

Bulletin de la
**Société des Sciences,
Lettres et Arts
de Bayonne**



Numéro 170 – Année 2015

BAYONNE — PAYS BASQUE — BAS-ADOUR

Un Mansart au Pays Basque : le projet de canal Atlantique-Méditerranée de Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne, dernier des Mansart (1767-1769)

Philippe Cachau

Docteur en histoire de l'art

L'ESPAGNE PRIT AU XVIII^e siècle, aux yeux de nombreux Européens, la perspective d'un formidable *Eldorado*. Tandis que de nombreux États étaient régentés par un pouvoir soucieux de ses prérogatives, telle la France, d'autres, comme la Grande-Bretagne ou l'Espagne, s'ouvraient au libéralisme naissant, cher aux Lumières, où tout paraissait possible. Il en fut ainsi des voies de communication, particulièrement des voies navigables qui apparurent comme le moyen le plus rapide et le plus commode d'acheminer convenablement individus et marchandises, quand les routes étaient peu sûres et souvent mal entretenues.

Projets de voies navigables du dernier Mansart en France

Arrière-arrière-petit-neveu de François Mansart (1598-1666) et petit-fils de Jules Hardouin-Mansart (1646-1708), Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne, dernier des Mansart (1711-1778),

fut un des grands architectes rocailles du milieu du XVIII^e siècle. Son activité est désormais bien connue¹.

L'architecture rocaille étant passée de mode au milieu des années 1750, Mansart de Sagonne décida de se lancer dans l'ingénierie. Il conçut ainsi un vaste réseau de canaux à travers la France en vue de répondre aux préoccupations de son temps en matière de commerce et de transports des marchandises.

Il contribua à la relance de plusieurs projets, abandonnés pour certains depuis le XVI^e siècle, en Espagne comme en France : Mansart reprit ainsi, en 1752-1754, le projet de canalisation de la Marne, délaissé au milieu du XVII^e siècle ; de celui de l'Essonne, en 1759-1767, arrêté au XVI^e et qui demeurera à l'étude jusqu'au début du XIX^e siècle, pour être finalement abandonné. Il relança aussi et surtout – on l'ignore souvent – en 1763-1764, en tant que premier architecte de la province, le projet du canal de Bourgogne, envisagé dès la fin du XVII^e siècle, étudié sérieusement dans les années 1720, mais abandonné – temporairement – en 1752. Débouté de ses prétentions sur le canal en 1764, Mansart de Sagonne se lança aussitôt dans un projet de canal en Champagne assez mal connu.

Chaque fois, l'architecte-ingénieur se heurta à la méfiance de l'autorité royale envers les compagnies privées. La monarchie française entendait conserver en effet le monopole en la matière².

1 — Sur l'activité de Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne, cf. notre thèse d'histoire de l'art *Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne, dernier des Mansart (1711-1778)*, soutenue à l'Université Paris-I en 2004 sous la direction de Daniel Rabreau (3 tomes). On y trouvera les articles consacrés jusque là à son activité architecturale et urbanistique, ainsi qu'une évocation du sujet qui nous intéresse ici (voir bibliographie). À ceux-là, s'ajoutent plusieurs notices et études parues de 2005 à 2015 dans diverses publications. Parmi : « *Los proyectos del arquitecto francés Mansart de Sagonne para los canales del Ebro y del Manzanares (1768)* », *Archivo de Arte Espanol*, Madrid, 2001, p. 80-88 (première évocation du sujet qui nous intéresse ici) ; « Mansart en Italie : le carnet de dessins de Mansart de Sagonne (1735) », *Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français*, 2007 (2008), p. 157-171 ; « Le château de Jossigny : une réalisation pittoresque de Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne », *Cahiers d'histoire de l'art*, n° 9, 2011 (1^{ère} partie), p. 52-71 et n° 10, 2012 (2^e partie), p. 60-74 ; « L'hôtel de ville de Marseille. Vicissitudes de l'aménagement urbain sous Louis XV » in *Hôtels de ville. Architecture publique à la Renaissance*, ouvrage collectif sous la direction d'Alain Salamagne, Rennes et Tours, 2015, p. 319-344 ; « Le mécénat du marquis de Voyer au château et aux haras d'Asnières-sur-Seine : enjeux politiques et culturels (1750-1755) », *Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art français*, 2015 (2016) (à paraître).

2 — Cf. note 1, thèse, t. I, p. 669-678 et t. II, p. 1338-1358.

Départ pour le Sud-Ouest et l'Espagne

Forte de l'expérience anglaise, la monarchie espagnole de Charles III était beaucoup moins sourcilleuse sur ce point³. Ceci conduisit Mansart de Sagonne à se rapprocher de l'Espagne. Le séjour dans ce pays et au Pays basque nous est remarquablement connu par sa correspondance avec son chargé d'affaires parisien et intéressé dans les affaires du roi, Antoine-Georges-François De George, conservée dans la série T des Archives nationales⁴.

Nanti des lettres de recommandations de Choiseul (fig.1), ministre des Affaires étrangères et de la Guerre, et de Saint-Florentin (fig.2), ministre de la Maison du roi, Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne quitta Paris en mars 1767 en direction du Sud-Ouest afin de trouver le soutien de sa famille maternelle, partagée entre Beaumont-de-Lomagne, Toulouse et Muret, puis du Pays basque en vue des opérations de son futur canal⁵.

Outre ces recommandations, l'architecte bénéficiait de celle du consul d'Espagne à Bayonne, Don Esteban Gazan, comte de Fuentes. Il avait mis à profit le renouvellement de son autorisation de voyager, octroyée par le directeur des Bâtiments du roi, Marigny, en décembre 1766, alors qu'il songeait à se rendre en Allemagne ou au Portugal. Quoiqu'éprouvé par l'échec de son projet de canal de l'Essonne en mai 1767, Mansart demeurait néanmoins confiant en l'avenir⁶.

On le sait à Villefranque en janvier 1768, puis à Urrugne en

3 — Cf. *infra*.

4 — A. N., T 1168³. Série relative aux papiers d'émigrés sous la Révolution.

5 — Les recommandations sont évoquées dans une lettre de Mansart de Sagonne du 15 avril 1768. Étienne-François, duc de Choiseul (1719-1785), était un intime du grand protecteur de l'architecte dans les années 1750, à savoir Marc-René de Voyer de Paulmy d'Argenson, marquis de Voyer (1722-1782). Louis Phélypeaux, comte de Saint-Florentin, futur duc de La Vrillière (1705-1777) était le descendant d'anciens protecteurs des Mansart et fut l'autre grand mécène de Mansart de Sagonne (cf. note 1, thèse, t. I, p. 424-440). Sur la famille et le périple de Mansart de Sagonne dans le Sud-Ouest, *ibid.*, t. I, p. 74-76 et 927.

6 — Cf. *infra* l'arrivée à Madrid. A.N. O¹ 1911, n° 181 : Lettre de Mansart de Sagonne à Marigny du 27 décembre 1766 ; *ibid.*, n° 182 et 183 : Réponses de Marigny. La correspondance du comte de Fuentes avec le marquis de Grimaldi (cf. note 19) est conservée à l'*Archivo Histórico Nacional* de Madrid. Si la correspondance pour l'année 1768 (Arch. Hist. Nac., Estado, legajo 6558) ne contient aucun élément sur la venue de Mansart à Madrid, il ne fait pas de doute que l'architecte-ingénieur était entré en rapport avec lui pour préparer sa venue et le renseigner sur l'implantation de son canal.

mars, logeant là chez madame Roussel, au *Petit Saint-Antoine*, dans le passage Sainte-Claire ; à Toulouse, le même mois ; et enfin, de retour à Bayonne, en mai et juin. Il résidait là à l'auberge *À l'image Saint-Étienne*, rue des Tanneries (actuelle rue Thiers), tenue par le sieur Garrabé, allié de la famille de Léon Brethous, fameux banquier, armateur et édile bayonnais. Mansart de Sagonne s'en retourna de nouveau dans sa famille à Toulouse et à Beaumont en juin pour filer ensuite dans le Gard, à Beaucaire où se tenait l'une des plus importantes foires du royaume, afin de trouver des associés⁷. Il voyageait chaque fois incognito sous le pseudonyme de *comte de Cernay* pour se prémunir des poursuites de ses créanciers et de celles de la compagnie forestière du dénommé Léonard avec laquelle il était en procès depuis 1757 pour un marché de bois sur ses terres du Bourbonnais⁸.

Sa situation personnelle était alors peu brillante. Il subsistait sur ce que sa famille voulait bien lui donner, sur les avances de son chargé d'affaires De George, de son grand ami Gilbert-Jérôme Clautrier, premier commis du contrôle général des finances, et de celles de son frère aîné, Jean Mansart de Jouy. Il songeait également à céder une partie de ses effets personnels et espérait bénéficier de la condamnation du dénommé Charlieu dans l'affaire d'un bijou de famille dont il avait confié la vente à De George⁹.

Pendant son séjour au Pays Basque, Mansart de Sagonne examina attentivement le terrain en vue de l'implantation de son canal en direction de l'Èbre, fleuve espagnol qui se jette en Méditerranée et qui a sa source en Cantabrie. Il était impatient de se rendre en

7 — Cf. note 4 : Lettres du 29 janvier, des 11 et 18 mars, des 6 et 12 mai, du 4 juin. Nous remercions Mmes Josette Pontet et Félicie Cervera-Marsal de leurs précisions sur cette auberge importante de Bayonne et sur le sieur Garrabé. Léon de Brethous était à son tour l'allié d'importantes familles de négociants et financiers bayonnais, tels les Picot et les Dussault notamment. Mansart avait choisi, on le voit, sa résidence à dessein. Il en sera de même à Madrid.

8 — *Ibid* : Lettre du 16 août 1768.

9 — *Ibid* : Lettre du 18 mars 1768. On ne sait rien de la personnalité de ce De George, domicilié à Paris, rue des Marmousets, sur l'île de la Cité. C'est chez lui que la correspondance de Mansart de Sagonne fut saisie sous la Révolution. Sur Gilbert-Jérôme Clautrier et ses liens avec Mansart de Sagonne, cf. note 1, thèse, t. I, p. 520-535 et Claeys, 2011, t. I, p. 525-526. Enfin sur Jean Mansart de Jouy, cf. thèse, note 1, t. I, p. 137-153 et notre ouvrage *Les Mansart. Trois générations de génie de l'architecture*, Paris, éditions Didier Carpentier (à paraître). Sur la rocambolesque affaire Charlieu, cf. thèse, note 1, p. 940-941.

