

## LES ENTREPRENEURS DE TRAVAUX PUBLICS EN DAUPHINE AU XVIII<sup>E</sup> SIECLE

Corollaire du développement de l'administration, les chantiers de travaux publics constituèrent au XVIII<sup>e</sup> siècle un des moteurs des économies provinciales. La diversité et la répétition des entreprises favorisa l'éclosion d'un véritable milieu d'entrepreneur dont il est possible de suivre l'ascension grâce aux très nombreux baux d'adjudication conservés dans les archives de l'intendance.

### **1. Les grands marchés de travaux publics**

Trois catégories de chantiers peuvent être distingués : les bâtiments publics civils et religieux; les chantiers de l'armée; les grands travaux d'aménagement de la province (dignes et routes).

Les premiers ne donnèrent lieu que rarement à des opérations d'envergure. Les investissements publics des municipalités furent particulièrement peu nombreux. La modicité des budgets était en rapport avec la petite taille des villes : Grenoble et Vienne, les plus

peuplées de la province, ne comptaient respectivement qu'environ 25 000 et 11 000 habitants à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Au milieu du siècle, les dépenses annuelles ne dépassaient pas 10 000 à 15 000 livres à Romans, Montélimar, Briançon, Valence, 20 000 à 22 000 livres à Gap, 30 000 à 35 000 livres à Vienne : seul le budget de Grenoble atteignait les 100 000 livres annuelles<sup>1</sup>. L'étroitesse de ces budgets ne laissait aucune place aux investissements qui devaient toujours être financés par des emprunts ou des impositions exceptionnelles dont la charge était parfois difficile à supporter<sup>2</sup>. Le souhait de disposer d'un Hôtel de ville, considéré comme un élément de représentation et un moyen d'affirmer sa place dans la hiérarchie urbaine ne donna jamais lieu à des opérations d'urbanisme considérables. On achetait plus qu'on ne construisait : ainsi à Grenoble, l'Hôtel de Lesdiguières en 1719, à Vienne celui de Rachais en 1770 où les travaux se limitèrent à la décoration intérieure et extérieure<sup>3</sup>. Là où des constructions furent entreprises, il ne s'agit toujours que de petits chantiers dont les travaux s'étalèrent dans le temps en raison des difficultés financières rencontrées. Adjugée en

---

<sup>1</sup> A.D. Isère, II C 122, n° 2 et 60; II C 123 n° 8, 33 et 34; II C 125 n° 23 et 28; II C 129 n° 40.

<sup>2</sup> FAVIER (René), Finances municipales et développement urbain à Vienne au XVIII<sup>e</sup> siècle, *Bulletin du Centre d'Histoire économique et sociale de la région lyonnaise*, 1975, n° 3, p. 25-53.

<sup>3</sup> A.C. Vienne, BB 212 fol. 23-25; BB 213 fol. 41-42; BB 214 fol. 236; DD 3 n° 35.

1692 pour la somme de 16 072 livres. La construction de l'Hôtel de Gap ne fut achevée qu'en 1748<sup>4</sup>.

Parmi les édifices publics, les fontaines furent sans doute celles qui furent l'objet des réparations les plus nombreuses, mais les chantiers ne dépassaient que rarement quelques centaines de livres. Hormis à Vienne, et malgré plusieurs projets à Grenoble ou à Bourgoin, aucun plan d'urbanisme ne fut mis en oeuvre<sup>5</sup>.

Les bâtiments royaux firent, pour leur part, l'objet de travaux plus importants à Grenoble d'abord (réparations à la Chambre des Comptes, au Parlement; construction du dépôt de mendicité), mais aussi dans la plupart des villes de bailliages ou de sénéchaussées à partir du milieu du siècle pour les réparations des bâtiments des auditoires et des prisons, chacun de ces chantiers représentant des marchés de 30 000 à 35 000 livres<sup>6</sup>. Tous cependant n'étaient pas menés à bien en raison des difficultés de financement.

Les travaux de réparation furent également fréquents dans les principaux hôpitaux. A Grenoble, ils ne cessèrent pas tout au long du XVIIIe siècle mais ne donnèrent jamais lieu à de gros chantiers<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> A.C. Gap, DD 3 et 5; NICOLET (F.N.), Reconstruction de l'Hôtel de ville et de l'horloge de Gap après l'incendie de 1692, *Annales des Alpes*, juillet-août 1901, pp. 33-37.

<sup>5</sup> A.C. Vienne, BB 220; Bibl. Mun. Grenoble, T. 137; *Recueil des Edits et Déclaration du Roy...*, chez Giroud, Grenoble, t. 24 n° 20 et 22.

<sup>6</sup> A.D. Isère, II C 881 n° 11; II C 875 n° 13; II C 1014; A.D. Hautes-Alpes C 32 n° 13.

<sup>7</sup> CUGNETTI (Patrice), *L'hôpital de Grenoble des origines à la fin du Second Empire (XIème siècle-1870)*, Grenoble, thèse droit, 1978, t. 1, p. 351-356.

Il en alla généralement de même pour les édifices religieux. Certaines opérations atteignirent cependant des dimensions considérables. Ce fut ainsi le cas à Grenoble à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle lors de l'édification des deux nouvelles églises de St Joseph et surtout St Louis, puis au début du siècle suivant lors de la reconstruction de la cathédrale de Gap et de l'église de Briançon (adjudgées respectivement 50 700 et 180 000 livres), détruites toutes deux dans des incendies en 1692<sup>8</sup>

L'ampleur et la durée des chantiers militaires fut d'une toute autre nature. Deux types d'opérations sont à distinguer : la fortification des places de la frontière et la construction de casernes. Les premières furent rendues nécessaires par la perte de Pignerol en 1697, puis des vallées transalpines du Montgenèvre en 1713. La promotion du Dauphiné comme province de première ligne détermina les ingénieurs militaires à faire construire deux places nouvelles, Briançon et Montdauphin. Les devis dressés par Vauban à partir de 1700 donnent la mesure des projets : 1,7 million de livres pour Montdauphin, près de 2 millions pour Briançon<sup>9</sup>. Il ne s'agissait plus de "rapetasseries" mais de chantiers considérables qui certes s'étalèrent dans le temps, mais dépassèrent aussi les prévisions initiales. Si nous ne disposons pas de récapitulatif pour

---

<sup>8</sup> A.C. Grenoble, DD 110.

A.C. Gap, DD 3; ALBRAND (Dr.), Briançon administré par ses consuls, *Bulletin de la Société d'Etudes des Hautes-Alpes*, 1887, pp. 114-132.

<sup>9</sup> BORNECQUE (Robert), *L'architecture militaire dans les Alpes et le Jura (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Lille, 1982, 2 vol., 893 p.

Montdauphin, le coût des travaux réalisés à Briançon atteignait déjà près de 3 millions de livres en 1733 alors que le fort de Randouillet n'était pas encore achevé<sup>10</sup>.

C'est durant la même période que furent construites dans la province les premières casernes, à Vienne d'abord (entre 1709 et 1719), puis à Grenoble (un premier corps entre 1723 et 1733, un second entre 1768 et 1773) à Valence (entre 1727 et 1733, puis en 1753), à Montélimar (adjudgé en 1732), à Romans (adjudgé en 1723, ainsi qu'à Gap où la construction, adjudgée en 1753, restait cependant encore inachevée à la fin de l'Ancien Régime<sup>11</sup>. Les marchés étaient certes moins considérables que ceux des fortifications (entre 100 000 et 120 000 livres à Valence, Romans, Montélimar, autour de 200 000 livres à Vienne et Grenoble). Mais ils étaient mieux répartis et concernaient toutes les principales villes.

