
- DECHÈNE Louise, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*, Montréal, Boréal, 2008.
- DECHÈNE Louise, *Le partage des subsistances au Canada sous le régime français*, Montréal, Boréal, 1994.
- DECHÈNE Louise, *Habitants et marchands de Montréal au XVII^e siècle*, Montréal, Boréal, 1988.
- DECHÈNE Louise, « Quelques aspects de la ville de Québec au XVIII^e siècle d'après les dénombremets paroissiaux », *Cahiers de Géographie du Québec* 28 (75), décembre.1984, p. 485-505.
- DECHÈNE Louise, « La croissance de Montréal au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire de L'Amérique française* 27 (2), 1973, p. 163-180.
- DECHÈNE Louise, « L'évolution du régime seigneurial au Canada — Le cas de Montréal aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Recherches sociographiques* 12 (2), 1971, p. 143-183.
- DECQ Edouard, « L'administration des eaux et forêts dans le domaine royal en France aux XIV^e et XV^e siècles. Mémoire posthume d'Edouard Decq », *Bibliothèque de l'école des chartes* 83 (1), 1922, p. 65-110.
- DECQ Edouard, « L'administration des eaux et forêts dans le domaine royal en France aux XIV^e et XV^e siècles : Mémoire posthume d'Edouard Decq (suite et fin) », *Bibliothèque de l'école des chartes* 84 (1), 1923, p. 92-115.
- DELÂGE Denys, *Le pays renversé : Amérindiens et Européens en Amérique du Nord-Est, 1600 - 1664*, Montréal, Boréal, 1991.
- DELIGNE Chloé, *Bruxelles et sa rivière : genèse d'un territoire urbain (12e-18e siècle)*, Turnhout, Brepols, 2003.

- DEMANGEON Albert et FEBVRE Lucien, *Le Rhin : problèmes d'Histoire et d'Économie*, Paris, A. Colin, 1935.
- DEREX Jean-Michel, « Pour une histoire des zones humides en France (XVII^e - XIX^e siècle) Des paysages oubliés, une histoire à écrire », *Histoire et Sociétés Rurales* 15, 2001, p. 11-36.
- DERZEE G. W. Van, « Pioneering the Electrical Age », *The Wisconsin Magazine of History* 41 (3), 1958, p. 210- 214.
- DESBARATS Catherine, « Deux pas vers une histoire du politique décolonisée : les problèmes de la souveraineté et de l'esclavage amérindien en Nouvelle-France », *Bulletin d'Histoire Politique* 18 (3), 2010, p. 117-125.
- DESBARATS Catherine, « La question de l'État en Nouvelle-France », in : JOUTARD Philippe et WIEN Thomas, *Mémoires de la Nouvelle-France. De France en Nouvelle-France*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005, p. 187-198.
- DESBARATS Catherine et GREER Allan, « Où est la Nouvelle-France ? », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 64 (3-4), 2011, p. 31-62.
- DESBARATS Catherine, « France in North America: the Net Burden of Empire During the First Half of the Eighteenth Century », *French History* 11 (1), 1997, p. 1- 28.
- DESBARATS Catherine, *Colonial Government Finances in New France, 1700–1750*, 1995.
- DESBARATS Catherine et WIEN Thomas, « Introduction : la Nouvelle-France et l'Atlantique », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 64 (3-4), 2011, p. 5-29.
- DESCIMON Robert, « La vénalité des offices et la construction de l'État dans la France moderne. Des problèmes de la représentation symbolique aux problèmes du coût social du pouvoir », in : *Les figures de l'administrateur. Institutions, réseaux, pouvoirs en Espagne, en France et au Portugal, 16e-19e siècles.*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1997, p. 77-93.
- DESCIMON Robert, SCHAUB Jean-Frédéric et VINCENT Bernard (éd), *Les figures de l'administrateur : institutions, réseaux, pouvoirs en Espagne, en France, et au Portugal, 16e-19e siècle*, Paris, Editions de l'École des hautes études en sciences sociales, 199.
- DESCOMBES René, « La liberté de navigation sur le Rhin », in: KINTZ Jean-Pierre et LIVET Georges (éd), *350e anniversaire des traités de Westphalie, 1648-1998 une genèse de l'Europe, une société à reconstruire : actes du colloque international, Strasbourg, 15 au 17 octobre 1998*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1999, p. 273-285.
- DESCOMBES René, *Canaux et batellerie en Alsace : histoire et anecdotes*, Illkirch, le Verger, 1988.
- DESLANDRES Dominique, « “... alors nos garçons se marieront à vos filles, & nous ne ferons plus qu'un seul peuple” : religion, genre et déploiement de la souveraineté française en Amérique aux XVI^e - XVIII^e siècles – une problématique », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 66 (1), 2012, p. 5.
- DESLANDRES Dominique, « “Et loing de France, en l'une & l'autre mer, Les Fleurs de Liz, tu as fait renommer” : Quelques hypothèses touchant la religion, le genre et l'expansion de la souveraineté française en Amérique aux XVI^e - XVIII^e siècles », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 64 (3-4), 2011, p. 93-117.
- DESLANDRES Dominique, *Croire et faire croire : les missions françaises au XVII^e siècle, 1600-1650*, Paris, Fayard, 2003.
- DESLANDRES Dominique, « Réforme catholique et altérité : arrière-plan socio-religieux de la fondation de Montréal », in: BRAULT Jean-Rémi (dir.), *Les origines de Montréal : actes du colloque organisé par la Société historique de Montréal*, Montréal, Leméac, 1993, p. 11-39.
- DESLANDRES Dominique, DICKINSON John A. et HUBERT Ollivier, *Les Sulpiciens de Montréal: une histoire de pouvoir et de discrétion, 1657-2007*, Montréal, Fides, 2007.
- DESNOS Fabrice, « Concilier la politique royale aux spécificités locales : l'exemple des magistrats du Conseil souverain de Roussillon (1660-1790) », in : DAUCHY Serge, DEMARS-SION Véronique, LEUWERS Hervé et al. (éd), *Les parlementaires, acteurs de la vie provinciale : (XVII^e - XVIII^e siècles) ; [actes du*

- colloque tenu à Douai le 17 - 18 novembre 2011*], Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 133-144.
- DESSERT Daniel, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1984.
- DEUDON Laetitia, « Construction et évolution de la vulnérabilité dans la vallée de l'Escaut (France) et la vallée du Saint-Laurent (Québec), XVII^e – XIX^e siècles », *VertigO* 16 (3), 2016.
- DEUDON Laetitia, *Construction et dynamique des paysages fluviaux. Approche comparative de l'aménagement fluvial : la vallée de l'Escaut de Valenciennes à Condé et la vallée du Saint-Laurent de Trois-Rivières à Québec (XVII^e - XVIII^e siècles)*, Mémoire de Master, Valenciennes, Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis, 2015.
- DEUTSCH Jean-Claude et GAUTHERON Isabelle, *Eaux pour la ville, eaux des villes : Eugène Belgrand XIX^e - XX^e siècle*, Paris, Presses des Ponts, 2013.
- DEVÈZE Michel, *Une admirable réforme administrative — La grande réformation des forêts royales sous Colbert (1661-1680)*, 2 vol., École nationale des eaux et forêts, Nancy, 1962.
- DEW Nicholas, « Un colbertisme scientifique », in: DAMME Stéphane van (dir.), *Histoire des sciences et des savoirs*, vol. 1. De la Renaissance aux Lumières, Paris, Seuil, 2015, p. 431-445.
- DICKINSON John A., « Les sulpiciens au Canada », in: DESLANDRES Dominique, DICKINSON John A. et HUBERT Ollivier, *Les Sulpiciens de Montréal : une histoire de pouvoir et de discrétion, 1657-2007*, Montréal, Fides, 2007, p. 33-84.
- DICKINSON John A., « La guerre iroquoise et la mortalité en Nouvelle-France, 1608-1666 », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 36 (1), 1982, p. 31.
- DICKINSON John A., *Justice et justiciables : la procédure civile à la prévôté de Québec, 1667-1759*, Presses Université Laval, 1982.
- DICKINSON John A., *Law in New France*, University of Manitoba, Faculty of Law, 1992.
- DIDIER Sébastien, « Entre ville et campagnes, les subdélégués de l'intendance canadienne (1675-1763) », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 70 (1-2), 2016, p. 113-137.
- DIONNE Pierre-Yves, « Des moulins à vent en Nouvelle-France », *Scientia Canadensis : Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine* 12 (2), 1988, p. 113- 128.
- DOLLINGER Philippe, *Histoire de l'Alsace*, Toulouse ; Rennes, Privat ; Ouest-France, 2001.
- DOSTAL Paul et BÜRGER Katrin, « L'évolution climatique de la haute vallée du Rhin », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* (57-3), 2010, p. 111-130.
- DRÉVILLON Hervé, « La monarchie des Lumières : réforme ou utopie », in : CORNETTE Joël (dir.), *Histoire de la France politique. La monarchie. Entre Renaissance et Révolution, 1515-1792*, 340^e-424^e éditions, Paris, Éd. du Seuil, 2006.
- DUHAIME Gérard, *Le Nord : habitants et mutations*, Québec, Presses Université Laval, 2001.
- DUMONTET Éric, *La maîtrise des eaux et forêts de Poitiers de la Réformation à la Révolution, 1661-1790*, Thèse de doctorat (sous la direction de Jean-Marie Augustin), Poitiers, Université de Poitiers, 2000.
- DUNBAR Robert G., *Forging new rights in western waters*, Lincoln, University of Nebraska Press, 1983.
- DURAND Stéphane, *Finances, pouvoirs et territoires. Contribution à l'histoire des aménagements portuaires civils et à l'histoire des assemblées d'états (Provence, Languedoc et Roussillon, aux XVII^e et XVIII^e siècles)*, mémoire d'HDR, Montpellier, Université Paul-Valéry, 2009.
- DURAND Stéphane, « La territorialisation de l'action des états de Languedoc (XVII^e - XVIII^e siècles) », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire « Espaces et Cultures »* (30), 2009, p. 31-45.
- DURAND Stéphane, *Les villes en France, XVI^e - XVIII^e siècle*, Paris, Hachette Supérieur, 2006.
- ECCLES William J., *Canada under Louis XIV: 1663-1701*, McClelland and Stewart, 1978.

- EMMANUELLI François-Xavier, *État et pouvoirs dans la France des XVI^e - XVIII^e siècles. La métamorphose inachevée*, Paris, Nathan, 1992.
- EMMANUELLI François-Xavier, *L'Intendance, du milieu du XVII^e siècle à la fin du XVIII^e siècle : France, Espagne, Amérique*, Aix-en-Provence, Paris, Université de Provence, H. Champion, 1981.
- ERTSEN Maurits Willem, « Book Reviews », *Water History* 3 (1), 2011, p. 63- 66.
- FAILLON Michel-Étienne, *Histoire de la colonie française en Canada*, Villemarie, Bibliothèque paroissiale, 1865.
- FAUCHERRE Nicolas et MARTIN Philippe (éd), *La route des fortifications dans l'Est*, Paris, Huitième Jour, 2007
- FAUQUE Danielle, « Les écoles d'hydrographie en Bretagne au XVIII^e siècle », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne* 78, 2000, p. 369-400.
- FAVIER René et LE ROY LADURIE Emmanuel (éd), *Les pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, Grenoble, CNRS ; Maison Sciences de l'Homme-Alpes, 2002.
- FEBVRE Lucien, « Frontière. Le mot et la notion », in : FEBVRE Lucien ; MAZON Brigitte (dir.), *Vivre l'histoire*, Paris, Laffont, 2009, p. 379-391.
- FEBVRE Lucien, *Pour une histoire à part entière*, Paris, France, S.E.V.P.E.N., 1962.
- FEBVRE Lucien, *La terre et l'évolution humaine : introduction géographique à l'histoire*, Paris, La Renaissance du livre, 1922.
- FERRIÈRES Madeleine et FOURNIER Patrick, « Un nouveau regard sur les marais languedociens ? La mutation de la politique des États en Bas-Languedoc au milieu du XVIII^e siècle », *Annales du Midi* 119 (257), 2007.
- FEUERSTEIN Pierre, « Le Rhin dans l'Histoire. Des invasions à nos jours », in: FISCHER Antoine (dir.), *Connaissance du Rhin. Tirage spécial des numéros 12, 15, 16 et 19 de Saisons d'Alsace*, Strasbourg, Éditions ISTRRA, 1966 (Saisons d'Alsace), p. 45-65.
- FEUTRY David, « Le parquet du parlement de Paris à la fin du règne de Louis XIV : une cohésion familiale et doctrinaire à l'épreuve des choix du roi », in: AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (éd), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 33-48.
- FISCHER Antoine (dir.), « Ponts sur le Rhin », in: *Connaissance du Rhin. Tirage spécial des numéros 12, 15, 16 et 19 de Saisons d'Alsace*, Strasbourg, Éditions ISTRRA, 1966 (Saisons d'Alsace), p. 307-310.
- FLORES Dan, « Place: An Argument for Bioregional History », *Environmental History Review* 18 (4), décembre.1994, p. 1- 18.
- FOSTER William Henry, *The Captors' Narrative: Catholic Women and Their Puritan Men on the Early American Frontier*, Cornell University Press, 2003.
- FOUGÈRES Dany, *L'approvisionnement en eau à Montréal : du privé au public, 1796-1865*, Sillery, Québec, Septentrion, 2004.
- FOURNIER Marie, *Le riverain introuvable ! La gestion du risque d'inondation au défi d'une mise en perspective diachronique : une analyse menée à partir de l'exemple de la Loire*, Tours, Université François-Rabelais de Tours, 2010.
- FOURNIER Patrick, « Les leçons d'une hydro-histoire : quelques pistes de réflexion », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire « Espaces et Cultures »* (42), 2015.
- FOURNIER Patrick, « Expertise juridique et expertise technique : la mutation du regard sur l'espace rural en Languedoc, Provence et Comtat (XV^e-début du XIX^e siècle) », *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale* 122 (272), 2010, p. 535-552.
- FOURNIER Patrick, « La ville au milieu des marais aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Histoire urbaine* 18 (1), 2007, p. 23-40.

