

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées de Bretagne au XVIII^e siècle : un groupe socioprofessionnel méconnu

Cet article est une partie d'une thèse de doctorat consacrée aux maîtres d'œuvre et aux commanditaires de la demeure privée en Bretagne au XVIII^e siècle rédigée sous la direction de Jean-Yves Andrieux, professeur d'histoire de l'architecture à l'université de Rennes 2-Haute-Bretagne. Les sources manuscrites concernant le corps des Ponts et Chaussées sont diverses et nombreuses ; celles qui ont été consultées sont essentiellement des correspondances conservées dans la série C des Archives départementales d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-d'Armor. Nous avons choisi d'évoquer à travers cet article la formation professionnelle et la vie sociale des ingénieurs davantage que leurs tâches quotidiennes qui furent décrites dans différents articles anciens de Joseph Letaconnoux¹.

La formation des ingénieurs Dorotte, Piou, Besnard

Nicolas Dorotte, natif de Moulins dans l'Allier en 1732, fut ingénieur en chef au département de Rennes entre 1762 et 1777 avant d'être nommé en Vendée, son parti pris dans l'affaire du duc d'Aiguillon n'ayant pas plu à la noblesse qui réclamait sa destitution². Nicolas Dorotte en effet n'avait pas craint de rendre hommage à l'administration du duc d'Aiguillon dans la province de Bretagne. Or toutes les personnes – à quelques exceptions près – que d'Aiguillon avait assurées de

¹ LETACONNOUX, J., «Le régime de la corvée en Bretagne au XVIII^e siècle», *Annales de Bretagne*, t. XXI, 1905-1906, p. 144-159 ; t. XXII, 1906-1907, p. 271-293, p. 453-466, p. 592-627 ; t. XXIII, 1907-1908, p. 498-520 ; «Des adjudications de travaux publics en Bretagne au XVIII^e siècle», *Annales de Bretagne*, t. HS, 1927, p. 126-134 ; «La construction des grands chemins et le personnel des Ponts et Chaussées de Bretagne au XVIII^e siècle», *Annales de Bretagne*, t. XLVIII, 1941, p. 63-113.

² Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98. Lettre de Frignet, le 6 octobre 1776 : «Outre une retraite vivement sollicitée, M. Dorotte n'a pas tenu cette année contre la cabale, et la partie ordonnatrice a cédé et a écrit à M. le contrôleur général pour lui procurer une autre place.»

sa protection³, avaient été expulsées. Le marquis d'Aubeterre, commandant de la province, dut promettre aux états de 1776 que Dorotte quitterait la province dès qu'on lui aurait trouvé un autre emploi.

Dorotte entra à l'école des Ponts et Chaussées de France en mars 1757. Cinq ans plus tard, à la fin de l'année 1762, il fut nommé ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au département de Rennes, après avoir été employé dans le corps des Ponts et Chaussées de Paris⁴. Il aurait travaillé avec Hupeau, constructeur du pont d'Orléans et prédécesseur de Jean-Rodolphe Perronet comme premier ingénieur des Ponts et Chaussées⁵. Une note concernant Nicolas Dorotte nous apprend qu'«après avoir étudié les mathématiques et l'architecture chez MM. Puissieux et Blondel, [il] entra à l'école des Ponts et Chaussées en mars 1757»⁶. La première personne citée, Jean-Baptiste de Puisieux, tenait une école d'architecture à Paris, rue du Martroi, en 1757. Ses cours coûtaient 12 livres par mois et il donnait des leçons en ville à 24 livres⁷. Quant au second professeur de Dorotte, il s'agit très certainement de Jacques-François Blondel, fondateur de l'école des Arts⁸. Jacques-François Blondel professa ses premiers cours chez lui, rue de la Harpe à Paris au cœur du Quartier Latin, en 1739⁹. Cependant, l'Académie royale d'architecture n'agréa l'école des Arts de Blondel que le 6 mai 1743 après un premier refus¹⁰. En 1754, après avoir fait faillite, l'école ouvrit de nouveau et proposa une nouvelle organisation. En 1757, environ cent personnes fréquentaient cette école. Le tarif des cours était de 15 livres les mois d'été et de 18 livres les mois

³ Lettre de Dorotte, du 18 août 1769 : «Je serai en état de lui présenter la lettre qui m'a été écrite à Paris de la part de Mgr le duc d'Aiguillon le 29 7^{bre} 1762 et qui contient bien positivement les conditions sous lesquelles je quittai, avec l'agrément de M. Trudaine, la place que j'occupais au bureau du premier ingénieur des Ponts et Chaussées de France, pour passer en Bretagne [...]», Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268.

⁴ Arch. nat., F14 22142 : État des services de l'ingénieur Dorotte au 14 floréal an 8^{ème} de la République française.

⁵ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268. Lettre de l'intendant Le Bret datée du 11 février 1763 : «Le sieur Dorotte, Monsieur, qui aura l'honneur de vous présenter cette lettre, est un jeune homme que M. le duc d'Aiguillon et moi avons agréé pour remplir une des places d'ingénieur au département de Rennes ; le temps qu'il a travaillé sous les yeux du célèbre M. Hupeau doit faire bien augurer de ses talents [...]».

⁶ Arch. nat., F14 22142. Note concernant Nicolas Dorotte.

⁷ GALLET, M., *Les architectes parisiens du XVIII^e siècle*, Paris, éd. Mengès, 1995, p. 419-420. Jean-Baptiste De Puisieux publia à Paris en 1765 *Éléments et traité de géométrie*.

⁸ *Ibidem*, p. 65-70 ; PICON, A., *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille, éd. Parenthèses, 1988, p. 301-302.

⁹ PELPEL, L., *La formation architecturale au XVIII^e siècle en France*, rapport de recherche, 1980, 228 p., p. 195-201.

¹⁰ MOSSER, M., RABREAU, D., «L'Académie Royale et l'enseignement de l'architecture au XVIII^e siècle», *Archives d'Architecture Moderne*, n° 25, 1983, p. 59 : «Celle-ci [l'École des Arts de Blondel], très fréquentée dès son ouverture (précisément en 1739), était en effet le seul cours privé organisé ; devant son succès, Blondel le transforma dès 1743 en cours public...»

d'hiver. Des bourses étaient cependant accordées aux élèves défavorisés : en 1750 par exemple, le roi accorda 2 400 livres pour les élèves des Ponts et Chaussées. En 1754, les matières enseignées étaient les suivantes : l'architecture (histoire de l'art, proportions, décorations, distributions, construction, les différents bâtiments, économie, us et coutumes) ; le dessin (proportion du corps humain, histoire sacrée et profane, ornement...) ; les mathématiques (calcul, géométrie, perspective, plans, devis, marchés, toisés, coupe des pierres, mécanique, hydraulique) ; la théorie de la peinture, de la sculpture, du jardinage, de la coupe des pierres ; la charpenterie, l'art de modeler ; des leçons d'expérience (il s'agissait là d'aller in situ visiter et commenter les édifices). Blondel professait lui-même l'architecture et corrigeait les dessins tous les jours, de huit heures du matin à huit heures du soir¹¹. À partir de 1750, il enseigna également à l'école royale des Ponts et Chaussées ; nommé académicien en 1755, Blondel succéda en 1762 à Louis-Adam Lorient à la chaire de théorie de l'architecture qu'il conserva jusqu'à sa mort en 1774¹².

Un autre breton, l'ingénieur Jacques Piou, né dans la commune de Loroux-Bottreau près de Nantes, résumait ainsi le début de sa carrière : « Depuis 1759 que le soussigné finit son cours complet d'humanité, il se livra à l'étude du dessin, des mathématiques, de l'architecture, vint à Paris où il passa 34 mois en suivant la leçon de l'Académie d'architecture. Il revint à Nantes en 1765, il fut employé à la construction du palais de la chambre des comptes. Au commencement de 1767, il fut reçu surnuméraire des Ponts et Chaussées au département de Nantes quoiqu'il fut toujours employé au bâtiment de la chambre des comptes »¹³. Jacques Piou eut-il comme professeur Jacques-François Blondel à l'Académie d'architecture ? Celui-ci fut nommé à ce poste en 1762. À ce stade de nos recherches, nous n'avons pas de renseignements complémentaires sur le séjour de cet ingénieur breton à l'Académie royale d'architecture. Nous savons par contre que Jacques Piou sut apparemment très tôt qu'il souhaitait se consacrer à l'étude de l'architecture, et qu'il était par ailleurs doué pour l'étude des mathématiques¹⁴.

¹¹ GALLET, M., *Les architectes parisiens du XVIII^e siècle*, op. cit., p. 66.

¹² MOSSER, M., RABREAU, D., « L'Académie royale et l'enseignement de l'architecture au XVIII^e siècle », op. cit., p. 59.

¹³ Arch. nat., F14 22992. État des études de Mr. Piou père, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au département des Côtes-du-Nord.

¹⁴ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 97. Lettre de recommandation en faveur de Piou de M. Méneust de Boisjouant datée du 29 janvier 1769. « [...] Je connais Mr. Piou depuis bien des années. Mr l'abbé de Regnon l'avait pris en amitié dès sa jeunesse et voulait le faire prêtre et curé étant très sage et ayant très bien fait ses études. Mais le jeune homme, qui se sentait plus de disposition pour les mathématiques, l'architecture et le dessin que pour l'état ecclésiastique, suivit son penchant naturel où il a très bien réussi. Nous avons travaillé ensemble plusieurs années dans les mathématiques et nous y travaillons encore, ainsi je puis vous assurer, Monsieur, qu'il est très capable de bien exécuter tout ce qu'on lui donnera à faire. Il a le coup d'œil sûr et le jugement solide. [...] »

Il avait étudié au collège de Nantes avant de partir se consacrer à l'étude de l'architecture à Paris.

Dans une autre lettre, Jacques Piou précisait le contenu de sa formation ainsi que le nom de ses professeurs : «Après avoir fait un cours complet d'humanités au collège de Nantes, sa patrie, il se livra tout entier à l'étude des mathématiques et de l'architecture théorique et pratique sous les meilleurs maîtres qui existaient alors dans la ville de Nantes. Il se perfectionna à Paris sous Mr Houdon, inspecteur des menus plaisirs. Après avoir fait construire différents édifices dans la ville de Nantes, notamment le palais de la chambre des comptes de cette ville, sous Mr Ceineray qui en était l'architecte, il fut admis au mois de janvier 1766 au nombre des élèves des Ponts et Chaussées de Bretagne, et employé en cette qualité, dans le département de Nantes, par Mr Simon, ingénieur en chef de cette province¹⁵». Quels sont les architectes qui travaillaient à Nantes dans la première moitié du XVIII^e siècle et qui auraient pu être les professeurs de Jacques Piou ? Jacques Goubert était depuis 1715 inspecteur du rétablissement des ponts de Nantes et faisait office d'ingénieur de la ville. Mais c'est aussi lui qui fut l'auteur du projet d'aménagement de l'île de la Saulzaie en lotissement, devenue l'île Feydeau¹⁶. David Delafond était ingénieur en chef du roi à Nantes. Nicolas Portail fut architecte de la ville pendant une vingtaine d'années mais en 1760, sur l'ordre du duc d'Aiguillon, la ville lui supprima son traitement, ses ouvrages étant «mal dirigés et mal construits¹⁷». Jean Laillaud «n'[était] en réalité qu'un entrepreneur. Les plans qu'il nous a laissés d'un projet de bourse sont fort médiocres, et bien qu'il eût la réputation d'être un "bâtitteur de ponts" assez expert, celui qu'il fit à l'île Feydeau s'écroula avant d'être achevé¹⁸». Jusque dans les années 1760, les constructions nantaises étaient donc entièrement aux mains d'architectes locaux formés loin de Paris. Jacques Piou le dit lui-même, il «conduisit les travaux de la chambre des comptes sous l'architecte Ceineray¹⁹» entre 1765 et 1768, mais dans quelle mesure participa-t-il réellement à la construction du bâtiment ? La première pierre fut posée le 6 septembre 1763 et l'édifice était couvert en 1769 ; à cette époque, pour diverses raisons, les travaux cessèrent²⁰. La construction de

¹⁵ Arch. nat., F14 22992. Mémoire pour le Sr. Piou père, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au département des Côtes-du-Nord, à Saint-Brieuc, an 12 de la République.

¹⁶ BIENVENU, G., LELIÈVRE, F., *L'île Feydeau*, Inventaire Général des Monuments et des Richesses Artistiques de la France, 1992, (Images du Patrimoine), p. 6.

¹⁷ LELIÈVRE, P., *Nantes au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 63.

¹⁸ *Idem*, p. 63 ; LEGRAND (colonel), P., «Un hôtel inconnu du XVIII^e siècle à Nantes : l'hôtel Laillaud et la famille du constructeur», *BSAHNLA*, 1972, t. 111, p. 58-71.

¹⁹ Arch. nat., F14 22992. État des services de Jacques Piou.