Espagne car il ne faisait que s'endetter à Bayonne où, déclare-t-il, il mangeait « tout en bled vert » (sic)¹⁰ !

Arrivée et propositions à Madrid (1768)

Dans une lettre à De George datée d'avril 1768, il prétendait être « annoncé à Madrid depuis trois mois », mais il ne s'y rendit finalement qu'en juillet. Le 7 du mois, il déclare, confiant, avoir « été assez bien accueilli » et avoir « lieu de croire que [s]es entreprises tourneront à bien »¹¹. Il logeait à la *fonda de San Sebastian*, face à l'église du même nom, chez le sieur Gépini. Cette auberge était réputée pour accueillir tous les beaux esprits du temps, ainsi que le rappelle une plaque apposée en 1990 (fig.3-4)¹². Mansart de Sagonne avait donc trouvé là le moyen de nouer de précieux contacts pour ses projets.

Afin d'être en mesure de se présenter à la Cour, il s'était fait confectionner « un petit habit léger » qu'il dût bientôt renouveler pour « un méchant petit habit noir d'étoffe d'Amiens », suite au décès de la reine de France, Marie Leszcinska, le 24 juin, et dont il n'avait appris la nouvelle que le 6 juillet¹³. Il subsistait grâce à une lettre de change de 1000 livres payable sous 3 mois que lui avait faite à Bayonne, avant son départ, « une personne de connaissance », dit-il, sans plus de précision, n'ayant pu obtenir celle de son prêteur sur gage, Charles Drouot de Charlieu, commis aux boues de la ville de Paris. Lettre de change qui était payable chez François Nogué, fameux négociant et banquier à Bayonne sur lequel nous reviendrons¹⁴.

10 — Cf. note 4 : Lettre du 12 mai 1768. Dans une lettre du 6 mai, Mansart dresse un état de ses dépenses pour se rendre jusqu'à Madrid.

11 — *Ibid* : Lettre du 7 juillet 1768. Il disait être arrivé dans la capitale espagnole « dans une voiture que j'ay trouvé faisant retour » et dans laquelle il fut « assez heureux de trouver compagnie ». Il était arrivé fourbu, « après bien des peines, des périls et dangers dans le passage des montagnes et des précipices ».

12 — Plaque apposée par la municipalité. Mansart se plaignit des conditions lamentables d'hébergement : « (...), au surplus très mal coucher, point de rideaux, sur des lits de sangles avec 2 petits matelas, point de tapisseries, et quand il n'y a point de lits de sangles l'on met ces petits matelas minces sur 3 planches posées sur 2 bas traiteaux ». Il lui en coûtait pour cela 10 livres par jour.

13 — *Ibid*. Deuil qui fut « bien favorable » à ses projets (cf. note 4 : Lettre du 21 octobre 1768).

14 — *Ibid*.

Sur place, Mansart de Sagonne ne cessa de se plaindre de la cherté « exorbitante » du pays « où l'on va pas à pas », et où « l'on donne tout au faste, [à] l'hypocrisie et à la futilité »¹⁵. Vivre dans de telles conditions lui était particulièrement pénible car il se mettait, précise-t-il, « dans le plus cruel ambarras et la plus cruelle position du monde ». Il ajoute également : « Le deffaut seul d'argent me cause des entraves et me recule, n'ayans pas le sol »¹⁶. Ces difficultés étaient telles qu'au moment de quitter Madrid pour Bordeaux, le 18 août, il déclare : « je cache ma façon de m'en aller d'icy, à tout le monde, je paye des dehors fastueux, pour sauver les apparences, dieu soit en mon ayde : je pars donc apres demain avec un air d'aisance jusqu'à la 1^{re} poste, c'est-à-dire à deux ou 3 lieux, avec 6 louis dans ma poche, (...) : voila mon état avec l'apparence des plus brillantes fortunes, (...) »¹⁷ !

Avant sa présentation à Charles III (fig.5), le 19 juillet, par l'ambassadeur de France, le marquis Pierre-Paul d'Ossun (1713-1788) – en place depuis 1759 et ami du roi¹⁸ –, en présence du marquis Jérôme de Grimaldi (1710-1789), son principal

15 — Il déclare ainsi que « tout y est hors de prix, la chose la meilleure marché est le pain qui vau (sic) 4^s [sols] le vin 10^s tout le reste très cher et très mauvais » (*ibid*).

16 — Cf. note 4 : Lettre du 10 août 1768. En mai, il annonçait déjà « arriver [en Espagne] sans un sol et comme un misérable » (*ibid*, lettre du 6 mai 1768).

17 — *Ibid* : Lettre du 16 août 1768. Il venait de recevoir le matin même son passeport, envoyé par les marquis d'Ossun et de Grimaldi depuis la Granja. Il demandait à De George de ne plus lui écrire que sous le couvert de l'ambassadeur. Il avait envisagé initialement son départ avant l'hiver car il ne souhaitait pas « périr dans les chemins » enneigés, « tout nstant presque montagnes partout (lettre du 25 juillet 1768).

18 — Grand ami de Choiseul, Pierre-Paul, chevalier et marquis d'Ossun, brigadier des armées du roi, chevalier de Saint-Esprit, fut nommé ambassadeur à la Cour d'Espagne, le 7 septembre 1759, poste qu'il conservera jusqu'à son rappel, le 22 novembre 1777. Né à Ossun dans le comté de Bigorre (Hautes-Pyrénées), le 30 janvier 1713, il commença sa carrière dans les armes, à l'instar de Mansart de Sagonne. Les instructions données au nouvel ambassadeur visaient à instituer l'Espagne comme médiateur entre la France et l'Angleterre, alors engagées dans la guerre de Sept-Ans (1756-1763). Choiseul insista sur les conséquences pour l'Espagne si la Grande-Bretagne venait à écraser la France : elle pouvait être attaquée à son tour et ne pas trouver d'allié pour lui venir en aide. On verra plus loin l'intérêt porté par Choiseul au projet de canal de Mansart de Sagonne dans ce contexte stratégique.. Il mourut à Paris, le 20 février 1788 (cf. Michel Antoine : *Le gouvernement et l'administration sous Louis XV*, Paris, 1978, p. 195-196, Morel-Fatio – Léonardon, Espagne, t. III (1722-1793), 1899, p. 337-357).

ministre¹⁹, Mansart de Sagonne avait pris soin de nouer quelques «grandes connaissances» susceptibles de l'aider dans ses démarches et de faire aboutir ses projets : il suivit ainsi la Cour dans tous ses déplacements, à l'Escorial comme à la Granja, ce qui lui entraînait de coûteux voyages²⁰. Afin de complaire au roi, il avait offert à son fils, Dom Carlos, futur Charles IV (1748-1819) qui, dit-il, «est passionné par tout ce qui est science et curieux», son «morceau de nature» dont il avait demandé l'envoi, avec les plus grandes précautions, depuis Paris, à son chargé d'affaires lorsqu'il se trouvait à Bayonne. Mansart ne cachait pas qu'il s'agissait là du «moyen de [lui] procurer une grande protection»²¹.

Peu de temps avant son entrevue, il avait fait remettre au roi un mémoire de ses projets «par quelqu'un de grand» et qui fut, dit-il, «très bien reçu, accueilli même». Charles III lui aurait ainsi déclaré «d'un air gracieux» : «voilà de grandes et belles idées je veray cela en son temps, jl faut les laisser venir» (sic)²² !

Le mémoire présenté par Mansart de Sagonne comprenait cinq propositions :

- 1°) «faire le bastiment des nobles, hopital encommencé par le feu Roy», c'est-à-dire l'hôpital général de Madrid dont Ferdinand VI avait confié la réalisation à l'architecte José de Hermosilla Sandoval. Initiés en 1758, les travaux étaient restés inachevés à l'arrivée de Mansart dans la capitale

19 —Diplomate et homme politique italo-espagnol, d'origine génoise, Pablo Jerónimo Grimaldi y Pallavicini, marquis de Grimaldi, fut ministre plénipotentiaire des rois Ferdinand VI et Charles III aux cours de Suède et de Parme, ainsi qu'aux Pays-Bas. En 1761, il devint surintendant général des chemins, puis fut envoyé à Paris où il contribua à la rédaction du troisième pacte de famille (cf. *infra*). En 1763, il signa pour l'Espagne le traité de Paris qui mettait fin à la guerre de Sept-Ans. Il devint quelques temps plus tard premier secrétaire d'Etat et du Bureau de Charles III, fonction qu'il occupa jusqu'en 1776, date de son envoi à Rome. Il mourut à Gênes en 1786.

20 — Cf. note 4 : Lettre du 7 juillet 1768.

21 — *Ibid* : Lettres des 15 avril et 12 mai 1768.

22 — *Ibid* : Lettre intitulée «addition a la votre» (s.d.). Les propositions qui suivent sont contenues dans cette lettre.

espagnole : seul le rez-de-chaussée et une aile en retour avaient été exécutés²³.

Curieusement, cinq jours après l'entrevue entre Charles III et l'architecte, le conseil de Castille²⁴ octroyait la somme de deux millions de réaux, pris sur la confiscation des biens des Jésuites – suite à leur suppression en avril 1767 – pour relancer le projet. Un an plus tard, Hermosilla sera remplacé par Sabatini, architecte favori du roi²⁵. Mansart de Sagonne avait fait cette proposition, fort de son expérience à l'Hôtel-Dieu de Marseille dont le plan présentait quelques similitudes²⁶.

2°) Créer un canal de jonction entre l'Atlantique et la Méditerranée qui avait pour ambition, selon Mansart, «de réunir au premier coup de canon les forces maritimes de France et d'Espagne ; d'abrégier le cours de la navigation entre ces 2 mers, sans passer le détroit, et de faire abandonner le fort de gibraltar par nos ennemis, sans coup férir»²⁷. En constituant ce canal parallèle à celui du Midi – dénommé «du Languedoc» à cette époque – côté espagnol, il prétendait raccourcir le trajet des navires de 700 à 800 lieux. Il était animé là, une fois encore, par l'œuvre de son aïeul Hardouin-

23 — Cf. Soubeyroux, 1978, p. 540 (ouvrage aimablement signalé par le Pr. Carlos Sambricio). Ancien hôpital général de Madrid, le site est depuis 1984 le Centre d'art contemporain *Reina Sofía*. Arrêté par manque de fonds, le chantier repris en 1768, sans doute suite à l'initiative de Mansart de Sagonne.