- FOURNIER Patrick, « La gestion d'un milieu fragile : les créments et les iscles du bas Rhône et de la basse Durance à l'époque moderne », in : LEVEAU Philippe et BURNOUF Joëlle (éd), *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004, p. 365-376.
- FOURNIER Patrick, *Eaux claires, eaux troubles dans le Comtat venaisin : XVII^e - XVIII^e siècles : imaginaire, technique et politique dans un État de l'Europe méridionale*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 1999.
- FOURNIER Patrick et LAVAUD Sandrine (éd), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne : actes des XXXII^es Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 8 et 9 octobre 2010*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2012.
- FOURNIER Patrick et LAVAUD Sandrine, « Les conflits de l'eau dans le champ des sciences sociales : cheminements thématiques et méthodologiques », in : FOURNIER Patrick et LAVAUD Sandrine (éd), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne : actes des XXXII^es Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 8 et 9 octobre 2010*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2012, p. 267-279.
- FOURNIER Patrick et MASSARD-GUILBAUD Geneviève, *Aménagement et environnement : perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016.
- FRANCOEUR Marie-Claude, *Le développement socio-économique des seigneuries gaspésiennes sous le Régime français : un modèle régional unique*, Mémoire de Maîtrise en histoire (sous la direction d'Alain Laberge), Québec, Université Laval, 2008.
- FRELON Elise, *Les pouvoirs du Conseil souverain de la Nouvelle France dans l'édiction de la norme : 1663-1760*, Paris, Harmattan, 2002.
- FRESSOZ Jean-Baptiste, GRABER Frédéric, LOCHER Fabien *et al.*, *Introduction à l'histoire environnementale*, Paris, La Découverte, 2014.
- FRIOUX Stéphane, « Fléau, ressource, exutoire : visions et usages des rivières urbaines (XVIII^e - XXI^e s.) », *Géocarrefour* 85 (3), 2011, p. 188-192.
- FURST Benjamin, « L'appropriation du réseau hydrographique canadien sous le Régime français », *Cahiers d'histoire* 31 (1), 2012, p. 119-134.
- FURST Benjamin, *Les dangers de l'eau en Nouvelle-France Histoire des représentations et pratiques liées à l'eau sous le Régime français, 1603-1749*, Mémoire de Master (sous la direction de A. J. Lemaître et D. Deslandres), Mulhouse, Université de Haute-Alsace, 2010.
- GALETTI Paola et RACINE Pierre (éd), *I mulini nell'Europa medievale: atti del Convegno di San Quirico d'Orcia, 21-23 settembre 2000*, Bologna, CLUEB, 2003.
- GAREAU Priscilla et LEPAGE Laurent, « Vers la gestion intégrée du fleuve Saint-Laurent : les défis d'une action collective », *Nouvelles pratiques sociales*, *Nouvelles pratiques sociales* 18 (1), 2005, p. 104-116.
- GARNEAU François-Xavier, *Histoire du Canada depuis sa découverte jusqu'à nos jours*, Québec, Napoléon Aubin, 1845.
- GARNIER Claire, *Soin des corps, soin des âmes : genre et pouvoirs dans les hôpitaux de France et de Nouvelle-France aux XVII^e et XVIII^e siècles.*, Montréal, Clermont-Ferrand, Université de Montréal ; Université Blaise Pascal (Clermont-Ferrand-2), 2015.
- GARNIER Emmanuel, « La ville face aux caprices du fleuve », *Histoire urbaine* 18 (1), 2007, p. 41-60.
- GARNIER Emmanuel, « La Gestion d'une forêt rhénane. La Rheinwald sous l'Ancien Régime », in : CORVOL-DESSERT Andrée (dir.), *Les forêts d'Occident du Moyen Age à nos jours : actes des XXIV^es Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 6, 7, 8 septembre 2002*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2004 (Flaran 24), p. 101-123.
- GARNIER Emmanuel, *Terre de conquêtes, la forêt vosgienne sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2004.
- GARRIGUES Frédéric, « Les intendants du commerce au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 45 (3), 1998, p. 626-661.

- GELINAS Cyrille, *Le rôle du fort de Chambly dans le développement de la Nouvelle-France de 1665 à 1760*, Ottawa, Parcs Canada, 1983.
- GEORGES Vincent, CUBIZOLLE Hervé et ARGANT Catherine, « Détection, détermination et interprétation des témoins archéologiques de la Loire en Forez (Massif central, France) : vers une histoire du peuplement », in : BURNOUF Joëlle et LEVEAU Philippe (éd), *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture : sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes.*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004, p. 57-69.
- GILLES David, « Aménager, canaliser, encadrer juridiquement les rivières du Québec : le poids de l'histoire ? », *Les Cahiers de droit* 51 (3-4), 2010, p. 923.
- GIRARD Jacques, « Les industries de transformation de la Nouvelle-France », *Cahiers de géographie du Québec* 3 (6), 1959, p. 305-320.
- GLASER Rüdiger et RIEMANN Dirk, « A thousand-year record of temperature variations for Germany and Central Europe based on documentary data », *Journal of Quaternary Science* 24 (5), 2009, p. 437- 449.
- GLINEUR Cédric, *Genèse d'un droit administratif sous le règne de Louis XV : les pratiques de l'intendant dans les provinces du Nord (1726 - 1754)*, Orléans, Presses Universitaires d'Orléans, 2005.
- GODIN Xavier et PLESSIX-BUISSET Christiane, « La réception des ordonnances civile et criminelle par le parlement de Bretagne », in: AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (éd), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 133-150.
- GOUBERT Jean-Pierre, *La conquête de l'eau : l'avènement de la santé à l'âge industriel*, Paris, France, Robert Laffont, 1986.
- GOUBERT Jean-Pierre, « L'eau et l'expertise sanitaire dans la France du XIX^e siècle : le rôle de l'Académie de médecine et des congrès internationaux d'hygiène », *Sciences sociales et santé* 3 (2), 1985, p. 75-102.
- GOUBERT Pierre et ROCHE Daniel, *Les Français et l'Ancien régime : la société et l'État*, Paris, Armand Colin, 2001.
- GOUBERT Pierre et ROCHE Daniel, *Les Français et l'Ancien Régime : culture et société*, Paris, Armand Colin, 2000.
- GOUROU Pierre, *Riz et civilisation*, Paris, Fayard, 1984.
- GRABER Frédéric, *Paris a besoin d'eau : projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS Editions, 2009.
- GRABOWSKI Jan, « Les Amérindiens domiciliés et la « contrebande » des fourrures en Nouvelle-France », *Recherches amérindiennes au Québec* 24 (3), 1994, p. 45-52.
- GRABOWSKI Jan, *The common ground: settled natives and French in Montréal, 1667-1760*, Montréal, Université de Montréal, 1993.
- GRAD Charles, « Le Rhin au siècle dernier », in: FISCHER Antoine (dir.), *Connaissance du Rhin. Tirage spécial des numéros 12, 15, 16 et 19 de Saisons d'Alsace*, Strasbourg, Éditions ISTRAS, 1966 (Saisons d'Alsace), p. 299-306.
- GREER Allan, « The Reluctant Land: Society, Space, and Environment in Canada before Confederation », *BC Studies* (161), Spring.2009, p. 125- 127.
- GREER Allan, *Habitants, marchands et seigneurs : la société rurale du bas Richelieu, 1740-1840*, Sillery, Québec, Septentrion, 2000.
- GREER Allan, « L'habitant, la paroisse rurale et la politique au XVIII^e siècle : quelques cas dans la vallée du Richelieu », *CCHA Study Sessions (Canadian Catholic Historical Association)* 47, 1980, p. 19- 33.

- GRÉLOIS Emmanuel, « Les logiques concurrentes des populations riveraines des zones humides : rivières, lacs et marais de Basse-Auvergne d'après les sources écrites (XIII^e- XVI^e siècles) », in: LEVEAU Philippe et BURNOUF Joëlle (éd), *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture : sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004, p. 291-298.
- GRENIER Benoît, *Seigneurs campagnards de la Nouvelle France : Présence seigneuriale et sociabilité rurale dans la vallée du Saint-Laurent à l'époque préindustrielle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007.
- GROUPE DE RECHERCHES URBAN OBERRHEIN, *La ville et l'eau. Stadt und Wasser am Oberrhein : l'avenir de l'eau dans son passé. Colloque du groupe de recherches Urban Oberrhein. Mulhouse, les 15-16 avril 1994*, Mulhouse, Université de Haute Alsace, 1994.
- GROVE Richard, « Editorial », *Environment and History* 1 (1), 1995, p. 1- 2
- GROVE Richard H., *Green imperialism: colonial expansion, tropical island Edens and the origins of environmentalism, 1600 - 1860*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995.
- GUERIN Jean-Louis, « Histoire d'une forêt écartelée entre colbertisme et libéralisme », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement* 53 (1), 2009, p. 11-16.
- GUHA Ramachandra, « Radical American environmentalism and wilderness preservation », *Environmental Ethics* 11, 1989, p. 71- 83.
- GUILLERME André, *Les temps de l'eau : la cité, l'eau et les techniques, Nord de la France, fin III^e siècle-début XIX^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1983.
- HAETTEL Jean-Paul, *Vauban : aux frontières de l'Est*, Strasbourg, Le Verger, 1997.
- HALBERT Philippe L. B., « Chaises à l'anglaise et bureaux anglais, ou repenser la culture matérielle en Nouvelle-France », *Borealia*, 2015 <<https://earlycanadianhistory.ca/2015/12/14/chaises-a-langlaise-et-bureaux-anglais-ou-repenser-la-culture-materielle-en-nouvelle-france/>>.
- HALBERT Philippe, *Power houses: furnishing authority in New France 1660-1760*, Mémoire de Master, Newark, University of Delaware, 2014.
- HAMELIN Jean et PROVENCHER Jean, « La vie de relations sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, au milieu du XVIII^e siècle », *Cahiers de géographie du Québec* 11 (23), 1967, p. 243-252.
- HAMELIN Louis-Edmond, « Régéologie et régionymie du Saint-Laurent en aval du lac Ontario », *Cahiers de géographie du Québec* 16 (37), 1972, p. 7-29.
- HAMELIN Louis-Edmond, « Noms de régions », *Cahiers de géographie du Québec* 10 (20), 1966, p. 253-262.
- HAMLIN Christopher, « 'Waters' or 'Water'?—master narratives in water history and their implications for contemporary water policy », *Water Policy* 2 (4–5), 2000, p. 313- 325.
- HAMSCHER Albert N., *The Conseil Privé and the Parlements in the Age of Louis XIV: A Study in French Absolutism*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1987.
- HARRIS Cole, « The St. Lawrence: River and Sea », *Cahiers de géographie du Québec* 11 (23), 1967, p. 171-179.
- HARRIS Richard Colebrook, *The Seigneurial System in Early Canada: A Geographical Study*, McGill-Queen's University Press, 1984.
- HAVARD Gilles, *Histoire des coureurs de bois : Amérique du Nord, 1600-1840*, Paris, Les Indes savantes, 2016.
- HAVARD Gilles, *Empire et métissages : Indiens et Français dans le Pays d'en Haut, 1660-1715*, Sillery, Québec, Septentrion, 2003.
- HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008.
- HECKL Christoph, *Das Straßburger Kaufhaus im Mittelalter: Entstehung, Verwaltung, wirtschaftspolitische Funktion*, Hamburg, Diplomica-Verlag, 2015.

- HEIDENREICH Conrad E., *Explorations and Mapping of Samuel De Champlain, 1603–1632*, Toronto, B. V. Gutsell, 1976 (Cartographica).
- HEIDENREICH Conrad E., « Measures of Distance Employed on 17th and Early 18th Century Maps of Canada », *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization* 12 (2), 1975, p. 121- 137.
- HEIDENREICH Conrad E., « An analysis of the 17th century map “Nouvelle France” », *Cartographica* 25 (3), 1688, p. 67-111.
- HELLEC Florence, BARATAUD Fabienne et MARTIN Laura, « Protection de l’eau et agriculture : une négociation au long cours », *Natures Sciences Sociétés* 21 (2), 2013, p. 190-199.
- HENSHALL Nicholas, *The myth of absolutism: change and continuity in early modern European monarchy*, London ; New York, Longman, 1992.
- HEYBERGER Laurent et PAGNOT Yves (éd), *Vauban : l’homme, l’ingénieur, le réformateur*, Belfort, Université de technologie de Belfort-Montbéliard, 2008.
- HILAIRE-PÉREZ Liliane, MASSOUNIE Dominique et SERNA Virginie (éd), *Archives, objets, et images des constructions de l’eau du Moyen Âge à l’ère industrielle*, Lyon, Société française d’histoire des sciences et des techniques, 2002.
- HIMMELSBACH Iso, GLASER Rüdiger, SCHOENBEIN Johannes. *et al.*, « Reconstruction of flood events based on documentary data and transnational flood risk analysis of the Upper Rhine and its French and German tributaries since AD 1480 », *Hydrology and Earth System Sciences* 19 (10), 2015, p. 4149- 4164.
- HOGEBOM Willard L., « The New Left and the Revision of American History », *The History Teacher* 2 (1), 1968, p. 51- 55.
- HORGUELIN Christophe, *La prétendue république : pouvoir et société au Canada, 1645-1675*, Sillery, Québec, Septentrion, 1997.
- HUGHES J. Donald, « Three Dimensions of Environmental History », *Environment and History* 14 (3), 2008, p. 319- 330.
- HUGHES J. Donald, *What is environmental history?*, Cambridge, Polity, 2006.
- HUNDLEY Norris, *Water and the West: the Colorado River Compact and the politics of water in the American West*, Berkeley, University of California Press, 1975.
- ILLAIRE Martine et SOUCHON Cécile, « Les cartes et plans au service d’une action : administration, gestion et aménagement du territoire », in : LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e - XIX^e siècle) : pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 187-221.
- INGOLD Alice, « Écrire la nature. De l’histoire sociale à la question environnementale ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 66 (1), 2011, p. 11-29.
- JACOB Christian, *L’empire des cartes : approche théorique de la cartographie à travers l’histoire*, Paris, A. Michel, 1992.
- JALABERT Laurent, « La politique territoriale française sur la rive gauche du Rhin (1679-1697) : des « réunions » à la Province de la Sarre », *Revue historique* 657 (1), 2011, p. 61.
- JOUANNA Arlette, *Le prince absolu : apogée et déclin de l’imaginaire monarchique*, Paris, Gallimard, 2014.
- JOUANNA Arlette, *Le pouvoir absolu : naissance de l’imaginaire politique de la royauté*, Paris, Gallimard, 2013.
- JUDD Richard, « Approches en histoire environnementale. Le cas de la Nouvelle-Angleterre et du Québec », *Globe : Revue internationale d’études québécoises* 9 (1), 2006, p. 67-92.
- KETTEL Anthony, *Le commerce de Strasbourg et de la province d’Alsace au XVIII^e siècle d’après le Mémoire sur l’Alsace du comte du Muy (1766)*, Mémoire de Master (sous la direction de A. J. Lemaître), Mulhouse, Université de Haute-Alsace, 2013.