A la différence de ces chantiers urbains (civils, religieux ou militaires), les grands travaux d'aménagement entrepris par l'intendance affectèrent pour leur part l'ensemble du territoire provincial. Dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, l'endiguement des rivières (Isère, Drac, Drôme, Romanche, Gresse, Buech, Guiers, Rhône) fut l'objet de marchés considérables. Le montant des

---

<sup>10</sup> PETIOT (H.), Briançon, étude de géographie urbaine, *Revue de géographie alpine*, t. IX, 1921, fasc. 1, p. 399-402.

<sup>11</sup> A.D. Isère, II C 716-719; A.D. Drôme; C 237-238 et 240; A.D. Hautes-Alpes C 29; A.C. Grenoble, EE 66 et 72; A.C. Vienne EE 1; A.C. Gap, EE 147; Bibl. nat., Ms. Fr. 8473 fol. 175-184.

adjudications passées entre 1769 et 1788 dépassa 4,3 millions de livres.<sup>12</sup>

Ce sont cependant les travaux routiers qui furent à l'origine des dépenses les plus importantes. On sait que c'est au Contrôleur général Orry et à Trudaine que revint la décision de créer "des voies entièrement nouvelles partout où les nécessités politiques et économiques du temps l'exigeaient", véritables "hipporoutes" capables de supporter le trafic régulier des voitures<sup>13</sup>. Avant eux cependant, l'intendant Fontanieu avait déjà dénoncé, lors de son arrivée en Dauphiné en 1724, le trop grand nombre des petits chantiers de réparation, dispersés sur tous les itinéraires, et souhaité une politique plus constructive ; "Je vous supplie", écrivait-il le 24 août 1724 au Contrôleur Général", de juger par vous-même s'il est possible, quelque attention que j'y apporte, que je puisse avoir l'oeil à tout dans une matière particulièrement délicate où il est facile d'être trompé"<sup>14</sup> Le premier en Dauphiné, il envisagea une politique sélective d'investissement, préférant aux chantiers dispersés,

---

<sup>12</sup> A.D. Isère, II C 833 : Isère, 911 550 l. (21,2 %) ; Drôme, 510 843 l. (11,9 %) ; Durance 265 210 l. (6,2 %) ; Drac 173 800 l. (4 %) ; Romanche 161 300 l. (3,7 %) ; Grasse 146 800 l. (3,4 %) ; Guiers 133 000 l. (3,1 %) ; Buech 595 850 l. (13,9 %) ; Rhône 974 250 l. (22,6 %). Pour le Rhône, l'essentiel concerne l'adjudication des quais à Valence pour 920 000 l. le 27 septembre 1784, A.D. Drôme, C 267, n° 31.

<sup>13</sup> ARBELOT (Guy), La grande mutation des routes de France au milieu du XVIIIe siècle, *Annales E.S.C.*, mai-juin 1973, p. 766.

<sup>14</sup> Bibl. Nat., Ms. Fr. 8381 ; KISLIAKOFF (Nadia), Les Ponts et Chaussées en Dauphiné pendant l'intendance de Fontanieu. Le service des routes, in *Questions administratives dans la France du XVIIIe siècle*, Paris, 1965, p. 151-188.

entrepris "par économie", une concentration des moyens sur des axes prioritaires : la liaison entre Lyon, Grenoble et Briançon qu'imposaient les finalités administratives et militaires; celles, davantage liées aux impératifs commerciaux, entre Lyon et la Provence ou la Savoie d'une part, entre Valence et la Savoie ou le Bugey d'autre part. Chronologiquement, cette construction routière se fit en trois temps. La priorité fut d'abord donnée à la liaison entre Lyon et Grenoble. En 1755, la route était achevée et mise à l'entretien. La seconde priorité fut la liaison avec Briançon pour laquelle l'intendance dut se contenter de réparations provisoires jusqu'à la guerre de succession d'Autriche avant d'engager, à partir de 1750, la période des grands travaux. A partir de la guerre de sept ans enfin, c'est sur l'axe rhodanien que se concentrèrent les investissements, jusqu'à accaparer entre 1764 et 1778 plus de 50 % du budget des Ponts et Chaussées. Au total, c'est à près de 8 millions de livres que se montèrent les sommes investies par le pouvoir royal dans les routes dauphinoises entre 1735 et la fin de l'Ancien Régime pour la "conduite de la corvée", (introduite dès 1735 dans la province avant d'être généralisée à l'ensemble du royaume) ou le financement "des ouvrages d'art, tels que les ponts, murs de soutènement, pavés et généralement tous autres qui exigent d'être travaillés par des gens experts dans quelques métiers"<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> A.D. Isère, II C 829-330, Etats des sommes arrêtées chaque année sur les fonds des Ponts et Chaussées entre 1686 et 1768; II C 826-828, Etat des travaux proposés à achever ou continuer (1740-1790); Bibl. mun. Grenoble, R. 5766, p. 341, Mémoire de l'intendant de La Porte.

Avec l'augmentation des dépenses, la nature même des adjudications changea, le volume des marchés passés augmenta dans des proportions considérables. Sur la route de Lyon en Provence, ils ne dépassaient pas en moyenne 8 500 livres avant 1725, mais atteignaient plus de 31 000 livres entre 1725 et 1775, près de 90 000 entre 1775 et la fin de l'Ancien Régime. Des écarts de même nature s'observent sur tous les itinéraires. Entre Lyon et Grenoble, la moyenne des marchés passe de 3 500 livres de 1680 à 1725 à plus de 36 500 de 1725 à 1755. Sur la grande route de Grenoble à Briançon, elle était de 3 600 livres de 1686 à 1725, 9 000 de 1725 à 1749, avant de passer à près de 64 000 à partir de la mise en chantier de la véritable construction de la route après la guerre de succession d'Autriche. Certaines adjudications étaient particulièrement élevées, souvent supérieures à 100 ou 200 000 livres. Le Grenoblois Joseph Martin enleva celle de la construction de la route entre Eybens et La Mure le 30 décembre 1750 pour 540 800 livres<sup>16</sup>. Sur la route de Lyon en Provence, ce sont les ponts, ou la construction des quais de Vienne qui furent l'objet des marchés les plus considérables : le pont sur la Drôme fut ainsi adjugé le 10 novembre 1766 465 800 livres (mais coûta finalement 991 540); les quais de Vienne furent adjugés le même jour 465 800 livres (et coûtèrent plus de 760 000); le pont sur la Varaise à Auberive fut adjugé pour la somme de 214 500 livres, celui sur le

---

<sup>16</sup> A.D. Isère, II C 756.



Roubion près de Montélimar, 411 000 l.<sup>17</sup>. L'ampleur de ces marchés, sans rapport avec ceux du début du siècle (même en tenant compte des fluctuations monétaires jusqu'en 1724) pose naturellement le problème de la manière dont les entrepreneurs se sont adaptés aux conditions nouvelles.

## **2. La répartition des marchés** **Le principe des adjudications**

Pour tous ces travaux, la règle générale était l'adjudication. En quelques circonstances cependant, ceux-ci étaient attribués par soumission. C'était le cas pour des travaux d'entretien (des édifices publics, des fortifications ou des routes), ou lorsque l'entrepreneur était précédemment en possession d'un marché similaire. En tout état de cause, la soumission n'intervenait que lorsque les travaux à effectuer étaient peu importants. Ainsi, en 1718, le marché des fortifications de Briançon fut-il renouvelé à Claude Motte, "attendu qu'il y a si peu d'ouvrage à faire dans les places que personne ne se présente pour de nouvelles entreprises"<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> A.D. Isère, II C 750-751; A.D. Drôme, B 248-249.