²⁰ LELIÈVRE, P., *Nantes au XVIII^e*, op. cit., p. 208 ; LELIÈVRE, F., *Nantes, la Préfecture, ancienne chambre des comptes de Bretagne*, Inventaire Général des Monuments et des Richesses Artistiques de la France, 1991, (Images du Patrimoine), p. 7.

la chambre des comptes ne fut achevée qu'en 1783²¹. On peut donc penser que Jacques Piou suivit l'édification du gros-œuvre du bâtiment conduite sous la direction de Jean-Baptiste Ceineray, architecte de la ville de Nantes. Plus, dans une lettre datée du 25 octobre 1768 demandant une place de sous-ingénieur à Nantes, Piou ajoute : «M. Ceineray étant très malade, le bureau de ville a eu la bonté de me nommer son substitut, par délibération du 5 mars 1768, pour les affaires de la communauté²²». Nous ne savons pas non plus quels sont les autres édifices nantais auxquels Piou fait allusion. Dans une lettre de recommandation en faveur de Jacques Piou, l'auteur²³ qui paraît être son protecteur écrit : «[...] il [Piou] a travaillé pendant plusieurs années pour la chambre des comptes sous Mr Ceineray, pour la ville et pour beaucoup de particuliers dont il a levé le plan de leurs terres, donné des plans, profils et élévations de maisons, tout le monde généralement en a été très content et moi particulièrement. Vous savez, Monsieur, que j'ai vendu la plus grande partie de mes jardins aux dames pénitentes, pour qui il a travaillé aussi qui en sont très contentes ; cela a occasionné des changements à ma maison, il a fallu faire un jardin plus petit, placer un puits dans un endroit convenable. Je ne puis que me louer de son bon goût et de la solidité de tous les ouvrages qu'il a faits tant pour moi que partout ailleurs²⁴.» Jacques Piou aurait donc participé à la construction d'édifices privés dans les années 1760 à Nantes, sans que nous sachions lesquels exactement. Dans le même temps il souhaitait entrer dans le corps des Ponts et Chaussées, prenait des renseignements auprès des ingénieurs Forestier, Ogée et Groleau. Il travailla avec ce dernier et fit une tournée des grands chemins avec lui²⁵. Il fut finalement nommé sous-ingénieur au département de Guingamp le 15 novembre 1768 «honoré de la protection de monsieur le premier président de la chambre des comptes de Nantes»²⁶ et fit toute sa carrière dans le corps des Ponts et Chaussées de Bretagne.

Concernant ces deux ingénieurs, Jacques Piou et Nicolas Dorotte, plusieurs remarques s'imposent. Tous les deux suivirent d'abord une formation architecturale classique, Piou à l'Académie d'architecture sans que

²¹ Dans une lettre à Jacques Piou datée du 11 janvier 1774, Pierre-Joachim Besnard écrit : «[...] Je ne sais quand on achèvera la chambre des comptes ni quand on bâtera la Bourse, mais la compagnie des négociants va faire bâtir la salle de spectacle dans l'emplacement du jeu de paume de Saint-Nicolas.» Lire COUFFON, R., «Un ingénieur des Ponts et Chaussées à Landerneau au XVIII^e siècle», *BSAF*, t. LXXII, 1945-1946, p. 11-12.

²² Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268. Lettre de Piou datée du 25 octobre 1768.

²³ Il s'agit sans doute de Le Méheut de Boisjouant dont nous avons retrouvé plusieurs lettres adressées à Jacques Piou.

²⁴ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 97. Lettre datée du 29 janvier 1769.

²⁵ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268.

²⁶ *Ibidem*. Lettre de Piou, Nantes, le 25 octobre 1768.

l'on en sache davantage, Dorotte chez des architectes renommés. Ensuite seulement, ils entrèrent dans le corps des Ponts et Chaussées, le premier en Bretagne, le second dans le corps des Ponts et Chaussées de France, mais l'un comme l'autre en qualité d'élèves.

La formation de l'ingénieur rennais Pierre-Joachim Besnard fut très différente : «Après avoir terminé ses études et ses cours de physique, il entra en x^{bre} 1759 dans l'école du génie établie en cette ville²⁷». Il n'avait alors que dix-sept ans. Deux ans plus tard seulement, il remplaçait par intérim un ingénieur vannetais. Mais dans une autre lettre, Pierre-Joachim Besnard affirmait qu'il avait été élève du corps des Ponts et Chaussées durant cinq années²⁸. Quoi qu'il en soit, sa formation fut donc très courte comparée à celle de Jacques Piou et de Nicolas Dorotte. À notre connaissance cet ingénieur n'a jamais fréquenté une école parisienne quelle qu'elle soit. Arrêtons-nous un instant sur la scolarité de Besnard. Il suivit des études classiques au collège Saint-Thomas des Jésuites de Rennes. L'enseignement des Jésuites dans cette ville est mis en lumière dans un article de Geneviève Durtelle de Saint-Sauveur sur lequel nous allons nous appuyer, bien qu'il soit assez ancien²⁹. En 1762, l'année de son départ de Rennes, le collège Saint-Thomas comprenait onze classes dans lesquelles étaient notamment enseignées les matières suivantes : la rhétorique qui correspondait à la première classe et qui formait à l'art de bien dire, «les humanités» ou la deuxième classe qui préparait à l'éloquence, à la physique³⁰, à la philosophie ou cours de logique, et à la théologie. Dans les deux premiers cours, celui de rhétorique et celui des humanités, les deux heures et demie du matin et les deux heures et demie du soir étaient consacrées à réciter les leçons et à répéter l'explication d'un auteur faite par le professeur dans la séance précédente ; ensuite les élèves corrigeaient les devoirs, écoutaient l'explication du professeur dont le sujet était le plus souvent extrait des ouvrages de Cicéron, puis les élèves s'interrogeaient entre eux ; tout cela se faisait en latin. Les devoirs des élèves étaient presque toujours rédigés dans cette langue ; cependant à partir de la fin du xvii^e siècle commencèrent à apparaître quelques livres classiques écrits en langue française. En même temps que le français pénétrait dans les collèges, les ouvrages de géographie et d'histoire entraient dans les classes de lettres, mais à titre de livres de lecture seulement. Ce n'est qu'à partir du

27 Arch. nat., F14 21692. Mémoire sur la vie de Pierre-Joachim Besnard, Paris, 1790.

28 Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 97. Lettre de Besnard à Piou, Landerneau, le 24 août 1777.

29 DURTELLE DE SAINT-SAUVEUR, G., «Le collège de Rennes depuis la fondation jusqu'au départ des Jésuites, 1536-1762», *BMSAIV*, t. XLVI, 1918, p. 5-241.

30 Cette chaire existait déjà à Rennes en 1700. On enseignait également cette matière au début du xviii^e siècle dans d'autres collèges des Jésuites en Bretagne : Vannes et Quimper. Par contre dans ces trois villes, il n'y avait pas de cours de mathématiques. À Nantes et à Brest existait une chaire royale d'hydrographie.

début du XVIII^e siècle que l'histoire et la géographie furent enseignées de façon suivie. Le programme d'études de ces classes de lettres ne faisait aucune part à l'enseignement des sciences. Au-dessus des classes appelées «classes inférieures» et qui comprenaient à Rennes quatre classes de grammaire, les classes d'humanités et de rhétorique, venaient les cours supérieurs : ceux de philosophie et de théologie. Durant la première année on enseignait, en latin, la logique ; durant la seconde année on enseignait d'abord la physique et les mathématiques jusqu'en 1626, puis la physique et la métaphysique. La langue française remplaça le latin dans l'enseignement de la physique et des mathématiques à la fin du XVII^e siècle. Les deux heures de classe du matin et les deux heures de classe du soir étaient consacrées à l'explication d'Aristote dictée par le professeur et aux répétitions entre élèves : des argumentations fréquentes leur permettaient de revoir les questions apprises et les habitaient à parler en public ainsi qu'à développer la rectitude de l'esprit.

À Rennes, les professeurs de théologie dogmatique suivaient saint Thomas d'Aquin et mettaient leurs élèves aux prises dans des «disputes». Par ailleurs, l'enseignement religieux n'était pas oublié : une leçon de catéchisme avait lieu chaque semaine le vendredi ou le samedi et la classe s'ouvrait par une prière. Tout au long de l'année scolaire, des fêtes venaient interrompre la monotonie des cours : séances philosophiques et théologiques, séances littéraires, représentations théâtrales, distribution des prix. Les divertissements qui avaient le plus de succès étaient sans doute les représentations théâtrales. Elles étaient très en vogue chez les jésuites qui faisaient monter leurs élèves sur scène pour les distraire mais également pour les former à la déclamation et les habituer aux bonnes manières ; mais c'était aussi une façon de leur inculquer des leçons de morale. Depuis le commencement du XVII^e siècle, il y avait généralement deux représentations chaque année : l'une en février et la seconde à la fin du mois d'août, le jour de la distribution des prix. Les genres étaient variés : ballets, tragédies, comédies, pastorales empruntés à l'histoire antique, au Moyen Âge et à l'époque moderne. Les exercices philosophiques et théologiques consistaient en discussions publiques auxquelles tous les élèves et l'élite de la ville et des environs étaient invités. Chaque professeur de philosophie et de théologie donnait tous les ans une séance sur les questions les plus controversées de son enseignement. Un élève, le plus distingué de la classe, était chargé de défendre la doctrine du maître. Après l'avoir exposée en latin, il se mettait à la disposition des argumentants. Les personnes qui souhaitaient jouer ce rôle avaient eu connaissance de la thèse par des affiches placardées en ville. À l'heure et au jour fixés, la séance était annoncée au son des cloches. Un professeur était chargé de diriger l'argumentation, de l'empêcher de s'égarer ou de dégénérer en querelle. C'est pourtant ce qui dut arriver lors d'une soutenance publique à laquelle Pierre-Joachim Besnard assistait quelques années après avoir

quitté le collège en tant qu'élève. Il se mêla à l'argumentation au cours de la soutenance d'une thèse de philosophie ; son attitude ne plut pas aux professeurs réunis et Besnard fut tout simplement destitué de son emploi de sous-ingénieur des Ponts et Chaussées. Voilà comment l'incident fut rapporté : «[...] sur les plaintes qui nous ont été portées par les administrateurs du collège de la ville de Rennes de l'insulte publiquement faite par le sieur Besnard, sous-ingénieur des Ponts et Chaussées, au sieur Léon professeur de logique, vu la requête à nous présentée par lesdits administrateurs, les arguments dudit sieur Besnard, et l'interrogation à lui faite par le sieur Audouart avec ses réponses. Attendu qu'il est constaté par toutes ces pièces que ledit sieur Besnard a manqué essentiellement au sieur Léon professeur de logique en l'insultant dans une thèse publique, nous le destituons de son emploi de sous-ingénieur des Ponts et Chaussées et lui défendons d'en faire dorénavant aucune fonction³¹.»

Le collège Saint-Thomas de Rennes était très important puisqu'on estime à plusieurs milliers le nombre des élèves qui le fréquentaient au début du XVIII^e siècle³². Selon Jean Meyer, l'effectif de ces établissements était de trois mille en 1700 et de quatre mille en 1761³³. Ces élèves étaient tous externes. Parmi les écoliers, les uns appartenaient à des familles de la ville et logeaient chez leurs parents, ce qui était le cas de Pierre-Joachim Besnard ; d'autres, étrangers à Rennes, étaient hébergés chez des parents ou des amis ; d'autres enfin prenaient pension chez des particuliers ou des établissements qui avaient été créés pour les recevoir. Parmi cette multitude d'étudiants régnait une grande différence d'âge mais aussi de catégorie sociale et de choix des matières enseignées. À côté des élèves qui fréquentaient les cours de lettres et de philosophie, qui formaient le groupe le plus nombreux, se trouvaient des étudiants qui se destinaient à une carrière ecclésiastique et qui venaient y suivre les cours de théologie. La gratuité de l'enseignement donnait la possibilité de s'instruire à des jeunes gens issus de familles de condition moyenne, voire dénuées de fortunes. Mais la renommée de l'établissement et l'affection des Rennais pour le collège

³¹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268. Lettre non signée, Rennes, le 2 février 1766.

³² LAVAQUERY (abbé), A., *Le cardinal de Boisgelin, 1732-1804*, Paris, éd. Plon-Nourrit, 1921, 2 t., t. I, p. 6 ; POCQUET, B., *Le duc d'Aiguillon et La Chalotais*, Paris, Perrin et Cie libraires-éditeurs, 1900, 3 t., t. I, p. 223-224 : «Le collège de Rennes était le plus grand et le plus beau des établissements tenus par les Jésuites ; il se trouvait d'ailleurs par sa situation sous l'action plus immédiate du Parlement ; «les écoliers y affluaient en si grand nombre que dans les classes dont il se composait, théologie, philosophie, physique et humanités, on en comptait, vers 1654 deux mille huit-cents. Cette affluence des jeunes gens au collège de Rennes, prouvée par le témoignage des contemporains, est encore confirmée par un ouvrage imprimé en 1643, où on lit que cet établissement comptait ordinairement deux mille cinq-cents et quelquefois plus de trois mille élèves.»