- KINTZ Jean-Pierre et LIVET Georges (éd), *350e anniversaire des traités de Westphalie, 1648-1998*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1999.
- LAAKKONEN Simo, *Vesiensuojelun synty: Helsingin ja sen merialueen ympäristöhistoriaa 1878-1928 (The origins of water protection in Helsinki in 1878-1928)*, Helsinki, Gaudeamus, 2001.
- LABERGE Alain, « La gestion de l'eau au Canada sous le régime seigneurial, XVII^e - XIX^e siècles », in : HERMON Ella (dir.), *L'eau comme patrimoine : de la Méditerranée à l'Amérique du Nord*, Québec, Presses Université Laval, 2014, p. 185-192.
- LABERGE Alain, « État, entrepreneurs, habitants et monopole : le « privilège » de la pêche au marsouin dans le Bas Saint-Laurent 1700-1730 », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 37 (4), 1984, p. 543-556.
- LABOULAIS Isabelle, « La fabrique des savoirs administratifs », in : DAMME Stéphane van (dir.), *Histoire des sciences et des savoirs*, vol. 1. De la Renaissance aux Lumières, Paris, Seuil, 2015, p. 447-463.
- LABOULAIS Isabelle, « Introduction », in : LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e - XIX^e siècle) : pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 5-14.
- LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e - XIX^e siècle) : pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008.
- LAFFONT Pierre-Yves (éd), *Transhumance et estivage en Occident des origines aux enjeux actuels : actes des XXVII^{es} Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 9, 10, 11 septembre 2004*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2006 (Flaran 26).
- LALANCETTE Mario, « Description et analyse du rapport pêche/seigneurie à l'Île-aux-Coudres au XVIII^e siècle », in: GOY Joesph et WALLOT Jean-Pierre (éd), *Évolutions et éclatement du monde rural*, Paris ; Montréal, Ecole des hautes études en sciences sociales ; Presses de l'Université de Montréal, 1986, p. 203-218.
- LAMONTAGNE Roland, « La construction du fort Saint-Jean, 1748-1749 », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 15 (1), 1961, p. 35-40.
- LAMOUREUX Sophie, « La codification ou la démocratisation du droit », *Revue française de droit constitutionnel* 48 (4), 2001, p. 801-824.
- LANDRY Yves et LESSARD Régnald, « Les causes de décès aux XVII^e et XVIII^e siècles d'après les registres paroissiaux québécois », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 48 (4), 1995, p. 509-526.
- L'ANGLAIS Paul-Gaston, « L'hygiène urbaine à Québec au temps de la Nouvelle-France », in : POTHIER Louise (dir.), *L'eau, l'hygiène publique et les infrastructures*, Montréal, Groupe PGV, Diffusion de l'Archéologie, 1996.
- LAPERCHE-FOURNEL Marie-José, *La population du duché de Lorraine de 1580 à 1720*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1985.
- LARIN Robert, *Brève histoire du peuplement européen en Nouvelle-France*, Sillery, Québec, Septentrion, 2000.
- LASSERRE Jean-Claude, *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1980.
- LAVALLÉE Louis, *La Prairie en Nouvelle-France, 1647-1760 étude d'histoire sociale*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1992.
- LAVOIE Michel, *Le domaine du roi, 1652-1859 : souveraineté, contrôle, mainmise, propriété, possession, exploitation*, Sillery, Québec, Septentrion, 2010.
- LE GOUIC Olivier, *Lyon et la mer au XVIII^e siècle : connexions atlantiques et commerce colonial*, Rennes, Presses Univ. de Rennes, 2011 (Collection « Histoire »).
- LE MAO Caroline, « « Tout à présent est soumis aux ordres du roi ? » La question des remontrances au parlement de Bordeaux au temps de Louis XIV », in : AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (éd), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-*

- 15 novembre 2008, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 49-66.
- LE MAO Caroline, *Parlement et parlementaires : Bordeaux au Grand siècle*, Seyssel, France, Champ Vallon, 2007.
- LE MAO Caroline, *Les fortunes de Thémis : vie des magistrats du Parlement de Bordeaux au Grand Siècle*, Bordeaux, France, Fédération historique du Sud-Ouest, 2006.
- LE ROY LADURIE Emmanuel, *Canicules et glaciers, XIII^e- XVIII^e siècle*, Paris, le Grand livre du mois, 2004.
- LE ROY LADURIE Emmanuel, *Histoire du climat depuis l'an mil*, Paris, Flammarion, 1989.
- LEBRUN François, *Le XVII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2003.
- LEBRUN François, *La puissance et la guerre, 1661-1715*, Paris, Seuil, 1997 (Nouvelle histoire de la France moderne 4).
- LEE Lawrence B., « Water Resource History: A New Field of Historiography? », *Pacific Historical Review* 57 (4), 1988, p. 457- 467.
- LÉGARÉ Jacques et CHARBONNEAU Hubert, « La population du Canada aux recensements de 1666 et 1667 », *Population* 22 (6), 1967, p. 1031-1054.
- LEGUAY Jean-Pierre, *L'eau dans la ville au Moyen Âge*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002.
- LEMAÎTRE Alain J., « Le Conseil souverain d'Alsace et l'héritage impérial », in : DAUCHY Serge, DEMARSSION Véronique, LEUWERS Hervé et al. (éd), *Les parlementaires, acteurs de la vie provinciale : (XVII^e - XVIII^e siècles) ; [actes du colloque tenu à Douai le 17 - 18 novembre 2011]*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 145-158.
- LEMAÎTRE Alain J., « Le Mémoire sur l'Alsace de Peloux, 1732-1735. Éléments introductifs à une histoire de l'administration », *Les Actes du CRESAT* 8, 2011, p. 22-28.
- LEMAÎTRE Alain J., « L'autonomie dans la dépendance : le conseil souverain d'Alsace sous Louis XIV », in : AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (éd), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 133-150.
- LEMAÎTRE Alain J., « L'enquête administrative dans la gestion territoriale de l'Alsace aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Annales de l'Est. L'historien face à l'espace : paysages et cartographie. Actes de l'Université d'hiver de Saint-Mihiel, 26-28 novembre 2009*, 2010, p. 157-168.
- LEMAÎTRE Alain J., « L'intendance en Alsace, Franche-Comté et Lorraine aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Annales de l'Est* 50 (2), 2000, p. 205-232.
- LEMEUNIER Guy, « Quelques leçons d'une hydro-histoire. Le royaume de Murcie (v. 1450-v. 1650) », in : CRESSIER Patrice (dir.), *La Maîtrise de l'eau en Al-Andalus*, Madrid, Casa de Velázquez, 2006, p. 125-148.
- LEMIRE Vincent, *La soif de Jérusalem : essai d'hydrohistoire (1840 - 1948)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2010.
- LEVEAU Philippe et BURNOUF Joëlle, *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture : sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004.
- LINTON Jamie, *What is water? The history of a modern abstraction*, Vancouver, UBC Press, 2010.
- LINTSEN Harry, « Two Centuries of Central Water Management in the Netherlands », *Technology and Culture* 43 (3), 2002, p. 549- 568.
- LITALIEN Raymonde, PALOMINO Jean-François et VAUGEOIS Denis, *La mesure d'un continent : atlas historique de l'Amérique du Nord, 1492-1814*, Paris : Sillery, Québec, Presses de l'Université Paris-Sorbonne ; Septentrion, 2007.

- LIVET Georges, *Histoire des routes et des transports en Europe : des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2003.
- LIVET Georges, « Strasbourg et la navigation du Rhin : contribution à l'étude des relations entre la ville et le margraviat de Bade à la fin du XVIII^e siècle », in: DUCHHARDT Heinz et SCHMITT Eberhard (éd), *Deutschland und Frankreich in der frühen Neuzeit: Festschrift für Hermann Weber zum 65. Geburtstag*, München, R. Oldenbourg, 1987 (Ancien Régime, Aufklärung und Revolution 12).
- LIVET Georges (dir.), *Histoire de Colmar*, Privat, 1983.
- LIVET Georges, *L'intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, Paris, Les Belles Lettres, 1956.
- LIVET Georges, *Le Duc Mazarin, Gouverneur d'Alsace, 1661-1713*, Strasbourg, F.-X. Leroux, 1954.
- LIVET Georges, *Les Intendants d'Alsace et leur œuvre : 1648-1789*, Strasbourg, F.-X. Leroux, 1948.
- LIVET Georges et RAPP Francis (éd), *Histoire de Strasbourg*, Toulouse, Privat, 1987.
- LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 56 (4), 2009, p. 7-38.
- LOEWEN Brad et CHAPDELAINE Claude, *Contact in the 16th century: networks among fishers, foragers, and farmers*, Ottawa, University of Ottawa Press, 2016.
- LOUVOIS François-Michel Le Tellier de, *Lettres de Louvois à Louis XIV (1679 - 1691) : politique, guerre et fortification au Grand Siècle*, Paris, Société de l'Histoire de France, 2007.
- LUNN Jean, « The Illegal Fur Trade out of New France, 1713-60 », *Report of the Annual Meeting of the Canadian Historical Association* 18 (1), 1939, p. 61- 76.
- LYNN John Albert, *Les guerres de Louis XIV 1667-1714*, Paris, Perrin, 2014.
- MALETTKE Claus, « L'Alsace à l'époque de la Guerre de Trente Ans et de la Paix de Westphalie », in: TOLLET Daniel (dir.), *Guerres et paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine : mélanges d'histoire des relations internationales offerts à Jean Bérenger*, Paris, Presses Paris Sorbonne, 2003, p. 181-192.
- MARGAIRAZ Dominique, « L'économie d'Ancien Régime comme économie de la circulation », in: WORONOFF Denis (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 1-5.
- CHALVET Martine., *Une histoire de la forêt*, Paris, Seuil, 2011.
- MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « Pour une histoire environnementale de l'urbain », *Histoire urbaine* 18 (1), 2007, p. 5-21.
- MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « De la "part du milieu" à l'histoire de l'environnement », *Le Mouvement Social* 200 (3), 2002, p. 64-72.
- MAUCH Christof et ZELLER Thomas, *Rivers in history: perspectives on waterways in Europe and North America*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2008.
- MCGEE W. J., « Water as a Resource », *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 33 (3), 1909, p. 37- 50.
- MCGREEVY Patrick, « Imagining the Future at Niagara Falls », *Annals of the Association of American Geographers* 77 (1), 1987, p. 48- 62.
- MCNEILL John R., « Observations on the Nature and Culture of Environmental History », *History and Theory* 42 (4), 2003, p. 5- 43.
- MELOSI Martin V, *The sanitary city: urban infrastructure in America from colonial times to the present*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2000.
- MEYER Jean, « Une enquête de l'Académie de médecine sur les épidémies (1774-1794) », *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 21 (4), 1966, p. 729-749.

- MISCHLICH Robert, « Le régime international de la navigation du Rhin », in: FISCHER Antoine (dir.), *Connaissance du Rhin. Tirage spécial des numéros 12, 15, 16 et 19 de Saisons d'Alsace*, Strasbourg, Éditions ISTR, 1966, p. 13-33.
- MORERA Raphaël, « La gestion de l'eau en Calaisis. Pouvoirs civils et militaires face aux populations locales, fin du XVII^e — début du XVIII^e siècle. », in: FOURNIERS Patrick et MASSARD-GUILBAUD Geneviève (dir.), *Aménagement et environnement: perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, pp. 25-39.
- MORERA Raphaël, « Mise en valeur des zones humides et associations de gestion. Naissance et affirmation de nouveaux pouvoirs territoriaux (France, XVI^e - XVIII^e siècles) », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire « Espaces et Cultures »* (42), 2015.
- MORERA Raphaël, *L'assèchement des marais en France au XVII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011.
- MORERA Raphaël, « Maîtrise de l'eau, maîtrise de l'espace : cartographie et inondations défensives à l'époque de Vauban », *Le Monde des Cartes* 195, 2008, p. 29-54.
- MORERA Raphaël, *Expertise et grands travaux. Les débuts du canal de Briare (1604-1612)*, 2006. En ligne : <<http://halshs-00008867v1>>.
- MORERA Raphaël, « De l'écluse à sas à la jonction des mers », *Hypothèses* 9 (1), 2005, p. 187-198.
- MORERA Raphaël, « La politique hydraulique des rois de France au XVII^e siècle », *Hypothèses* 8 (1), 2005, p. 49-60.
- MORERA Raphaël, *Vauban hydraulicien*, Mémoire de maîtrise (sous la direction de Paul Benoît), Paris, Paris I Panthéon-Sorbonne, 1999.
- MORIEUX Renaud, « La guerre des toponymes. La “mer britannique” versus “la Manche” (XVII^e - XVIII^e siècles) », in: LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e - XIX^e siècle) : pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 121-163.
- MORIN Georges-André, « La continuité de la gestion des forêts françaises de l'ancien régime à nos jours, ou comment l'Etat a-t-il pris en compte le long terme », *Revue française d'administration publique*, 134 (2), 2010, p. 233-248.
- MOSLEY Stephen, « Common Ground: Integrating Social and Environmental History », *Journal of Social History* 39 (3), 2006, p. 915- 933.
- MOUSNIER Mireille (dir.), *Moulins et meuniers dans les campagnes européennes, IX^e- XVIII^e siècle : actes des XXI^{es} journées internationales d'histoire de l'abbaye de Flaran 3, 4, 5 septembre 1999*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2002.
- MOUSNIER Mireille (dir.), *Les animaux malades en Europe occidentale (VI^e - XIX^e siècle) : actes des XXV^{es} Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 12, 13, 14 septembre 2003*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2005 (Flaran 25).
- MOUSNIER Roland, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue : 1598-1789*, Paris, Presses universitaires de France, 2005 (1^{ère} édition 1974).
- MOUSSETTE Marcel, « Entre la terre et l'eau : les colons de l'Île aux Oies au XVII^e siècle », in : HERMON Ella (dir.), *L'eau comme patrimoine : de la Méditerranée à l'Amérique du Nord*, Québec, Presses Université Laval, 2014, p. 285-300.
- MUKERJI Chandra, *Impossible engineering: technology and territoriality on the Canal du Midi*, Princeton, N.J, Princeton University Press, 2009.
- MYLLYNTAUS Timo, « Writing about the Past with Green Ink. The Emergence of Finnish Environmental History », *H-Net.org (H-Environment)*, décembre.2002, <<http://www.h-net.org/~environ/historiography/finland.htm>>, consulté le 30.01.2014.
- NASH Roderick, « American Environmental History: A New Teaching Frontier », *Pacific Historical Review* 41 (3), 1972, p. 362- 372.