24 — Créé en 1385 par Jean Ier de Castille, ce conseil fut le premier organe de gouvernement du royaume de Castille, puis d'Espagne. Organe politique autant que judiciaire, en tant que tribunal suprême de justice, il était dirigé initialement par le monarque et donc l'équivalent du conseil du roi en France. Le monarque sera remplacé au XVIII^e siècle par un gouverneur, en l'occurrence le comte d'Aranda depuis 1766.

25 — Francesco Sabatini (1722-1797), architecte italien. Gendre de Luigi Vanvitelli, architecte de Charles VII de Naples, devenu Charles III d'Espagne, il œuvra au palais de Caserte aux côtés de son beau-père. Il fut appelé par le souverain à Madrid en 1760 afin d'achever le Palais royal. Architecte majeur de la fin du XVIII^e s., il demeurera au service des rois d'Espagne jusqu'à sa mort.

26 — Sur l'Hôtel-Dieu de Marseille, cf. notre mémoire de DEA d'histoire de l'art soutenu à Paris-IV en 1994, *L'activité de Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne à Marseille : l'hôtel de ville et l'Hôtel-Dieu (1748-1753)*, p. 47-73 et notre thèse, *supra* note 1, t. II, p. 1281-1289.

27 — Explications données au directeur des Bâtiments du roi Marigny lors de son séjour à Bordeaux en 1769 (Arch. nat., O¹ 1911² n° 72 : Lettre du 27 mars 1769).

Mansart qui avait supervisé, à la fin du XVII^e, le canal conçu par Pierre-Paul Riquet en France.

Sur le terrain, le projet consistait à créer un petit canal de 3 lieues environ, de Saint-Sébastien à l'Oria. À Segura, en Guipuzcoa, il constituait le point de partage de son canal en direction de l'Èbre via les affluents de l'Oria et de l'Arga, principal affluent du fleuve. Il abrégait la navigation sur l'Oria en traçant un bras dans une boucle de la rivière à Irura, au nord de Tolosa. Mansart recreusait le lit de l'Èbre sur une vingtaine de lieues afin de permettre la navigation des grands vaisseaux (fig. 6)²⁸.

Pour cette réalisation, projetée sur trois ou quatre années au plus, il comptait mobiliser de 4 à 5000 hommes. Il pensait faire venir des bras de France que celle-ci, dit-il, « ne refuserait pas à ce monarque »! Les plans et mémoires de ce travail, « immense et bien démontré », furent vérifiés, annonce-t-il après l'entrevue, par les ingénieurs de Charles III²⁹.

Mansart de Sagonne avait probablement puisé l'idée du tracé dans un manuscrit du XVI^e siècle intitulé : *Canal navegable desde el Mar Mediterraneo al Océano Cantábrico, continuando el proyecto del Reyno de Aragón, cruzando el de Navarra y la provincia de Guipzcoa por los rios Arga y Oria, reunidos por varios monantiales y depósitos de agua en la altura de Lecumberri*³⁰.

Le projet devait servir également de canal d'irrigation, comme le confirme la lettre de Grimaldi à Aranda du 20

28 — La profondeur du fleuve varie de 4 à 6 mètres en moyenne, mais n'est que d'un mètre et demi par endroit. Les principaux obstacles à la navigation du fleuve étaient alors les gués d'Alberni, de la Pared et de Gacia qui formaient des bandes de gravier, d'argile ou de sable fin. Évoquons aussi les écueils, fort dangereux, de la Gola à l'embouchure (cf. Llauro Fabregas, 1890, p. 5-6).

29 — Cf. notes 27 et 4 : Lettre du 12 mai 1768. D'après Mansart de Sagonne, quoique l'Espagne fût plus grande mais moins peuplée que la France, elle « est en état toujours de mettre 100 Mille hommes sur pied ». C'est ainsi qu'elle put mobiliser, selon lui, 80 000 hommes en Italie lors de la Guerre de Sept-Ans.

30 — « Canal navigable depuis la Méditerranée à l'Océan Cantabrique, poursuivant le projet du Royaume d'Aragon, traversant celui de Navarre et la province de Guipuzcoa par les rivières Arga et Oria, réunies par divers (?) et réserves d'eau à la hauteur de Lecumberri » (cf. Correa Calderón, 1981).

juillet où il évoque les différents canaux d'irrigation envisagés dans plusieurs provinces à partir du canal³¹.

3°) Proposer un plan de financement du projet. Il consistait en l'établissement, soit d' « une loterie royale avec une compagnie de Paris », soit d'une tontine de 96 millions de livres avec loterie. Selon Mansart, le coût de l'opération se monterait pour la couronne espagnole à plus de 158 millions de livres sur vingt ans et lui rapporterait entre 4 et 300 millions de livres annuelles³².

4°) Proposer un plan « pour l'Agriculture ». Mansart avançait sans doute ici l'idée de son engrais dénommé *eau végétative* qui permettait l'amélioration des rendements, remédiant ainsi à la médiocrité de la production espagnole du fait de la pauvreté et de l'aridité des sols. Cette proposition ne pouvait qu'intéresser hautement le roi d'Espagne, monarque éclairé. Elle sera renouvelée par Mansart de Sagonne devant l'Académie royale des sciences à Paris en août 1777³³.

5°) Suggérer « une nouvelle construction de vaisseau et plusieurs autres d'autre nature ». Il évoquait là son projet de navire sans voile et sans rame dont il proposera la démonstration devant Louis XVI, féru de navigation, sur le grand canal de Versailles en 1776³⁴. Cette idée lui était venue de l'analyse de l'état de la flotte espagnole : « vous sçauvez », dit-il à De George, « que la navigation de ce pays (sic) est la seule qui puisse être l'émule de l'Angleterre, et luy faire de l'ombrage quoiqu'elle cependant un peu inférieure quant au présent ». La construction de ces vaisseaux était, selon lui, « bonne et facile ». L'Espagne était en effet un pays d'une grande richesse, au point, disait-il, que « l'on y est très pauvre à force d'y être riche »³⁵ !

31 — Cf. note 41.

32 — Cf. note 22. Dans sa lettre du 12 mai 1768 (cf. note 4), Mansart précisait que cette tontine était de vingt ans, au bon plaisir (*ad libitum* (sic)) des actionnaires, ainsi que « très avantageuse aux peuples ». Il ne faisait pas de doute, dit-il, que les étrangers l'auraient « bientôt remplie ».

33 — Cf. note 1, thèse, t. I, p. 695-698.

34 — *Ibid.*, p. 721-724.

35 — Cf. note 4 : Lettres des 12 mai et 7 juillet 1768.

Adoption des projets par Charles III et le conseil de Castille (juillet-août 1768)

Mansart de Sagonne se déclarait prêt à réaliser tous ces projets, s'estimant toutefois assez heureux d'en réussir «un ou plusieurs» pour se «remettre sur le pinaque [pinacle]» (sic). Il fut sur ce point comblé : Charles III se résolut pour son projet de canal de l'Èbre. Le roi était à ce point enthousiasmé qu'il proposa à Mansart de faire celui sur le Manzanares, rivière qui traverse Madrid et se jette dans le Jarama, principal affluent du Tage. Le canal devait servir à l'amélioration de l'approvisionnement de la capitale depuis l'Atlantique. Madrid était alors, rappelons-le, une ville de 160 000 habitants et la Cour consommait à elle seule plus de 200 000 tonnes de marchandises³⁶.

Ce canal avait été réalisé en partie, déclare l'architecte-ingénieur, sur 8 lieues «dans la vieille castille (...) et arrêté là, par l'ignorance de l'ingénieur qui n'en sçavait pas davantage». Il envisageait de relier Madrid à San Ildefonso, au pied de la sierra de Guadarama – où se trouvait la résidence royale de la Granja et où le Jarama prenait sa source – en traçant un premier bras de là à la résidence, puis un autre à travers la capitale et ses environs vers l'affluent (fig.7). Mansart devait pour cela recreuser la moitié du lit du Manzanares qui, dit-il, avait «un mauvais fond». En le faisant passer par un endroit qu'il déclarait avoir trouvé mais qu'il ne précise pas, il obtenait une pente de 800 à 900 pieds sur une longueur de 25 lieues. Par cette trouvaille, il déclarait fièrement : «ce projet a esté applaudy de tout le monde et trouvé (...) beau»³⁷.

Charles III lui cédait d'autant plus facilement les droits de réalisation et d'exploitation que ce canal était «tombé en aubanage [apanage] par l'abandon qui en a esté fait» au roi après la mort de son auteur. Il lui fallait toutefois constituer sa propre compagnie. Le roi lui exposa que la Couronne n'avait guère les moyens de financer une telle opération, après tout ce qu'elle avait entrepris depuis le début de son règne. Il renvoyait donc l'architecte-

36 — Cf. note 27 et *Carlos III, alcalde de Madrid*, 1988, p.122-123 et 216.

37 — Cf. note 4 : Lettres des 25 juillet et 16 août 1768.

ingénieur devant son conseil souverain de Castille pour négocier le détail des opérations et faire entériner sa décision³⁸.

Le roi lui avait cédé non seulement les droits de construction et de navigation, mais aussi ceux d'irrigation qui étaient, selon, l'architecte, bien plus considérables encore et qui devaient rapporter annuellement, dès la seconde année, « plus de 600 000 # » ! Cet enthousiasme n'était que de façade car Mansart demeurait fort inquiet devant les entraves que lui causait l'absence de fonds propres, attendant, disait-il, ceux « de mr pellettier qui me sont dûs, depuis plus de deux mois », suite au dénouement de l'affaire de sa bague de famille³⁹.

Le lendemain de l'entrevue, le 20 juillet 1768, le marquis de Grimaldi écrivit de l'Escorial au gouverneur du conseil Dom Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d'Aranda : « *se ha presentado al Rey por parte de Mr Mansart de Levy conde de Sagona, 1º una Memoria en que se ofrece a la grande empresa de comunicar el Mediterraneo y el Oceano en España, por un canal, como sucede en francia por el de Languedoc, y casi todas las Provincias de España una con otras por otros diferentes canales y 2º otro papel de condiciones que pide para efectuarla formando una compania que la cortee. Y enterado S.M. de ambos, me ha mandado pasarlos a V.E. p.^a que en su vista le consulte el Cons.^o lo que se ofreriase, y pareriase. Dios grande a V. E. m^s a^s comod.^o. San Lorenzo el R^l a 20 de Julio de 1768. El marques de Grimaldi Sr Presid.^{te} de Cons^o* »⁴⁰.