<sup>18</sup> A.D. Isère, II C 732 n° 19, 29 juin 1718; de même pour la réparation des fortifications de Montdauphin en 1731-1733, des fontaines de Romans en 1756, de la prison de Saint- Marcellin en 1742, de la traversée d'Auberive en 1789, A.D. Isère, II C 737, II C 752 n° 67, II C 875 n° 1; A.D. Drôme, C 14 n° 45.

Les adjudications au contraire impliquaient la concurrence entre les entrepreneurs. Elles étaient précédées d'annonces faites là où il y était procédé (à l'intendance le plus souvent, ou dans les chefs-lieux de subdélégation), ainsi que dans les principales villes pour tous les travaux importants. Rarement les annonces étaient faites au-delà des limites de la province. Seule la construction des forts des Têtes et de Randouillet à Briançon fit l'objet d'une publicité nettement plus large avec des avis envoyés dans tout le Lyonnais et le Languedoc. Pour les gros marchés cependant, une information officieuse, impossible à contrôler, s'ajoutait sans doute aux annonces officielles. Cette publicité des offres de travaux garantissait en principe la possibilité d'une réelle concurrence entre les entrepreneurs. L'administration cependant n'était pas tenue de s'adresser aux moins offrants et pouvait préférer des entreprises solides, capables de réaliser les travaux dans les délais demandés : "Quand il s'agira de passer des marchés pour des ouvrages considérables", écrivait Vauban,

"il est bon de le faire dans les formes mais non de les donner toujours à ceux qui se présentent pour les prendre au moindre prix car il faut non seulement examiner si les entrepreneurs ont assez de bien pour répondre aux avances qu'on est obligé de leur faire, mais encore s'ils ont assez de capacité pour pouvoir s'acquitter de l'entreprise. Si l'entreprise est un peu grosse et qu'on la donne à des pauvres gens ou à des ignorants ils la prendront à tel prix qu'on voudra dans l'espérance de pouvoir profiter de façon ou d'autre et de subsister toujours aux dépens de l'entreprise"<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> BORNECQUE (Robert), *Ouvrage cité* t. 1, p. 159.

S'agissant des travaux routiers, Jean Petot a mis en doute le caractère effectif de ces adjudications, affirmant que la pratique la plus courante était celle de l'adjudication fictive

"La personne choisie par l'administration est mise en possession du marché par une adjudication fictive au montant exact du devis. Des procès-verbaux d'adjudications sont dressés, mais au fait, ce sont des marchés de gré à gré"<sup>20</sup>

Ces pratiques ne semblent pourtant pas avoir été la règle en Dauphiné. Jusqu'aux années 1780-1785, les procès-verbaux d'adjudications mentionnent très régulièrement le nom des participants et les offres successives qu'ils ont pu faire. Au début du siècle, on note ainsi généralement la présence de huit à dix entrepreneurs et parfois davantage. Pour les grands travaux routiers engagés à partir de 1730, ils étaient le plus souvent entre trois et six à se battre âprement, et parfois de manière aventureuse ou imprudente. Ainsi en 1759, la construction de la route de Montélimar jusqu'aux limites de la Provence fut-elle adjugée à Antoine Richon pour 213 000 livres alors que la première offre avait été de 325 000 livres. Mais l'affaire ruina l'entrepreneur et les travaux n'étaient pas achevés en 1786<sup>21</sup> De même, les adversaires malheureux de l'adjudicataire des digues de la rive droite du Drac dans la plaine de Grenoble, Claude Turfa, demandèrent-ils après son décès en 1757, une réévaluation du marché pour prendre sa succession :

---

<sup>20</sup> PETOT (Jean), *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées*, Paris, 1958, p. 204.

<sup>21</sup> A.D.Drôme, C 245 n° 7.

"Malgré les talents sublimes de Claude Turfa, il s'était grossièrement abusé en prenant l'adjudication pour la somme de 112 500 l."<sup>22</sup>

A l'inverse, lorsque les entrepreneurs se montraient trop exigeants aux yeux de l'intendant et des Ponts et Chaussées, les adjudications étaient-elles repoussées d'une ou plusieurs semaines. Pour les dix dernières années de l'Ancien Régime cependant, le caractère plus succinct des procès-verbaux, qui souvent ne précisent plus que "la meilleure offre" ne permet pas d'assurer la réalité des adjudications qui camouflèrent peut-être certains marchés de gré à gré. Ainsi, le 25 juillet 1787, lors de la construction d'un pont à l'entrée de Saint-Marcellin, sur la route de Grenoble à Valence, qui fut attribuée à un entrepreneur grenoblois, Joseph Riondet. Dès le mois de novembre 1786, celui-ci avait déjà fait travailler des ouvriers dans une carrière de pierre pour ce même pont, et le 12 février suivant, il avait constitué une société avec un bourgeois de Grenoble<sup>23</sup> Six mois avant l'adjudication, l'entrepreneur semblait ainsi assuré d'obtenir les travaux. Les indices sont cependant trop faibles pour affirmer que telle fut dès lors la règle générale. Plus sûrement, l'analyse des adjudications met en lumière la montée en puissance des entrepreneurs dauphinois, et principalement grenoblois.

---

<sup>22</sup> Bibl. Mun. Grenoble, 0 11007, *Mémoire pour Sieur Jean Martin, entrepreneur des Ponts et Chaussées...*, à Grenoble, A. Giroud, 1773, in fol., 74 p.

<sup>23</sup> A.D. Isère, II C 770n° 31-39.

## La montée en puissance des entrepreneurs dauphinois

La principale conséquence de la multiplication des travaux publics et en particulier des chantiers routiers fut en effet l'émergence en Dauphiné de groupes d'entrepreneurs puissants. Jusqu'au bout du XVIII<sup>e</sup> siècle, la dispersion des adjudications allait en effet de pair avec la médiocre dimension des entreprises incapables d'assurer seules des marchés importants. Aux assises financières fragiles s'ajoutaient souvent de médiocres capacités techniques. En 1667, l'ingénieur Dieulamant dénonçait ainsi ceux qui s'étaient chargés de la construction à Grenoble du pont de la porte de Créqui,

Le peu de disposition qu'il y a qu'ils puissent le finir non seulement à cause de la division qu'il y a parmi eux mais beaucoup plus par l'incapacité de pouvoir faire tailler les pierres des testes biaisées et surbiaisées de la voulte dont ils ne savent ni tracer, ni lever aucun panneau, ni même le reporter sur les pierres après leur avoir tracé et enseigné plusieurs fois, vu pareillement le peu d'ordre et d'économie qu'ils ont tant pour la provision des matériaux que pour leur employ et la conduite de leurs ouvriers par leur peu d'assiduité sur le travail, nonobstant que quelques uns d'eux ayant estés mis plusieurs fois en prison, comme aussi le divertissement ou méchant employ qu'ils font des deniers"<sup>24</sup>

Incapacité technique, mauvaise gestion, telles étaient selon l'ingénieur, les moindres défauts de ces entrepreneurs qui devaient toujours se grouper à plusieurs pour tous les chantiers importants<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> A.D. Isère, II C 775, n° 21, 15 octobre 1687.