- NASH Roderick, *Wilderness and the American mind*, New Haven, Yale University Press, 1967.
- NIENHUIS Piet H., *Environmental History of the Rhine-Meuse Delta: An ecological story on evolving human-environmental relations coping with climate change and sea-level rise*, New York, Springer, 2008.
- NOEL Jan, « N'être plus la déléguée de personne : une réévaluation du rôle des femmes dans le commerce en Nouvelle-France », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 63 (2-3), 2010-2009, p. 209-241.
- NORDMAN Daniel, *Frontières de France : de l'espace au territoire : XVI^e - XIX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1998.
- OUELLET Marie-Ève, *Et ferez justice : le métier d'intendant au Canada et dans les généralités de Bretagne et de Tours au 18^e siècle (1700-1750)*, Rennes, Montréal, Université de Rennes 2, Université de Montréal, 2014.
- OUELLET Marie-Ève, « Structures et pratiques dans l'historiographie de l'État en Nouvelle-France », *Bulletin d'Histoire Politique* 18 (1), 2009, p. 37-50.
- OUVRAGE COLLECTIF, *Le vigneron, la viticulture et la vinification en Europe occidentale au Moyen Age et à l'époque moderne*, Auch ; Valence-sur-Baïse, Comité départemental du tourisme du Gers, 1991 (Flaran 11).
- PAGNOT Yves, « Vauban et la fortification de Belfort », in : HEYBERGER Laurent et PAGNOT Yves (éd), *Vauban : l'homme, l'ingénieur, le réformateur*, Belfort ; Montbéliard, Université de technologie Belfort-Montbéliard, 2008 (Sciences humaines et technologie), p. 93-131.
- PALOMINO Jean-François, « Pratiques cartographiques en Nouvelle-France : La prise en charge de l'État dans la description de son espace colonial à l'orée du XVIII^e siècle », *Lumen : Selected Proceedings from the Canadian Society for Eighteenth-Century Studies / Lumen : travaux choisis de la Société canadienne d'étude du dix-huitième siècle* 31, 2012, p. 21-39.
- PALOMINO Jean-François, « Entre la recherche du vrai et l'amour de la patrie : cartographier la Nouvelle-France au XVIII^e siècle », *Revue de Bibliothèque et Archives nationales du Québec* 1, 2009, p. 85-99.
- PALOMINO Jean-François, « Jean-Baptiste Franquelin : un géographe du roi à Québec », in: VIDAL Laurent et D'ORGEIX Emilie (éd), *Les villes françaises du Nouveau Monde : des premiers fondateurs aux ingénieurs du roi, XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris ; La Rochelle ; Rochefort ; Aix-en-Provence, Somogy ; Flash ; Centre international de la mer ; Centre des archives d'outre-mer, Archives nationales, 1999, p. 162-167.
- PERNOT Jean-François, « Aux origines du concept de guerre-État dans la pensée de Vauban », in : BRISAC Catherine et FAUCHERRE Nicolas (éd), *Actes du Colloque Vauban réformateur, Paris, Musée Guimet, 15-16-17 décembre 1983*, Paris, Association Vauban, 1993.
- PERROT Jean-Claude, *Genèse d'une ville moderne : Caen au XVIII^e siècle*, 2 vol., Paris ; La Haye, Mouton ; DL, 1975.
- PETOT Jean, *Histoire de l'administration des ponts et chaussées, 1599-1815*, Paris, Librairie Marcel Rivière et Cie, 1958, 1958.
- ROY Pierre-Georges, *La famille Juchereau Duchesnay*, Lévis, 1903.
- PINON Pierre, *Canaux : rivières des hommes*, Paris, Rempart, 1995 (Patrimoine vivant).
- PINON Pierre, « Voyages pittoresques sur les canaux », in : COLLECTIF (dir.), *Un canal... des canaux... Catalogue de l'exposition tenue à la Conciergerie, 7 mars-8 juin 1986.*, Paris, Picard, 1986, p. 1-86.
- PISANI Donald J, *From the family farm to agribusiness: the irrigation crusade in California and the West, 1850-1931*, Berkeley, University of California Press, 1984.
- POITRAS Claire, « L'histoire urbaine environnementale au Québec. Un domaine de recherche en émergence », *Globe* 9 (1), 2006, p. 93-111.
- POTHIER Louise (dir.), *L'eau, l'hygiène publique et les infrastructures*, Montréal, Groupe PGV, Diffusion de l'Archéologie, 1996.

- POTHIER Louise, « Réseaux d'eau potable et d'eaux usées : l'hygiène publique dans la société montréalaise (1642-1910) », in: POTHIER Louise (dir.), *L'eau, l'hygiène publique et les infrastructures*, Montréal, Groupe PGV, Diffusion de l'Archéologie, 1996.
- POUBLANC Sébastien, *Compter les arbres. Une histoire des forêts méridionales à l'époque moderne*, Thèse de doctorat d'histoire moderne (sous la direction de Jean-Marie Augustin), Toulouse, université de Toulouse II, 2015.
- PRITCHARD James S., *In search of Empire: the French in the Americas, 1670–1730*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.
- PRITCHARD James S., « Early French Hydrographic Surveys in the Saint Lawrence River », *International Hydrographic Review* LVI (1), 1979, p. 125- 149.
- PUJO Bernard, *Vauban*, Paris, Albin Michel, 1991.
- PUNGETTI Gloria, *Water environment landscape: a comparison between dutch and italian planning*, Bologna, Pitagora, 1991.
- QUENET Grégory, *Versailles, une histoire naturelle*, Paris, La Découverte, 2015.
- QUENET Grégory, *Les tremblements de terre aux XVII^e et XVIII^e siècles : la naissance d'un risque*, Paris, Champ Vallon, 2005.
- RADKAU Joachim, *Nature and power: a global history of the environment*, Washington, D.C. ; Cambridge ; New York, Cambridge University Press, 2008.
- RAUDOT Antoine-Denis, *Relation par lettres de l'Amérique septentrionale*, Paris, Letouzey et Ané, 1904.
- REVEL Jacques et NORDMAN Daniel, « La formation de l'espace français », in: BURGUIÈRE André et REVEL Jacques (éd), *Histoire de la France*, Paris, Seuil, 2000, p. 39-209.
- RICHARDS John F., *The unending frontier: an environmental history of the early modern world*, Berkeley, University of California Press, 2003.
- RICHARD-FERROUJDI Audrey, « Limites du modèle délibératif: composer avec différents formats de participation », *Politix* 96 (4), 2011, p. 161-181.
- RIEGER Jean-Paul, « Les forêts alsaciennes sous l'Ancien régime », *Revue d'Alsace* 90, 1950, p. 139-147.
- ROBERT Jean-Claude, « Le Saint-Laurent et la structuration de l'espace montréalais, XVII^e - XX^e siècle », *Etudes canadiennes* 27 (50), 2007, p. 19-32.
- ROBICHAUD Léon, « Relier Québec et Montréal par le chemin du Roy », *Cap-aux-Diamants : La revue d'histoire du Québec*, 111, 2012, p. 4-9.
- ROCHE Daniel, « Le temps de l'eau rare du Moyen Âge à l'époque moderne », *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 39 (2), 1984, p. 383-399.
- ROUZEAU Benoit, *Le patrimoine hydraulique et industriel de l'abbaye cistercienne de Morimond entre la fondation et la Guerre de Trente Ans : énergies et matériaux d'après les sources écrites et archéologiques*, Thèse de doctorat d'histoire, Paris, Université Paris 1, 2008.
- ROY Pierre-Georges, « Les grands-voyers de la Nouvelle-France et leurs successeurs », *Les Cahiers des dix* (8), 1943, p. 181-233.
- RUF Thierry, « Droits d'eau et institutions communautaires dans les Pyrénées-Orientales. Les tenanciers des canaux de Prades (XIV^e-XX^e siècle) », *Histoire et Sociétés Rurales* (16), 2001, p. 11-44.
- SAHLINS Peter, « Natural Frontiers Revisited: France's Boundaries since the Seventeenth Century », *The American Historical Review* 95 (5), décembre.1990, p. 1423- 1451.
- SAHLINS Peter, *Boundaries: the making of France and Spain in the Pyrenees*, Berkeley, University of California Press, 1989.
- SAMSON Roch, *Les Forges du Saint-Maurice : les débuts de l'industrie sidérurgique au Canada, 1730-1883*, Québec, Presses Université Laval, 1998.

- SANFAÇON Roland, « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 12 (1), 1958, p. 3-29.
- SARMANT Thierry (dir.), *Les ministres de la guerre, 1570-1792 : histoire et dictionnaire biographique*, Paris, Belin, 2007.
- SCHILLING Heinz, « Le Saint-Empire à l'époque moderne : un système partiellement modernisé résultant d'une adaptation incomplète à l'émergence, dans les principautés territoriales allemandes et les pays européens voisins, de l'État de la première modernité », *Trivium. Revue franco-allemande de sciences humaines et sociales — Deutsch-französische Zeitschrift für Geistes- und Sozialwissenschaften* (14), 2013. En ligne: trivium.revues.org, <<http://trivium.revues.org/4569>>.
- SCHMITT Laurent, HOUSSIER Jérôme, MARTIN Brice *et al.*, « Paléo-dynamique fluviale holocène dans le compartiment sud-occidental du fossé rhénan (France) », *Des fleuves et des hommes à l'époque mérovingienne, 42e supplément à la Revue archéologique de l'Est*, 2016, p. 15-33.
- SCOTT James C., *Seeing like a state: how certain schemes to improve the human condition have failed*, New Haven, Yale University Press, 1998 (Yale agrarian studies).
- SERNA Virginie, « Le fleuve de papier. Visites de rivières et cartographies de fleuve (XIII^e- XVIII^e siècles) », *Médiévales* 18 (36), 1999, p. 31- 41.
- SHAW Ronald E., *Canals for a Nation: The Canal Era in the United States, 1790–1860*, University Press of Kentucky, 1990.
- SIAT Jeannine, *Histoire du rattachement de l'Alsace à la France*, Le Coteau [France], Horvath, 1987.
- SMOUT T. C., *Nature contested: environmental history in Scotland and Northern England since 1600*, Edinburgh, Edinburgh University Press, 2000.
- SOENS Tim, « Capitalisme, institutions et conflits hydrauliques autour de la mer du Nord (XIII^e- XVIII^e siècle) », in: FOURNIER Patrick et LAVAUD Sandrine (éd), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne : actes des XXXIIes Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 8 et 9 octobre 2010*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2012, p. 148-188.
- SÖRLIN Sverker et WARDE Paul, « The Problem of the Problem of Environmental History: A Re-Reading of the Field », *Environmental History* 12 (1), 01.01.2007, p. 107- 130.
- SOUBEYRAN Olivier et BERDOULAY Vincent, *L'écologie urbaine et l'urbanisme : Aux fondements des enjeux actuels*, La Découverte, 2010.
- STAFF Canada Parks, *Québec, the Fortified City: From the 17th to the 19th Century*, National Library of Canada, The, 1982.
- STEVIN Simon, *Nouvelle manière de fortification par escluses*, Rotterdam, Jean Waesbergue, 1618.
- STROUD Ellen, « Does Nature Always Matter? Following Dirt through History », *History and Theory* 42 (4), décembre.2003, p. 75- 81.
- SWANN Julian, « Coopération, opposition ou autonomie ? Le parlement de Dijon, les états de Bourgogne et Louis XIV », in : AUBERT Gauthier et CHALINE Olivier (éd), *Les parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation : actes du colloque de Rennes, 13-15 novembre 2008*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 117-132.
- SUTOR Marc, *Vie et dynamique d'un fleuve: La Meuse de Sedan à Maastricht (des origines à 1600)*, Bruxelles, De Boeck Université, 2006.
- SUTOR Marc, *La navigation sur la Meuse moyenne des origines à 1650*, Liège-Louvain, Centre belge d'Histoire rurale, 1986.
- SWYNGEDOUW Erik, *Social power and the urbanization of water: flows of power*, Oxford ; New-York, Oxford University Press, 2004.
- SWYNGEDOUW Erik, KAÏKA Maria et CASTRO Esteban, « Urban Water: A Political-Ecology Perspective », *Built Environment* 28 (2), 2002, p. 124- 137.

- SZULMAN Éric, *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014.
- SZULMAN Éric, *La navigation intérieure de Colbert à la Révolution : genèse d'une catégorie d'action publique et émergence de la notion de réseau*, Paris, Paris I Panthéon-Sorbonne, 2011.
- TALBOT André (dir.), *Enjeux de la disponibilité de l'eau pour le fleuve Saint-Laurent - Synthèse environnementale*, Montréal, Environnement Canada, 2006.
- TARBÉ DE SAINT-HARDOUIN François Pierre, *Notices biographiques sur les ingénieurs des Ponts et Chaussées depuis la création du corps en 1716 jusqu'à nos jours*, Paris, France, Baudry, 1884.
- TERNAT François, *Partager le monde : rivalités impériales franco-britanniques (1748-1756)*, Paris, PUPS, 2015.
- TESDAHL Eugene Richard Henry, « The Price of Empire: Smuggling between New York and New France, 1700–1754 », *History Graduate Theses & Dissertations*, 2012. En ligne : http://scholar.colorado.edu/hist_gradetds/11.
- THORP James H., LAMBERTI Gary A. et CASPER Andrew F., « St. Lawrence River Basin », in: BENKE Arthur C. et CUSHING C. E. (éd), *Rivers of North America*, Amsterdam ; Boston, Elsevier/Academic Press, 2005.
- THWAITES Reuben Gold, *The Jesuit relations and allied documents: travels and explorations of the Jesuit missionaries in New France, 1610–1791*, Cleveland, Burrows Bros. Co., 1896.
- TIELHOF Milja VAN et DAM Petra VAN, « Losing land, gaining water. Ecological and financial aspects of regional water management in Rijnland, 1200–1800 », in: GREEFS Hilde et HART Marjolein »t (éd), *Water Management, Communities, and Environment. The Low Countries in Comparative Perspective. Jaarboek voor Ecologische Geschiedenis*, vol. 2005/2006, Gent, Academia Press, 2006, p. 63-93.
- TRICOIRE Damien, « Une histoire franco-malgache des établissements français à Madagascar aux XVII^e et XVIII^e siècles : identités flottantes, métissages et collaborations », *Outre-mers* (392-393), 2016, p. 237-259.
- TRIGGER Bruce G., *Les Indiens, la fourrure et les blancs : Français et Amérindiens en Amérique du Nord*, Montréal, Boréal, 1992.
- TRUDEL François, « Les Inuits du Labrador méridional face à l'exploitation canadienne et française des pêcheries (1700-1760) », *Revue d'histoire de l'Amérique française* 31 (4), 1978, p. 481-499.
- TRUDEL Marcel, *Les débuts du régime seigneurial au Canada*, Montreal, Fides, 1974.
- TRUDEL Marcel, *La seigneurie de la Compagnie des Indes occidentales, 1663-1674*, Montréal, Fides, 1963 (Histoire de la Nouvelle-France 4).
- TRUDEL Marcel, *La seigneurie des Cent-Associés, 1627-1663*, Montréal, Fides, 1963 (Histoire de la Nouvelle-France 3).
- TRUDEL Marcel, *Le comptoir, 1604-1627*, Montréal, Fides, 1963 (Histoire de la Nouvelle-France 2).
- UCHIDA Hidemi, *Le tabac en Alsace aux XVII^e et XVIII^e siècles : essai sur l'histoire d'une économie régionale frontalière*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1997.
- VAN DAMME Stéphane (dir.), *Histoire des sciences et des savoirs*, vol. 1. De la Renaissance aux Lumières, Paris, Seuil, 2015.
- VAN RUYMBEKE Bertrand, « L'histoire Atlantique aux Etats-Unis : la périphérie au centre », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos Coloquios*, 2008.
- VASQUEZ Julien, « Du renseignement économique à « la mesure de l'État » : l'intendant expert sous l'Ancien régime », in : LAURENT Sébastien (dir.), *Entre l'état et le marché : l'information et l'intelligence économique en France*, Paris, Nouveau monde, 2010, p. 45-64.
- VEN Grardus P. van de, *Man-made lowlands: history of water management and land reclamation in the Netherlands*, Utrecht, Uitgeverij Matrijs, 1993.