Mansart de Sagonne était particulièrement impatient d'obtenir la décision du conseil de Castille : tout le monde, assure-t-il, était « enchanté » de ses projets et souhaitait les voir déjà commencés. On lui demandait où trouver sa compagnie et ses « députés »⁴¹. Quoiqu'irrité par l'indolence du pays où « l'on y dort », dit-il, « d'ailleurs la moitié de la journée, l'on y créve de chaleur [et où]

38 — *Ibid* et cf. note 27.

39 — *Ibid* : Lettre du 16 août 1768.

40 — Madrid, Archivo Histórico Nacional, consejos 809, fol. 34, n° 82 : « Il a été présenté au roi par Mr Mansart de Levy comte de Sagonne; 1° un mémoire dans lequel il propose la grande entreprise de faire communiquer en Espagne la Méditerranée et l'Océan par un canal, comme il existe en France par celui du Languedoc, et toutes les Provinces d'Espagne, les unes avec les autres, par différents canaux et 2° Un autre papier des conditions qu'il réclame pour l'effectuer, en formant une compagnie qui lui convienne ».

41 — Cf. note 4 : Lettre du 10 août 1768.

il faut toujours être sur les épines avec eux », il obtint finalement, le 8 août, l'approbation et l'enregistrement de ses deux projets de canaux par le conseil. Il l'engageait, suivant la décision royale, à aller former sa compagnie en France ou ailleurs⁴².

Démarches pour la création d'une compagnie

Mansart de Sagonne se mit en route dix jours plus tard pour Bordeaux où, déclare-t-il, « il y a de très gros et riches negotiants » afin de constituer la « bonne compagnie ». Il estimait le montant de son capital « de 7, 8 à 10 millions de fonds », voire 30 millions pour les deux canaux⁴³.

Comme il fallait commencer par le canal du Manzanares, il se résolut pour une compagnie de 8 millions de livres, somme qui était amplement suffisante selon lui. Il proposait de dispenser à ses associés « un sol d'intérêt ou 20 actions à raison de 1000# [livres] chacune, ou 40 a raison de 500# ». À son chargé d'affaire, il proposait de lui offrir, pour le dédommager de ses avances, « 3 sols ou 60 actions de 1000# ou 120 de 500# ». Il ne cessait d'ailleurs de le relancer à ce propos : « chercher aussy Mon cher Monsieur des compagnies de votre costés toutes prestes, et faittes votre therme d'y [mettre] votre part sans faire de fonds (...) »⁴⁴.

Il lui demandait de prendre contact avec « mons^r cloisnard

42 — *Ibid* : Lettres des 25 juillet, 10 et 16 août 1768. Mansart souffrit particulièrement de "l'ardeur du soleil" et, ajoute-t-il, « il faut avoir bien à faire pour s'y exposer seulement le matin jusqu'à 10 heures et depuis 4 heures jusqu'au soir », espaces durant lesquels il vaquait à ses affaires (lettre du 7 juillet 1768). Il prenait soin de ménager la susceptibilité de ses interlocuteurs car, disait-il, "il n'y a pas icy de grace, car sans procedure ny autres formalités, fussiez vous un grand d'Espagne l'on vous fourre en prison, et vous estes deshonoré, Et adieu toutes les entreprises et les prétentions ». Son sentiment à l'égard de l'Espagne était partagé entre l'enthousiasme pour les opportunités nouvelles de développement [« il ya la de quoy faire la fortune complete de deux cent familles (sic) » (cf. note 4 : Lettre du 12 mai 1768)] et l'agacement envers le pays et ses habitants ["il faut (...) avoir à chercher à faire sa fortune pour vivre 24 heures dans ce maudit pays mais rien ne me rebute" (Lettre du 25 juillet 1768)]. Ce sentiment était généralement partagé chez les voyageurs du XVIII^e, surtout chez les Français. L'Espagne était considérée comme un pays à part, à bien des égards, très différent des autres nations européennes et dont on parlait plutôt négativement. Étaient véhiculés les mêmes stéréotypes que ceux énoncés par Mansart de Sagonne : « l'on apprend bien icy à navoir point de vivacité, et à réformer sa fonction, et constitution naturelle ; l'on y meure de faim, même avec beaucoup d'argent » (Lettre du 25 juillet 1768).

43 — Cf. note 27 et 37.

44 — Cf. note 4 : Lettres des 7 juillet et 21 octobre 1768. La proposition de dédommagement à son chargé d'affaire remontait au printemps au moins (Lettre du 12 mai 1768).

irlandais directeur de la compagnie des Indes », parce que, dit-il, le projet « luy conviendrait peut être ». Il s'agissait de Thomas Sutton, comte de Clonard, irlandais jacobite, qui fut un de ses associés dans le projet du canal de Bourgogne. Comme de nombreux Anglo-irlandais, réfugiés catholiques, Clonard était bien en cour à Madrid et Paris, en tant que l'un des trois directeurs de la Compagnie des Indes. Il venait de procéder en outre, en 1768, à la réouverture d'une importante mine d'argent à Guadalcanal, près de Séville, via la création d'une compagnie minière de ce nom. Cette compagnie marquait la première grande initiative française d'exploitation des mines d'Espagne, ainsi que le rappelle Guy Chaussinand-Nogaret dans son remarquable article à ce propos⁴⁵.

Mansart de Sagonne demandait également à son chargé d'affaire de démarcher le père d'un certain Brunet qui ne peut-être, de toute évidence, qu'un descendant du fameux financier Paul-Étienne Brunet (1653-1717)⁴⁶.

En décembre 1768, l'architecte requit de Choiseul, dont il avait obtenu le soutien dans le projet du canal de l'Èbre, l'appui du banquier de la Cour, Jean-Joseph de Laborde, sous le nom duquel

45 — *Ibid* : Lettre du 25 juillet 1768. Chaussinand-Nogaret, 1973, p. 185-200. Négociant d'origine écossaise, attachée à une branche des Stuart, Thomas Sutton était, comme Choiseul, une bonne connaissance du marquis de Voyer, ancien protecteur de Mansart de Sagonne. Il naquit en 1700 dans le comté de Wexford. Réfugié à Paris au milieu du siècle et naturalisé français, il s'installa à Bordeaux. Issu d'une illustre famille irlandaise par sa mère, il était apparenté au négociant Antoine Walsh (1703-1763), jacobite irlandais, un des plus importants hommes d'affaires de Nantes au XVIII^e siècle. Il épousa en 1744 Philis Masterton de Casteltown, dont il eut quatre fils et quatre filles. Syndic de la Compagnie des Indes orientales de 1766 à 1770, sous le mandat de directeur du banquier Isaac Panchaud, il en devint actionnaire et pesa dans son sauvetage, suite aux difficultés liées à la défaite française lors de la guerre de Sept-Ans. Il fut ensuite un des administrateurs chargés de sa liquidation en 1771-1772. De 1768 à 1782, il fut le concessionnaire et un des principaux actionnaires des mines de Guadalcanal. Sa carrière était alors à son apogée. Son sens inné des affaires, ses attaches bayonnaises et bordelaises furent des points précieux pour un Mansart de Sagonne en quête de partenaires pour sa compagnie. Peut-être fut-il un des cinq associés bordelais dans l'affaire des canaux d'Espagne ? Sur Clonard, cf. Chaussinand-Nogaret, p. 189-190, Cullen, 2000, p. 86-104, Dupouy, 2010, p. 115 et Claeys, 2011, t. II, p. 2241-2242.

46 — Non identifié. Il s'agit probablement du fils d'un des quatre enfants de Paul-Etienne Brunet, mort à Paris. Brunet père était intéressé dans les affaires du roi depuis les années 1650 et fut l'un des directeurs de la Compagnie des Indes occidentales (cf. Claeys, 2011, t. I, p. 392-394). Mansart dresse de l'homme un portrait élogieux, « le plus digne homme du monde », ayant « le cœur bon, n'aim[ant] pas à faire le mal » et son ami depuis 1752 (cf. note 4 : Lettre du 4 juin 1768 à Beaucaire).

il souhaitait créer sa compagnie, se réservant la place de second⁴⁷. Outre l'aspect économique et diplomatique du projet, que nous évoquerons plus loin, le canal intéressait d'autant plus Choiseul que Laborde était son protégé. Le financier lui viendra notamment en aide en achetant temporairement, à réméré, en 1772, son hôtel de la rue de Richelieu à Paris, plus connu sous le nom d'hôtel Crozat⁴⁸.

Mansart de Sagonne savait parfaitement ce qu'il faisait en sollicitant Laborde, fermier général, banquier de la Cour depuis 1759, fondateur de la Caisse d'escompte de Paris en 1767, figure éminente de la finance de la seconde moitié du XVIII^e siècle et père d'une célèbre dynastie d'hommes d'affaires et de lettres. Il le connaissait par ses liens avec d'autres figures de la finance du moment : les frères Paris, Clautrier et Beaujon notamment. Mansart avait pensé à lui, non seulement à cause de sa fortune prodigieuse – avec plus de 14 millions de livres en 1768, l'homme était alors au summum de sa puissance –, mais aussi parce que sa naissance espagnole, à Jaca (Aragon) en 1724, et son ancienne carrière marchande au Pays basque et au Béarn, qui poussait ses ramifications jusqu'à Bordeaux et Madrid, pouvaient le rendre particulièrement sensible à son canal. Pour limiter les réticences du financier, naturalisé français en 1749, Mansart de Sagonne prit soin de limiter ses prétentions à 3-4 000 livres pour la construction et d'évoquer un bénéfice net de 8 millions pour la compagnie⁴⁹.

Il s'était mis, à dessein, lors de son voyage, en rapport avec deux correspondants de Laborde : son beau-frère François Nogué (1727-1798), évoqué précédemment, à Bayonne, qui avait aussi des

47 — Paris, Arch. Min. Aff. Etr., correspondance diplomatique, Espagne, 554, fol. 268-269 : Lettre à Choiseul du 27 décembre 1768. Mansart de Sagonne s'était adressé au ministre dès octobre, ainsi qu'à son protecteur, le comte de Saint-Florentin, pour faire le point sur ses projets en Espagne et leur demander un sauf conduit (cf. Lettre du 21 octobre 1768). Le 5 décembre, il écrivait à De George : «j'ay trouvé aussy à mon retour [de Montpellier] une lettre de mr de choiseul en réponse a l'ancienne très favorable a mon projet». Mansart rapporte que le ministre souhaitait être informé par la cour d'Espagne de l'évolution de ce projet de canal (Lettre du 27 décembre 1768).