³³ MEYER, J., *La noblesse bretonne au XVIII^e siècle*, Paris, Éd. de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1966, 2e éd. 1985, 2 t., 1292 p., t. II, p. 1179.

qu'ils avaient fondé permettent de comprendre que la noblesse et la bourgeoisie bretonnes y envoyaient également leurs enfants. Dans les livrets des ballets qui furent dansés au collège de Rennes, on retrouve des noms illustres de familles nobles : Conen de Saint-Luc, Lorgeril, Saint-Pern, Du Plessis de Grénédan, Magon de la Villuchet, mais aussi des noms de familles bourgeoises comme les Vatar, imprimeurs rennais. Parmi les jeunes gens avec qui Pierre-Joachim Besnard aurait donc pu partager les cours citons Jean-de-Dieu Raymond de Boisgelin archevêque d'Aix qui fit construire dans le dernier quart du XVIII^e siècle le grand château de Cucé à Cesson-Sévigné près de Rennes, et Anne-Nicolas de Caradeuc de La Chalotais. Le premier, né à Rennes le 27 février 1732 quitta cette ville au mois d'octobre 1748 pour aller à la Sorbonne à Paris y continuer ses études théologiques³⁴.

L'école des Ponts et Chaussées de Bretagne

Tous les ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées ne firent pas leurs études à Paris. L'institution d'une école à Rennes pour le recrutement des ingénieurs remonte à 1759 ; cette école se confondait alors avec le bureau de l'ingénieur en chef de la province et les places de sous-ingénieurs étaient souvent données à des candidats étrangers ou à des élèves de l'école de Paris³⁵. Nous l'avons dit précédemment, Pierre-Joachim Besnard fut élève du corps des Ponts et Chaussées de Bretagne. L'ingénieur en chef de la province était alors Daniel Chocat de Grandmaison ; celui-ci était aussi chargé de l'instruction du sieur Guillard, qui était également son gendre et qui avait fait plusieurs tournées avec lui³⁶. «Pour améliorer la direction des travaux, en 1741, l'intendant Pontcarré de Viarmes fit venir de la généralité d'Orléans l'ingénieur Chocat de Grandmaison. Une ordonnance du 8 novembre 1749 établit un bureau des Ponts et Chaussées sous sa direction, afin de centraliser les affaires du service, et, après 1759, de préparer les candidats à la carrière des Ponts et Chaussées³⁷.» Après la démission de Daniel Chocat de

³⁴ LAVAQUERY (abbé), A., *Le cardinal de Boisgelin, op. cit.*, p. 6.

³⁵ TARBÉ DE SAINT-HARDOUIN, F.-P.-H., «Les ingénieurs des pays d'états au XVIII^e siècle», *APC*, déc. 1885, p. 1205 ; «L'ancienne école des Ponts et Chaussées», *APC*, août 1885, p. 356. L'école des Ponts et Chaussées avait été établie à Rennes par les états de Bretagne.

³⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268. Lettre au duc d'Aiguillon, le 15 mars 1760 : «[...] Je pense ainsi que vous qu'il n'y a aucun inconvénient à lui confier l'emploi qu'occupait le sieur Éven, quelque peu d'expérience qu'il ait, puisque le sieur Chocat se charge de son instruction.»

³⁷ PETOT, J., *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées, 1599-1815*, Paris, M. Rivière, 1958, p. 273.

Grandmaison en 1762, c'est l'ingénieur Marc Simon qui le remplaça du 1er janvier 1763 à 1769. Lui aussi assura l'instruction de plusieurs jeunes ingénieurs³⁸. Parmi eux Jacques Piou dont il a été question précédemment, mais aussi Antoine-Joseph-Jean de La Hubaudière et François-Marie Perrière de Mauny.

Henry Frignet arriva du corps des Ponts et Chaussées de France «[...] ayant été chargé en 1770 de fournir des sujets pour remplir les places d'ingénieurs et sous-ingénieurs qui viendraient à manquer dans ladite province, il a établi chez lui une école d'élèves, dont plusieurs sont très en état de servir utilement [...]»³⁹. En fait, il ne fonda pas une école, puisque celle-ci existait déjà depuis une dizaine d'années. D'ailleurs soulignait André Mussat, il s'agissait plutôt d'un atelier d'élèves, ou d'un bureau comme le disait lui-même Frignet⁴⁰, composé d'élèves qui lui étaient adjoints, que d'une véritable école⁴¹. C'est aussi comme cela que l'entendaient les commissaires des états quand ils écrivaient à l'intendant de Bretagne concernant une gratification demandée par Frignet. Sur la question des élèves, ils précisaient : «La dépense qu'ils [ses élèves] lui occasionnent consiste dans le bois et la lumière et dans un appartement qu'il leur fournit. Elle est plus que compensée par l'utilité qu'il en retire ; ils lui tiennent lieu des écrivains et des dessinateurs qu'il serait obligé de payer [...]»⁴². Jean-Jacques Anfray, élève des Ponts et Chaussées de Bretagne, parlait d'un «bureau que cet ingénieur en chef [tenait] à ses frais pour former des sujets capables d'occuper les places qui se trouveraient vacantes, dans la partie du génie [...]»⁴³.

La correspondance de l'ingénieur en chef de la province, Henry Frignet, avec ses collègues nous aide à comprendre la façon dont l'école des Ponts et Chaussées de Bretagne fonctionnait dans les années 1770. On apprend par exemple que certains élèves donnaient des leçons aux autres.

³⁸ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268. Lettre de Simon, Rennes, le 20 septembre 1768 : «Je crois Monsieur que ce serait une justice que vous lui accordassiez cette grâce en l'y [Recommandé] nommant sous-ingénieur au lieu et place du sieur David, sauf ensuite à nommer pour sous-ingénieur tant à Guingamp qu'à Quimper deux des meilleurs sujets parmi les élèves de mon bureau si vous le jugez à propos, pour entretenir l'émulation parmi ceux qui y travaillant depuis longtemps en qualité de surnuméraire et sans aucune rétribution, ne s'y maintiennent assidûment que dans l'espérance unique de l'avance ; vu qu'il est également juste de les placer par préférence à mesure que les occasions se présentent.»

³⁹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2272. Lettre de Gaspard-Louis Caze, baron de La Bove, Rennes, le 13 août 1777.

⁴⁰ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98. Lettre de Frignet, à Rennes, le 21 février 1774 : «[...] un de ces dessins vous prouvera les soins et l'attention des jeunes gens de mon bureau [...]»

⁴¹ MUSSAT, A., «Ingénieurs et architectes : l'architecture à la veille de la Révolution», dans *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, p. 127-128.

⁴² Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2272. Lettre des commissaires des états à Monsieur Caze de La Bove, intendant de Bretagne, le 31 juillet 1781.

⁴³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268. Lettre de l'élève ingénieur Anfray fils.

Ainsi le sieur Boullé donna une leçon de mathématiques du 1er janvier 1771 au 1er juillet 1776⁴⁴. Le sieur Beillard eut la même occupation pendant au moins douze ans ; le sieur Lebrun en donnait en 1784 et Anfray fils le fit pendant un an. L'école des Ponts et Chaussées de France fonctionnait selon ce même principe⁴⁵. Il semblerait toutefois que les élèves de l'école des Ponts et Chaussées de Bretagne se faisaient payer, selon le souhait de Frignet, pour les cours qu'ils dispensaient. Ainsi en 1775, l'élève Ansquer à qui il manquait encore des connaissances se faisait donner des cours par un autre élève⁴⁶ : «[...] Mr Anfray est en état de faire l'un et l'autre, et je viens de le charger de prendre des arrangements pour s'acquitter de ce double emploi aux conditions que Mr Ansquer le payera, et pour la leçon de mathématiques et pour celle de dessin [...]»⁴⁷. Mais il apparaît également que les élèves ne semblaient pas très assidus aux cours dispensés par Henry Frignet lui-même : «[...] Ces Mrs étaient très peu assidus à mon bureau que souvent, à neuf ou dix heures du matin pendant qu'un grand feu rougissait mon poêle, ils se trouvaient deux ou trois pour la leçon, et chaque fois que je montais à mon bureau à d'autres heures, je trouvais tout au plus le même nombre ou personne [...]»⁴⁸. Et Frignet ajoutait : «Je ne suis pas payé pour être le précepteur de ces Mrs, mais je veux qu'ils soient exacts ou qu'ils prennent leur parti»⁴⁹. Les élèves du bureau de Frignet y restaient tant qu'ils n'avaient pas trouvé de poste ; c'était d'ailleurs une des raisons pour laquelle certains d'entre eux donnaient des cours aux plus jeunes. Henry Frignet disait, à propos de l'élève Ansquer, en 1775 : «[...] Aura-t-il le courage de rester assez longtemps dans mon bureau pour y attendre une place [...]»⁵⁰ ? ; deux ans plus tard, Ansquer avait quitté

⁴⁴ *Idem*. Lettre de Frignet datée du 7 juillet 1772. «Il [Boullé] a fait la leçon de mathématiques depuis le 1^{er} janvier 1771 jusqu'au premier de juillet 1776 qu'il passa à Quimper.»

⁴⁵ TARBÉ DE SAINT-HARDOUIN, F.-P.-H., «L'ancienne école des Ponts et Chaussées», *op. cit.*, p. 352 : «Les cours étaient faits par les élèves les plus anciens et les plus compétents...»

⁴⁶ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98. Lettre de Frignet à Piou, Rennes, le 28 août 1775. «J'ai reçu Monsieur la lettre que vous m'avez écrite au sujet de Mr Ansquer qui me paraît assez assidu à venir à mon bureau, mais il lui manque bien des choses.»

⁴⁷ *Ibidem*. Même lettre.

⁴⁸ *Ibidem*. Lettre de Frignet à Piou, Rennes, 1775.

⁴⁹ *Ibidem*. Même lettre.

⁵⁰ *Ibidem*. Lettre de Frignet datée du 19 juillet 1775. Henry Frignet ajoute : «Il devait y en avoir quatre ou cinq de vacantes cette année, et il n'y en a eu qu'une. Par le plus grand des hasards, Mr Pichot qui fait le service depuis deux ans à Saint-Malo vient de rentrer dans mon bureau parce que Mr l'Intendant n'a pas voulu prendre sur lui de donner les retraites demandées au moyen de quoi, Monsieur, ils se trouvent actuellement sept et votre jeune homme serait le huitième, c'est de quoi à attendre bien longtemps d'ailleurs il est bien décidé que si on n'a pas d'égard aux frais que m'occasionne mon école je ne garderais que ceux qui pourront me rendre des services [...]».

l'école sans que son professeur s'en plaigne le moins du monde, ne l'ayant jamais trouvé suffisamment motivé pour mener à bien ses études d'ingénieur⁵¹. Les élèves ne quittaient pas l'école des Ponts et Chaussées de Bretagne avec les mêmes compétences si l'on en croit le jugement que portait sur eux des années plus tard Pierre-Joachim Besnard devenu inspecteur général. De l'ingénieur en chef Anfray fils, il disait qu'il avait «toutes les connaissances théoriques et pratiques de son état, beaucoup de littérature, de physique et toutes les belles connaissances qui forment et constituent un homme à grand talent ; il est très actif, très appliqué à son état⁵².» Sa seule faiblesse était sa santé qui était fragile. Le jugement de Besnard sur Beillard, qui était resté élève pendant au moins douze années, était très différent : «Beillard, ingénieur ordinaire et très ordinaire, sans activité ni ardeur, d'une intelligence médiocre⁵³.» Cependant, les élèves de cette école bretonne ne furent sans doute jamais nombreux. En 1775, cinq ans après l'arrivée de Frignet, ils étaient au nombre de cinq dont quatre pouvaient remplacer des sous-ingénieurs, le cinquième ayant encore besoin d'une année d'études. Parmi eux, il y avait Pierre-Robert Frignet de Montant qui fut nommé en mars 1775 sous-ingénieur au deuxième département de Rennes⁵⁴. En 1777, ils n'étaient plus que quatre et en juillet 1782, l'école était déserte et dut être fermée momentanément⁵⁵. En 1789, l'école de Rennes réunissait quatorze élèves divisés en trois classes, et trois aspirants⁵⁶. À cet égard, l'école des Ponts et Chaussées de Bretagne fonctionnait de la même manière que celle du royaume ; la répartition des élèves en classes ne prenait pas en compte leur âge mais les connaissances qu'ils avaient déjà acquises⁵⁷. Lorsque Henry Frignet quitta la province de Bretagne en 1787, c'est Pierre-Joachim Besnard qui devint le directeur jusqu'en 1790. La loi du 19 janvier 1791 supprima les écoles provinciales et une autre loi du premier juillet 1792 admit les élèves de ces écoles à concourir pour entrer à l'école de Paris et, dès la fin du mois, les registres de cette école mentionnent l'admission de cinq élèves venant de Bretagne⁵⁸.

⁵¹ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 99. Lettre de Frignet à Piou, 1777. «Il y a quinze jours que je suis de retour à Rennes. Le sieur Ansquer était parti plusieurs jours avant cette époque, et depuis janvier je n'en n'ai pas entendu parler. Je crois qu'il est fort peu attaché au métier qu'il a embrassé machinalement, et qu'une cocarde lui conviendrait beaucoup mieux qu'un état aussi laborieux que le notre.»

⁵² Arch. nat., F14 21692. Inspection du citoyen Besnard inspecteur général des Ponts et Chaussées et travaux publics, journal de tournée des ans 2e et 3e.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268. Lettre du 29 mars 1775.

⁵⁵ LETACONNOUX, J., «La construction des Grands Chemins», *op. cit.*, p. 88.

⁵⁶ TARBÉ DE SAINT-HARDOUIN, F.-P.-H., «Les ingénieurs des pays d'États au XVIII^e siècle», *op. cit.*, p. 1205.