- VERDIER Nicolas, « Modeler le territoire : les ingénieurs des Ponts et leurs usages de la carte (fin XVIII^e - début XIX^e siècle) », in : LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e - XIX^e siècle) : pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 51-66.
- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Colbert : la politique du bon sens*, Paris, Payot, 2003.
- VÉRIN Hélène, *Entrepreneurs, entreprise : histoire d'une idée*, Paris, Classiques Garnier, 2011.
- VÉRIN Hélène, *La gloire des ingénieurs : l'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Michel, 1993.
- VIDAL Cécile, « Pour une histoire globale du monde atlantique ou des histoires connectées dans et au-delà du monde atlantique ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 67 (2), 2012, p. 391-413.
- VIDAL Cécile, « La nouvelle histoire atlantique : nouvelles perspectives sur les relations entre l'Europe, l'Afrique et les Amériques du XV^e au XIX^e siècle », *La Revue Internationale des Livres et des Idées* (4), 2009. En ligne : <<http://www.revuedeslivres.net/articles.php?idArt=120>>
- VIDAL Cécile, « Introduction : Le(s) monde(s) atlantique(s), l'Atlantique français, l'empire atlantique français », *Outre-mers* 96 (362), 2009, p. 7-37.
- VIDAL Cécile, « La nouvelle histoire atlantique en France : Ignorance, réticence et reconnaissance tardive », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos. Nouveaux mondes mondes nouveaux — Novo Mundo Mundos Novos — New world New worlds*, 2008.
- VIDAL Laurent et ORGEIX Emilie D' (éd), *Les villes françaises du Nouveau Monde : des premiers fondateurs aux ingénieurs du roi, XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris ; La Rochelle ; Rochefort ; Aix-en-Provence, Somogy ; Flash ; Centre international de la mer ; Centre des archives d'outre-mer, Archives nationales, 1999.
- VIGNON Eugène-Jean-Marie, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècles.*, 3 vol., Paris, Dunod, 1862.
- VIROL Michèle, « Du terrain à la carte : les ingénieurs du roi Louis XIV entre exigences et réalisations », in : LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages des cartes (XVII^e - XIX^e siècle) : pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 33-50.
- VIROL Michèle, « Introduction à "l'instruction pour servir au réglément des transports et remuement des terres" », in : VAUBAN Sébastien Le Prestre de, *Les oisivetés de monsieur de Vauban, ou, Ramas de plusieurs mémoires de sa façon sur différents sujets*, Seyssel, Champ vallon, 2007, p. 1629-1640.
- VIROL Michèle, *Vauban de la gloire du roi au service de l'État*, Seyssel, Champ Vallon, 2007.
- VIROL Michèle (dir.), *Vauban et les voies d'eau*, Paris, Huitième jour, 2007 (Les étoiles de Vauban).
- VIROL Michèle, « La technique au service de la défense et de l'économie du royaume. L'aménagement des rivières selon Vauban », *La rivière aménagée. Entre héritages et modernité. Formes, techniques et mise en œuvre. Aestuarium, Cultures et développement durable* 7, 2005, p. 231-251.
- VIROL Michèle, « Les carnets de bord d'un grand serviteur du roi : les agendas de Vauban », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* no48-4 (4), 2001, p. 50-76.
- VOGLER Bernard et KAMMERER Odile (éd), *Nouvelle histoire de l'Alsace : une région au cœur de l'Europe*, Toulouse, Privat, 2003.
- VONAU Jean-Laurent, « L'extension territoriale française en Alsace (1648-1697) et les autorités féodales princières ou citadines », in: KINTZ Jean-Pierre et LIVET Georges (éd), *350e anniversaire des traités de Westphalie, 1648-1998*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1999, p. 339-357.
- WAQUET Jean-Claude, *Les Grands maîtres des eaux et forêts de France de 1689 à la Révolution, suivi d'un dictionnaire des grands maîtres*, Genève ; Paris, Droz, 1978.
- WARREN Jean-Philippe, « » Le principe de consentement en Nouvelle-France n'existe pas ». Entrevue avec Catherine Desbarats (Université McGill) », *Bulletin d'Histoire Politique* 15 (3), 2006, p. 117-126.
- WEBER Hermann, « Richelieu et le Rhin », *Revue Historique* 239 (2), 01.01.1968, p. 265-280.

- WEINER Douglas R., « A Death-Defying Attempt to Articulate a Coherent Definition of Environmental History », *Environmental History* 10 (3), 2005, p. 404- 420.
- WERNER Robert, *Les ponts et chaussées d'Alsace au dix-huitième siècle*, Strasbourg, Hietz, 1929.
- WHITE Richard, *The Middle Ground: Indians, Empires, and Republics in the Great Lakes Region, 1650–1815*, Cambridge University Press, 2010.
- WHITE Richard, « From Wilderness to Hybrid Landscapes: The Cultural Turn in Environmental History », *The Historian* 66 (3), 2004, p. 557- 564.
- WHITE Richard, *The Organic machine: the remaking of the Columbia river*, New York, Hill and Wang, 1996.
- WHITE Richard, « American Environmental History: The Development of a New Historical Field », *Pacific Historical Review* 54 (3), 1985, p. 297- 335.
- WHYTE Ian, *A dictionary of environmental history*, London, I.B. Tauris, 2013 (Environmental history and global change series 2).
- WIEN Thomas, « Rex in fabula : travailler l'inquiétude dans la correspondance adressée aux autorités métropolitaines depuis le Canada (1700-1760) », *Outre-mers* 96 (362), 2009, p. 65-85.
- WIEN Thomas, « Selling Beaver Skins in North America and Europe, 1720–1760: The Uses of Fur-Trade Imperialism », *Journal of the Canadian Historical Association* 1 (1), 1990, p. 293.
- WINIWARTER Verena, ARMIERO Marco, DAM Petra VAN *et al.*, « Environmental history in Europe from 1994 to 2004: enthusiasm and consolidation », *Environment and History* 10 (4), 2004, p. 501–530.
- WITTFOGEL Karl August, *Oriental despotism: a comparative study of total power*, New Haven, London, Yale University press, Oxford University press, 1957.
- WORSTER Donald, *The Ends of the Earth: Perspectives on Modern Environmental History*, Cambridge, New York, Cambridge University Press, 1988.
- WORSTER Donald, *Rivers of Empire: Water, Aridity, and the Growth of the American West*, New York, Oxford, Oxford University Press, 1985.
- WORSTER Donald, « World without Borders: The Internationalizing of Environmental History », *Environmental Review* 6 (2), 01.10.1982, p. 8- 13.
- ZELLER Gaston, *L'organisation défensive des frontières du Nord et de l'Est au XVII^e siècle*, Berger-Levrault, 1928.
- ZYSBERG André, *La monarchie des Lumières, 1715-1786*, Paris, Éd. du Seuil, 2002 (Nouvelle histoire de la France moderne 5).

Sites Internet

- ARCHIVES NATIONALES D'OUTRE-MER, « Inventaires détaillés, Arrêts, déclarations, édits et ordonnances concernant les colonies (1666/1779) », 17.05.2010. En ligne : <http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ark:/61561/ka455hct>.
- BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE, Bibliothèque numérique Gallica. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/>.
- BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA, « Archives de la Nouvelle-France », 25.06.2015 En ligne : <http://www.bac-lac.gc.ca/fra/decouvrez/exploration-colonisation/archives-nouvelle-france/Pages/archives-nouvelle-france.aspx>.
- BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC, « Pistard ». En ligne : <http://pistard.banq.qc.ca>.
- BOUCHARD Hélène et ROBITAILLE Patricia, « Portrait global de l'état du Saint-Laurent 2014 - Plan d'action Saint-Laurent », *Plan d'action Saint-Laurent*, 2014. En ligne : http://planstlaurent.qc.ca/fr/suivi_de_letat/portrait_global_de_letat_du_saint_laurent_2014.html.

- COMMISSION DE TOPONYMIE DU QUÉBEC, « Rivière de Mont-Louis ». En ligne :
<http://www.toponymie.gouv.qc.ca/ct/ToposWeb/fiche.aspx?no_seq=42125>.
- ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA, « Les inondations au Canada — Québec », 02.04.2009. En ligne : <<https://www.ec.gc.ca/eau-water/default.asp?lang=Fr&n=C0122DA3-1#Section3>>.
- MÉTÉO FRANCE, « Climat Alsace ». En ligne :
<<http://www.meteofrance.com/climat/france/alsace/regi42/normales>>.
- MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DU QUÉBEC, « Description des provinces naturelles — Province B — Les Basses-terres du Saint-Laurent ». En ligne :
<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/partie4b.htm>.
- MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DU QUÉBEC, « Normales climatiques 1981-2010 — Climat du Québec ». En ligne :
<<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/climat/normales/climat-qc.htm>>.
- LEGILUX, PORTAIL JURIDIQUE DU GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DU LUXEMBOURG SUR INTERNET, « Ordonnance du 13 août 1669 sur le fait des Eaux et Forêts ». En ligne :
<<http://www.legilux.public.lu/rgl/1669/A/0001/Z.pdf>>.
- SITE DU GROUPE D'HISTOIRE DES ZONES HUMIDES, « Ressources documentaires — XVII^e siècle ». En ligne :
<<http://www.ghzh.fr/index.php/ressources-documentaires/category/5-xviiie-siecle>>.

Index

A

Acadie, 9, 60, 66, 71, 72, 84, 97, 98, 109, 121, 204, 329, 349
Agniers, 185, 186
AIGUILLON Emmanuel-Armand de Vignerot du Plessis-Richelieu, duc d', 110
Aix-la-Chapelle (paix), 63, 97
Alain (rivière), 141
Albany, 187, 270
Albersweiler, 237
Albersweiler (canal) Voir **Landau** (canal)
Algonquins, 72, 97, 185, 186
Allemagne, 60, 61, 80, 81, 83, 105, 141, 208, 210, 211, 213, 215, 219, 220, 221, 247
Altenstadt, 247
Altkirch, 290
Andlau (rivière), 296, 298, 299, 300, 307, 341
ANDREZEL, Jean-Baptiste Louis Picon d', 239, 255, 259, 268, 370, 371, 412
Angleterre, 9, 34, 63, 69, 76, 84, 97, 98, 122
Anticosti (île), 134, 287, 288, 320, 322, 330, 350, 351, 352, 353
Antilles, 59, 66, 67, 71, 76, 189, 350
Appalaches, 123, 127
Artois, 62, 63, 111
Assomption (fort), 190
Aveyron (rivière), 339

B

Bade (Pays de), 64, 212
Baden (traité), 85, 86, 89
Baie-Saint-Paul, 134
Bâle, 64, 99, 128, 145, 210, 215, 312, 340, 414, 416
Bâle (évêché de), 416
Bar (duché de), 63
BARBEZIEUX (Louis-François-Marie Le Tellier de), 218, 258
Basse-Alsace, 11, 78, 80, 81, 82, 90, 91, 145, 173, 174, 175, 176, 208, 212, 215, 219, 223, 237, 240, 246, 267, 274, 294, 297, 363
Basse-Côte-Nord, 134
Basse-Navarre, 156
Batiscan (rivière), 360
Batiscan (seigneurie), 388, 394
BAUYN D'ANGERVILLIERS, Nicolas-Prosper, 217, 315, 372, 374
BEAUCOURS (Josué Dubois Berthelot de), 263
BEAUHARNOIS DE LA BOISCHE, Charles de, 199, 200, 204, 273, 288, 304, 305, 316, 334, 354, 360, 385

BEAUHARNOIS DE LA CHAUSSAYE, François de, 20, 120, 196, 199, 203, 226, 227, 229, 270, 303, 304, 327, 353
Beaupré, 177, 356
BECK, Johann, 271
BÉGON, Michel, 137, 178, 273, 304, 346, 353, 357, 384, 385, 388, 397, 404
Belfort, 80, 141, 208, 209, 210, 253, 260
Belle-Île (détroit), 66, 328, 351
Bellheim, 247
BELLIN, Jacques-Nicolas, 84, 97, 138, 139, 190, 329, 330, 335
BERCY, Henri Malon de, 338
Bergeret, 398
BÉRINGHEN, Jacques-Louis de, 338
BERNS (plénipotentiaire de Mayence), 314
Berthier, 289
Besançon, 82, 173
Bienenwald (moulin), 368
BIGOT, François, 200, 201, 273, 334, 357, 366, 380, 381
Bissot de la Rivière, François, 349
BLAIR DE BOISMONT, Louis-Guillaume de, 375, 376, 378, 388
Blansingen, 416
BOISGUILBERT, Pierre Le Pesant de, 293
Bollwiller, 399, 411
Bonhomme (le), 408
BOUCAULT, Nicolas-Gaspard, 123, 124, 134, 137, 138, 348, 353
BOUCHER, Pierre, 84, 97, 102, 121, 122, 123, 126, 127, 128, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 186, 259, 286, 300, 329, 347, 348
BOUGAINVILLE, Louis Antoine de, 232
Bourbon (île) Voir Réunion
Bourgogne, 81, 103
Bourgogne (canal), 6
BOURGOGNE (duc de), 119, 347
Bourgogne (grande maîtrise des Eaux et Forêts), 173
BOURGUIGNON D'ANVILLE, Jean-Baptiste, 21, 94, 330, 335
BOUTET, Martin, 317, 318, 319, 326
BRADLEY, Humphrey, 5, 6
Brésil, 66, 72
BRESLAY, René-Charles de, 303, 304
Bresse, 61, 173
Briare (canal), 6, 256, 278, 336
BRIENNE, Étienne-Charles Loménie de, 104
Brisach, 62, 64, 80, 81, 83, 86, 148, 208, 209, 211, 212, 213, 214, 216, 238, 312, 315, 390, 414, 415, 416