48 — Sur Laborde, cf. Claeys, 2011, t. II, p. 1204-1220 et D'Ormesson – Thomas, 2002. Choiseul avait désigné Laborde en 1758 comme banquier de la cour en remplacement de Jean Paris de Monmartel, autre grande connaissance de Mansart de Sagonne (cf. note 1, thèse, t. I, p. 535-552). Il lui confia dans le même temps le budget des Affaires étrangères (*ibid.*).

49 — Cf. note 47. Il avait avancé, dans un premier temps, un revenu annuel de 4 millions de livres (Lettre du 10 août 1768).

contacts à Bordeaux ; et Anne-Nicolas-Robert de Caze (1718-1793), beau-frère de Gilles Brunet d'Évry, à Madrid⁵⁰.

Mansart bénéficiait aussi de l'aide de son grand ami, le financier Gilbert-Jérôme Clautrier, qui le soutenait régulièrement dans ses projets, tel celui du canal de l'Essonne⁵¹.

Il avait approché Choiseul, suite à la lettre qu'il avait reçue de Goossens, ministre des finances et garde du trésor de Charles III, qui le réclamait à Madrid. Pour rassurer le ministre espagnol sur l'avance de ses démarches, l'architecte y retourna au début de 1769. Le roi, rapporte-t-il, « et plusieurs de ses ministres » lui renouvelèrent ainsi l'intérêt pour ses canaux, ayant « reconnu [ses] talents » et pris conscience de son « utilité » en Espagne. Mansart se montrait surtout fier d'avoir reçu leur « parole sacrée » de l'« etayer », dit-il, « de toute leur puissance pour tacher d'obtenir du roy de France » la révision de ses procès qui l'entravaient dans ses démarches⁵².

L'architecte n'avait réussi en effet, pendant son séjour à Bordeaux, où il était arrivé en septembre 1768, à ne rassembler que quatre associés, cinq si l'on ajoute celui qui l'accompagnait dans toutes ses démarches avec sa nièce, Mme de Fabas et dont il n'avance pas – à

50 — Cf. note 4 : Lettres de Mansart des 7 et 25 juillet 1768. Sur François Nogué (1727-1798), cf. Claeys, 2011, t.I, p. 452-453. Anne-Nicolas-Robert de Caze (1718-1793) avait épousé en première nocces Marie-Suzanne Brunet, fille de Gilles Brunet d'Évry et petite-fille de Paul-Etienne, évoqué précédemment (cf. Claeys, 2011, t. II, p. 1751-1757 et note 46).

51 — *Ibid* : Lettres des 10 avril 1768, 16 août et 24 septembre 1769 ; cf. thèse, note 1, t. II, p. 1345-1349 (canal de l'Essonne). Article sur ce canal à paraître.

52 — Lettre du 6 février 1769 et cf. note 47. Mansart demeura dans la capitale espagnole jusqu'au 18 février, date à laquelle il écrit que, s'il avait eu plus de fonds, il aurait pris un carrosse pour retourner à Bordeaux mais qu'il lui en aurait coûté 300 livres, ne lui restant alors plus que « 3 a 4 louis » (Lettre du 18 février 1769). Fils d'une riche famille hollandais, d'origine flamande, établie originellement à Anvers, puis fixée à Bilbao à la fin du XVII^e siècle, Pierre-François Goossens naquit là en 1702. Il est connu en Espagne sous le nom de Pedro Francisco Goossens y Mazo. De confession catholique et célibataire, il servit autant la politique commerciale de la France que celle de l'Espagne au plus haut niveau. Il s'établit à Paris comme négociant en bois de marine en 1734 et fut naturalisé français en 1744. Au début des années 1750, il s'associa au négociant, futur financier, le Bordelais Nicolas Beaujon (1718-1786) sous la raison de *Goossens et Cie*, puis *Beaujon, Goossens et Cie*. Introduit auprès de Madame de Pompadour et de Choiseul qui le prit à son service à son arrivée aux affaires en 1758 pour servir le développement commercial de la France dans le nord de l'Europe et en Russie, Goossens retourna en Espagne en 1762 et devint, en 1766, ministre des finances et trésorier général de Charles III. En 1770, il se retira de ses charges pour raison de santé et revint s'établir dans le palais familial de Bilbao où il mourut en 1775 (cf. Claeys, 2011, t. I, p. 173, note 776 et Elias Mas : « El palacio Goossens », *Edificios de Bilbao*, n° 202, mars 2006, p. 8).

dessein, semble-t-il – le nom. Associés qui avaient eu « encore bien de la peine à se résoudre », confesse-t-il en octobre 1768. Il marquait là la perplexité dans laquelle sa situation personnelle et ses projets laissaient ses interlocuteurs⁵³.

C'est ainsi qu'en novembre et décembre 1768, il revint bredouille de Montpellier⁵⁴. Ses difficultés étaient telles qu'il envisagea de pousser jusqu'en Hollande « pour toutes dernières ressources », suivant son expression⁵⁵. Il pensait regagner entre-temps Paris et Versailles par Rouen afin de convaincre négociants et ministres du roi de le suivre. Hélas, en juillet 1769, il dut renoncer à ses entreprises, n'étant pas parvenu, visiblement, à pousser plus loin son périple. L'architecte se lança alors dans une nouvelle lubie : créer une compagnie pour la démolition du château de Clagny, à Versailles, que Louis XV venait de mettre en vente en avril⁵⁶.

Concurrence et échec des projets de Mansart de Sagonne (1769)

Les entraves de l'architecte avaient beaucoup chagriné M. Clautrier qui s'était flatté des ambitieux projets de son ami⁵⁷. Mansart de Sagonne avait quitté en effet l'Espagne en déclarant de tout côté, placer « beaucoup d'espoir en ce pays » où, disait-il, « il y a gros à gagner ». Il est vrai que les besoins en matière de voies de communication étaient fort importants⁵⁸. Il s'était réjoui qu'après les périodes si difficiles qu'il avait connues en France, il était à nouveau « personnellement dans la plus grande considération », fournissant

53 — Cf. note 4 : Lettres des 4 et 21 octobre 1768. Sur l'activité de Mansart de Sagonne à Bordeaux, cf. notre article « Un Mansart à Bordeaux : projets de Jacques Hardouin-Mansart de Sagonne pour l'hôtel de ville et le clocher de Saint-Michel de Bordeaux (1768-1769) », *Revue archéologique de Bordeaux*, année 2014 (à paraître).

54 — « J'arrive de Montpellier ou je n'ay rien fait » (Lettre du 5 décembre 1768).

55 — Il évoque cette hypothèse dans ses lettres des 10 août, 24 septembre et 5 décembre 1768. Dans cette dernière, il se dit « bien aise » de ne pas avoir encore effectué ce voyage, de crainte d'essuyer « bien des ouragans » (cf. note 4).

56 — *Ibid.* : Lettres des 25 mars, 14 avril, 11 juillet et 2 août 1769. Dans celle du 25 mars, Mansart annonce son retour à Paris pour les 20 ou 22 avril et dans celle du 14 avril, il déclare arriver dans la capitale sous 3-4 jours. Dans la lettre du 11 juillet, il annonce l'abandon de ses projets en Espagne du fait de la réputation que lui ont faite ses créanciers, et ses visées sur le château de Clagny, ancienne résidence de Mme de Montespan à Versailles, réalisation célèbre de son aïeul Jules Hardouin-Mansart.

57 — *Ibid.* : Lettre du 12 août 1769.

58 — *Ibid.* : Lettres des 7 juillet et 10 août 1769. Sur les problèmes des communications en Espagne au XVIII^e siècle, cf. Ringrose, 1972, p. 34-38.

à Clautrier et à De George les « preuves convaincantes » de ce qu'il avançait, telles les lettres des marquis de Grimaldi et d'Ossun. Pour Mansart, ces lettres confirmaient la conviction que l'on avait dans « la solidité de ses talens »⁵⁹.

Mais le canal qu'il se proposait d'établir sur l'Èbre et en Guipuzcoa se trouvait alors concurrencé par le projet du *canal impérial d'Aragon* dont Charles III avait cédé les droits aux ingénieurs militaires français, Jean-Augustin Badin et son fils, Louis-Michel, par cédula royale du 28 février 1768, soit cinq mois avant sa venue à Madrid. Selon certains historiens, le projet proposé par ces derniers ne répondait guère aux attentes du monarque, quant aux moyens mis en place et à la maîtrise d'œuvre. Charles III ne leur faisait guère confiance pour mener à bien l'opération. Il souhaitait surtout créer une véritable liaison entre l'Atlantique et la Méditerranée, d'où l'enthousiasme suscité par le projet de Mansart de Sagonne. L'architecte-ingénieur avait sans doute été informé des réticences royales par les ministres Choiseul et Saint-Florentin, ceux-là même qui l'avaient recommandé en Espagne⁶⁰.

Le projet des Badin consistait à transformer un ancien canal d'irrigation conçu sous Charles Quint, dit *Acequia imperial de Aragon*, en un véritable canal de navigation depuis Tudela, en Navarre, à Saragosse afin d'offrir à l'Aragon un plus grand débouché sur la mer. Il avait été présenté au roi en 1766 à Aranjuez, soit au moment où le comte d'Aranda, chef de file du parti aragonais à Madrid, fut désigné à la tête du conseil de Castille. Ce canal, au contraire de celui de Mansart de Sagonne, connut un début d'exécution en 1770, mais fut réalisé pour l'essentiel de 1776 à 1790, et complété au XIX^e siècle par une ligne de chemin de fer. Il s'étend aujourd'hui de Fontellas, près de Tudela, à Fuentes de Ebro, au sud-est de Saragosse. Il fut question un temps d'une liaison avec l'Atlantique par la Guipuzcoa via les rivières Zadorra et Deva, voire par la Cantabrie par le Laredo, mais qui n'aboutit pas davantage⁶¹.

59 — *Ibid* : Lettres des 16 août, 21 octobre 1768 et 6 février 1769.