⁵⁷ DARTEIN, F. (de), «L'ancienne école des Ponts et Chaussées», *op. cit.*, p. 18-19.

⁵⁸ TARBÉ DE SAINT-HARDOUIN, F.-P.-H., «Les ingénieurs des pays d'États au XVIII^e siècle», *op. cit.*, p. 1205.

Les outils de travail

Quels étaient les instruments dont les ingénieurs avaient besoin pour travailler ? Il semble qu'ils avaient du mal à obtenir le matériel nécessaire pour effectuer leurs tâches quotidiennes. Dans une lettre, l'ingénieur Piou se plaignait du manque d'outils dans son département : «[...] La majeure partie des ingénieurs n'ont ni graphomètres⁵⁹, ni planchettes⁶⁰, ni alidades⁶¹ ou du moins de très mauvaises ; et quand il y a des plans à lever, ce qui arrive très souvent, je suis obligé de prêter mes instruments et de les faire voyager ce qui est très gênant. Je vous prie donc de nous envoyer le plus tôt possible cinq planchettes, cinq alidades et cinq graphomètres, cinq chaînes et piquets d'arpenteur [...]»⁶². Les outils retrouvés dans le cabinet de l'ingénieur Thuillier après son décès étaient peu nombreux : une chaîne, une planchette avec son pied, des compas et autres instruments de mathématique. Le tout fut estimé quinze livres⁶³. Cette situation n'évolua pas au fil du temps et en 1791, l'ingénieur Guy-Joseph Bouessel s'adressait aux commissaires des états de Bretagne : «J'ai l'honneur de vous prévenir que je suis dépositaire d'un niveau d'air à lunette [...] pour faire le nivellement des marais de Dol. J'ai reçu cet instrument dans un état défectueux faute d'avoir été entretenu et dépourvu même d'une clef nécessaire pour faire tourner les vis et le mettre en état. Je vous prie, Messieurs, de me laisser ce niveau pour le service du département, et de me permettre d'en demeurer responsable sur mon reçu. Je me charge de le faire réparer à mes frais, de l'entretenir et de le remettre à la première réquisition en aussi bon état que celui qui est maintenant entre les mains de M. Pâquin et qui fut toujours

⁵⁹ Le graphomètre est un instrument servant à mesurer les angles sur le terrain et employé pour lever des plans. C'est une sorte de rapporteur qui rend les mêmes services que l'équerre d'arpenteur, mais le maniement du graphomètre est plus commode et les résultats plus précis. Cet instrument, monté sur un pied brisé à trois branches, se met sur un genou qui facilite sa mobilisation. Il se compose d'un demi-cercle en cuivre divisé comme le rapporteur en 180 degrés ; ce demi-cercle est muni de deux alidades, l'une fixe dirigée sur le diamètre qu'on nomme ligne de foi, et l'autre mobile sur le point de centre. Enfin le graphomètre porte une boussole qui permet de s'orienter. Bosc, E., *Dictionnaire raisonné d'architecture et des sciences et arts qui s'y rattachent*, Paris, Didot, 1877-1880, 4 vol., in 4°, fig., t. II, p. 447.

⁶⁰ La planchette est une petite planche de bois employée pour le lever des plans. Une feuille de papier collée sur la planchette sert à dessiner le plan qu'on relève ; cette planchette est fixée sur un support à grenouillère porté lui-même par un pied à trois branches, *Idem*, t. III, p. 528.

⁶¹ L'alidade est une règle de bois, mais le plus souvent de cuivre aux extrémités de laquelle s'élèvent d'équerre des pinnules (petites pièces de cuivre minces et rectangulaires) et servant à tracer sur la planchette les lignes déterminant la direction des obliques visées à travers les pinnules. L'alidade sert donc à lever les plans, *Id.*, t. I, p. 57.

⁶² Arch. nat., F14 22992. Lettre de Jacques Piou aux «citoyens composant la Commission des travaux publics», 23 messidor, an 3.

⁶³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 2 B 705. Inventaire de l'appartement rennais de Jean-Jullien-Benoît Thuillier, le 10 juillet 1787.

le mien dans les opérations de la navigation. Je sollicite encore, Messieurs, que vous m'accordiez aux mêmes conditions une alidade en cuivre dont je me suis également servi et qui est dans votre répertoire. [...]»⁶⁴. Dans la marge de sa lettre Bouessel ajoutait qu'il n'avait pas pu trouver d'alidade et qu'il avait pris un graphomètre. Dans une lettre de Frignet, celui-ci réclamait à un de ses collègues «la table de la poussée des voûtes plein cintre et surbaissées [...] copiée d'après les originaux de Perronet [...]»⁶⁵. Les ingénieurs se servaient également de *la Méthode des Ciments* de Lorient⁶⁶. Quant aux futurs ingénieurs, pour apprendre leur métier, ils se servaient de «gravures d'ornements et de figures [...]» achetées à prix modique⁶⁷. En ce qui concerne les ouvrages utilisés pour la formation des ingénieurs et par les ingénieurs eux-mêmes, voici ceux que proposait Henry Frignet dans une lettre adressée à Jacques Piou : «[...] À l'égard des ouvrages relatifs au métier, je ne connais guère que Gautier qui en a traité mais les ouvrages de M. Bélidor vous donneront beaucoup de connaissances. Ils sont un peu chers⁶⁸. Quant aux *Éléments de Mathématiques*, il y en a en nombre mais ceux qu'on suit le plus fréquemment sont La Chapelle, l'abbé de La Caille, les *Éléments de mécanique* de Trubot, et Bézout qui est le plus moderne ; pour le reste il faut de l'architecture, copier beaucoup de mémoire de bons devis et de bons détails, voilà en gros ce qu'il convient de savoir pour parvenir à être un ingénieur qui connaît un peu son métier⁶⁹ [...]»

L'abbé Louis-Nicolas de La Caille (1713-1762) fit paraître au XVIII^e siècle plusieurs ouvrages consacrés aux sciences. En 1741 paraissaient ses *Leçons élémentaires de mathématiques, ou Éléments d'algèbre et de géométrie*. Deux ans plus tard, il faisait publier les *Leçons élémentaires de mécanique pour servir d'introduction à toutes les sciences physico-mathématiques* ; puis en 1746 les *Leçons élémentaires d'astronomie géométrique et physique*. Enfin en 1750 paraissaient ses *Leçons élémentaires*

⁶⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, L 883. Lettre de Guy-Joseph Bouessel, ingénieur ordinaire, Rennes, 1791

⁶⁵ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98. Lettre de Frignet du 12 juillet 1773. S'agit-il du mémoire de Perronet sur le cintrement et le décintrement des ponts paru la même année ?

⁶⁶ *Ibidem*. Lettre de Frignet du 14 mars 1774.

⁶⁷ *Ibidem*. Lettre de Frignet du 28 août 1775. «[...] Il faudra à ce dernier des *Éléments* de La Chapelle et de Bézout, et des gravures d'ornements et de figures, on en a beaucoup pour peu d'argent.»

⁶⁸ En 1755, le *Nouveau cours de mathématiques* dont une nouvelle édition était sous presse coûtait 15 livres, *La science des ingénieurs*, 24 livres, le premier volume de *L'architecture hydraulique* 40 livres et le second volume 50 livres.

⁶⁹ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98. Lettre de Frignet à Piou du 13 mars 1771. Dans une autre lettre datée du 28 août 1775, Frignet cite de nouveau La Chapelle et Bézout.

d'optique. Tous ces ouvrages furent réédités plusieurs fois⁷⁰. L'abbé de La Chapelle (1710-1792) publia en 1746 un ouvrage en deux volumes intitulé *Institutions de géométrie* et en 1750 un *Traité des sections coniques*⁷¹. Étienne Bézout (1730-1783) fit paraître en 1764 et l'année suivante son *Cours de mathématiques à l'usage des gardes du pavillon et de la marine* en 6 volumes. Les trois premiers volumes étaient consacrés à l'arithmétique, la géométrie et l'algèbre, le quatrième et le cinquième à la mécanique, et le dernier volume était un traité de la navigation⁷². Le *Traité des Ponts* de Hubert Gautier parut en 1716 et fut réédité en 1765. Bernard Forest de Bélidor (1693-1761) publia également plusieurs ouvrages : en 1750, *Nouveau cours de mathématiques à l'usage de l'artillerie et du génie* ; en 1729, *La science des ingénieurs dans la conduite des travaux de fortification et d'architecture civile*. *L'architecture hydraulique* parut en 4 volumes de 1737 à 1754 et son *Dictionnaire portatif de l'ingénieur* l'année suivante⁷³. Selon Antoine Picon, *l'Architecture hydraulique* était un véritable livre de chevet pour les ingénieurs⁷⁴. En 1783, Henry Frignet écrivait : «Il vient, Monsieur, de paraître un ouvrage de M. Perronet, en deux grands volumes in folio, dont un de planches de l'imprimerie royale, ouvrage très utile à tout ingénieur qui désire s'instruire. Le prix en feuilles est de cent vingt livres pour les ingénieurs et de six louis pour toute autre personne. [...] L'éloge que je fais de cet ouvrage que j'ai entre les mains n'est point exagéré. Je serais très fâché de ne pas l'avoir. [...]»⁷⁵. L'ouvrage de Jean-Rodolphe Perronet dont parle Frignet est très certainement sa *Description des projets et de la construction des ponts de Neuilly, de Mantes, d'Orléans, etc. ; du projet du canal de Bourgogne, [...] et de celui de la conduite des eaux de l'Yvette et de la Bièvre à Paris*, devenu un classique

⁷⁰ LA CAILLE (abbé), L.-N., *Leçons élémentaires de mathématiques, ou Éléments d'algèbre et de géométrie*, Paris, J. Collombet, 1741, in 8° ; *Leçons élémentaires de mécanique pour servir d'introduction à toutes les sciences physico-mathématiques*, Paris, H. L. Guérin et J. Guérin, 1743, in 8°, nelle éd. 1757, 5^e éd. 1781 ; *Leçons élémentaires d'astronomie géométrique et physique*, Paris, Guérin, 1746, in 8°, autres éd. 1755 et 1761, 4^e éd. 1780 ; *Leçons élémentaires d'optique*, Paris, Guérin, 1750, in 8°, autre éd. 1756, n^{elle} éd. 1802, 1807, 1810.

⁷¹ LA CHAPPELLE (abbé de), *Institutions de géométrie*, 2 vol., Paris, 1746, 4^e éd. 1764 ; *Traité des sections coniques*, Paris, 1750.

⁷² BEZOUT, É., *Cours de mathématiques à l'usage des gardes du pavillon et de la marine*, Paris, 1764-1765, 6 vol., in 8°.

⁷³ BÉLIDOR, Bernard FOREST de, *Nouveau cours de mathématiques à l'usage de l'artillerie et du génie*, Paris, 1725. Une nouvelle édition de cet ouvrage corrigé par Mauduit parut en 1757 ; *La science des ingénieurs dans la conduite des travaux de fortification et d'architecture civile*, Paris, 1729 ; *L'architecture hydraulique*, 4 vol., Paris, 1737-1754 ; *Dictionnaire portatif de l'ingénieur*, Paris, Jombert, 1755, 1 vol.

⁷⁴ PICON, A., *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, op. cit., p. 220.

⁷⁵ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 100. Lettre de Frignet, Rennes, 1783.

de l'art de l'ingénieur. Cela prouve que les ingénieurs de province, de celle de Bretagne en particulier, étaient sans doute très au fait des parutions parisiennes. Remarquons d'ailleurs que la plupart des ouvrages cités précédemment sont conservés dans le fonds des ouvrages anciens de la bibliothèque municipale de Rennes. L'ingénieur Pierre-Joachim Besnard, quant à lui, prêtait d'autres ouvrages à Jacques Piou : «[...] Vous avez à moi un tas de plans, *l'Architecture* de Chambrai que je veux r'avoir parce que j'en ai à faire, je veux le comparer au *Cours d'Architecture* en 6 vol. de Blondel que j'ai lu et relu tout en entier depuis mon retour. Je ne sais comment vous avez trouvé ce traité, mais j'en suis très content. Je le mets au-dessus de d'Aviler et par les idées neuves que j'y ai remarqué et par les détails et par la diction qui est moins seiche (sic); à l'égard de quelques exemples qu'il a donnés, j'y désire quelque chose ; je veux comparer ses trois ordres grecs avec ceux de Chambrai [...]»⁷⁶. Par ailleurs, Besnard recevait régulièrement *La Gazette des Arts et Métiers* qu'il prêtait à son ami Jacques Piou⁷⁷. Ce dernier demanda à un libraire briochin de lui commander à Paris *L'Art de la Charpenterie* de Mathurin Jousse chez Jombert, broché et non relié, qui coûtait 12 livres, mais aussi «*Le Petit Marot*⁷⁸ et les *Détails de menuiserie* de Potain» ; il s'agit sans doute du *Traité des menuiseries* de François Potain, maître-menuisier et père de Nicolas-Marie Potain, ouvrage qu'il fit publier en 1717. Ces deux ouvrages valaient respectivement 18 livres et 6 livres⁷⁹. À cet égard, la bibliothèque rennaise de Jean-Julien Thuillier, ingénieur à Rennes, inventoriée après son décès survenu à Paris en 1787, donne une idée sans doute assez précise des ouvrages que devaient posséder les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les personnes chargées de faire l'inventaire des biens de Thuillier se firent alors aider d'un autre ingénieur, le sieur Even, «ayant bien voulu donner prix aux livres concernant l'état d'ingénieur dudit sieur Thuillier⁸⁰.» Remarquons que Claude Even était retraité des Ponts et Chaussées depuis 1784. Parmi les ouvrages conservés dans deux armoires fermant à clé dans une mansarde servant de cabinet à l'ingénieur, on retrouvait certains des ouvrages cités précédemment. *Le*

⁷⁶ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 97. Lettre de Besnard à Piou du 14 janvier 1776. D'après André Mussat, Pierre-Joachim Besnard possédait aussi les *Quatre livres d'architecture* de Palladio dans l'édition française de 1650 mais nous n'avons pas retrouvé mention de cet ouvrage dans les papiers que nous avons consultés. MUSSAT, A., «Ingénieurs et architectes : l'architecture à la veille de la Révolution», *op. cit.*, p. 129.