Bruche (canal), 110, 236, 237, 254, 257, 258, 260, 265, 268, 271, 272, 293, 294, 295, 296, 298, 367, 368, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 409, 410
Bruche (rivière), 236, 244, 256, 260, 290, 296, 368, 371
Brunoy (ordonnance), 157
Brunstatt, 376, 411, 413

C

Caen, 8
Calais, 244
CALLIÈRE, Louis-Hector de, 109, 303, 327, 353
Cambrésis, 63
Cap-Breton (île), 71, 187
Cap-de-la-Madeleine (seigneurie), 360
Caraïbes, 67
Carignan-Salières (régiment), 189, 190, 228, 263, 270, 273, 318
Carillon (fort), 201, 205, 206, 242, 263
CARTIER, Jacques, 71, 72, 319
Castel de Saint-Pierre, Charles-Irénée, 293
CASTILLON, Gilbert, 378
CATALOGNE, Gédéon de, 194, 273, 302, 307, 404
Cataracoui (fort), 194, 195, 229, 266, 323, *Voir* Frontenac (fort)
Cataracoui (rivière), 134, 137, 184
CAVELIER DE LA SALLE, René-Robert, 68, 201, 231
Cent-Associés (compagnie), 73, 75, 76, 177, 349
Cerdagne, 62, 97
Cernay, 358
Chambly (fort), 189, 190, 191, 194, 196, 198, 199, 200, 205, 206, 232, 258, 259, 263, 269, 270, 273, 274, 385
Chambly (rapides), 200, 227
Chambly (seigneurie), 273
CHAMBLY, Jacques de, 191, 270
CHAMILLART, Michel, 338
Champagne, 173
CHAMPIGNY, Jean Bochart de, 20, 120, 136, 180, 195, 196, 198, 199, 203, 222, 226, 227, 229, 231, 270, 301, 326, 327, 351, 353
ChAMPLAIN (lac), 122, 123, 186, 187, 189, 199, 200, 205, 222
CHAMPLAIN, Samuel de, 11, 67, 72, 74, 117, 185, 319
CHAPTÉS, Jean-Louis de la Corne de, 199
Charles iv, 156
CHARLES IV, duc de Lorraine, 61
CHARLEVOIX, François-Xavier, 11, 102, 107, 128, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 178, 179, 187, 204, 287, 318, 329, 347, 348, 354, 355
CHARTIER DE LOTBINIÈRE, Michel, 200, 201, 263
CHARTIER DE LOTBINIÈRE, René-Louis, 194, 229, 230, 232
CHASSAIN, Jean-Baptiste Alexandre, 364, 377, 390, 407, 413
Châtenois (canal), 235, 236, 272, 372

CHAUSSEGROS DE LÉRY, Gaspard-Joseph, 200, 203, 204, 227, 263, 274, 301, 302, 304, 305, 307
Chicoutimi, 330
CHOISEUL, Étienne-François de, 20, 99
CLERVILLE, Louis-Nicolas de, 209
CLINCHAMP, Jean-Baptiste de, 342, 373, 388, 390, 392, 395, 401, 402, 403, 411, 419
COIGNY, François-Henri de Franquetot, 110, 215, 218, 219, 220, 221, 374
COITOU, Pierre (dit Saint-Jean), 404
COLBERT DE CROISSY, Charles, 82, 105, 119, 172
COLBERT DE SEIGNELAY, Jean-Baptiste, 197, 202, 252, 253, 319, 320, 322, 326, 327, 350, 351
COLBERT, Jean-Baptiste, 16, 47, 64, 77, 82, 103-106, 118, 119, 122, 124, 127, 134, 136, 150, 153, 156, 159, 168, 172, 185, 189, 190, 197, 209, 228-233, 252, 258, 270, 280, 287, 293, 298, 299, 316, 318, 319, 328, 335, 337, 338, 343, 349, 350
Coligny (fort), 72
COLIGNY, Gaspard de, 72
COLLET, Mathieu-Benoît, 138
Colmar, 17, 64, 78, 81, 112, 119, 132, 144, 174, 175, 176, 209, 210, 213, 235, 239, 289, 290, 294, 295, 347, 363, 366, 390, 392, 398, 399
Cologne, 89
Communauté des Habitants, 76, 77
CONDÉ, Louis de Bourbon-Condé, prince de, 63, 209
Condé-sur-l'Escaut, 63
Constance (lac), 144
CONTI, Louis François de Bourbon, prince de, 247
COSNIER, Hugues, 6
Courcelles, Rémy de, 189, 228, 229
Cressé (rivière) *Voir* **Nicolet** (rivière)
CREVIER, Jean, 357
CREVIER, Joseph, 357, 358
CUGNET, François-Étienne, 360, 385

D

D'ANTHÈS, Jean-Henri, 360, 361
Dauphiné, 103, 156, 339, 395
Décapole, 78, 80, 81, 82, 90, 358
Deerfield, 234
DELISLE, Guillaume, 139
DENONVILLE, Jacques-René de Brisay de, 194, 195, 197, 202, 229, 230, 231, 232, 233, 252, 253, 266, 273, 319, 320, 322, 326, 327, 350, 352
DENYS DE LA RONDE, Pierre, 179, 351
DENYS de Vitré, Charles, 352, 353
DENYS, Guillaume, 317
DENYS, Marie-Charlotte, 385
DESBORDES, 373, 387, 388, 391, 392
DESCARIES, Paul, 404
DESHAYES, Jean, 322, 323, 326, 327, 328, 330, 334
DESMARETS, Nicolas, 338
Détroit (fort), 195
Deux-Ponts (duché), 89
Dieppe, 316, 317
Doller (rivière), 347, 378, 390, 392
DOLLIER DE CASSON, François, 186, 229, 301, 302

DOMILLIERS, 81, 119, 129, 210
Dorlisheim, 371
Douai, 48, 63, 102, 112, 244
Doubs (rivière), 141, 143, 281, 292
Drac (rivière), 339
Drusenheim, 148, 240, 267, 389, 390
DU BOURG, Léonor Marie du Maine, 110, 215, 219, 299, 315, 358
du Gua de Monts, Pierre, 72
DU MUY, Louis Nicolas Victor de Félix d'Ollières, 20, 56, 214, 220, 235, 245, 246, 267, 272, 294, 297, 306, 368, 372, 377
Dubois d'Avaugour, Pierre, 187
Dubois de Cocreaumont et de Saint-Maurice, Jean-Baptiste, 228, 229
DUBOIS, Guillaume, 338
DUBOIS, Joseph, 338
Dunkerque, 63, 244
Empire Voir Saint-Empire romain germanique
Ensisheim, 173, 174, 175, 176, 213, 239, 399, 407, 411, 413

E

Escaut (rivière), 56, 62, 63, 246
Espagne, 49, 60-62, 66, 67, 69, 71, 98, 215, 216, 246, 247, 260, 267, 273, 276, 340, 368

F

Fecht (rivière), 290, 386, 390
Feldberg, 128
FEYDEAU DE BROU, Paul-Esprit, 20, 176, 217, 219, 295, 313, 381, 387, 393, 399
FIERS, Jean de, 238, 239, 258, 261, 271, 367
Flandre, 63, 213, 251, 257, 383, 419
Flandres, 62, 246, 292
FLÉCHÉ, Jessé, 73
Floride, 34, 72
Forêt-Noire, 86, 129, 131, 292
FORTELLE, Robert Louis de la, 77
Fort-Louis, 64, 86, 208, 209, 212, 214, 221, 223, 240, 243, 247, 254, 258, 260, 267, 363, 388, 414, 415
Fouquet, Nicolas, 104
Francfort, 294, 312
Franche-Comté, 49, 53, 56, 63, 64, 82, 101, 115, 129, 172, 208, 211, 251, 292
FRANCHEVILLE, François Poulin de, 360
FRANQUELIN, Jean-Baptiste-Louis, 253, 319, 326, 327, 328, 334
FRANQUET, Louis, 134, 135, 137, 199, 200, 204, 205, 227, 231, 234
Fribourg-en-Brisgau, 64, 83, 86, 132, 208, 209
Frœningen, 378
Frontenac (fort), 137, 201, 205, 206, 229, 231, 233, 262, 269, 270, 273

FRONTENAC, Louis de Buade de, 9, 18, 180, 191, 194, 195, 196, 202, 203, 222, 229, 230, 231, 253, 270, 287, 309, 327, 350, 353
Fundy (baie), 67

G

GALLOIS, Pierre, 175
GARNIER, François Antoine, 300
Garonne (fleuve), 6, 281, 337
Gaspé, 122, 133, 135, 137, 187, 320
Gaspésie, 66, 124, 134, 351
GAYOT, François Marie, 220, 376, 378
George (lac), 200
Germersheim, 89, 237, 267
GERVAISE, Charles, 404
Giessen (rivière), 235
Gisors (ordonnance), 156
Grand Ballon, 128
Grande-Bretagne, 71
Grande-Côte (Batiscan), 388
Grands Lacs, 10, 46, 59, 68, 97, 122, 133-135, 137, 184, 186, 200, 206, 231, 279, 301
Gravelines, 62, 244
Grenade, 67
GREVENBROICH, Baron de, 314
Grondines, les, 357
GROSBOIS, Germain-Louis Chauvelin de, 314
GROTIUS, Hugo, 88, 89
Guadeloupe, 67, 118
Guebwiller, 144, 406
GÜNTZER, Christophe, 271
Guyane, 67

H

Habsbourg (maison), 11, 60, 61, 62, 78, 80
HABSBURG, Rodophe de, 415
Haguenau, 78, 173, 174, 289, 358, 372
Haguenau (forêt royale), 174, 271
Haguenau (préfecture de la Décapole), 82, 110, 358
Hainaut, 62, 63, 116, 251, 383, 419
Hambourg, 294
Hardt (forêt), 173, 174, 176
HARLAY, Achille-Auguste de, 217, 380, 381
Hatstat, 238
Haute-Alsace, 56, 74, 80, 110, 142, 145, 173, 174, 187, 208, 212, 215, 219, 294, 297, 363, 377, 385, 386, 392
HAVILAND, William, 205
HAZEUR, François, 352, 353
HENRI III, 155
HENRI IV, 5, 75
Hippocrate, 8
Hochelaga (rivière) Voir **Saint-Laurent** (fleuve)
HOCQUART, Gilles, 123, 137, 200, 273, 288, 304, 305, 316, 334, 354, 357, 358, 360, 366, 381, 385, 409, 418
Hollande, 25, 122, 235, 255, 292, 297

HOMANN, Johann-Baptist, 94
Horbouurg, 399, 406, 407
HOUSSAYE, Félix le Pelletier de la, 217, 260, 371, 374, 375, 410
Hudson (baie), 71, 97, 123, 320
Hudson (rivière), 184, 186, 187, 199, 200
Huningue, 64, 86, 89, 145, 208, 209, 210, 212, 214, 215, 218, 219, 220, 221, 223, 243, 260, 291, 296, 297, 414
Huron (lac), 134
Hurons, 72, 117, 133, 185, 186
Hurons (rivière), 385
HUXELLES, Nicolas Chalon du Blé, maréchal d', 110, 213, 218

I

île aux Coudres, 288, 352
Île aux Œufs, 323, 349
île aux Oies, 323
Île Dupas, 289
Île Percée Voir Percé
Île Royale, 10, 305, 330, 349, 351
Île-aux-Coudres (seigneurie), 356
Île-aux-Noix (fort), 205
III (rivière), 141, 143, 144, 213, 234, 235, 237- 239, 244, 245, 256, 271, 272, 290, 292, 294, 296, 297, 299, 347, 374, 378, 386, 387, 390- 393, 395, 398- 400, 402, 406, 407, 412, 414
Illhaeusern, 175, 239
Illinois (Pays des), 9, 68, 75, 97, 194
Inde, 34, 67
Innus (Montagnais), 72, 185, 186
Iroquois, 73, 76, 77, 109, 128, 184-190, 194, 195, 196, 199, 201, 205, 222, 229- 233, 242, 251, 252, 266, 270, 275, 301, 348
Iroquois (rivière) Voir **Richelieu** (rivière)
Isère (rivière), 4, 44, 339
Islet (seigneurie), 388, 389, 404

J

Jacques-Cartier (mont), 123
JAILLOT, Alexis-Hubert, 94
JOLLIET, Louis, 319, 320, 322, 326, 327, 328, 350, 352, 353
Juchereau Duchesnay, Joseph, 178, 179

K

Kaiwasser (bras du Rhin), 148, 390
Kamouraska, 288, 328, 352
Kehl (fort), 83, 86, 212, 213, 214, 216, 311
KIRKE, David, 202
Klingenthal, 359, 361, 363
KLINGLIN, François-Joseph de, 295, 314, 372
Kunheim, 148, 390, 393, 394, 416

L

LA BARRE, Joseph-Antoine Le Febvre, 195, 309
LA GALISSONNIÈRE, Roland-Michel Barrin, 200, 273
LA GRANGE, Jacques de, 82, 116, 119, 129, 131-133, 141, 143, 144, 208, 209, 217, 218, 236, 258-260, 264, 265, 289-291, 296, 311, 340, 347, 358, 386, 387, 406
La Rochelle, 127, 318
La Wantzenau, 240, 241, 389
Labaroche, 408
Labourd, 156
Labrador, 287, 328, 349, 351, 353, 354
Lachine (canal), 300, 305, 306, 361
Lachine (paroisse), 196, 301, 302
Lachine (rapides), 279
Landau, 78, 90, 91, 94, 128, 208, 212, 223, 236-238, 243, 246, 247, 255, 259, 260, 267, 276
Landau (canal), 237, 247, 255, 257, 259, 272, 377
Landser, 411
Landskron (château), 208, 210
Languedoc, 48, 156, 398
Languedoc (canal), 2, 6, 256, 278, 280-282, 294, 337
La-Prairie-de-la-Madeleine, 194, 196, 227, 231, 384, 397
Largue (rivière), 141, 347
Laurentides, 123, 127
LAUSON de Charny, Charles de, 177
LAUSON, Jean de, 177
Lauter (lignes), 240, 246, 247, 248, 254, 255, 260, 267, 340, 368, 373, 374, 410
Lauter (rivière), 89, 90, 91, 94, 99, 141, 145, 184, 246, 247, 256, 290, 296, 297, 368, 369, 373, 387, 390, 410
Lauterbourg, 145, 212, 214, 215, 219, 220, 246, 247, 291, 297, 368
LE MIRE (architecte), 145, 220, 291
LE PELETIER DE SOUZY, Michel, 209, 255, 257
LE TELLIER, Michel, 104, 209
Léopold Ier de Lorraine, 212
LEVASSEUR DE NERÉ, Jacques, 203, 253, 258, 263, 264, 266
Ligue d'Augsbourg, 212
Ligue d'Augsbourg (guerre), 209, 218, 258, 353
Lille, 63, 236, 254
LINO, Pierre de, 388, 389, 394, 404
LIONNE, Hugues de, 104, 106
Loing (rivière), 339
Loire (fleuve), 5, 6, 44, 161, 281, 282, 336, 337, 341, 410
Longwy, 64, 238
Lorraine, 49, 53, 63, 64, 81, 82, 94, 102, 105, 115, 129, 131, 133, 211, 213, 221, 251, 257, 282, 292
LORRAINE, Charles-Alexandre de, 221
Lot (rivière), 337
Louis viii, 154
LOUIS XIV, 7, 17, 21-23, 46- 50, 53, 59, 60, 62, 64, 66- 68, 76, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 89, 98, 101, 104, 105, 108-113, 116, 151, 152, 154, 168, 208-210,