<sup>25</sup> Ils étaient ainsi onze entrepreneurs à travailler en 1701 à la Chambre des Comptes de Grenoble, Arch. Hop. Grenoble, H 1027.

A fortiori, la situation se répétait-elle dans les autres villes de la province. Pour pallier ces insuffisances il devait souvent être fait appel à des étrangers. Ainsi en 1621, la construction du pont neuf de Grenoble fut-elle confiée à un entrepreneur de Berne, Antoine Brugnon<sup>26</sup>. En 1630, le projet de reconstruction du pont de Vienne fut pour sa part adjugé pour 420 000 l. à deux maîtres charpentiers de Paris, Clément et Garnichard<sup>27</sup>. A la fin du règne de Louis XIV, c'est également à des non-dauphinois que furent attribués les grands chantiers du Haut-Dauphiné. La fortification de Montdauphin, la construction de l'église de Briançon, revint à Pierre puis Jean Remkens, d'origine sans doute flamande<sup>28</sup>, la cathédrale de Gap à Alexandre Excursan d'Aix-en-Provence<sup>29</sup>, la construction des forts des Têtes et de Randouillet au-dessus de Briançon à une société d'entrepreneurs... piémontais et lombards (Jean Mago de Chaumont, Jacques Macciota de Turin et Charles-André Menefoglio de Milan)<sup>30</sup>. L'appel aux non-dauphinois intervenait également pour des chantiers de moindre envergure. Ainsi en 1685 pour le pavage des 1 403 toises de route entre Grenoble et Moirans : après deux

---

<sup>26</sup> Bibl. mun. Grenoble, R 4951.

<sup>27</sup> LEBLANC (J.), *Pont du Rhône entre Vienne et Sainte-Colombe. Palais des miroirs*, Extraits des comptes-rendus du Congrès tenu à Vienne par la Société française d'Archéologie, septembre 1879, Tours, in 8°, 19 p.

<sup>28</sup> A.D. Isère, II C 737; ALBRAND (Dr), Briançon administré par ses consuls, *Bulletin de la Société d'Etudes des Hautes-Alpes*, 1887, p. 114-132; BORNECQUE (Robert), *ouvrage cité*.

<sup>29</sup> A.C.Gap, DD3.

<sup>30</sup> A.D. Isère, II C 732 n° 30.

tentatives infructueuses en mai, l'adjudication fut repoussée au 14 juillet

"pendant lequel temps nous avons fait advertir plusieurs maistres paveurs des villes circonvoisines, attendu que les precedentes moinsdictes vont beaucoup audelà du prix ordinaire et qu'il n'y a en cette ville qu'une troupe de paveur",

et confiée à deux maîtres paveurs lyonnais, Jean Villeboeuf et François Montet<sup>31</sup>

A partir des années 1725-1730 pourtant, les entrepreneurs étrangers furent systématiquement supplantés par les Dauphinois. Dans sa quasi-totalité, ils accaparèrent le marché routier. Malgré le poids économique de Lyon et la proximité géographique, un seul entrepreneur de cette ville apparaît dans les adjudications dauphinoises, Jean-Louis Caminet, qui enleva en 1751 et 1752 trois marchés sur la route de Lyon en Provence représentant au total, avec les augmentations de travaux 243 161 livres, soit 7 % des investissements royaux sur cette route entre 1725 et 1789<sup>32</sup>

Sur certains itinéraires apparurent également des entrepreneurs résidant aux portes de la province, à Givors, Cordon en Bugey, Bourg-Saint-Andiol mais dans des proportions très modestes<sup>33</sup>. A plus de 95 % (en valeur), ce sont les Dauphinois qui enlevèrent tous les marchés routiers entre 1725 et 1789. Pour les casernes, les auditoires, les fortifications de Montdauphin (après 1720) et de Briançon (après 1734), leur domination fut absolue.

---

<sup>31</sup> A.D. Isère, II C 762 n° 8, II C 830 n° 2.

<sup>32</sup> A.D.I., II C 750 n°8, II C 830 n° 2.

<sup>33</sup> A.D. Isère, II C 752 n° 35; II C 775 n° 53.

Parmi eux, les entrepreneurs grenoblois occupèrent une place nettement prépondérante. Ceux-ci étaient présents sur tous les types de chantiers et dans toute la province. A Briançon, Jean Dumas participa dès 1693 aux premiers travaux de fortification de la ville. Il fut suivi en 1709 par Léonard Bailly, en association avec Jean Remkens et à partir de 1720 par Aimé Julien<sup>34</sup>. Le même Jean Dumas obtint également plusieurs marchés importants à Montdauphin en 1700 et 1706<sup>35</sup>. Ce sont également des Grenoblois qui emportèrent la construction des auditoires et prisons de Vienne en 1746, Saint-Marcellin en 1772, des casernes de Gap en 1753. Pour celles de Vienne, ils apparurent comme associés d'entrepreneurs locaux<sup>36</sup>. Pour les digues, sous réserve d'une identification plus complète des entrepreneurs, les Grenoblois emportèrent (en valeur) 45 % des marchés attribués entre 1769 et 1788<sup>37</sup>.

Sur les chantiers routiers, leur domination s'affirma plus nettement encore. Celle-ci était sans doute déjà effective à la fin du XVIIe siècle mais pas réellement mesurable en raison de la dispersion des marchés, de leur inégale conservation, et du mode d'attribution (à la toise, et non pour un prix préalablement fixé). Pour la plus grande partie du XVIIIe siècle, cependant (1725-1789),

---

<sup>34</sup> A.D. Isère, II C 732 n° 3-5, 9; 20-27.

<sup>35</sup> A.D. Isère, II C 737, toisé du marché du 1er juillet 1700 : 64 911 livres; marché de 1706 : 48 940 livres.

<sup>36</sup> A.D. Isère, II C 881 n° 11; II C 875 n° 13; A.D. Hautes-Alpes, C 29. A.C. Vienne, EE 1.

<sup>37</sup> A.D. Isère, II C 883 : 1935 310 livres sur 4 302 011.



une mesure est envisageable. Nous avons pris en considération, sur la base des marchés conservés et des états annuels des Ponts et Chaussées, tous les entrepreneurs qui avaient emporté deux adjudications ou des marchés supérieurs à 20 000 l., de manière à éliminer les petits marchés d'entretien, très dispersés et souvent attribués localement. Cinquante-cinq entrepreneurs ont ainsi été identifiés. Parmi eux, trente-deux étaient des Grenoblois. En valeur, la mesure ne peut être exactement faite car il faudrait distinguer le montant des adjudications, et les augmentations de travaux pas toujours connus. En outre, certains travaux, adjugés à des Grenoblois, furent ensuite subrogés à des non-Grenoblois<sup>38</sup>. Aussi ne peut-on donner qu'un ordre de grandeur. Mais la domination grenobloise est suffisamment massive pour considérer cette approximation comme acceptable. Sur 9,6 millions de marchés, la part des entrepreneurs grenoblois dépasse 75 %. Ils emportèrent tous les marchés importants ou exigeant un savoir-faire particulier (ponts, quais). Ainsi les quais de Vienne, le pont sur la Drôme, celui sur le Roubion, la route d'Eybens à La Mure, quatre chantiers adjugés respectivement 465 800, 536 000, 411 000 et 540 800 livres, mais qui coûtèrent finalement beaucoup plus cher (991 540

---

<sup>38</sup> Ainsi les quais du Rhône à Vienne, attribués au Grenoblois Jean Badon pour 465 800 livres, avant d'être subrogés au Viennois Etienne Bruyas avec une augmentation de travaux de 294 200 livres.

livres pour le pont sur la Drôme)<sup>39</sup>. Durant la période considérée, sept entrepreneurs obtinrent à eux seuls plus de la moitié des chantiers routiers dauphinois : Jean Lemoine, présent sur toutes les grandes routes, (particulièrement celle de Lyon à Valence, mais aussi celle du Sault-du-Rhône, de Grenoble à Lus, de Grenoble à Briançon par Gap, de Die à Gap) accapara près de 15 % des marchés (1,45 million de livres); Joseph Martin avec 8 % des affaires, concentra pour sa part son activité sur la grande route de Grenoble à Briançon<sup>40</sup>.