⁷⁷ *Ibidem*. Lettre de Besnard à Piou, Landerneau, le 5 avril 1776. «Je ne me souvenais pas, mon cher Piou, que vous m'eussiez demandé la gazette des arts et métiers, les voilà, vous en serez peu content, je vous les prête pour un mois. [...]»

⁷⁸ MAROT, J., *Petit œuvre d'architecture, ou recueil de plans et dessins*, Paris, Jombert, 1764, in 4°, 219 pl.

⁷⁹ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98. Lettre de Jacques Piou (?) à un libraire de Saint-Brieuc.

⁸⁰ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 2 B 705. Inventaire de l'appartement rennais de Jean-Julien-Benoît Thuillier, le 10 juillet 1787.

cours d'architecture de Blondel fut prisé douze livres, de même que *L'architecture hydraulique* en quatre volumes alors qu'en 1755 ce dernier valait 90 livres. On peut d'ailleurs se demander la raison de cette forte dépréciation : était-ce dû au fait de la réédition répétée de cet ouvrage, était-il très abîmé, preuve qu'il avait beaucoup servi à son propriétaire, ou n'était-il déjà plus considéré comme un traité de référence ? Quoiqu'il en soit, ces deux ouvrages essentiels voisinaient avec d'autres traitant de mécanique, de mathématique et de pratique constructive. On trouvait ainsi quatre ouvrages de mathématiques parmi lesquels celui de Rivard⁸¹ en un volume, deux traités de mécanique, mais aussi un traité de perspective, un ouvrage intitulé *Lois des bâtimens* (de Desgodets ?)⁸², un autre sur la coupe des pierres, un autre encore *Entretiens physiques* en cinq volumes, ainsi qu'un ouvrage intitulé *Tarif pour la mesure des bois*. Tous ces ouvrages nécessaires à la qualité d'ingénieur de Thuillier voisinaient sur les étagères de sa bibliothèque avec d'autres ouvrages parmi lesquels *L'histoire de la Bretagne* en deux volumes, *L'histoire de France* en vingt-huit volumes, un ouvrage de géographie moderne, une *Histoire de l'ordre de Malte* de Vertot en quatre volumes et un *Abrégé d'astronomie*. Enfin les auteurs de l'époque étaient présents : Rousseau, Gresset, Marivaux, Voltaire (*L'Henryade* en deux volumes), Young, ainsi que «quarante-huit volumes de romans et autres ouvrages dépareillés». Nous pouvons donc penser, sans trop nous tromper, que les ingénieurs bretons connaissaient les traités d'architecture les plus essentiels et les plus récents, et qu'ils étaient prévenus des ouvrages qui étaient publiés. Leur correspondance montre qu'ils n'hésitaient pas à les prêter à leurs collègues⁸³ bien qu'ils y fussent très attachés et parussent y faire très attention, sauf peut-être Frignet qui se refusa à prêter ses ouvrages à Piou⁸⁴. Remarquons également que ces ouvrages coûtaient assez cher puisque, si l'on veut tenter une comparaison, un veau fut vendu, en 1770, 10 livres soit quatre fois moins que ne valait le premier volume de *L'Architecture hydraulique* de Bélidor en 1755 ! Toutefois il faut signaler que parmi les ingénieurs dont nous venons de citer les ouvrages auxquels chacun d'entre eux s'intéressaient, seul Pierre-Joachim Besnard faisait essentiellement référence à des traités

⁸¹ RIVARD, Dominique-François (1697-1778), professeur de philosophie à l'Université de Paris, *Éléments de géométrie avec un Abrégé d'arithmétique et d'algèbre*, Paris, 1732.

⁸² DESGODETS, A., *Les lois des bâtimens, suivant la coutume de Paris, avec les notes de M. Goupy*, [1748], rééd. Paris, 1766.

⁸³ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 97. Lettre de Besnard à Piou, 1771 : «[...] Vous avez bien vu en pensant que les livres marqués d'une croix étaient en ma possession et à votre service et je suis un sot de ne pas vous l'avoir dit, c'était néanmoins mon intention.»

⁸⁴ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 99. Lettre de Frignet à Piou, Rennes, le 31 octobre 1778 : «[...] Si vous étiez à Rennes vous pourriez à votre aise faire dans mes livres les recherches dont vous auriez besoin, mais les sortir de chez moi pour les faire voyager, c'est à quoi je ne saurais me déterminer [...]»

d'architecture. Tous les autres livres dont nous avons retrouvé la trace étaient davantage des ouvrages propres au métier d'ingénieur.

Appointements des ingénieurs⁸⁵ et conditions de vie à l'heure de la retraite : un groupe social au bord de l'indigence ?

Quel était le traitement des ingénieurs et des sous-ingénieurs bretons ? Celui-ci fut fluctuant tout au long du XVIII^e siècle et donna lieu à de nombreuses plaintes de la part de ces employés du corps des Ponts et Chaussées. En 1737, l'ingénieur en chef de la province de Bretagne, Gabriel-Joseph Loiseleur, recevait 2 400 livres⁸⁶ ; en 1749, ce poste était occupé par Daniel Chocat de Grandmaison, il recevait alors 4 000 livres, y compris ses frais de bureau⁸⁷. Dix ans plus tard, en 1759, ses appointements étaient de 6 000 livres. En 1763, l'ingénieur en chef recevait 8 000 livres dont 6 000 livres d'appointements fixes et 2 000 livres pour ses frais de bureau. Henry Frignet, nommé ingénieur en chef de la province de Bretagne en 1770, recevait également 6 000 livres par an, et 2 000 livres pour ses frais de bureau et pour les appointements d'un commis et d'un dessinateur⁸⁸. Cette somme était inchangée en 1778⁸⁹. Quant aux ingénieurs particuliers, ils étaient au nombre de deux en 1737 et recevaient chacun 1 500 livres. Cinq ans plus tard, en 1742, le traitement des ingénieurs était resté le même⁹⁰. Les trois ingénieurs particuliers sous les ordres de Chocat de Grandmaison recevaient en 1749 un traitement qui variait de 1 800 à 2 400 livres⁹¹. Quelques années plus tard, ils percevaient de 2 200 à 2 400 livres mais en 1759, leur traitement n'était plus que de 1 200 à 1 500 livres. En 1763, celui-ci augmenta et varia de 1 600 à 2 000 livres. Le 5 février 1775 une ordonnance du duc de Penthièvre, gouverneur de la province, fixa le nouveau traitement des ingénieurs. Celui-ci était le même pour tous les ingénieurs, chacun d'entre eux recevant

⁸⁵ La question des appointements des ingénieurs est traitée par LETACONNOUX, J., «La construction des Grands Chemins», *op. cit.*, p. 97-99.

⁸⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2269. «État des ingénieurs, inspecteurs et piqueurs employé pour la réparation des Grands Chemins de la province de Bretagne en conséquence de l'arrêt du Conseil du 5 septembre 1737, et des appointements qui leurs ont été accordés.»

⁸⁷ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2261, Nouveau Plan de Régie pour les Grands Chemins arrêté par M. l'Intendant, le 8 novembre 1749.

⁸⁸ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268. Lettre du 4 avril 1770.

⁸⁹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2272. Lettre de Necker, Rennes, le 8 novembre 1778.

⁹⁰ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2269. «État des appointements accordés à l'inspecteur général, aux trois ingénieurs et aux deux inspecteurs particuliers des ponts, chaussées et Grands Chemins de la province de Bretagne», 22 novembre 1742.

⁹¹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2261. Nouveau Plan de Régie pour les Grands Chemins, arrêté par M. l'Intendant en 1749.

1 800 livres ; ils recevaient encore la même somme en 1772, et en 1778. En 1782, les états élevèrent le traitement des ingénieurs à 2 400 livres et celui des sous-ingénieurs à 1 200 livres ; celui de l'ingénieur en chef resta inchangé. En 1785, le deuxième département de Rennes ayant été supprimé, les appointements des ingénieurs et des sous-ingénieurs restèrent les mêmes⁹². Ces derniers recevaient 800 livres en 1759, puis 1 000 livres en 1775 et en 1778 ; en 1787, leur traitement passa à 1 500 livres. Par comparaison, dans la généralité de Rouen, le traitement de l'ingénieur en chef était de 2 500 livres en 1772, donc nettement moindre que celui que recevait l'ingénieur en chef breton ; celui des ingénieurs variait de 1 500 à 1 800 livres⁹³. Et en Franche-Comté en 1760, chacun des quatre sous-ingénieurs recevait 1 200 livres par an⁹⁴. En 1752, l'ingénieur Loiseleur reçut 12 000 livres, ce qui correspondait à cinq années d'appointements, soit 2 400 livres par année. Mais il s'agissait là d'une avance faite par les états de Bretagne qui le chargeaient «de montrer dans la province l'exemple de parquer les moutons dans les champs, et d'en changer l'espèce pour l'amélioration et augmentation des laines, l'amendement des terres et le défrichement de la grande quantité de celles qui sont incultes [...]»⁹⁵. Les plaintes des ingénieurs sur la modicité de leurs appointements furent donc nombreuses tout au long du siècle.

En plus de leurs traitements fixes, les employés du corps des Ponts et Chaussées recevaient des gratifications. Par ailleurs, ils étaient exempts du logement des gens de guerre et de l'obligation de la patrouille⁹⁶. En 1756, les traitements des ingénieurs furent diminués mais on leur accorda un supplément d'une pistole, soit dix livres, par lieue de nouvelle route ouverte, et une demie-pistole, cinq livres, par lieue d'ancienne route. Cette gratification leur fut donnée jusqu'en 1765⁹⁷. À partir de cette date, et jusqu'en 1770, elle ne leur fut plus attribuée⁹⁸. Mais cette prime ne leur était apparemment pas versée arbitrairement. Dans le département de Saint-Brieuc, l'ingénieur Chevalier «[reçut] sa gratification de la pistole par lieue de route»⁹⁹. Mais dans le département de Dol, «la négligence du sieur Loiseleur à remplir ses devoirs a déterminé à le priver des deux tiers de la gratification [...] qui

⁹² Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 96. Relevé des délibérations des états de 1784.

⁹³ BRUNO, A., COQUAND, R., *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris, éd. du CNRS, 1982, p. 44.

⁹⁴ LEROY, R., *Un architecte pas comme les autres au XVIII^e siècle en Franche-Comté*, Jean Querret, chez l'auteur, 1995, p. 43.

⁹⁵ Arch. nat., H 457. Lettre de Loiseleur, ingénieur des Ponts et Chaussées de Bretagne à Monseigneur le Garde des Seaux, 1752.

⁹⁶ LETACONNOUX, J., «La construction des Grands Chemins», *op. cit.*, p. 98.

⁹⁷ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2272. Observations sur la gratification de 2 400 livres accordée au sieur Frignet.

⁹⁸ LETACONNOUX, J., «La construction des Grands Chemins», *op. cit.*, p. 98.

⁹⁹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2271. Département de Saint-Brieuc.

devaient lui revenir»¹⁰⁰. Et en 1762, le duc d'Aiguillon priva entièrement de cette gratification, sans en donner la raison, les sieurs Moreau, Loiseleur et Martin¹⁰¹. En 1770, on accorda aux ingénieurs une gratification globale de 7 300 livres, somme qui fut portée à 8 400 livres en 1773. Chaque membre du personnel du corps des Ponts et Chaussées, à grade égal, ne recevait pas la même somme. Dans le département de Rennes, l'ingénieur Even recevait 400 livres en 1770 et 100 livres de plus en 1773 ; dans le département de Dol Nicolas Dorotte, ingénieur, recevait la même somme, soit 400 livres, en 1770 et en 1773. Mais le sous-ingénieur Beaugrand qui recevait 200 livres en 1770 ne recevait plus rien trois ans plus tard. Par ailleurs, Thuillier, élève des Ponts et Chaussées au département de Rennes en 1773, recevait 100 livres. Quant à Frignet, ingénieur en chef, il reçut une gratification de 1 800 livres en 1770, et 2 400 livres en 1773. Ces sommes étaient accordées par le commandant et l'intendant de la province de Bretagne «pour les ingénieurs et sous-ingénieurs des Ponts et Chaussées relativement aux travaux de leurs départements, à ceux de charité qui leur ont occasionné beaucoup de courses extraordinaires, eu égard aussi au déplacement des sous-ingénieurs pour le concours»¹⁰².