212, 218, 219, 222, 235, 236, 237, 243, 247, 251,
254, 257, 258, 312, 338-340, 368, 389
LOUIS XV, 17, 46, 86
Louisbourg, 203, 204, 266
Louisiane, 9, 59, 68, 109, 121, 123, 195, 232
Loup (rivière du), 122, 180, 194
LOUVOIS, François-Michel Le Tellier de, 63, 82,
105, 209, 210, 235-238, 243, 254, 255, 257, 258,
260, 267, 268
LUCÉ, Jacques Pineau de, 295, 296, 315, 375-377,
388, 398, 406, 410, 411, 413, 419
Luxembourg, 16, 62, 173, 255
Lyon, 56, 161
Lyon (ordonnance), 157
Lyon (traité), 60
Lys (rivière), 62, 246

M

Madagascar, 67
MAILLEBOIS, Jean-Baptiste Desmarets de, 110
Malbaie, la, 124
Mannheim, 215, 314
MANSFELD, Ernst von, 78
Marie-Galante, 67
Marquette, Jacques, 326
Martinique, 67, 118
Massif vosgien, 128, 129, 131, 133, 141-143, 151,
247, 294, 299, 392, 402
Matane, 350
MAUREPAS, Jean-Frédéric Phélypeaux de, 204, 274,
288, 304, 305, 316, 334, 360
Mayence, 89, 211, 312, 313, 314, 315
MAZARIN, Armand Charles de La Porte, duc de, 105,
110
MAZARIN, Jules (cardinal), 61, 62, 104, 105
Méditerranée, 6, 41, 56, 280, 281, 336, 337, 380
MÉGRET DE SÉRILLY, Jean-Nicolas, 19, 129, 141,
143-145, 216, 217, 219-221, 234, 235, 239, 245-
248, 260, 272, 273, 289-293, 296, 297, 306, 314,
346, 347, 361, 363, 364, 372, 386, 387, 392, 393,
401, 402, 406, 407
MÉNARD, Jean-Baptiste, 404
Metz, 61, 63, 82, 163, 173
Mexique (golfe), 69, 126
Michilimakinac, 195
Micmacs, 72, 73
Midi (canal) *Voir Languedoc* (canal)
Mingan, 320, 350, 351, 352, 353
Mississippi (fleuve), 9, 59, 68, 75, 97, 137, 285, 320,
326
Modenheim, 412, 413
Moder (lignes), 246, 247, 255, 260, 267
Moder (rivière), 143, 241, 246, 289, 390, 391
Mohawk (rivière), 186
Mohawks *Voir Agniers*
Molsheim, 236, 371
MONT SAINT-PÈRE, Jacques de, 173
Montagnais *Voir Innus* (Montagnais)
Montbéliard, 63, 340

MONTCALM, Louis-Joseph de, 232
MONTCLAR, Joseph de, 82, 110
MONTECUCCOLI, Raimundo, 235
Montferrat, 61
MONTJOIE (MONTJOYE), Magnus Karl, 215, 219
Mont-Louis (pêcheries), 351, 353
Mont-Louis (rivière), 124
MONTMAGNY, Charles Huault de, 187, 188
Montréal, 2, 9, 10, 38, 43, 45, 57, 67, 68, 72-74, 101,
109, 114, 122, 123, 127, 133, 135-137, 184, 186,
188, 190, 194, 196-201, 203, 205, 226-229, 231-
233, 259, 263, 273, 285, 286, 300-304, 309, 310,
349, 356, 357, 362, 374, 383-385, 388, 404, 408
Morschwiller, 397
Mortier (fort), 148, 213, 390
Mossig (rivière), 290, 347
MOTHE-FÉNELON, François de Salignac de la, 301
Moulins (édit), 171
Mulhouse, 20, 45, 56, 74, 83, 187, 239, 290, 294,
297, 378, 392, 402, 411, 412-414, 418, 419
Münster (traité), 60, 62, 71, 77, 78, 80, 82, 84, 87,
89, 90, 98, 109, 312

N

Nancy, 64, 150
Neuenbourg, 80
Neuf-Brisach, 209, 213, 214, 223, 236, 238, 239,
243, 254, 255, 258, 259, 261, 268, 297, 370, 373,
398, 411, 412
Neuf-Brisach (canal d'alimentation), 243, 373-378,
388, 403, 406-408, 411, 412
Neuf-Brisach (canal de construction), 238, 239,
243, 255-260, 265, 268, 271, 272, 293-296, 340,
367, 370, 371, 372, 374, 375
Niagara (fort), 195
Nicolet (rivière), 194
Nimègue (traité), 63, 64, 67, 81, 82, 90, 209, 252
NOAILLES, Adrien Maurice de, 247
NOBLAT, François-Bernardin, 100, 416, 417
Nonnenbruch (forêt), 358
Notre-Dame (monts), 123
Notre-Dame (paroisse), 303
Notre-Dame de Montréal (société), 68
Nouvelle-Angleterre, 33, 99, 191, 198-200, 234,
272, 273, 285, 286, 309, 310, 348
Nouvelle-France, 5, 7-12, 17-26, 45, 49, 55-57, 60,
67-71, 73-77, 97, 98-103, 106, 109, 113-118, 120,
121, 122-124, 126-128, 131, 132, 134-139, 147,
177-179, 181, 183-190, 194, 196, 197, 199, 200,
202, 203, 205, 206, 225-229, 234, 240, 252, 253,
256, 264, 269, 270, 275, 278, 284-287, 300, 305,
310, 312, 315-320, 322, 326, 328, 329, 335, 339,
343, 345-351, 353, 355, 359, 361, 362, 366, 380,
382, 383, 398, 404, 408, 409

O

océan Indien, 59, 67

Offendorf, 241
Ohio (rivière), 97, 98
Ontario (lac), 122, 134, 135, 136, 184, 186, 187, 194, 201, 229, 231, 233, 234, 286, 322, 330
Orléans (canal), 6, 256, 294, 341
ORLÉANS (duc), 172
Orléans (île), 123, 134, 318, 320, 323, 329, 418
ORRY, Philibert, 364, 407
Oswegatchie (rivière), 201
Ouabache (rivière), 98
Outaouais, 186
Outaouais (rivière), 97, 134, 135- 137, 184

P

Palatinat, 91, 129, 212, 246, 261, 267, 311, 314
Paris, 5, 6, 38, 57, 62, 107, 121, 154, 157, 161, 163, 225, 251, 271, 338
PAULMY D'ARGENSON, Marc Pierre Voyer de, 295, 296, 401, 402
Pays-Bas, 37, 61, 63, 236, 244
PEIRE, Philippe, 353
PEIRE, Pierre, 352, 353
PELOUX, 20, 81, 86, 116, 120, 129, 133, 141-145, 148, 176, 237, 290-292, 295, 296, 298, 300, 313, 341, 346, 347, 361, 363, 364, 386, 387, 390, 399, 413, 415
Percé, 122, 350, 351
PETIN (inspecteur des Ponts et Chaussées), 389, 390, 403, 406, 408
Pétuns, 186
Pfaffenheim, 238
Phalsbourg, 63
Philippe le Bel, 156
Philippe-Auguste, 154
Philippbourg, 80, 86, 208, 209, 213, 416
PHIPS, William, 185, 202, 204, 329
Picardie, 103
Picardie (canal), 339
Pignerol, 61, 64, 111
PIQUET, François, 201
Plaisance, 351
Pointe-à-la-Chevelure (fort) Voir Saint-Frédéric (fort)
Pointe-aux-Iroquois, 352
Pomponne, Simon Arnauld de, 105
Poncet de la Rivière, Mathias, 105
PONTCHARTRAIN, Jérôme Phélypeaux de, 229, 303, 304, 327, 334, 353
PONTCHARTRAIN, Louis Phélypeaux de, 195, 230, 327, 353
Port-Royal (Acadie), 67, 72, 73
POUTRINCOURT, Jean de, 73
Prairies (rivière des), 136
Présentation (fort), 201
Présentation (rivière) Voir **Oswegatchie** (rivière)
Provence, 156
Provinces-Unies, 256, 291
PROVOST, François, 202, 204
PUFENDORF, Samuel von, 88, 89

PUYSIEULX, Louis Philogène Brûlart de Sillery, 314
Pyrénées, 59, 66, 86
Pyrénées (traité), 62, 63, 251

Q

Quatelbach (canal), 239, 373, 376-378, 388, 403, 406-408, 411- 413, 418
Québec, 9, 10, 19, 67, 68, 71, 72, 73, 106, 107, 109, 114, 116, 122, 123, 126, 127, 135- 137, 184, 188, 189, 195, 201- 206, 222, 226, 228- 230, 233, 251, 258, 259, 263, 264, 266, 279, 286, 288, 316-318, 320, 322, 323, 326, 327, 329, 334, 339, 350, 353, 355- 357, 362, 381, 394, 408, 409
Québec (province), 9, 19, 45, 122
Queich (lignes), 247, 251, 267, 272, 374
Queich (rivière), 81, 89- 91, 94, 99, 128, 184, 208, 237, 246, 247, 267, 290, 296, 297, 377

R

RACINE, Jean, 212
RAMEZAY, Claude de, 388
RAMEZAY, Marie-Charlotte Denys de la Ronde, 385
RANDIN, Hugues, 263
Rastatt (traité), 85, 86, 87, 89
RAUDOT, Antoine-Denis, 120, 122, 126, 136, 137, 203, 228, 264, 266, 348, 353
RAUDOT, Jacques, 122, 199, 201, 203, 264, 266, 267, 304, 327, 334, 353, 356, 366, 381, 388
RÉGEMORTE, Antoine, 299, 300, 341, 387, 399, 402, 413
RÉGEMORTE, Jean-Baptiste, 237- 240, 246, 247, 254, 255, 259, 261, 268, 271, 272, 273, 294, 306, 340, 341, 368
RÉGEMORTE, Noël, 340, 341
Réguisheim, 398, 399
Réunion (île), 67
Rhin (fleuve), 2, 18, 45, 56, 60, 62, 64, 78, 80-99, 105, 128, 129, 141, 143-145, 148, 175, 176, 184, 185, 206, 208-223, 234, 235, 239, 240, 243, 244, 246-248, 254, 258, 260, 266-268, 276, 289-291, 292, 294-297, 306, 307, 311-315, 342, 343, 347, 358, 363, 368, 372, 385, 386-392, 393, 395, 401, 406, 409-417
Rhinau, 215, 219, 221, 389
Rhône (fleuve), 6, 56, 281, 282
Ribeauvillé, 386, 399, 411
RICHARD, Pierre, 404
Richelieu (fort), 190, 196
Richelieu (rivière), 73, 123, 137, 138, 180, 184, 186, 187, 189, 190, 191, 194, 195, 196, 198, 199, 200, 201, 205, 206, 221, 227, 263, 266, 273, 285, 309
RICHELIEU, Armand Jean du Plessis, cardinal de, 60, 61, 73, 75, 80, 106, 114, 211
RICHELIEU, Louis-François Armand de Vignerot du Plessis, duc de, 2015
RIVERSON (directeur général des fortifications d'Alsace), 373

Rivière-Ouelle, 354, 356
ROBERVAL, Jean-François de la Rocque de, 71, 72
ROBINEAU DE BÉCANCOUR, Pierre, 178, 226, 227,
264, 339
Rochefort, 107, 230, 317, 334
Roppentzwiller, 390
Rothau (forges), 361
Rotterdam, 89, 256
Rouffach, 406
ROUILLÉ, Antoine-Louis, 98, 334
ROUJAL, Nicolas-Étienne, 338
ROULLIN (subdélégué de l'intendant d'Alsace), 311
Roussillon, 62, 111, 112
Ryswick (traité), 60, 64, 81, 83-90, 99, 208, 212,
213-215, 238, 414, 415

S

Saguenay (rivière), 3, 122, 134, 136, 180, 318, 330
Saint-Charles (rivière), 124, 204, 316
Saint-Christophe (île), 67, 71
Saint-Domingue, 67
Sainte-Anne (fort), 190
Sainte-Anne (seigneurie), 357
Sainte-Croix (bailliage), 411
Sainte-Croix (île), 187
Sainte-Lucie, 67
Sainte-Marie (saut), 134
Saint-Empire romain germanique, 4, 7, 11, 24, 34,
36, 52, 60, 61, 64, 66, 69, 75, 78, 80-83, 85, 86,
87, 88-91, 97-99, 104, 105, 107, 184, 185, 206,
208, 210-213, 215, 222, 223, 238, 240, 253, 267,
286, 291, 292, 294, 309, 311, 312, 313, 314, 412,
414, 415, 417
Saintes (îles), 67
Sainte-Thérèse (fort), 189, 190, 193, 200
Saint-François (rivière), 137, 194, 357, 358
Saint-François (seigneurie), 357, 358
Saint-Frédéric (fort), 199, 200, 205, 227, 231, 242,
263, 270, 274
Saint-Jean (fort), 190, 191, 200, 205, 206, 227, 231
Saint-Jean (île), 330
Saint-Jean (lac), 186
Saint-Laurent (fleuve), 2, 3, 10, 11, 38, 45, 56, 59,
71, 72, 74, 75, 97, 98, 103, 107, 122, 123, 126,
133-139, 144, 147, 148, 180, 184, 185, 187, 194,
196, 197, 201, 202, 204, 206, 215, 221, 227, 228,
230, 231, 266, 286-288, 301, 302, 307, 315, 316,
318-320, 322, 324, 325-330, 334, 335, 342, 344,
348, 349, 352-355
Saint-Laurent (golfe), 66, 69, 122, 126, 133-135,
287, 288, 322, 330, 348-354
Saint-Louis (fort) *Voir* Chambly (fort)
Saint-Malo, 75, 317
Saint-Martin (île), 67
Saint-Maurice (forges), 359, 360, 361, 385
Saint-Maurice (rivière), 72, 136, 360
Saint-Pierre (lac), 72, 188, 196, 289, 348
Saint-Pierre (petite rivière), 301
Saint-Pierre (rivière), 301