---

<sup>39</sup> A.D. Isère, II C 750 n° 28-29; (quais du Rhône à Vienne, Jean Badon, 10 novembre 1766, 465 800 livres); A.D. Drôme, C 248 (pont sur la Drôme, Jean Lemoine 10 novembre 1766, 536 000 livres); A.D. Isère, III C 18 (pont sur le Roubion, Guillaume Rey-Giraud, 1er mars 1787, 411 000 livres); A.D. Isère, II C 756 n° 46 (route d'Eybens à La Mure, Joseph Martin, 12 mars 1751, 540 800 livres).

<sup>40</sup> Avec eux, Jean Badon, (685 200 livres de marchés), Guillaume Rey-Giraud (577 700 l.), Pierre-Marie Pecllet (496 246 l.), Joseph Riondet (383 354 l.), Etienne Godard (443 429 l.).

**La répartition des adjudications routières :**  
**La part des entrepreneurs**  
**non grenoblois (1725-1789)**

Les autres entrepreneurs dauphinois n'occupèrent généralement une place notable que dans les chantiers urbains de leur propre ville. A Briançon, les Motte et les Joubert durent se contenter longtemps des petites entreprises des fortifications de la ville, du château, de la redoute de Salettes ou de la Gloriette (petits marchés adjugés à Briançon par le subdélégué). Il fallut attendre 1734 pour que Claude François Joubert parvienne enfin à enlever le marché des Têtes et de Randouillet aux entrepreneurs piémontais<sup>41</sup> A Vienne (en partie), à Valence, à Montélimar, ce sont également des entrepreneurs locaux qui prirent en charge la construction des casernes ou l'entretien des citadelles<sup>42</sup>. Il en allait naturellement de même le plus souvent pour les réparations des édifices publics comme les auditoires et les prisons<sup>43</sup>

A l'inverse, ils étaient beaucoup moins nombreux à prendre en charge les grands travaux d'équipement. Sur les chantiers routiers en particulier, leur part resta modeste. Certains parvinrent certes à saisir des opportunités sur des chantiers entrepris à proximité du lieu de leur résidence : ainsi dans la vallée du Rhône entre Valence et Saint-Vallier, sur la route de Lyon à Pont-de-Beauvoisin, sur la petite route de Grenoble à Briançon, sur celle de Gap en Provence. Mais ces

---

<sup>41</sup> A.D. Isère, II C 732 n° 19-49.

<sup>42</sup> A.D. Isère, II C 719 n° 7 (casernes de Vienne); A.D. Drôme, C 240 n° 60 (casernes de Valence), A.D. Drôme, C 237 n° 29-33 (casernes de Montélimar); A.D. Isère, II C 738 n° 7-11 et 44-45 (citadelles de Valence et Montélimar).

<sup>43</sup> A.D. Hautes-Alpes, C 32 n° 13 (prisons d'Embrun); C 30-31 (prisons de Briançon); A.D. Isère, II C 881 n° 25 et 888 n° 33 (prisons de Vienne).

interventions étaient généralement isolées chronologiquement. Seuls les entrepreneurs de Montélimar et surtout de Vienne émergent véritablement. Eux seuls purent véritablement rivaliser, en certaines circonstances, avec les Grenoblois dans les grosses entreprises (principalement sur la route de Lyon en Provence). Mais à la différence de ces derniers, ils n'acquirent cependant jamais une véritable envergure provinciale.

### **Les conditions de la prééminence grenobloise**

La multiplication des chantiers de travaux publics au XVIII<sup>e</sup> siècle favorisa ainsi l'émergence d'un groupe puissant d'entrepreneurs (particulièrement grenoblois). Les conditions mêmes des adjudications poussaient en effet à ne traiter qu'avec des hommes capables d'investissements en matériel, matériaux, voyages, paiement d'ouvriers. Jusqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, les entrepreneurs demandaient généralement le paiement d'une partie "avant oeuvre" pouvant se monter au quart ou au tiers de la valeur du chantier. Progressivement, du fait de la concurrence et de la réticence de l'administration à faire des avances, ces pratiques disparurent au profit d'un système inverse qui obligeait les entrepreneurs à être constamment en avance par rapport aux sommes reçues (entre 5 et 10 % au moins de la valeur du marché). Comme l'administration était souvent en retard dans ses paiements, ces avances étaient souvent bien supérieures et seuls les entrepreneurs

ayant des assises financières solides pouvaient se charger des gros travaux. Selon l'ingénieur Rolland, la rentabilité n'était réelle que "pour tout adjudicataire entendu, s'il y a des fonds suffisants pour que les ouvrages puissent s'exécuter en quatre campagnes ou cinq au plus; la modicité des fonds qui cause le retardement des ouvrages devenant toujours un sujet de ruine pour un entrepreneur dont les équipages se consomment sans fruit, et le temps se perd lorsqu'il ne peut pas les employer utilement parce que les fonds manquent"<sup>44</sup>

Si tel était le cas, les entrepreneurs risquaient des déboires sérieux. Ainsi en 1756, l'entrepreneur des casernes de Montélimar, André Vivien, dans l'impossibilité de faire la moindre avance, fut-il déchargé du marché. "Son crédit épuisé, quoiqu'il eut un marché avantageux, l'avoit mis hors d'état de trouver dans le pays la moindre ressource"<sup>45</sup>. Lorsque ces avances pouvaient au contraire être faites, la rentabilité des entreprises était assurée. Pour la construction du pont des Graïs, sur la route de Grenoble à Gap, adjugée le 25 septembre 1784 pour 112 200 livres, l'entrepreneur Joseph Riondet retira au bout de six ans un bénéfice de 25 027 livres<sup>46</sup>. En règle générale, pour un entrepreneur "entendu", le profit était estimé à au moins 10 % par an des sommes avancées<sup>47</sup>.

Que la plupart des adjudications importantes aient été faites à Grenoble, dans l'Hôtel de l'Intendance, favorisa sans doute les

---

<sup>44</sup> A.D. Drôme, C 244 n° 10, Devis estimatif des travaux sur la grande route de Lyon en Provence depuis Montélimar jusqu'à la limite du Dauphiné.

<sup>45</sup> A.D. Drôme, C 237 n° 29-53, 12 juillet 1756.

<sup>46</sup> A.D. Isère, II C 770 n° 10-11; II C 771 n° 39-43.