À l'extrême fin du siècle, la situation financière des ingénieurs était toujours précaire malgré les demandes réitérées des ingénieurs. Le 23 pluviôse de l'an VI, Jacques Piou écrivait une nouvelle fois au citoyen Letourneux, ministre de l'Intérieur : «[...] C'est avec le plus vif chagrin que je me vois encore forcé de vous importuner relativement au non payement du traitement des ingénieurs et autres agents des Ponts et Chaussées du département des Côtes-du-Nord. Au 30 de ce mois, Citoyen Ministre, il y aura sept mois que nous ne sommes payés de nos appointements et cependant il nous faut faire notre service et pour le faire nous sommes tenus à des dépenses qui prennent sur ce que nous avons été forcé d'emprunter pour vivre [...]»¹⁰³. L'ingénieur Recommencé arguait que dans son département, celui de Nantes, «tout [était] beaucoup plus cher que dans le reste de la province, et que chaque jour [qu'il montait] à cheval il [lui] en [coûtait] plus de six livres»¹⁰⁴.

Par ailleurs, au début du XVIII^e siècle, il n'existait pas de pension de retraite. Quand il fallait secourir un ingénieur retiré, son successeur devait

¹⁰⁰ *Ibidem*. Département de Dol.

¹⁰¹ *Ibidem*. Lettre du duc d'Aiguillon, Nantes, le 22 février 1762.

¹⁰² *Ibidem*.

¹⁰³ Arch. nat., F14 22992. Lettre de Jacques Piou au ministre de l'Intérieur, le 23 du mois de pluviôse de l'an VI.

¹⁰⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2271. Lettre de Recommencé, non datée. Piou donnait le même argument que son collègue : «[...] car avec la famille que j'ai je ne peux vivre dans le pays où la cherté des vivres est excessive vu la modicité de nos appointements.», Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268. Lettre de Piou, Guingamp, le 22 février 1771.

lui servir une rente prise sur son propre traitement¹⁰⁵. La fin de la carrière du premier directeur des Ponts et Chaussées de Bretagne illustre parfaitement cette remarque de Jean Petot concernant cette province ainsi que les autres pays d'états. Charles Thévenon fut ingénieur du roi et directeur des Ponts et Chaussées de Bretagne à partir de 1727. En 1732, il avait alors 72 ans et ses forces déclinaient. Un arrêt du commandant en chef et de l'intendant de Bretagne réduisit ses attributions tout en lui laissant les mêmes appointements. Mais le 11 mai 1735, Charles Thévenon, à bout de forces, donna sa démission aussitôt acceptée par les commissaires des états¹⁰⁶. Ceux-ci nommèrent «en son lieu et place le sr Duchemin, [avec ordre] de partager entre eux les appointements, de donner douze cents livres au sieur Duchemin, et ayant égard aux longs services du sieur Thévenon, de le laisser jouir des six cents livres restants, sa vie durant, à la charge qu'après sa mort, les six cents livres retourneront au sieur Duchemin ; en sorte qu'il jouisse alors des appointements de dix huit cents livres attachés à son emploi, ainsi qu'en a joui le sr Thévenon jusqu'à présent¹⁰⁷.»

Cette pratique n'avait pas cours seulement dans les pays d'états. En 1726, un ingénieur de la généralité de Paris dut partir à la retraite. En

¹⁰⁵ PETOT, J., *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées*, op. cit., p. 275 ; LETACONNOUX, J., «Le régime de la corvée en Bretagne», op. cit., p. 158-159. «Ce n'est qu'à la fin du siècle qu'ils [les ingénieurs] purent espérer une retraite après de longs services. Au début en effet la retraite ne fut pas un droit, mais une faveur rarement accordée par les états. C'est en 1787 que des règles déterminèrent les conditions d'admission à la retraite, trente ans de service, et le taux de la pension, la moitié des appointements touchés en activité. Ces gratifications et ces traitements, qui ne furent pas toujours régulièrement payés, n'étaient pas en rapport avec les fonctions et les obligations des ingénieurs.» ; LETACONNOUX, J., «La construction des Grands Chemins», op. cit., p. 99 : «Il semble qu'au début du siècle, les ingénieurs, que l'âge et les fatigues d'un métier pénible forcent à abandonner l'administration des Ponts et Chaussées de Bretagne, ne reçoivent pas de pension, car, en 1735, l'institution des retraites n'existe pas encore. Quand la nécessité de secourir un ingénieur qui quitte le service est trop impérieuse, on le fait, mais aux dépens de son successeur.»

¹⁰⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268. Lettre de Thévenon : «Monseigneur, supplie humblement Charles Thevenon ingénieur directeur des Ponts et Chaussées de la dite Province et vous remontre qu'ayant esté employé aux gages de la dite province l'année 1698 et continué sous les ordres de quatre marechaux de france et de quatre intendants vos predecesseurs pendant trente sept années dont je me suis acquitté avec l'applaudissement et le desinterressement possible ainsy qu'il est justifié par mes commissions et certificats de services, mes appointements réglés a dix huit cent livres par an, ou j'ay épuisé ma jeunesse et ruiné mes forces, ainsy qu'il se voit par l'ordonnance de Messeigneurs le marechal d'Estrées et de La Tour du 19 X^{bre} 1732 par laquelle il est porté en terme express, qu'attendu mon grand âge il ne me seroit pas possible de donner toute l'attention necessaire si j'estois chargé d'une trop grande étendue de reparations des Chemins. Mes forces estant encore depuis le dit temps fort diminuées permettez moy monseigneur de vous remettre ma commission des grands chemins, et qu'il vous plaise attendu mon grand âge vouloir bien avoir egard a l'indigence ou je suis et a mes longs services et ferez justice. Thevenon agé de soixante quinze ans.»

¹⁰⁷ LEDRAND, P., «Charles Thévenon (v. 1660-1736) - Ingénieur du Roi, directeur des Ponts et Chaussées de Bretagne», BSAHNL, 1970-1971, t. CIX-CX, p. 75-76 ; Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268. La démission de Charles Thévenon fut acceptée le 11 mars 1735.

récompense de ses quarante années de service, on lui alloua une pension viagère de 1 000 livres qu'on prit sur le traitement de son successeur, chargé d'une partie de son département¹⁰⁸. Après 1763, les états accordèrent par faveur quelques pensions soit à l'ingénieur, soit à sa veuve ou bien encore à ses enfants. La veuve de l'ingénieur Duchemin, directeur des Ponts et Chaussées de Bretagne, recevait 1 400 livres de pension par an. En 1773, les états «accordèrent à la ^{delle} Moreau eu égard aux longs services de son père et à l'état malheureux où elle se trouve réduite depuis son décès arrivé au mois de 9^{bre} 1771 par forme de secours jusqu'à la fin de l'année 1772 la pension de 500 livres que les états avaient accordé sur le fonds des grands chemins aud. feu Sr Moreau¹⁰⁹.» Mais quand le sous-ingénieur nantais Forestier de Villeneuve décéda en 1775, sa veuve n'obtint aucune pension malgré la demande de l'ingénieur en chef Frignet auprès des états¹¹⁰. Et en 1784, «les états ont ordonné et ordonnent que sur le fonds des grands chemins il sera versé annuellement au S. Even la somme de 800 livres qu'ils lui ont accordé pour pension de retraite, attendu l'ancienneté de ses services¹¹¹.» Par contre, en 1780, les états accordèrent à l'ingénieur Saint-Julien une pension de retraite de 500 livres par an qu'il refusa¹¹². Déjà, en 1775, il avait demandé sa retraite puis s'était ravisé¹¹³ alors que Frignet le disait «par ses infirmités qui vont toujours en augmentant, hors d'état de continuer encore son service¹¹⁴». Voici le relevé des délibérations des états de 1786 : «Sur la req^{te} du S. Frignet qui demande sa retraite et un traitement, les états ont arrêté de laisser l'option aud. S. Frignet ou de rester au service de la province comme ingénieur en chef des Ponts et Chaussées seulement ou de se retirer et qu'en cas qu'il juge à propos de se retirer il jouira de la moitié de ses appointements en nature de pension en sad. qualité d'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et que dans le cas qu'il reste il aura son traitement ordinaire et une gratification de 1 200 livres sur le fonds des

¹⁰⁸ PETOT, J., *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées*, op. cit., p. 127-128.

¹⁰⁹ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 96. Délibération des états du 8 janvier 1773.

¹¹⁰ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98. Lettre de Frignet à Besnard, Paris, le 24 avril 1775. «Je sais que le pauvre Forestier est passé de ce monde dans l'autre, je viens de solliciter auprès des puissances pour sa veuve mais je n'ai rien obtenu.»

¹¹¹ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 96. Relevé des délibérations des états de 1772 concernant les Grands Chemins.

¹¹² Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2268.

¹¹³ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98. Lettre de Frignet, Paris, le 10 avril 1775. «[...] M. S.t Julien qui demandait sa retraite avec autant d'empressement a de même demandé à rester [...]» ; Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 99. Lettre de Frignet à Piou, Rennes, le 10 janvier 1777. «[...] M. Saint-Julien refuse avec raison 500 livres de retraite que les États lui avaient assignées. [...]»

¹¹⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2273. «Mémoire relatif au bien du service», Frignet, Rennes, le 16 janvier 1775.

grands chemins¹¹⁵.» Finalement, Frignet ne prit sa retraite qu'en 1787, sans doute après le nouveau règlement du 18 janvier de cette même année qui accordait aux ingénieurs une retraite égale à la moitié de leur traitement après trente ans de service, et aux trois quarts après quarante ans de service¹¹⁶ ; il recevait une pension de 6 000 francs. Pourtant, après la Révolution, Henry Frignet reprit du service¹¹⁷. Il fut d'abord chargé d'exécuter un projet ayant pour objet d'écarter les boues des égoûts de Paris de la rivière de la Seine. L'année suivante, il s'occupa des études d'un canal dans la Nièvre puis il fut nommé par le Comité de Salut public, membre d'une commission mixte pour l'examen du port de Granville (Manche), l'établissement du môle et celui d'une marine nationale consistant en bâtiments, magasins et hôpitaux. Enfin, il fut chargé de la liquidation de la dette des entrepreneurs des travaux des ports maritimes. Il recevait alors le traitement attaché au grade d'ingénieur en chef¹¹⁸. Voulut-on s'attacher ses compétences ou bien est-ce Frignet qui s'était proposé ? À la lecture d'une lettre écrite au ministre de l'Intérieur l'année où il décéda, on peut effectivement penser que Frignet avait tout simplement besoin d'argent : «Le citoyen Frignet ancien ingénieur des Ponts et Chaussées vous expose qu'après plus de 50 ans de service, il a été réduit, à l'âge de 77 ans, à une pension très modique, que ne pouvant en être payé qu'en valeur presque nulle, il a été forcé de faire le sacrifice de tous ses effets¹¹⁹.» Plus loin Frignet demandait qu'on lui accorde une indemnité extraordinaire pour pouvoir subvenir à ses charges qui étaient considérables.

Voyons maintenant la situation financière dans laquelle Pierre-Joachim Besnard laissa sa famille. Nommé ingénieur en chef de la province de Bretagne en 1787, il recevait 8 000 livres de traitement et 2 000 livres pour ses frais de bureau. Quelques jours après sa mort survenue à Paris le 26 février 1808 trois des filles de Besnard réclamant une pension montraient que leur père les avait laissées dans l'indigence la plus totale. Voici ce qu'elles écrivaient : «Monseigneur, les filles d'un homme que vous avez honoré pendant sa vie de quelque estime, réclament votre bienveillance et votre protection dans le malheur le plus affreux que puisse

¹¹⁵ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 96. Relevé des délibérations des états de 1786.

¹¹⁶ PETOT, J., *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées*, op. cit., p. 275 ; LETACONNOUX, J., «La construction des Grands Chemins», op. cit., p. 101-102 ; Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 1 F 1972, Règlement des ingénieurs du 18 janvier 1787 : «Tout ingénieur qui aura bien rempli les fonctions de sa place et qui obtiendra sa retraite après trente ans de service aura la moitié de ses appointements. [...] Tout ingénieur après quarante ans de service qui obtiendra sa retraite aura les 3/4 de ses appointements.»

¹¹⁷ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2272. Pourtant en 1779 Frignet écrivait : «[...] Je n'ai plus d'autres ressources pour rétablir ma santé, et mes finances épuisées par ma maladie, que de continuer un long carême.» Lettre de Frignet, Rennes, le 2 avril 1779.

¹¹⁸ Arch. nat., F14 22291. État des services de Frignet.

¹¹⁹ Ibidem. Lettre de Frignet au ministre de l'Intérieur, an 5.