Saint-Sacrement (Compagnie du), 73
Saint-Sacrement (lac) *Voir* George (lac)
SALIÈRE, Henri de Chastelard de, 189
SANDRART, Jacob von, 91, 93
Sanson d'Abbeville, Nicolas, 138
SANSON D'ABBEVILLE, Nicolas, 138, 139
SANSON, Guillaume, 91, 94, 141
Sault-Saint-Louis (paroisse), 303
Saverne, 290, 300
Savoireuse (rivière), 141
SÉGUIER, Pierre, 153
Seine (fleuve), 6, 38, 282, 336
Sélestat, 78, 81, 208, 209, 235, 243, 245, 257, 363
Seltz, 240, 258, 267
Seltz (canal), 240, 246, 255, 259, 260, 271, 273, 274,
293-298, 306, 340, 341, 371, 372, 410
Sénécas *Voir* Tsonnontouans
Sept-Îles, 230, 349
SERVIEN, Abel, 104
Sète, 6, 337
SILVY, Antoine, 120, 334
Sorel (fort) *Voir* Richelieu (fort)
Sorel (seigneurie), 227
Souffel (rivière), 143
Soufflenheim, 271
Soule, 156
Soultz-sous-forêts, 236
Spire, 90, 128, 214, 215, 312
Spire (évêché), 91, 145, 175
Stadaconé *Voir* Québec
Steinbächlein (canal), 373, 376, 378, 388, 398, 403,
406, 407, 410-413
Strasbourg, 20, 21, 43, 48, 56, 61, 64, 78, 80-84, 86,
89, 101, 102, 131, 141, 143-145, 174, 184, 208,
209, 211, 212, 213, 214, 216, 218, 221, 223, 225,
234, 236, 240, 243-246, 254, 257, 259, 267, 268,
271, 272, 292, 293-297, 299, 300, 311-315, 329,
343, 346, 359, 363, 372, 375, 378, 387, 392, 399,
402, 406, 410, 414
STROLZ (inspecteur des Ponts et Chaussées), 390
Suisse, 81, 99, 129, 131, 141, 148, 210, 240, 291,
311, 415
SULLY, Maximilien de Béthune, duc de, 5, 6, 161,
178, 335, 336, 337
Sundgau, 80, 128
Sundhoffen, 407
Supérieur (lac), 134

T

Tadoussac, 9, 66, 72, 123, 318, 320, 347
TALON, Jean, 18, 77, 116, 117, 118, 119, 120, 122,
124, 127, 133, 134, 136, 185, 189, 190, 191, 228,
230, 233, 270, 286, 287, 317, 318, 349, 350, 351,
353
TARADE, Jacques, 236, 239, 254, 255, 258, 268
Terre-Neuve, 9, 71, 123, 349, 351, 352, 353
Terre-Neuve (Grands Bancs), 66, 348
Testu de la Richardière, Richard, 334
Thann, 144, 406, 411

Thur (rivière), 238, 358, 392, 407
Tonnetuit, Pierre Chauvin de, 75
Tortue (île), 67
Toul, 62
Toulouse, 6, 337
TRACY, Alexandre Prouville de, 189, 190, 228, 287
Trois-Évêchés, 61, 292
Trois-Rivières, 10, 68, 73, 109, 114, 121, 123, 127,
134, 135, 138, 188, 196, 229, 234, 273, 346, 347,
357, 362, 385, 404
Trouille (rivière), 246
TRUDAINE, Daniel-Charles, 339
Tsonnontouans, 194
TULLA, Johann Gottfried, 2
TURENNE, Henri de la Tour d'Auvergne, vicomte de,
235

U

Utrecht (traité), 71, 84, 97, 98

V

Valteline (vallée), 61
VANOLLES, Barthélémy de, 90, 217, 220, 221, 314,
372, 373, 374, 400, 401, 402, 416
VAUBAN, Sébastien le Prestre de, 1, 2, 18, 20, 25, 63,
118, 143, 183, 184, 206, 209-218, 225, 226, 235-
246, 251-261, 266-276, 280-282, 284, 286, 289-
291, 293-297, 300, 306, 307, 328, 335, 336, 340,
343, 367
VAUBRUN, marquis de, 110
VAUDREUIL de Cavagnial, Pierre Rigaud de, 200,
232
VAUDREUIL, Philippe de Rigaud de, 18, 178, 199,
201, 264, 266, 267, 289, 303, 304, 309, 327, 334,
351, 353, 404
Verdun, 62
Versailles, 53, 98, 106, 107, 147, 203, 231, 236, 252,
314, 416
Vienne, 416
VILLENEUVE, Robert de, 60, 202, 203, 252, 253
Villers-Cotterêts (ordonnance), 151
Vincennes (traité), 63
VOLANT de Radisson, Étienne, 404
Vosges *Voir* Massif vosgien

W

WALKER, Hovenden, 204, 263, 287, 329
Westphalie (traités), 61, 80, 81, 82, 87, 116, 313
Widensolen (rigole), 239, 261, 268, 271, 272, 294,
297
Wissembourg, 78, 82, 90, 247, 248, 297
Wurtemberg, 81, 91

Y

Yamachiche, 360

Z

Zorn (rivière), 143, 241, 246, 290, 296
ZU RHEIN (famille), 397, 39

Table des matières

Résumé	iii
Abstract	iv
Sommaire	v
Liste des figures	vii
Liste des cartes.....	ix
Liste des abréviations.....	xi
Remerciements	xiii
Introduction	1
Questionner la rupture du XIX ^e siècle.	2
Les premières politiques de l'eau	5
Problématique : environnement et appropriation du territoire	7
Cadre géographique.....	9
Sources	16
Plan.....	22
Chapitre 1 : Une histoire environnementale de la monarchie	29
Introduction	29
1.1. De l'étude de l'environnement à l'hydro-histoire	30
1.1.1. <i>L'émergence de l'environmental history américaine</i>	30
1.1.2. <i>Les critiques des fondements de la discipline dans les années 1990</i>	34
1.1.3. <i>Vers une hydro-histoire des territoires</i>	37
1.2. Le rapport au milieu dans l'historiographie francophone	40
1.2.1. <i>L'apport des Annales et de l'histoire rurale</i>	41
1.2.2. <i>Histoire urbaine, histoire des techniques et interdisciplinarité</i>	43
1.3. Une histoire environnementale de la monarchie d'Ancien régime	46
1.3.1. <i>La pratique de la monarchie</i>	46
1.3.2. <i>Échelles naturelles et politiques</i>	50
1.3.3. <i>L'histoire environnementale dans l'histoire de l'État</i>	52
Conclusion : pour une hydro-histoire comparée de l'espace français.....	54

Chapitre 2 : L'expansion de l'espace français aux XVII^e et XVIII^e siècles.....	59
Introduction	59
2.1. L'intégration de nouveaux territoires au royaume	60
2.1.1. <i>Un processus d'expansion générale</i>	60
2.1.2. <i>La colonisation de la vallée laurentienne</i>	71
2.1.3. <i>La conquête progressive de l'Alsace</i>	77
2.2. Les rivières et la délimitation des territoires	83
2.2.1. <i>Le Rhin, une frontière politique ?</i>	84
2.2.2. <i>Le statut du Rhin dans les traités de paix internationaux</i>	87
2.2.3. <i>L'indéfinition de la frontière nord de l'Alsace</i>	89
2.2.4. <i>L'absence de rivières frontières au Canada</i>	96
Conclusion.....	98
Chapitre 3 : Un personnel administratif au service de la connaissance du territoire	101
Introduction	101
3.1. De nouveaux acteurs : hommes et moyens.....	103
3.1.1. <i>Des secrétaires d'État de tutelle</i>	103
3.1.2. <i>Les agents de la monarchie en Alsace et au Canada</i>	108
3.1.3. <i>« Escrit pour instruire »</i>	117
3.2. Le savoir des vallées laurentienne et rhénane.....	121
3.2.1. <i>Le Canada</i>	121
3.2.2. <i>Le Rhin supérieur et la plaine d'Alsace</i>	128
3.2.3. <i>Le réseau hydrographique</i>	133
Conclusion.....	147
Chapitre 4 : Une politique générale : l'ordonnance sur le fait des Eaux et Forêts.....	150
Introduction	150
4.1. « Former un corps de lois claires, précises et certaines »	151
4.1.1. <i>Une réforme jugée nécessaire?</i>	151
4.1.2. <i>La monarchie et le droit de l'eau avant 1669</i>	154
4.2. L'ordonnance de 1669 et les mesures liées à l'eau.....	160
4.2.1. <i>La juridiction des Eaux et Forêts en 1669</i>	160
4.2.2. <i>La réforme du cadre juridique : le roi propriétaire et administrateur</i>	166
4.3. Une application limitée.....	172
4.3.1. <i>La juridiction restreinte des maîtrises en Alsace</i>	172
4.3.2. <i>Le Canada : un territoire sans maîtrise</i>	177
Conclusion.....	181

Chapitre 5 : Les enjeux stratégiques du réseau hydrographique	183
Introduction	183
5.1. « Se faire un droit sur cette rivière » : le contrôle des cours d'eau canadiens	185
5.1.1. <i>La menace iroquoise et le premier réseau de forts au XVII^e siècle</i>	185
5.1.2. <i>Du bois à la pierre : la prévention des invasions anglaises</i>	197
5.2. « Garder le Rhin par où son passage est le plus à craindre » : le réseau hydrographique et les fortifications d'Alsace	206
5.2.1. <i>La mise en place d'un réseau de forteresses</i>	208
5.2.2. <i>Empêcher le passage du Rhin : îles et redoutes</i>	215
Conclusion.....	222
Chapitre 6 : Pratiques et aménagements militaires des cours d'eau.....	225
Introduction	225
6.1. L'eau au service des stratégies militaires	226
6.1.1. <i>Les impératifs du réseau hydrographique au Canada</i>	226
6.1.2. <i>L'adaptation du réseau hydrographique en Alsace</i>	234
6.2. Les modalités de l'intégration de l'hydrographie à la politique défensive.....	250
6.2.1. <i>Politiques et moyens : disparités et enjeux</i>	250
6.2.2. <i>Du projet à la réalité : lutations et pérennité des aménagements</i>	265
Conclusion.....	274
Chapitre 7 : Le pouvoir royal et la navigation civile	277
Introduction	277
7.1. Commerce et navigation.....	279
7.1.1. <i>Les voies d'eau et la circulation des marchandises</i>	279
7.1.2. <i>Navigation et commerce au Canada</i>	284
7.1.3. <i>Les contraintes nouvelles et les traditions politiques de l'Alsace</i>	289
7.2. Les limites de l'extension du réseau navigable	293
7.2.1. <i>Des projets intérieurs à la province d'Alsace</i>	293
7.2.2. <i>Les tentatives de percement du canal de Lachine au Canada</i>	300
7.2.3. <i>Un paysage hydrographique idéal</i>	305
7.3. Les moyens indirects du développement de la navigation	309
7.3.1. <i>La défense des intérêts de la province et le contrôle des flux</i>	309
7.3.2. <i>La cartographie et les écoles de pilotage en Nouvelle-France</i>	316
7.3.3. <i>Les Ponts et Chaussées : des ingénieurs au service de la circulation</i>	335
Conclusion.....	342

Chapitre 8 : Encadrement et aménagements locaux.....	345
Introduction	345
8.1. Les formes du soutien à une économie locale	347
8.1.1. Réglementation et développement de la pêche.....	347
8.1.2. L'exploitation de l'énergie hydraulique : initiatives privées et intervention de l'État	359
8.2. La conservation des rivières	367
8.2.1. La protection des intérêts de la monarchie	367
8.2.2. L'arbitrage des conflits d'usage.....	379
8.2.3. La lutte contre les inondations	384
8.3. Les modalités de l'action du pouvoir royal	395
8.3.1. Le système requête-visite-ordonnance.....	395
8.3.2. Les moyens mis en œuvre : contribution des habitants	405
8.3.3. L'eau en partage : l'action du pouvoir royal face à d'autres souverainetés	412
Conclusion.....	417
Conclusion.....	421
L'indispensable prise en compte de l'hydrographie.....	421
Les apports de l'hydro-histoire comparée	422
Environnement réel, environnement perçu	424
Perspectives de recherche.....	426
Annexes	429
Annexe I : Chronologie des intendants de Nouvelle-France.....	430
Annexe II : Chronologie des gouverneurs de Nouvelle-France	431
Annexe III : liste des intendants d'Alsace.....	432
Annexe IV : Plan du fort Carillon (1758).....	433
Annexe V : Plans du fort de la Présentation (1752).....	434
Annexe VI : Plan du fort Saint-Frédéric (1735).....	436
Annexe VII : Carte de la région du lac Champlain (1756)	437
Annexe VIII : Plan de Québec assiégé par les Anglais (1690)	438
Annexe IX : Plan de Strasbourg et des forts du Rhin (1695).....	439
Annexe X : Plan de Brisach et la Ville neuve (1677)	440
Annexe XI : Plan de Landau (1691).....	441
Annexe XII : Carte des projets du canal de Lachine (1733)	442
Annexe XIII : Le Saint-Laurent sur la carte de Champlain (1632).....	443
Annexe XIV : Carte du Saint-Laurent de Jean Bourdon (1641)	445
Annexe XV : Ordonnance formulaire pour le prélèvement de l'impôt sur les épis du Rhin (1714)	446
Annexe XVI : Ordonnance formulaire pour le prélèvement des impôts d'Alsace, dont celui sur les épis du Rhin (1730).....	447

Annexe XVII : Carte de l'Alsace de Le Rouge (1743)	448
Annexe XVIII : Carte du Rhin par Le Rouge (1745).....	450
Sources.....	453
France	453
<i>Archives nationale (AN)</i>	453
<i>Archives nationales d'outre-mer (ANOM)</i>	453
<i>Archives diplomatiques, Ministère des Affaires étrangères (Arch. MAE)</i>	454
<i>Bibliothèque nationale de France (BnF)</i>	454
<i>Bibliothèque nationale universitaire de Strasbourg (BNUS)</i>	454
<i>Archives départementales du Bas-Rhin (ADBR)</i>	454
<i>Archives départementales du Haut-Rhin (ADHR)</i>	455
<i>Archives de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg (AVES)</i>	455
<i>Archives municipales de Mulhouse (AMM)</i>	455
Canada.....	455
<i>Bibliothèque et archives Canada (BAC)</i>	455
Bibliothèque et archives nationales du Québec (BAnQ).....	455
Sources publiées	456
<i>Portée générale</i>	456
<i>Alsace</i> 457	
<i>Canada et colonies</i>	458
Bibliographie.....	461
Dictionnaires et outils de recherche :	461
Ouvrages et articles	461
Sites Internet.....	485
Index	487
Table des matières	495