<sup>47</sup> A.D. Drôme, C 244 n° 10; Bibl. mun. Grenoble, 0 11616, *Mémoire pour le Sieur Lestellet*, Grenoble, Allier, 1787, in 4°, 38 p.

entrepreneurs de capitale provinciale, et contribua à leur main-mise sur les chantiers de travaux publics. Les entrepreneurs des autres villes en effet ne se déplaçaient que rarement pour participer aux mises à prix. L'inverse était d'ailleurs vrai. Lorsque des chantiers importants étaient adjugés en dehors de la capitale provinciale, les Grenoblois étaient peu nombreux à y participer. Ainsi, pour l'attribution du marché de la route de Lyon en Provence, à travers la principauté d'Orange, adjugée dans cette ville le 29 septembre 1776, un seul des quatre enchérisseurs était grenoblois, François Dupin, qui d'ailleurs enleva le marché pour 137 000 livres<sup>48</sup>. Pour certaines adjudications moins importantes (de 30 000 à 50 000 livres), faites à Vienne ou à Montélimar, seuls des entrepreneurs locaux étaient présents<sup>49</sup>. Ces absences ne sauraient pourtant réellement s'expliquer par une mauvaise publicité des adjudications, ni par la crainte d'une perte de temps dans des déplacements onéreux pour des marchés hypothétiques, d'autant moins qu'il était fréquemment pratiqué à plusieurs adjudications le même jour<sup>50</sup>. Les enjeux financiers étaient sans rapport avec le coût des voyages et des

---

<sup>48</sup> A.D. Isère, II C 776.

<sup>49</sup> A.D. Isère, II C 732 n° 35 (marché de 47 500 livres sur la route de Lyon en Provence dans la plaine de Reventin, 12 juillet 1783); A.D. Drôme, C 245 n° 14 (réparations au sud de Montélimar, 33 200 livres, 25 septembre 1784).

<sup>50</sup> Ainsi le 6 avril 1751, travaux sur les routes de Grenoble à Barraux, Grenoble à Romans, Grenoble à Bourgoin, A.D. Isère, II C 759 n° 29. De même le 10 novembre 1766, l'adjudication simultanée des quais du Rhône à Vienne et du pont sur la Drôme, A.D. Isère, II C 750 n° 29; A.D. Drôme, C 248 n° 10.

séjours. Ces absences témoignent surtout d'une inégale capacité technique et financière entre les entrepreneurs grenoblois et ceux des autres villes. La fréquentation des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans la capitale provinciale favorisait sans doute l'acquisition d'un savoir-faire. Aucun des ponts construits au XVIII<sup>e</sup> siècle n'échappa ainsi aux entrepreneurs grenoblois. En outre, il était probablement plus facile de trouver à Grenoble les capitaux nécessaires aux investissements initiaux. L'analyse du milieu des entrepreneurs permet de confirmer ces deux orientations.

### **3. Entrepreneurs et entreprises** **Des professionnels des travaux publics**

Pour la quasi-totalité d'entre eux, les entrepreneurs étaient en effet de véritables professionnels. Rares étaient les bourgeois à chercher à participer directement aux adjudications. Parmi eux, citons seulement l'avocat grenoblois, Chérubin-Joseph Beyle, le père de Stendhal qui vint tenter infructueusement sa chance le 20 janvier 1781 dans une adjudication concernant la grande route de Grenoble à Briançon<sup>51</sup>. Plus rares encore furent ceux qui obtinrent des marchés, et ce n'était généralement le cas que pour des travaux

---

<sup>51</sup> A.D. Isère, II C 757 n° 13.



d'entretien, adjudgés à moins de 10 000 livres<sup>52</sup>. Parmi les grosses adjudications, une seule fut emportée par un marchand : les réparations des digues contre le Drac adjudgées 154 000 livres le 21 août 1781 au Grenoblois Joseph Ollieu. Mais quelques semaines plus tard, il demandait à en être déchargé, faute d'avoir trouvé une caution suffisante et "parce qu'il n'avait pas vu le devis et détail estimatif des réparations nécessaires"<sup>53</sup>. Aventurier irresponsable, l'homme n'avait rien en commun avec les véritables professionnels qui enlevèrent tous les autres marchés. Maîtres-maçons, maîtres-charpentiers, architectes au début du XVIIIe siècle, entrepreneurs des ouvrages du Roi, ou des Ponts et Chaussées ensuite, ils constituaient souvent de véritables dynasties que seule une reconstitution systématique à partir des registres paroissiaux permettait de cerner. A Grenoble, les Armory, les Charavel se retrouvent sur plusieurs générations des années 1680 au milieu du XVIIIe siècle. Dans le Haut-Dauphiné, ce sont les Motte et les Joubert, à Valence les Burdin dans la première moitié du XVIIIe siècle. A Vienne, les Bruyas dominèrent toute la deuxième moitié du siècle. Certaines familles peuvent être suivies plus précisément et sur des périodes plus longues encore. Ainsi la dynastie des Riban. Originaire du village de Champagnier, Louis Riban s'installa vers

---

<sup>52</sup> A.D. Isère, II C 753 n° 22 (Jean Gerbollet, bourgeois de Bourgoin, 4 septembre 1785, 13 900 livres); II C 829 n° 52 (Didier Fiat, bourgeois de Gavet, 15 avril 1747, 4 600 livres).

1680 comme plâtrier à Grenoble où il se maria en 1682<sup>54</sup>. Un siècle plus tard, son petit-fils, Louis Riban, devenait un des plus gros entrepreneurs de la ville et se chargeait entre autre de la construction des digues contre l'Isère. La dynastie des Badon, depuis Ennemond, charpentier venu au milieu du XVIIe siècle s'établir à Grenoble, jusqu'à Jean, qui cinq générations plus tard obtint l'adjudication des quais du Rhône à Vienne, fut également une des plus constamment présente sur les chantiers dauphinois<sup>55</sup>.

Ces entrepreneurs étaient des hommes de terrain. Les contrats leur faisaient parfois obligation de suivre eux-mêmes les ouvriers : "Il n'est permis qu'à lui seul de les conduire"<sup>56</sup>. Pour les gros chantiers, certains préféraient parfois une installation permanente aux voyages répétés qu'impliquait la direction des travaux. François Dupin s'établit ainsi à Orange de 1777 à 1785, période pendant laquelle il fut chargé de la construction de la route de Lyon en Provence à travers la principauté, et dut abandonner d'autres chantiers sur les deux routes de Grenoble à Briançon. De même, Claude Turfa abandonna-t-il en 1775 la construction des digues du Drac parce qu'il "s'était chargé d'autres entreprises encore plus considérables qui l'éloignaient de cette ville et absorbaient tous ses soins". Pendant la construction du pont sur la Drôme, Jean Lemoine

---

<sup>53</sup>A.D. Isère, II C 786 n° 84.

<sup>54</sup>A.C. Isère, GG 85 fol. 187 v°, 7 juillet 1682.

<sup>55</sup>A.C. Grenoble, GG 85 fol. 1.

<sup>56</sup>A.D. Isère, II C 786 n° 84.

s'installa pour sa part à Livron ou Lorient<sup>57</sup>. Présent sur les chantiers, ces entrepreneurs semblent en outre avoir été des professionnels compétents. Sur l'ensemble des adjudications routières au XVIIIe siècle, un seul marché fut résilié, celui de François Dupin à travers la principauté d'Orange. Mais, accusé d'avoir rogné sur la largeur de la route et l'épaisseur des cailloutis, c'était moins sa compétence qui était en cause, que son honnêteté et la qualité de sa gestion<sup>58</sup>.

Ces entrepreneurs étaient enfin relativement spécialisés. Certes, certains entrepreneurs participèrent à des chantiers de nature différente. Pierre Leclet domina l'essentiel des travaux routiers entre Moirans et Bourgoin et obtint également l'adjudication des digues de l'Isère entre Lancey et Grenoble. Claude Badon associe aussi dans la première moitié du XVIIIe siècle les travaux routiers et la construction des digues du Drac, Claude Turfa, dans la deuxième moitié du siècle, ceux des digues du Drac et des fortifications de Montdauphin.