60 — Cf. note 5. La cédula royale des Badin est mentionnée dans Moreno Garbayo, 1977, t. I, p. 306, n° 1843. Sur ces derniers et le canal impérial d'Aragon, cf. Rodrigo, 1984, p. 139. Jean-Augustin Badin, commissaire des guerres, était arrivé à Madrid en 1766 avec son fils. Sur le canal et les problèmes de navigation de l'Èbre, cf. bibliographie.

61 — *Ibid*. L'idée du canal était venue à Charles III lors d'un séjour à Saragosse (cf. *Continuación* ..., 1818, p. 250-251). Le chemin de fer, concurrent des voies navigables au XIX^e siècle, entraîna l'abandon de la plupart des projets envisagés (cf. LLaurado y Fabregas, 1890, t. I, p. 5). Sur la présentation du projet au roi en 1766, cf. Gonzales Rodrigo, 1984, p. 139.

En donnant son approbation à celui de Mansart de Sagonne, le comte d'Aranda, homme des Lumières, entendait favoriser doublement l'essor économique de sa région natale. Charles III avait remis l'architecte français entre ses mains afin de le convaincre de l'opportunité d'un tel projet et d'obtenir le consentement du conseil de Castille⁶².

Aspects stratégiques des propositions du dernier Mansart

Au-delà du caractère économique, dont l'irrigation des terres parcourues, le canal de l'Èbre de Mansart de Sagonne revêtait aussi, et surtout, un intérêt stratégique. En évitant aux navires le passage par Gibraltar, il privait les Anglais du contrôle de la Méditerranée. Choiseul avait pris très au sérieux la proposition de l'architecte-ingénieur, on l'a vu. Elle entrait pleinement dans le cadre de sa politique de rapprochement des puissances méditerranéennes, telles l'Espagne et Naples, liées à la France par le troisième pacte de famille, signé le 15 août 1761⁶³. Il lui permettait de réaliser son vœu le plus cher : contrer la puissance anglaise sur l'Atlantique et la Méditerranée en redonnant à la France la maîtrise de ces deux mers.

Rappelons que, quelques temps plus tôt, en mai 1768, le ministre avait conclu avec la République de Gênes, un traité cédant la Corse à la France. En août, soit au moment où Mansart de Sagonne attendait l'arrêt du conseil de Castille, le marquis d'Ossun écrivit à Choiseul que si les Anglais n'avaient pas l'intention de recommencer la guerre – celle de Sept Ans s'était conclue en 1763 –, « au moins avant l'année prochaine », dit-il, la France et l'Espagne devaient se préparer prestement à tout événement en Europe et dans leurs colonies, « pour se mettre en état de défense »⁶⁴.

Suivant un rapport rédigé par le comte d'Aranda au même

62 — Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d'Aranda (1719-1798) est une des grandes figures espagnoles des Lumières. Issu d'une des plus anciennes familles d'Aragon, il fut tour à tour militaire, ambassadeur et homme d'État. Sa politique de réformes sociales et économiques fut appréciée du peuple et des encyclopédistes (cf. José Antonio Ferrer Benimeli : *El conde de Aranda*, Saragosse, 1998).

63 — Pacte signé à Paris et ratifié par l'Espagne, le 27 août, en pleine guerre de Sept-Ans. Ce pacte de défense à perpétuité des intérêts des souverains de la maison Bourbon visait notamment la sauvegarde des intérêts des rois de France et d'Espagne avec les autres princes régnants (cf. Morel-Fatio – Lénardon, 1899, p. 340).

64 — Paris, Arch. Min. Aff. Étr., correspondance politique, Espagne, 553, fol. 385-387 : Lettre du 22 août 1768 au palais de La Granja.

moment, l'Espagne se préparait à attaquer le Portugal, allié de la Grande-Bretagne, afin de répliquer aux incursions de celle-ci dans les colonies espagnoles d'Amérique⁶⁵. Le projet de Mansart de Sagonne s'inscrivait donc dans un climat diplomatique intense, cinq ans après la guerre de Sept Ans.

Il s'inscrivait également dans le cadre du traité de commerce que la France et l'Espagne avaient signé le 2 janvier 1768, à Madrid, en vertu de l'article 24 du troisième pacte de famille. Les négociations avaient duré toute l'année 1767⁶⁶. Ce traité de commerce fut ratifié par les deux nations dès le mois suivant. S'il portait principalement sur le commerce maritime, il entendait donner un bel élan au développement des communications intérieures espagnoles. On comprend mieux, dès lors, devant les formidables perspectives de développement annoncées, l'enthousiasme suscité par ce traité chez Mansart de Sagonne. Il n'était pas le seul à s'en réjouir, ayant noté la présence de nombreux Hollandais, Anglais et Allemands dans le pays⁶⁷.

L'Espagne constituait alors, en effet, un véritable *Eldorado* pour maints aventuriers. Outre la compagnie de Guadalcanal évoquée précédemment, le prêt de 30 millions de livres que Ferdinand VI avait octroyé en 1759 à Laborde pour développer ses activités dans le pays et avec la France constituait un autre symbole. Mansart ne confesse-t-il pas à son arrivée en 1768 : « il y a des fortunes immenses à faire en ce Royaume »⁶⁸ !

On comprend, dans ces conditions, que Charles III d'Espagne ait été particulièrement sensible au projet du dernier Mansart, d'autant qu'il confiait la responsabilité à sa compagnie sans bourse déliée. Toutefois, le roi et son conseil de Castille étaient particulièrement attentifs à la viabilité financière des compagnies, suite aux difficultés que les Badin essuyaient à ce moment et qui justifiaient les réticences du roi : leur société avait connu, en effet, de grosses défaillances financières et il fallut requérir le secours de négociants hollandais

65 — *Ibid.*

66 — Madrid, Archivos de Asuntos Exteriores, TR 469/Exp. 8 (1768). Traité signé par le marquis de Grimaldi et le marquis d'Ossun. Celui-ci fut le principal artisan du traité qu'il avait proposé à Choiseul pour consolider l'union entre les deux cours (cf. note 63, Morel-Fatio – Léonardon).

67 — Cf. note 4 : Lettre du 25 juillet 1768.

68 — *Ibid.* Dans celle du 7 juillet, il annonçait déjà : « il y a icy gros à gagner ».

pour que les travaux du canal impérial d'Aragon puissent commencer, deux ans après l'obtention de la cédule royale. C'est sans doute ce qui engagea Mansart de Sagonne à se rendre lui aussi en Hollande pour parachever la constitution de sa compagnie⁶⁹.

Le canal du Manzanares

Comme le canal de l'Èbre, le canal du Manzanares était né au XVI^e siècle : Juan Bautista Antonelli, ingénieur de Philippe II, avait proposé de tracer un canal sur cette rivière via le Jarama, puis le Tage. L'idée était de relier Madrid à l'Atlantique et de faire de la capitale espagnole, le grand port fluvial de la péninsule ibérique. Mais les faibles connaissances techniques d'alors n'en avaient pas permis la réalisation. Le projet fut repris sous Ferdinand VI qui autorisa, en 1756, un certain Carlos de Simeón Pontera à former une compagnie⁷⁰. Ce furent finalement les ingénieurs José Briz et Pedro Simón Gil, associés à Miguel Fernandez Olmo, qui commencèrent les premières opérations. Mansart de Sagonne n'ayant pu les reprendre en temps voulu, faute de compagnie, Charles III céda finalement les droits du canal à Pedro Martinengo par cédule royale du 15 mai 1770⁷¹.

Martinengo avait soumis son projet au marquis de Grimaldi dès octobre 1769, soit 8 mois après le second séjour de Mansart à Madrid. Le canal visait cette fois à relier le Manzanares au Tajuña, autre affluent du Jarama, du fait de sa longueur. Il fut réalisé en partie, sur la rive gauche du Manzanares, depuis le pont de Tolède à Madrid jusqu'à Vallecas, au sud de la capitale, au lieu dit *la casa del Mayarazgo* où il fut arrêté en 1818. L'ingénieur avait formé une compagnie au capital de 4 500 000 réaux. La rapidité d'une telle décision marquait la volonté de Charles III de faire aboutir le projet.

69 — Cf. note 55. Les négociants hollandais en question étaient : Jan Heshuysen, Abraham et Simon Boas, le premier, juif de Haarlem, les seconds, de La Haye. Ils avancèrent la coquette somme de 1 300 000 florins (cf. Gonzalez Rodrigo, 1984, p. 143-144). Simon-Nicolas-Henri Linguet (1736-1794) rappelle qu'Heshuysen avait à Saragosse un frère à la tête de l'entreprise (cf. bibliographie, 1769, p. 474).

70 — Sur ce canal, cf. Linguet, p. 470-474 ; La Lande, 1778, p. 472-474 ; *Continuación* (...), 1818, p. 249-263 ; Cabanes, 1829 ; Mora, 1909, p. 12-13 et 27-28 ; Cejudo Lopez, 1975, p. 109, n^{os} 13-15 ; Correa Calderón, 1981, p. 251, n^o 1968 ; p. 531, n^o 5704 ; p. 541, n^o 5884 ; Jover Zamora, 1987, p. 241 ; Sanz Garcia, 1988, p. 7-66 ; Madrazo, 1988, p. 109-126.

71 — Madrid, Archivo de Villa, Sección 3, legajo 285, n^o 1. Droits d'exploitation concédés pour 50 ans. Sur les ingénieurs en question, cf. Sanz Garcia, 1988, p. 45.

C'est celui-ci qu'il soumit à Mansart de Sagonne et c'est par celui-ci qu'il souhaitait commencer⁷².

Contexte historique et économique des projets

Ces deux projets de voies navigables – qui devaient demeurer secrets et qui, de ce fait, ne furent jamais abordés par les auteurs contemporains – s'inscrivaient dans le cadre d'une vaste politique de modernisation des communications, tant routières que fluviales, engagée sous le règne de Ferdinand VI (1746-1759). L'impulsion vint de son influent ministre, le marquis de La Ensenada, qui souhaitait instaurer en Espagne, après la paix de 1748 qui mettait fin à la guerre de Succession d'Autriche, un ambitieux programme de développement économique. Or, il ne pouvait y avoir de développement durable sans une amélioration sensible des communications, pilier essentiel de tout développement. Par là, La Ensenada entendait créer un marché national de productions agricoles qui pallierait les crises de subsistance par une pénétration plus rapide des marchandises dans le royaume, sans qu'il fût nécessaire de recourir aux importations. Le canal était assurément le moyen de transport le plus économique et le plus efficace à cet effet, car bien plus rapide que la route⁷³.