éprouver l'humanité, puisque elles perdent à la fois l'objet de toute leur tendresse et le seul soutien de leur existence : notre amour et notre devoir nous ont retenues près de lui ; mais nous avons le malheur de lui survivre et nous restons sans asile ni la moindre ressource contre les premiers besoins. Notre père ayant servi avec distinction 50 ans dans les Ponts et Chaussées, ce corps ne verrait pas sans peine les filles d'un des chefs réduites à la dernière misère d'autant que le bien qu'on pourrait leur faire, en leur accordant une pension honnête, ne saurait faire planche (sic), puisque notre malheureux père se trouvait le dernier des inspecteurs généraux sans fortune : d'ailleurs il est bien rare qu'un homme qui meurt après 50 ans de service, ce qui le suppose fort âgé, laissent des enfants sans être pourvus [...] ¹²⁰.» Suite à cette lettre, elles apprirent qu'on n'avait demandé pour elles trois que 1 800 francs et réclamèrent 100 louis ¹²¹.

L'ingénieur Martin «fut obligé d'interrompre des travaux qui lui avaient ruiné la santé et occasionné une infirmité dont il justifia la preuve par certificats de gens de l'art [...]». En retraite, il recevait chaque année une pension de 500 livres qu'il jugeait trop insuffisante «pour se nourrir [lui, sa femme] avec une fille de son premier mariage, laquelle étant tombée en démence depuis 1768 lui est demeurée sur les bras [...] ¹²²».

Les architectes ne semblent pas avoir été mieux lotis si l'on se réfère à la situation de Raymond Béchet Deshourmeaux, architecte et ingénieur du palais de Rennes de 1760 à 1768. En 1790, le parlement lui maintint sa pension de 150 livres, Béchet étant «privé de ressources et plongé dans la plus affreuse misère ¹²³». Cette pension lui avait été accordée par un arrêt du parlement du 18 août 1768. Par ailleurs, il n'était pas capitaine ¹²⁴.

Lorsque Jean-Baptiste Ceineray, architecte de la ville de Nantes pendant une vingtaine d'années, prit sa retraite, on lui accorda une pension de 1 000 livres qui ne lui était plus versée pendant la Révolution ¹²⁵. Il sombra alors dans une profonde pauvreté. En 1799, il écrivit à l'administration municipale de Nantes : «Bientôt octogénaire, presque aveugle, réduit à la plus affligeante détresse, relégué à un quatrième étage, dans un dénuement absolu, je suis moins touché de tous ces maux ensemble que

¹²⁰ Arch. nat., F14 2152, lettre du 5 mars 1808 et signée de trois des filles de Pierre-Joachim Besnard : Rose, Nanine, Suzanne.

¹²¹ *Ibidem*. Lettre de Rose Besnard datée du 26 mars 1808.

¹²² Arch. dép. Ille-et-Vilaine, L 903. Lettre du sieur Martin.

¹²³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, L 563a. Lettre du secrétaire général, Legraverand, du 11 août 1791.

¹²⁴ SÉE, H., «La population et la vie économique de Rennes vers le milieu du XVIII^e siècle d'après les rôles de la capitation», *MSHAB*, t. IV, 1923, p. 103.

¹²⁵ GANUCHARD, G., «L'architecture nantaise : 1760-1780», *2 Degrés-Ouest*, n° 59, mars 1974, p. 12.

de l'oubli de la commune de Nantes¹²⁶.» Jean-Baptiste Ceineray décéda le 30 juin 1811, à l'âge de 89 ans, au quatrième étage d'un immeuble rue de la Fosse à Nantes. En réalité, il semble que beaucoup de ces hommes aient continué à travailler jusqu'à ce que la mort les surprenne, en tout cas jusqu'à ce que leurs capacités physiques ne leur permettent plus de remplir leurs fonctions. Philippe Binet mourut dans son bureau, âgé de 72 ans et 9 mois¹²⁷.

Nous avons rencontré plusieurs fois au cours de nos recherches le cas d'ingénieurs ou d'architectes donnés dans une lettre comme retraités ou retirés et ayant repris du service quelques années plus tard. D'autre part, les modestes revenus des ingénieurs des Ponts et Chaussées notamment, que ce soit durant leur carrière ou pendant leur retraite, pourraient accréditer leur participation à des constructions pour des particuliers.

Lieux de résidence et capitations

Pour André Mussat, les capitations et les quartiers où résidaient les ingénieurs montrent qu'ils se situaient dans une classe moyenne d'une très honnête aisance, sans plus¹²⁸.

La capitation était un impôt direct établi par la déclaration du 18 janvier 1695 lors des difficultés financières dues à la guerre de la ligue d'Augsbourg et à l'issue de la crise économique des années 1692-1694. Il visait à imposer toutes les catégories sociales, même les nobles, à l'exception du clergé et se percevait en raison de la fortune présumée des contribuables. Selon Henri Sée, même si la capitation a donné lieu à des injustices et à des inégalités, la plupart des cotes correspondaient approximativement aux revenus des contribuables et apportent donc des renseignements sur les conditions économiques et sociales des diverses classes qui constituaient la population¹²⁹.

En 1758 Daniel Chocat de Grandmaison était capité 150 livres ; il était alors ingénieur en chef de la province de Bretagne¹³⁰. Et en 1767, il

¹²⁶ *Ibidem*, p. 14. L'auteur de l'article cite la supplique de Ceineray mais ne donne malheureusement pas la cote du document.

¹²⁷ Arch. mun. Rennes, 2 Mi 266. Acte de décès de Philippe Binet.

¹²⁸ MUSSAT, A., «Architectes et ingénieurs : l'architecture à la veille de la Révolution», *op. cit.*, p. 129-130.

¹²⁹ SÉE, H., «La population et la vie économique de Rennes vers le milieu du XVIII^e siècle», *op. cit.*, p. 90-91 ; JARNOUX, Ph., *Les bourgeois et la terre, fortunes et stratégies foncières à Rennes au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 403 p., p. 15-25 : La capitation.

¹³⁰ *Ibidem*, 1^e réf., p. 99.

habitait rue d'Orléans et ne payait plus que 46 livres de capitation¹³¹. Par contre l'ingénieur Chambon de Bonvalet devait payer en 1758 une taxe de 45 livres et Gabriel-Joseph Loiseleur une taxe de 37 livres¹³². Était-ce sa veuve qui habitait place du Palais à Rennes en 1788 avec une domestique et qui payait 6 livres de capitation¹³³ ? Pierre-Joachim Besnard nommé ingénieur en chef en 1787 occupait un étage entier du petit hôtel de Robien situé rue aux Foulons (aujourd'hui rue Le Bastard) à Rennes. Il payait 72 livres de capitation pour lui, sa femme, un enfant et deux domestiques¹³⁴. Lorsqu'il résidait à Landerneau (Finistère), il touchait 2 000 livres d'appointements et était capité 24 livres en 1771¹³⁵. Par l'intermédiaire d'une lettre adressée à Piou l'année suivante, nous savons qu'il faisait des réparations à son habitation : «Je ne puis encore, mon bon ami, vous envoyer [sic] les livres que vous me demandez car ils sont encore tous pêle-mêle, je ne saurais pas où les prendre. Cela vient des réparations que je fais à la maison que j'habite. Je n'ai pas encore mon cabinet à moi, il y a un lit dedans et mes livres sont sans ordre dans une armoire¹³⁶.» Claude Even, retraité des Ponts et Chaussées mais qualifié dans le registre «d'ingénieur de la ville», devait payer pour lui, sa femme et un domestique 67 livres en 1788 ; il habitait au second étage d'une maison rue d'Orléans. Philippe Binet qualifié d'ingénieur habitait rue Dauphine (actuellement rue La Fayette) et était taxé 41 livres pour lui, son épouse et une domestique. Le sieur Beillard, sous-ingénieur, habitait au second étage d'une maison rue Baudrairie à Rennes avec sa femme et une domestique ; il était capité 6 livres en 1788. Quant au sieur Béchet Deshourmeaux, il habitait rue des Francs-Bourgeois mais n'était pas capité¹³⁷. Nous avons d'ailleurs remarqué précédemment qu'à cette époque il était plongé dans la plus grande des misères. Quant à Pierre Le Mousseux, ingénieur en chef, bien qu'installé à Rennes depuis quelques années, il logeait dans une auberge rue Basse-Baudrairie (rue Baudrairie actuelle)¹³⁸. Nous n'avons pas réussi à déterminer s'il s'agissait des sœurs de l'ingénieur Pichot de La Mabilais ou bien de ses filles qui habitaient rue du Vau-Saint-Germain à Rennes

¹³¹ POCQUET DU HAUT-JUSSÉ, B.-A., «L'hôtel de Lys, 1 rue Baudrairie», *BMSAIV*, t. LXXIV, 1964, p. 75-96, p. 84.

¹³² SÉE, H., «La population et la vie économique à Rennes vers le milieu du XVIII^e siècle», *op. cit.*, p. 99.

¹³³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4063. Registre de la capitation, 1788.

¹³⁴ En dehors de l'impôt personnel, le capité devait payer également celui de ses domestiques. MEYER, J., *La noblesse bretonne au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, t. II, p. 1188.

¹³⁵ MUSSAT, A., «Ingénieurs et architectes : l'architecture à la veille de la Révolution», *op. cit.*, p. 129.

¹³⁶ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 97. Lettre de Besnard à Piou, Landerneau, janvier 1772. Pierre-Joachim Besnard avait été nommé ingénieur à Landerneau en 1770.

¹³⁷ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4063. Registre de la capitation.

¹³⁸ MEYER, J. (sous la direction de), *Histoire de Rennes*, Toulouse, éd. Privat, 1984, p. 223

«vivant de leurs rentes» ; elles étaient capitées 3 livres¹³⁹. À Quimper en 1750 on trouve un seul architecte capité, Nicolas Poc'hic¹⁴⁰, auteur des plans du château du Guilguiffin en Landudec à l'ouest de Quimper ; à Fougères l'architecte Jamot était capité 3 livres en 1758¹⁴¹.

Toujours selon André Mussat, les capitations des sous-ingénieurs oscillaient selon les villes dont les bases étaient variables entre 11 et 24 livres et il n'y avait guère de différence de fortune personnelle¹⁴². Par ailleurs, les registres de capitation permettent de faire des découvertes surprenantes. Ainsi, dans le registre de capitation de Rennes de l'année 1788, on trouve le sieur Poullain qualifié d'architecte. Il était capité 24 livres et logeait rue Saint-Thomas dans l'hôtel des Gentilhommes fondé par l'abbé de Kergu. La même année et dans la même ville habitait, rue de Toussaints, le sieur Laumailé ou Lanmaillé, ingénieur, sa femme et un domestique¹⁴³. C'est la seule fois au cours de nos recherches que nous avons trouvé la mention de ces deux personnes, sans qu'on ne sache rien d'autre à leur propos. Profitons-en pour souligner également la présence au château de Laillé, proche de Rennes, à la fin du siècle du sieur Julien Guérin de Bizancourt qui se qualifiait «d'ingénieur du roi». Nous trouvons la mention de son nom plusieurs fois dans les archives de la famille La Bourdonnaye-Montluc, commanditaire du nouveau château construit dans le dernier quart du XVIII^e siècle par l'architecte rennais d'origine parisienne Philippe Binet. Le 25 mai 1789, il reconnaissait avoir perçu une somme d'argent de la marquise de Montluc, preuve sans doute qu'il n'était pas seulement l'hôte de la famille de La Bourdonnaye mais qu'il réalisait des travaux pour elle¹⁴⁴. Deux ans plus tard, il précisait dans un autre billet qu'il demeurait au «château de Laillé, paroisse du même nom¹⁴⁵». Cela est confirmé l'année suivante, en 1792, lorsqu'eut lieu l'inventaire des meubles du château en présence du sieur Guérin qui logeait dans «la chambre n° 2 au deuxième étage». Il désigna alors les effets lui appartenant : «un fusil à deux coups, tous les livres, une table, un secrétaire, toutes les cartes géographiques et tableaux et une chaîne pour arpenter¹⁴⁶».

L'inventaire des meubles et effets de Jean-Julien Thuiller, sous-ingénieur au département de Rennes à partir de 1774 puis ingénieur au même

¹³⁹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4063. Registre de la capitation.

¹⁴⁰ TRÉVÉDY, «Le rôle de la capitation de 1750 pour la ville de Quimper», *BSAF*, 1887, t. XIV, p. 85.

¹⁴¹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4019. Registre de la capitation, 1758.

¹⁴² MUSSAT, A., «Ingénieurs et architectes : l'architecture à la veille de la Révolution», *op. cit.*, p. 130.

¹⁴³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4063. Registre de la capitation, 1788.

¹⁴⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 23 J 597. Billet signé Guérin de Bizancourt.

¹⁴⁵ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 23 J 595. «Nous soussignés, Julien Guérin, ingénieur du Roi, demeurant au château de Laillé, paroisse du même nom [...]»