Mais d'une manière générale, c'est la spécialisation qui l'emporta. Moins de 20 % des marchés concernant la construction

---

<sup>57</sup> A.D. Isère, II C 751; II C 770 n° 69-71; Bibl. mun. Grenoble, 0 11006, *Mémoire pour Sieur Claude Turfa*, à Grenoble, Veuve Giroud, 1773, in fol., 41 p.

<sup>58</sup> A.D. Isère, II C 751 n° 38.

des digues dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle furent attribués à des entrepreneurs ayant pris en charge des travaux routiers<sup>59</sup>.

Cette spécialisation n'empêchait cependant pas certains d'entre eux de participer financièrement à d'autres activités. En 1739, Claude Badon s'associa ainsi à un marchand et à un géomètre de Grenoble, Alexandre Botut et Sébastien Teyssier pour fonder une manufacture de fer blanc. En 1748, il s'associa à Joseph Devoize dans la manufacture des fonderies de canons de St Gervais<sup>60</sup>. L'entrepreneur des digues du Drac, Charles Turfa, participa également à plusieurs entreprises de fournitures militaires, à la recette des tailles de l'élection de Grenoble et à une manufacture de tabac<sup>61</sup>. Joseph Riondet, l'un des principaux entrepreneurs des travaux routiers des années 1780, s'associa avec un négociant grenoblois, François-Joseph Rolland, dans l'exploitation d'un four à chaud, d'une mine de plâtre et de pièces de bois<sup>62</sup>; au-delà des seuls travaux publics, c'est ainsi tout un milieu d'affaires qui se dessine et auquel était liée une partie au moins des entrepreneurs de travaux publics.

---

<sup>59</sup> A.D. Isère, II C 833. Les Grenoblois Louis Riban, Charles Turfa, le Gapençais Jean-Baptiste Ripert étaient au contraire spécialisés dans les digues.

<sup>60</sup> A.D. Isère, B 2492 fol. 15-22, 29 décembre 1739; Arch. Hôpital Grenoble, H 548, 7 mars 1748.

<sup>61</sup> A.D. Isère, 13 B 586, Inventaire après décès, 22 septembre 1757.

<sup>62</sup> A.D. Isère, II C 712.

## Cautionnement et sociétés

Indiscutable dans certains cas, la participation de ces milieux d'affaires dauphinois dans les grands chantiers de travaux publics est cependant difficile à cerner. Lors des adjudications, les entrepreneurs devaient présenter dans les vingt-quatre heures une caution qui se soumettait solidairement à l'entière exécution de l'ouvrage en cas de défaillance (décès ou faillite), et qui pouvait y être contrainte par des ordonnances de l'Intendant. Cette caution était une garantie financière contre qui l'on pouvait se retourner lorsque des avances avaient été faites à l'entrepreneur, mais surtout qui assurait la solidité de l'entreprise lorsque les travaux n'étaient payés qu'au fur et à mesure de leur état d'avancement. Si la caution était jugée insuffisante, elle pouvait être refusée. Lors de l'adjudication de la construction des digues de la rive droite de l'Isère à Louis Riban le 12 février 1780 pour 295 000 livres, les syndics de la communauté de Saint-Egrève s'opposèrent ainsi à la caution proposée, Jean-Joseph Lestellet, "par rapport au délabrement notoire de ses affaires"<sup>63</sup>.

L'analyse des adjudications routières entre 1725 et 1789 fait apparaître que dans la grande majorité des cas (185 sur 232, soit deux chantiers sur trois), ces cautions étaient des gens du métier. Pour tous les marchés importants (supérieurs à 20 000 livres), la proportion atteint 80 %. Certains entrepreneurs grenoblois étaient

---

<sup>63</sup> A.D. Isère, II C 833; Bibl. mun. Grenoble, 0 11616 et 0 11492.

particulièrement présents : Joseph Martin, 18 fois; Etienne Godard 14; Jean Arnaud 13. Cette présence se comprend aisément. Etre caution était une manière de se partager le marché. Les entrepreneurs s'entendaient lors des enchères pour constituer de véritables sociétés verbales. Ainsi lors de l'adjudication des digues de l'Isère le 12 février 1780, Louis Riban et Jean-Joseph Lestellet "s'étant rencontré dans la salle, ils convinrent que celui des deux qui obtiendrait l'adjudication associerait l'autre"<sup>64</sup>. Dans ces cas, la pratique voulait que les entrepreneurs ne sous-enchérissent pas les uns sous les autres. Louis Riban ayant emporté l'adjudication, accepta ainsi d'associer Lestellet à condition que celui-ci lui serve de caution, "car tel est l'usage ordinaire de la plupart des entreprises d'y associer communément les cautions pour le prix du cautionnement". Sauf lorsqu'elles furent suivies de conflits et de procès, ces ententes verbales ne laissèrent naturellement pas de traces. Il est cependant possible de les repérer à travers des coïncidences chronologiques ou la constitution de véritables groupements d'entrepreneurs toujours liés. En 1754, les cousins Turfa enlevèrent ainsi la construction des digues du Drac entre le pont de Claix et l'Isère. Le 4 février, la rive gauche fut adjugée à Charles Turfa 117 100 livres, qui prit son cousin Claude comme caution. Le 25 juillet, ce dernier enlevait les travaux sur la rive droite pour 112 500 livres et faisait de même avec son cousin Charles<sup>65</sup>. De même, le 30 novembre 1766 fut adjugée

---

<sup>64</sup> Bibl. mun. Grenoble, 0 11616.

<sup>65</sup> Bibl. mun. Grenoble, 0 11006.

conjointement la construction des quais du Rhône à Vienne et du pont de pierre sur la Drôme. Les Grenoblois Jean Badon et Jean Lemoine enlevèrent ces deux marchés 465 800 et 536 000 livres, et se prirent respectivement comme caution<sup>66</sup>. De même aussi Joseph et Jean Martin, et Etienne Godard se retrouvent-ils fréquemment liés dans les adjudications des travaux sur la grande route de Grenoble à Briançon. De même enfin, après être apparus comme cautions des Grenoblois, les entrepreneurs viennois (Bruyas père et fils, Claude Faure, Joseph Pizot) parvinrent-ils à la fin du XVIIIe siècle, à constituer un groupe assez solide pour se partager entre eux certains marchés par la voie de cautions réciproques<sup>67</sup>.

Il est cependant permis de se demander si ces entrepreneurs pouvaient toujours, avec leurs seules forces, prendre des adjudications considérables dépassant parfois plusieurs centaines de milliers de livres. En 1755, pour reprendre le chantier des digues de la rive droite du Drac qu'abandonnait Claude Turfa, son cousin Charles dut s'associer avec quatre autres entrepreneurs<sup>68</sup>. Souvent, ces entrepreneurs durent sans doute faire appel à des capitaux extérieurs. La présence d'un nombre non négligeable de bourgeois ou de marchands parmi les cautions constitue un premier indice. Plusieurs furent associés à des marchés importants. Louis Charmin,

---

<sup>66</sup> A.D. Isère, II C 750 n° 29; II C 770 n° 69-70; A.D. Drôme, C 248 n° 10, 22; 26.

<sup>67</sup> A.D. Isère, II C 752 n° 30-40; A.D. Drôme, C 255 n° 9 et 13.