Le modèle, en ce domaine, était la France qui, avec les canaux de Briare et du Midi, réalisés au XVII^e siècle, paraissait le pays le plus développé en la matière. On sait, par ailleurs, que le réseau routier français était à cette époque le premier d'Europe. C'est pourquoi, en 1750, le marquis de La Ensenada, homme éclairé et francophile, avait ramené de France l'ingénieur militaire Charles Lemour pour réaliser, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, le plus ambitieux projet de voie navigable en Espagne après celui d'Aragon : le canal de Castille. Réalisé de 1753 à 1757, il fut prolongé par le canal du

72 — Sur Martinengo et son projet, cf. Jover Zamora, 1987, p. 241 et Sanz Garcia, 1988, p. 26.

73 — Cf. Helguera – Garcia Tapia – Molinero, 1988, p. 17-20. Zenon de Somodevilla y Bengoechea, marquis de la Ensenada (1707-1781) fut, avec Aranda, l'autre grande figure des Lumières en Espagne. Il exerça ses fonctions politiques sous trois règnes successifs : Philippe IV, Ferdinand VI et Charles III, occupant tour à tour les fonctions de secrétaire d'État aux Finances, à la Guerre et à la Marine, puis aux Indes. Il œuvra beaucoup à l'amélioration des infrastructures espagnoles (construction des arsenaux du Ferrol, Cartagène et la Carraca ; modernisation des ports de Barcelone et de Palma ; canal de l'Ebre poussé jusqu'à Tortosa ; création, entre Madrid et Ségovie, de la route menant au port de Guadarrama à San Rafael...).

Nord, de 1759 à 1791, qui offrait à la province un débouché sur l'Atlantique par-delà l'obstacle de la cordillère cantabrique. Ces trois canaux faisaient de l'Espagne, après l'Angleterre et la France, la nation européenne la mieux équipée en la matière⁷⁴.

Contrairement à la France, l'Espagne ne fut pas avare de ses prérogatives pour la réalisation des canaux. Le cas de Mansart de Sagonne est sur ce point fort emblématique. L'architecte-ingénieur avait élaboré successivement en France, on l'a vu, quatre projets de voies navigables qui échouèrent, non pas tant en raison de la concurrence acharnée entre les différentes compagnies en lice que de la position équivoque de l'administration royale. Ses tergiversations et ses lenteurs visaient non seulement à décourager les plus déterminés, mais aussi et surtout à préserver les droits d'exploitation de la Couronne. Le gouvernement craignait par-dessus tout la défaillance des compagnies privées qui risquait de porter un coup fatal aux opérations concédées. Il s'estimait – à juste titre – abusé et préférait donc se poser en défenseur du « bien commun »⁷⁵.

Après l'échec définitif de son projet sur l'Essonne, rejeté par arrêt du conseil du 26 mai 1767, après plus de huit années de labeur, Mansart de Sagonne s'était donc décidé à tenter sa chance en Espagne dont la politique de concession des droits était, on l'a dit, plus libérale.

Charles III, davantage que son prédécesseur, avait pris conscience de la révolution des transports qui s'amorçait alors chez ses voisins européens : à son arrivée au pouvoir en 1759, la Grande-Bretagne venait d'ouvrir le canal du duc de Bridgewater et avait inauguré, deux ans plus tôt, le *Souhley Brook*, canaux à fort gabarit dont l'efficacité suscita l'admiration des contemporains, notamment des Espagnols. Le souverain souhaita donc combler plus que jamais le retard pris par son royaume et mener une politique ambitieuse comme son alliée, la France, qui s'apprêtait à exécuter les canaux de Bourgogne et de Provence⁷⁶.

74 — Cf. Sambricio, mars 1987, p. 95-117 et *ibid.* Les deux canaux devaient servir à l'acheminement des productions agricoles de Tierra de Campos en Castille à Santander en Cantabrie.

75 — Le cas des canaux de Bourgogne et d'Essonne, dans lesquels Mansart de Sagonne s'investit particulièrement, sont assez emblématiques (cf. note 1, thèse, t. II, p. 1345-1355).

76 — Cf. Sambricio, note 74 et Pinon, 1986, p. 49. Charles III, lorsqu'il était à Naples, s'était vu dédié en 1750 par le prêtre napolitain Galiani, son *Dialogue sur le commerce des blés*.

Dans le domaine des voies navigables, l'Espagne était d'autant plus handicapée qu'elle n'avait pas de références immédiates et qu'elle ne disposait pas d'ingénieurs aussi compétents que ses concurrents.

De surcroît, outre les difficultés particulières de la géographie, les rivières espagnoles n'offraient pas toujours les conditions optimales d'exploitation du fait de l'irrégularité du débit, liée notamment aux fortes dénivellations du terrain. On comprit vite, cependant, la nécessité de développer le transport fluvial comme alternative la plus économique et la plus efficace au transport des marchandises mais aussi, on l'oublie trop souvent, au transport des troupes en cas de conflit.

La politique espagnole pose ainsi le paradoxe d'un interventionnisme croissant sur le modèle colbertiste français afin de susciter une dynamique nouvelle dans ce domaine et, parallèlement, au contraire de la France et suivant le modèle anglais, d'une libéralisation accrue de ses droits et prérogatives.

La politique libérale de l'Espagne se justifiait d'autant plus que la construction des canaux de Castille et du Nord fut tributaire du budget et des lourdeurs administratives de l'État en charge de leur construction, ce qui avait entravé sérieusement leur bonne marche⁷⁷. Charles III savait qu'en confiant les nouveaux projets de voies navigables, tels ceux de Mansart de Sagonne, à une compagnie privée viable financièrement, sa politique de canalisation des fleuves espagnols était susceptible d'évoluer nettement sans qu'elle pesât sur le budget de l'État. Il n'avait d'ailleurs pas le choix s'il souhaitait se hisser rapidement au niveau de la France et de la Grande-Bretagne.

Cette politique libérale ne se limitait pas à la seule concession des droits de construction et d'exploitation. Elle s'étendait aussi à l'accueil d'ingénieurs étrangers, surtout français, spécialistes en ce domaine et qui lui faisait cruellement défaut, comme on l'a dit : l'échec du canal du Manzanares sous Ferdinand VI illustre fort bien cette carence. C'est ainsi qu'arrivèrent les Français Charles Lemour, puis Jean-Augustin et Louis-Michel Badin pour les deux grands projets du moment : les canaux de Castille et d'Aragon. La venue d'un architecte-ingénieur royal de Paris comme Mansart de Sagonne ne pouvait que combler les espérances du roi d'Espagne. Il lui fit

77 — Cf. Sambricio, *ibid.*

confiance, fort des recommandations du gouvernement français, ce qui l'amena à lui céder les droits tant convoités.

Raisons d'un échec

Dans ces conditions, comment Mansart de Sagonne a-t-il bien pu échouer dans ses entreprises ? Il y avait, certes, l'impossibilité de rassembler les partenaires nécessaires. Impossibilité qui était liée, paradoxalement, à la défiance des négociants et des financiers français à l'égard de l'Espagne. On retrouve là l'éternelle querelle entre banquiers et entrepreneurs. À l'instar des Bordelais, tous étaient rebutés par le climat, la difficulté du terrain, les conditions de vie et l'indolence des habitants. De surcroît, les connaissances géographiques sur la réalité du sol et du climat ibériques étaient souvent insuffisantes, voire erronées⁷⁸.

Mansart de Sagonne fut aussi, et surtout, victime des aléas de la finance : quoiqu'au sommet de sa puissance, Jean-Joseph de Laborde vit sa fortune décliner dès 1769, date à laquelle la Caisse d'escompte de Paris faillit lamentablement. Le financier préféra se refaire une santé financière dans les plantations sucrières de Saint-Domingue et dans l'immobilier parisien plutôt que de tenter l'aventure en Espagne⁷⁹.

Mansart fut aussi rattrapé, on l'a vu, par la réputation que lui firent ses adversaires, malgré ses talents indéniables, et par ses difficultés personnelles sur lesquelles Charles III et son ministre Grimaldi n'avaient pas manqué d'être renseignés. Il y fait allusion dans une lettre à Choiseul en décembre 1768 dans laquelle il annonce les obligations auxquelles il était lié pour « l'arrangement total de [ses] affaires » et qui l'empêchait, dit-il, « de pouvoir aller et venir ». Il craignait par là même « de perdre (...) le plus grand honneur (...),

78 — *Ibid.* Dans sa lettre à Marigny du 27 mars 1769 (cf. note 27), Mansart de Sagonne rappelait que « les personnes de ce pays [Bordeaux], outre qu'elles n'aiment pas la nation espagnole, ne sont portées uniquement que pour leur commerce ordinaire ». Sur les rapports commerciaux entre Bordeaux et l'Espagne, cf. notamment *Le négoce bordelais au XVIII^e siècle*, Centre régional de documentation pédagogique, Bordeaux, 1968 et Paul Butel : *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, thèse d'histoire moderne, Paris-I, 1973. Rappelons que l'Espagne, qui s'était fermée aux marchandises françaises au XVIII^e siècle, fut un secteur secondaire pour le commerce bordelais. La ville n'y exportait guère que des produits venus des Antilles, des toiles, des grains et du vin. Elle n'importait en retour que du fer, de la laine et de l'huile d'olive.

79 — Cf. note 48.

faute de pouvoir faire cette Entreprise, Et une 2.^e fortune la plus brillante » (sic)⁸⁰.

Il convient d'évoquer aussi les jalousies et les rivalités qui ne manquaient pas à son égard à la Cour de France : n'avait-il pas été évincé du projet de construction du palais royal de Lisbonne sur les propos peu amènes de l'introducteur des ambassadeurs, le marquis de Verneuil, auprès de la Cour de Portugal⁸¹ ?

Son âge – il avait 57 ans en 1768 – et sa santé précaire furent, enfin, des éléments déterminants, ce dont il était parfaitement conscient. C'est pourquoi, le gouvernement espagnol n'hésita pas – au final – à confier ces opérations ambitieuses à d'autres intervenants⁸².

Malgré ce nouvel échec, Mansart de Sagonne permit – une fois de plus – par son engagement personnel et ses convictions humanistes⁸³, à des projets comme le canal du Manzanares ou l'hôpital général de Madrid, de connaître un nouveau départ. Ces projets, que la monarchie espagnole avait laissés en sommeil, prirent, grâce à son séjour, un élan décisif, faisant l'objet de décisions quasi-immédiates, on l'a vu. Le passage du dernier Mansart en Espagne et au Pays Basque ne fut donc pas complètement vain.