¹⁴⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 23 J 12. Inventaire fait au château de Laillé, 1792.

département en 1785 et jusqu'à sa mort survenue à Paris deux ans plus tard, photographie à un instant précis le lieu et le cadre de vie de cet homme et de sa famille composée de sa femme et deux filles mineures. Ils habitaient dans un appartement au rez-de-chaussée d'une maison située rue de l'Hermine à côté du présidial (aile nord de l'hôtel de ville actuel) où l'épouse de Thuillier tenait une boutique de tissus. Une mansarde au troisième étage de la même maison tenait lieu de cabinet à l'ingénieur¹⁴⁷. Les ouvrages dont nous avons fait l'examen précédemment étaient contenus dans deux bibliothèques de planches. Le reste du mobilier de ce cabinet se composait comme suit : deux armoires à deux battants, l'une sans pied estimée cinq livres, l'autre fermant à clé estimée quinze livres ; un bas de buffet fermant également à clé, un bureau à trois tiroirs, quatre vieilles tables, deux vieilles chaises et de vieux fauteuils, un petit portemanteau, un vieux trictrac. La couche de Thuillier était composée d'un bois de lit, d'une paille, d'une petite couette de plume d'oie, d'une couverture de laine blanche, d'une courtepoinette d'indienne, d'un rideau de bazin de Nantes et de deux rideaux de cotonnade sans doute tenus par une tringle de fer. Le tout fut estimé cinquante livres. La mansarde comprenait vraisemblablement une cheminée puisque l'inventaire fait état d'une paire de chenêts, d'une pelle et d'une pince. Notons encore une vieille pièce de tapisserie de haute lice, trois petits cadres, plusieurs bouteilles de verre et gobelets, une veilleuse et une petite lampe. Cette description laisserait d'ailleurs davantage penser à un débarras dans lequel on aurait entreposé les meubles dont la famille ne se servait plus que d'un véritable cabinet de travail. Passons maintenant à l'examen des vêtements de Thuillier. Les plus beaux étaient «un habit de taffetas gorge de pigeon avec sa veste, un habit de pequin bleu avec sa veste, une autre veste de droguet fond or, une veste de safin noir, le tout prisé douze livres.» Presque tous les autres effets que possédait Thuillier sont qualifiés de vieux ou de mauvais : trois mauvaises vestes blanches, deux vieilles culottes blanches, un vieil habit de drap et sa veste, une mauvaise redingote de drap gris, un mauvais habit de drap noir, six mauvaises culottes, une vieille robe de chambre d'indienne, un vieil habit de drap bleu, trois mauvaises culottes. De même qu'une vieille paire de bas de soie et une paire de bas de fil, deux vieux chapeaux... On trouve enfin, parmi les effets de Thuillier, un couteau de chasse garni en argent. On peut s'interroger sur l'état de la garde-robe de Thuillier quand on sait que sa femme tenait une boutique de tissus où se trouvaient des quantités de tissus de taffetas de toutes les couleurs. Restée veuve avec quatre enfants et une domestique, elle payait 9 livres de capitation en 1788¹⁴⁸.

¹⁴⁷ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4063. Registre de la capitation, 1788.

¹⁴⁸ Sur la franc-maçonnerie en Bretagne au XVIII^e siècle, lire : ROME, Y., *250 ans de franc-maçonnerie en Bretagne*, Le Faouët, Liv'Éditions, 1997 ; BRENGUES, J., *Les francs-maçons dans la ville Saint-Brieuc, 1760-1990*, Rennes, éd. Soreda ; «Aperçus sur la franc-maçonnerie au XVIII^e siècle dans les Côtes-du-Nord», *SCEN*, t. CII, 1973, p. 98-109 ; «La franc-maçonnerie dinannaise de 1760 à 1789», *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 81, 1974, n° 1, p. 131-149 ; «Les loges maçonniques bretonnes à l'aube de la Révolution», dans *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, p. 325-333.

*Adhésion des ingénieurs à la franc-maçonnerie*¹⁴⁹

La Bretagne a connu au XVIII^e siècle une prolifération de loges maçonniques, essentiellement urbaines et portuaires. Ainsi, six loges maçonniques furent créées entre 1765 et 1776 dans l'actuel département des Côtes-d'Armor. Pourtant, d'après Jean Quéniart, le développement de la franc-maçonnerie était inégal selon les villes, voire faible à Rennes. Dans cette ville, le nombre de maçons reconnus par le Grand Orient et participant régulièrement aux travaux des loges ne devait guère dépasser la cinquantaine en 1789¹⁵⁰. En confrontant la correspondance des ingénieurs bretons des Ponts et Chaussées et la bibliographie parue sur le sujet, on se rend compte rapidement que nombre d'entre eux adhéraient à la franc-maçonnerie d'une façon plus ou moins active. Ainsi parmi les membres de la loge *L'Étoile des Maçons* à Guingamp, se trouvait un certain Jacques Aufray qualifié d'ingénieur des Ponts et Chaussées et venant de la loge *La Vertu Triomphante* de Saint-Brieuc. Il s'agit très certainement de Anfray fils, sous-ingénieur au département de Guingamp, qui aurait été secrétaire de la loge briochine. Dans cette même loge guingampaise, nous trouvons Jacques Piou venant d'une loge nantaise, Pierre-Joachim Besnard qui arrivait de Landerneau et Besnard le cadet, sans doute le frère du précédent, élève des Ponts et Chaussées¹⁵¹. Pierre-Joachim Besnard aurait également été membre de la loge *L'École des Mœurs* à Morlaix et Jacques Piou membre de *La Noble Amitié* dans la même ville¹⁵². Jacques Piou fut vénérable de la loge de Guingamp de 1772 à 1777 ; il était vénérable de la loge de Saint-Brieuc en 1800¹⁵³. Notons tout de suite que Jean-Baptiste de Puisieux, l'un des professeurs de Piou, présidait en 1771 la Grande Loge de France comme doyen des vénérables de Paris¹⁵⁴. Le fils de Piou, Jacques-François-Marguerite, était également franc-maçon¹⁵⁵.

¹⁴⁹ QUÉNIART, J., *Cultures et sociétés urbaines dans la France de l'Ouest au XVIII^e siècle*, Paris, librairie Klincksieck, 1978, p. 441.

¹⁵⁰ ROME, Y., *250 ans de franc-maçonnerie en Bretagne*, op. cit., p. 78-79.

¹⁵¹ DARSEL, J., «Les sociétés de pensée à Morlaix à la fin du XVIII^e siècle», *MSHAB*, 1956, t. XXXVI, p. 111, 117.

¹⁵² BRENGUES, J., *Les francs-maçons dans la ville*, op. cit., p. 8, 24.

¹⁵³ GALLET, M., *Les architectes parisiens du XVIII^e siècle*, op. cit., p. 420 ; LE BIHAN, A., «Aux origines de la franc-maçonnerie française», *AESC*, mars-avril 1967, p. 401 : l'architecte Jean-Baptiste de Puisieux avait été maître à partir de 1729 de la loge Saint-Pierre et Saint-Paul à l'Orient de Paris et remplacé dans ces fonctions le 13 septembre 1765. En 1773, la loge des Arts Sainte-Marguerite choisit son fils pour nouveau vénérable et premier maître amovible. De Puisieux devint doyen des maîtres de loges de Paris.

¹⁵⁴ BRENGUES, J., *Les francs-maçons dans la ville*, op. cit., p. 110.

¹⁵⁵ ROME, Y., *250 ans de franc-maçonnerie en Bretagne*, op. cit., p. 123-124 ; l'adhésion de La Hubaudière à la franc-maçonnerie est confirmée dans une lettre de Frignet à Piou datée du 6 janvier 1773. Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98.

À Quimper, la loge *La Parfaite Union* comprenait parmi ses membres Joseph de la Hubaudière, ingénieur des Ponts et Chaussées, et Pierre-Clément Caussy fabricant de faïence à Locmaria et beau-père du précédent¹⁵⁶. La loge rennaise *La Parfaite Union*¹⁵⁷ fondée le 24 juin 1758 loua à partir de 1774 un local permanent ; auparavant, les membres se réunissaient chez le vénérable ou chez l'un des frères. L'immeuble fut décoré et inauguré solennellement le 6 juillet 1774. À cette date, la loge comptait alors quarante et un membres parmi lesquels Henry Frignet, qualifié d'ingénieur du roi, ex-vénérable maître¹⁵⁸. L'année précédente, il était allé à Paris sur l'invitation du duc du Luxembourg, administrateur général de l'ordre en France. Ce voyage avait pour but de concourir à l'installation du duc de Chartres comme Grand Maître et de délibérer sur les règlements élaborés par une commission intermédiaire qui avait été nommée pour rechercher les moyens de faire cesser les abus que l'on reprochait à la Grande Loge de France¹⁵⁹. Les délibérations durèrent du 5 mars au 26 juin 1773. La loge *La Parfaite Union*, le 30 décembre 1815, ne comprenait plus que vingt-trois membres dont Binet l'aîné, architecte et trésorier¹⁶⁰. S'agissait-il de Philippe Binet ? Nous pensons que c'est fort probable mais dans ce cas la liste n'avait pas dû être mise à jour car Binet était décédé depuis le 7 mars de la même année. Selon Yannic Rome, il manquait quatre noms sur cette liste fournie au préfet et parmi eux François Luczot, ingénieur des Ponts et Chaussées et ancien vénérable des loges de Lamballe et de Hédé¹⁶¹. Concernant Frignet, nous trouvons quelques allusions de son adhésion à la franc-maçonnerie dans sa correspondance avec Jacques Piou¹⁶². D'autres ingénieurs des Ponts et Chaussées de Bretagne adhéraient également à la franc-maçonnerie dont Jean Perroud¹⁶³ à Saint-Brieuc, Jean Thuillier¹⁶⁴ ingénieur et l'un des fondateurs de la loge *La*

¹⁵⁶ Cette loge était encore en activité en 1903.

¹⁵⁷ ROME, Y., *250 ans de franc-maçonnerie en Bretagne*, op. cit., p. 146.

¹⁵⁸ MAÎTRE, L., *Une loge maçonnique au XVIII^e siècle en Bretagne (notes historiques)*, Paris, éd. de l'Humanité, 1903, p. 6.

¹⁵⁹ *Ibidem*, p. 156.

¹⁶⁰ *Ibid.*

¹⁶¹ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98. Lettre de Frignet à Piou, Quimper, 1772. «[...] Quoiqu'il en soit, je pense que nous serons assez voisin pour maçonner quelques fois ensemble [...]» ; Frignet au même, Rennes, le 26 mai 1773 : «[...] J'ai beaucoup vu le Grand Orient où j'ai travaillé avec plaisir. Il est bien vrai que la nouvelle loge de Rennes est constituée et reconnue [...]»

¹⁶² BRENGUES, J., *Les francs-maçons dans la Ville*, op. cit., p. 42.

¹⁶³ ROME, Y., *250 ans de franc-maçonnerie en Bretagne*, op. cit., p. 148.

¹⁶⁴ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98. Lettre de Frignet à Piou, 1774. «M. Thuillier ne va plus à sa loge que l'on dit qui s'écroule [...]» ; Thuillier dut aussi être membre de la loge *La Parfaite Union* de Rennes car Léonce Maître le cite comme l'un des membres entre 1772 et 1792, MAÎTRE, L., *Une loge maçonnique au XVIII^e siècle en Bretagne*, op. cit., p. 5.

Parfaite Amitié à Rennes¹⁶⁵, et sans doute David, ingénieur au département de Quimper que Frignet mentionne dans l'une de ses lettres¹⁶⁶.

Il semble donc qu'une partie importante des ingénieurs ayant travaillé en Bretagne au XVIII^e siècle étaient francs-maçons. D'ailleurs, toujours selon Yannic Rome, au début du XIX^e siècle, 4% des francs-maçons vannetais appartenaient au corps des Ponts et Chaussées¹⁶⁷. Jean Quéniart note que dans l'ouest de la France le milieu des techniciens de l'administration, et notamment des ingénieurs et du corps des Ponts et Chaussées, était particulièrement bien implanté. L'adhésion de ces personnes à la franc-maçonnerie offrait peut-être une occasion de rencontres entre ingénieurs ou entre architectes, mais également entre architectes et ingénieurs qui pouvaient peut-être ainsi échanger leurs idées sur leur profession.

Ainsi nous le voyons, le corps des Ponts et Chaussées de Bretagne formait un groupe socioprofessionnel particulier qui avait semble-t-il tissé des liens avec les architectes mais également avec la noblesse parlementaire bretonne.

Isabelle LETIEMBRE

RÉSUMÉ

Les ingénieurs bretons des Pont et Chaussées ont joué un rôle important dans les constructions civiles et religieuses du XVIII^e siècle en Bretagne ; ils ont marqué de leur empreinte l'architecture urbaine et influencé l'architecture privée. Ils formaient, avec les architectes locaux – la limite entre les deux termes est d'ailleurs encore très floue à cette époque –, un groupe socioprofessionnel particulier et méconnu : leur formation, leurs outils de travail, leurs conditions pécuniaires, leurs lieux de vie, leurs relations familiales et sociales permettent de mieux cerner leurs tâches quotidiennes de même que leur mode de vie. Manifestement, ils composaient un groupe de personnes à part dans la société bretonne du XVIII^e siècle ; ils avaient par ailleurs tissé des liens avec le milieu parlementaire.

¹⁶⁵ Arch. dép. Côtes-d'Armor, C 98. Lettre de Frignet à Piou, 6 janvier 1773. «Le prophane David ni l'éclairé Hubaudière ne sont pas encore arrivés, mais je crois qu'ils ne tarderont pas car un vénérable de l'Orient de Quimper m'a assuré qu'ils seraient ici le 6 [...]»

¹⁶⁶ ROME, Y., *La franc-maçonnerie à Vannes, Auray, Belle-Île, Ploërmel aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Nantes, imp. Corep, 1993, p. 91.

¹⁶⁷ QUÉNIART, J., *Cultures et sociétés urbaines dans la France de l'Ouest au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 451.