<sup>68</sup> Etienne Godard, Jean Badon, Joseph Martin et Pierre-Amédée Babois; Bibl. mun. Grenoble, 0 11006.

bourgeois de La Tronche, donna sa caution à Pierre Lecllet pour plus de 250 000 livres de travaux sur la route de Grenoble à Bourgoin entre 1735 et 1740<sup>69</sup>. Jacques Mazet, négociant de Montélimar, en fit de même pour son concitoyen Antoine Richon dans un marché de 213 000 livres sur la route de Lyon en Provence<sup>70</sup>. C'est également un bourgeois de Moirans, Joseph Babois, qui accorda à Joseph Martin sa caution pour un marché de 540 800 livres sur la grande route de Grenoble à Briançon<sup>71</sup>. Ce sont enfin de la même façon deux bourgeois, Roche et Chamaron, qui cautionnèrent Jean-Baptiste Charvet lors de l'adjudication en 1784 pour 920 000 livres des quais du Rhône à Valence<sup>72</sup>. Ces cautions bourgeoises s'articulaient parfois dans un jeu complexe de relations d'affaires ou familiales. Joseph Devoize, caution de Claude Badon en 1748 pour des travaux sur la route de Grenoble à Lyon était son associé dans la fonderie de canons de Saint-Gervais<sup>73</sup>. Louis Teynard, caution de Jean Lemoine pour la construction du pont du Sault -du-Rhône, était le beau-père d'un autre entrepreneur grenoblois, Guillaume Rey-Giraud<sup>74</sup>. Mais la participation de capitaux bourgeois ne se limitait probablement pas aux seules cautions. La pratique de la commandite semble bien avoir existé pour les grands travaux routiers et les constructions de digues. Dans la plupart de ses entreprises, Joseph

---

<sup>69</sup> A.D. Isère, II C 763 n° 1-5.

<sup>70</sup> A.D. Isère, II C 750 n° 8; A.D. Drôme, C 245 n° 7, 21 février 1757.

<sup>71</sup> A.D. Isère, II C 756 n° 46.

<sup>72</sup> A.D. Drôme, C 267 n° 31.

<sup>73</sup> A.D. Isère, II C 776 n° 13.

<sup>74</sup> A.D. Isère, II C 753 n° 8; A.C. Grenoble, G.G. 187, 5 juin 1782.



Riondet fut ainsi associé à un ancien négociant, François-Joseph Rolland, qui n'apparut jamais comme caution. Pour chaque adjudication, une société était constituée entre les deux hommes, les liant pour moitié, "tant à perte qu'à profit"<sup>75</sup>. Rolland avançait une somme proportionnelle au montant du marché (environ 10 %).

"dont il ne pourra prétendre aucun intérêt... attendu que le Sr Riondet s'engage et promet de ne répéter contre le Sr Rolland aucune des dépenses et voyages qu'il sera obligé de faire pour ses vacations des travaux, de même que pour les peines et soins qu'il se donnera pour conduire lesdits ouvrages jusqu'à ce qu'ils soient entièrement parachevés; il est convenu entre lesdits associés que les premiers fonds que le Sieur Riondet retirera de l'adjudication serviront à rembourser les avances que le Sr Rolland a faites, mais ce ne sera néanmoins qu'après que les ouvriers auront été payés..."

Généralement sous seings privé, ces associations ne se laissent cependant qu'exceptionnellement repérer. Selon ses propres dires, le Gapençais Pierre-Daniel Pinet sembla pourtant participer à la construction des digues contre le Buesch<sup>76</sup>, et sans doute aussi Claude Périer à celle de la petite route de Grenoble à Briançon, mais nous n'en avons retrouvé aucune attestation certaine.

Si la réussite des entreprises bénéficia ainsi de l'apport de capitaux extérieurs, la participation (la complicité ?) de certains membres de l'administration ne fut pour sa part probablement pas toujours absente. En 1774 déjà, les Grenoblois Jean et André Allouis s'associaient pour obtenir des travaux sur la route de Lyon en

---

<sup>75</sup> A.D. Isère, II E 712, sociétés des 20 septembre 1781 (pont sur la Durance, 33 000 livres); 15 décembre 1781 (petit pont à Gières, 4 300 livres), 17 juin 1785 (pont des Grais 112 000 livres; digues de Savines, 43 490 livres), 17 février 1787 (pont de Saint-Marcellin, 141 000 livres).

<sup>76</sup> A.D. Isère, 14 J 101.

Provence à l'ingénieur Varney chargé de la direction des Ponts et Chaussées pour le Dauphiné<sup>77</sup>. En 1784, Joseph Riondet faisait de même avec Louis Rosset, secrétaire des Ponts et Chaussées qui avançait 5 000 livres et était chargé de veiller à la rentrée de fonds, "de les solliciter et les retirer des mains du Trésorier des Ponts et Chaussées"<sup>78</sup>. Pierre-Amédée Babois, associé de Claude Badon, Joseph Martin et Charles Turfa pour les digues du Drac et qui était lui-même trésorier des Ponts et Chaussées, n'oublia pas de léguer 20 000 livres à son beau-frère, Jean-Baptiste Beaufort, subdélégué général de l'intendance, "pour les bons et agréables services qu'il m'a rendu et continue à me rendre"<sup>79</sup>. Le même Babois avait été quelques années plus tôt accusé d'avoir bénéficié de la complicité de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Bouchet, pour subtiliser des créances dans une querelle entre associés<sup>80</sup>

\* \* \*

Les entrepreneurs de travaux publics apparaissent ainsi comme un des éléments les plus dynamiques de la bourgeoisie dauphinoise (et notamment grenobloise) au XVIII<sup>e</sup> siècle. S'appuyant sur un savoir-faire acquis au fil des entreprises, bénéficiant de la répartition de nombreux gros chantiers, ils réussirent à s'intégrer

---

<sup>77</sup> A.D. Isère, II C 748 n° 80, marché de 13 000 livres.

<sup>78</sup> A.D. Isère, II C 832 n° 13.

<sup>79</sup> A.D. Isère, 13 B 645, 17 mai 1788.

<sup>80</sup> A.D. Isère, 13 B 586, 22 septembre 1757; 13 B 602, 13 mai 1763.

progressivement au sein d'une bourgeoisie d'affaires qui participa directement à un certain nombre d'ouvrages. A la fin du XVIIIe siècle, malgré leur enrichissement, leur place restait cependant de second rang dans la capitale provinciale. Les spéculations intellectuelles ne semblent pas avoir été leur fait. Sur trois inventaires après décès retrouvés aucun ne contenait de bibliothèque<sup>81</sup>. Deux seulement, François Hotelard et Claude Peronne, figurent parmi les membres des loges maçonniques. Aucun ne semble avoir véritablement participé au mouvement des Lumières en Dauphiné.

Les entrepreneurs ne participèrent pas davantage à la vie de la cité. Ils ne comptaient aucun représentant à l'assemblée des notables de la ville de Grenoble le 14 juin 1788, ni à l'assemblée de Vizille; Si le XVIIIe siècle fut pour certains celui de l'enrichissement, ce n'est qu'au siècle suivant qu'ils accédèrent réellement aux charges et aux honneurs municipaux.

René FAVIER

Université de Grenoble.

---

<sup>81</sup> A.D. Isère, 13 B 613 (Guillaume Rey-Giraud, 7 mars 1788); 13 B 573 (Claude Badon, 18 mai 1752); 13 B 586 (Charles Turfa, 22 septembre 1757).