80 — Cf. note 47.

81 — Eusèbe-Félix Chaspoux de Verneuil (1720-1791), marquis de Verneuil, comte de Loches, introducteur des ambassadeurs à la cour de France de 1743 à 1756, fit savoir en 1756 à l'ambassadeur du Portugal, José Galvao de Lacerda, que Mansart de Sagonne ne faisait partie des architectes du roi qu'en considération de son aïeul Jules Hardouin-Mansart et non de son mérite propre, passant en effet pour un architecte peu habile. Il avait en outre, selon lui, fort mauvaise réputation, quant à son intégrité et ses bonnes mœurs. Il était enfin en procès aux Parlements de Paris (Lisbonne, Arquivo Nacional Torre do Tombo, Min. Aff. Etr., Port., Paris, maço III, caixa 5, n° 222 : Lettre de José de Galvao de Lacerda, ambassadeur à Paris, à Pombal, ministre du roi Joseph I^{er}, du 16 février 1756).

82 — Mansart rapporte à De George qu'il avait informé le marquis d'Ossun de ne pouvoir se présenter à lui dans l'immédiat, étant tombé malade. Plus loin, il fait allusion à son "âge [qui] s'avance" (cf. note 22).

83 — Dans une lettre du 12 mai 1768, il disait ne pas craindre "une nation [l'Espagne] à laquelle je ne me présente que pour faire leur bonheur et leur félicité". Plus loin, il demandait à De George de venir le rejoindre en Espagne, ainsi que d'"autres personnes à qui je veux aussy faire le plus de bien que je pourray par la reconnaissance que je leur dois" (cf. note 4). Enfin, dans sa lettre à Choiseul en décembre 1768 (cf. note 47), il prétendait agir pour "le bien de la France et de l'Espagne en cet Établissement [son projet de canal]".

BIBLIOGRAPHIE

- Cabanes Fr.-X. de, *Memoria que tiene por objeto manifestar la posibilidad y facilidad de hacer navegable el rio Tajo desde Aranjuez hasta el Atlántico*, Madrid, 1829.
- Cachau Ph., « Los proyectos del arquitecto francés Mansart de Sagonne para los canales del Ebro y del Manzanares (1768) », *Archivo Español de Arte*, n° 293, 2001, p. 80-88.
- Cejudo Lopez J., *Catálogo del archivo del conde de Campomanes*, Madrid, 1975, p. 103, n° 19-15, et p. 215, n° 35-1.
- Chaussinand-Nogaret G., « À propos d'une entreprise française en Espagne au XVIII^e siècle : les sociétaires de la compagnie de Guadalcanal », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XX, avril-juin 1973, p. 185-200.
- Claeys Th., *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, t. I-II, Paris, 2011.
- *Continuación del Almacen de frutos literarios o Semanario de obras ineditas*, t. III, Madrid, 1818.
- Correa Calderón E., *Registro de arbitristas, economistas y reformadores españoles (1500-1936)*, Madrid, 1981, p. 83, n° 345 ; p. 251, n° 1968 ; p. 322, n° 2674 ; p. 324, n° 2709 ; p. 531, n° 5704 ; p. 541, n° 5884 ; et p. 545, n° 5963.
- Cullen L. M., « Irish businessman and French courtier : the career of Thomas Sutton, comte de Clonard, c. 1722-1782 », *The early modern atlantic economy*, ouvrage collectif sous la direction de John J. Cresker et Kenneth Morgan, Cambridge, 2000, p. 86-104.
- Dupouy M., *Les Lamaignère. Une famille de négociants à Bayonne, Nantes, Le Havre, aux Isles (1650-1850)*, Rennes, 2010.

- Gonzalez Rodrigo L., *Historia del canal imperial de Aragón*, Zaragoza, 1984.
- Helguera J., Garcia Tapia N., Molinero F., *El canal de Castilla*, Valladolid, 1988.
- Jover Zamora J. M., *Historia de España. La época de la Ilustración*, t. I, Madrid, 1987.
- Le François de La Lande J.-J., *Des canaux de navigation et spécialement du canal de Languedoc*, Paris, 1778.
- Linguet S.-N.-H., *Canaux navigables*, Paris, 1769.
- Llaurado Fabregas A., *La navigation intérieure en Espagne*, actes du 4^e congrès international de navigation intérieure, Manchester, 1890.
- Lopez Gonzalez J.-J., « El canal imperial », *Zaragoza a finales del siglo XVIII (1782-1792)*, Zaragoza, 1977.
- Mora F., *Canalización del Manzanares, Jarama y Tajo para la navegación entre Madrid y Lisboa*, Madrid, 1909.
- Moreno Garbayo N., *Collección de reales cédulas del Archivo Histórico Nacional*, t. I, Madrid, 1977.
- Morel-Fatio A., Léonardon H. : *Recueil des instructions données aux ambassadeurs et ministres de France depuis les traités de Westphalie jusqu'à la Révolution Française*, vol. XII bis, Espagne, t. III (1722-1793), Paris, 1899.
- Olachea R., Ferrer Benimeli J.-A., « El canal imperial de Aragón », *El Conde de Aranda, mito y realidad de un político aragonés*, Huesca, 1978, rééd. 1998, p. 407-412.
- Olachea R., Ferrer Benimeli J.-A., « La navegación del Ebro », *ibid*, p. 416-420.
- Ormesson Fr. d', Thomas J.-P., *Jean-Joseph de Laborde, banquier de Louis XVI, mécène des Lumières*, Paris, 2002.
- Perez Sarrión G., *Política hidraulica y capital financiero en la España ilustrada (1766-1792)*, Zaragoza, 1996.
- Pinon P., *Un canal..., des canaux...*, cat. expo. CNMHS, Paris, 1986.

- Ringrose D. R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid, 1972.
- Sambricio C., « *Urbanisme et territoire dans l'Espagne du XVIII^e siècle : être maître de la nature dans la politique* », *Cahiers du C.R.E.P.I.F.*, n° 18, mars 1987, p. 95-117.
- Sambricio C. (sous la direction de), *Carlos III, alcalde de Madrid*, cat. expo. municipalité de Madrid, Madrid, 1988.
- Sanz Garcia J. M., « *Los canales del Guadarama y Manzanares de Juan II a Juan Carlos I pasando por Carlos III* », *Aula de Cultura. Ciclo de conferencias. El Madrid de Carlos III*, n° 11, 1988, p. 7-66.
- Soubeyroux J., *Paupérisme et rapports sociaux à Madrid au XVIII^e siècle*, Lille, 1978.



Fig. 1 : Louis-Michel Vanloo (d'après) : Etienne-François, duc de Choiseul (1719-1785 ; château de Versailles, vers 1763).



Fig. 2 : Louis Tocqué : Louis Phélypeaux de La Vrillière, comte de Saint-Florentin (1705-1777 ; Marseille, musée des Beaux-Arts, 1748).



Fig. 3 : Emplacement de la Fonda de San Sebastian à Madrid (cl. Ph. Cachau).



Fig. 4 : Plaque commémorative de la Fonda de San Sebastian, Madrid, 1990.



*Fig. 5 : Anton Raphael Mengs : Charles III d'Espagne
(1716-1788 ; Madrid, musée du Prado, 1761).*

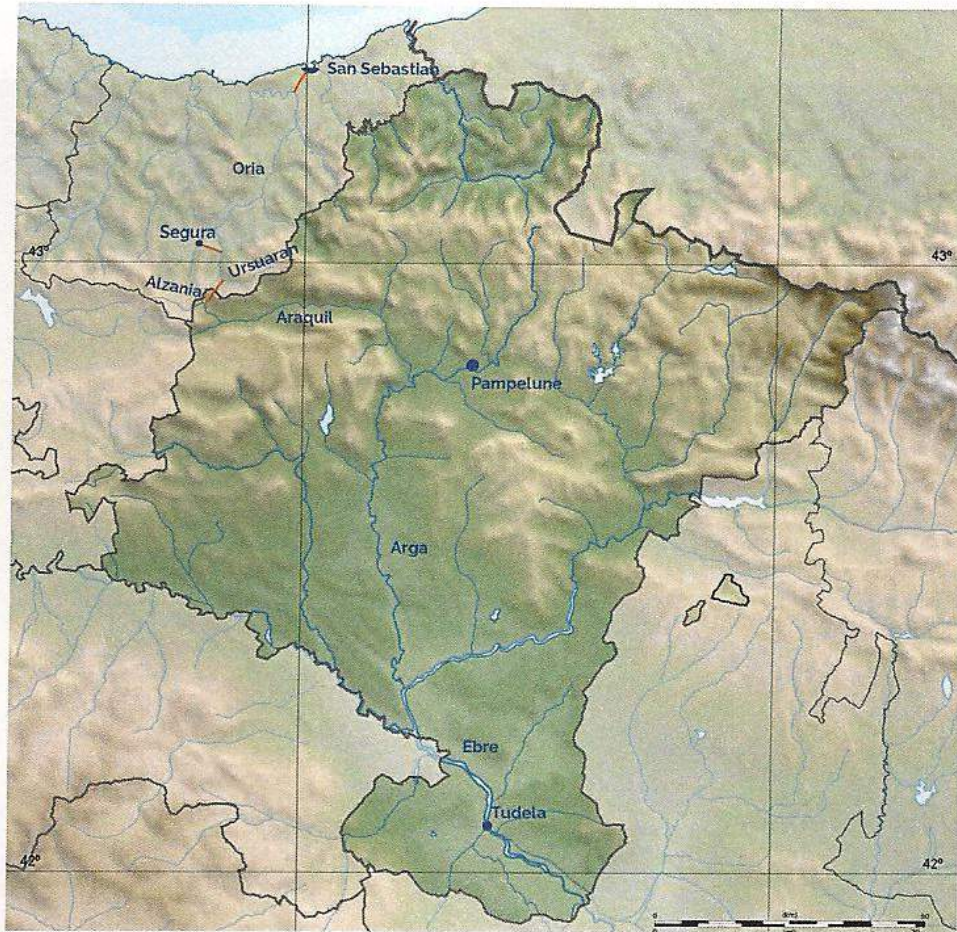


Fig. 6 : Projet de canal Atlantique-Méditerranée par Mansart de Sagonne (1768, essai de restitution).



Fig. 7 : Projet de canal Manzanares – Jarama par Mansart de Sagonne (1768, essai de restitution).