

POUR MIEUX FAIRE FLOTTER LES MARBRES : LES CARTES DU « COURS DE LA GARONNE » DRESSÉES EN 1716-1720 PAR HYPPOLITE MATIS, GÉOGRAPHE DU ROI

par Pascal JULIEN *

Les Archives départementales des Yvelines conservent un document tout aussi spectaculaire que peu connu, une dizaine de longues et belles cartes du XVIII^e siècle, dessinées et mises en couleur, représentant la Garonne, depuis sa source jusqu'à Bordeaux. De récentes recherches permettent d'éclairer les circonstances ainsi que la finalité de leur élaboration (1). Si toute carte est un morceau d'histoire, celles du *Cours de la Garonne*, dressées entre 1716 et 1720, concoururent à l'une des opérations les plus spectaculaires de la mise en scène somptuaire du pouvoir royal : faire efficacement flotter les marbres pyrénéens jusqu'à Versailles.

Le duc d'Antin et « l'honneur de nos Pyrénées »

Sous l'impulsion de Colbert, mais par la seule volonté de Louis XIV, si soucieux d'éblouir, une importante politique marbrière fut mise en œuvre par les Bâtiments du roi, dès les années 1660-1670. Outre un approvisionnement susceptible de satisfaire de multiples chantiers, la surintendance eut pour objectif de développer les ressources nationales, afin de concurrencer l'Italie, tant d'un point de vue commercial qu'honorifique. En plus des rouges de Flandre et du Hainaut, provinces récemment conquises, de multiples variétés et couleurs furent recherchées et intensément exploitées en Pyrénées, Languedoc et Provence. Devenue indispensable aux fastes de Versailles, ce dont témoignent encore de splendides décors, poursuivie et améliorée par Louvois puis réglementée par Mansart, cette politique fut reprise et revitalisée par le duc d'Antin, qui en tira de multiples profits (2).

Louis de Pardailan de Gondrin, fils du marquis Louis Henri de Montespan, était né en 1665, deux ans avant que sa mère (Françoise Athénaïs de Rochechouart) ne devienne la favorite de Louis XIV. Demi-frère des légitimés de France, il ne profita d'abord que modérément de cette position, mais il la fit fructifier dès la mort de madame de Montespan, en 1707. Celui que Saint-Beuve nomma le « parfait courtisan » obtint alors du souverain le

* Communication présentée le 7 décembre 2004, cf. *infra* « Bulletin de l'année académique 2004-2005 », p. 281.

1. Je tiens à remercier madame la baronne de Lassus, qui a eu l'obligeance de me laisser consulter les archives du château de Valmirande, qui m'ont mis sur la piste des cartes de Matis et qui m'ont permis, une fois celles-ci retrouvées, d'en comprendre le sens. Je tiens également à remercier, pour son accueil incomparable, Monsieur Ramière de Fortanier, conservateur des Archives départementales des Yvelines, où ces cartes sont conservées. Elles ont été numérisées et il est possible de les consulter en ligne sur le site Internet de ces archives : http://www.yvelines.fr/archives/seriea/db/hydro/n_frame.htm

2. Il n'est pas possible de résumer ici plus d'un siècle de mise en valeur des marbres français, depuis le règne de Henri II. Pour toutes ces questions, et bien d'autres touchant aux marbres, qu'elles soient symboliques, techniques ou esthétiques : P. JULIEN, *Marbres, de carrières en palais - Du sang des dieux à la gloire des rois, du Midi à Versailles, XVI-XVIII siècles*, Le Bec en l'air, Manosque, 2006.

gouvernement de l'Orléanais, puis, en 1708, il surprit la cour en succédant à Jules Hardouin-Mansart à la direction des Bâtiments du roi. Viser cette charge n'était pas sans intérêt, car elle permettait un accès quotidien au souverain. Toutefois, rapidement, d'Antin usa de ses réels talents d'organisateur afin de plaire à son monarque, notamment dans le domaine de l'approvisionnement des marbres qui, pour cause de guerres et de blocus, avait pratiquement cessé depuis une vingtaine d'années.

Ses possessions ayant été érigées en duché pairie en 1711, le nouveau duc d'Antin se montra très attaché à sa Guyenne natale et à son marquisat de Montespan. Très fier de ses origines et possessions méridionales, il eut particulièrement à cœur de développer les ressources pyrénéennes, tout en ménageant ses propres intérêts. Afin d'institutionnaliser un département des marbres, il créa les grandes lignes d'une intendance particulière en s'appuyant sur des hommes de confiance, recommandables par leurs connaissances techniques ou par leurs capacités d'administrateurs et de négociants. Sous les ordres théoriques d'un contrôleur général des marbres du roi, établi à Paris, il nomma un contrôleur des marbres des Pyrénées et du Languedoc qui allait demeurer à Montréjeau. Puis furent désignés cinq inspecteurs des marbres, à Sarrancolin pour les carrières des Pyrénées, à Toulouse, Bordeaux, Marseille et Rouen pour les ports fluviaux et maritimes par lesquels transitait ce matériau si précieux.

En 1712, le duc d'Antin plaça à la tête de ce service royal Claude-Félix Tarlé (1666-1735), un marbrier de renom chargé depuis longtemps d'entreprises pour les maisons royales. La même année, il nomma officiellement contrôleur des marbres des Pyrénées et du Languedoc Pierre de Lassus (1670-1724), juge de Rivière-Verdun, Nébouzan et Quatre-Vallées, subdélégué de la généralité de Montauban, avec des appointements de 1 200 livres par an (3). Ces deux hommes allaient devenir les maîtres d'œuvre d'une profonde réorganisation de la politique marbrière nationale. Comme l'avait fait Colbert, pour avoir une connaissance véritable des carrières et de leur potentiel, le duc d'Antin se servit de la compétence et du discernement de professionnels. Mais il abandonna tout système commercial qui fasse appel à des intermédiaires, marchands, banquiers ou compagnies, pour privilégier la soumission directe des marchés sur les lieux d'extraction et de transport. Il était dès lors possible de choisir les fournisseurs et de faire jouer une véritable concurrence, susceptible de provoquer une diminution des prix, que ce soit en Italie ou en France.

Il envoya Tarlé dès le mois de mai 1712 faire une tournée en « Guyenne, Languedoc et Provence », afin de vérifier l'état des excavations, de déterminer les possibilités d'exploitation, de trouver de nouvelles veines, d'organiser les extractions et d'optimiser les transports. Pour faciliter ses investigations, le duc d'Antin recommanda cet « homme très entendu dans son métier » auprès des intendants des provinces. Tarlé commença par expertiser les marbres déposés dans les ports de Bordeaux et de Toulouse puis, accompagné de Pierre de Lassus, il passa trois mois dans les Pyrénées « à visiter et faire ouvrir les carrières de Serancolin, Veyrede appartenant à monseigneur le duc d'Antin, Campan, St Béal, Sauveterre, Esche et plusieurs autres montagnes et carrières ». Lorsqu'il quitta la vallée d'Aure, Tarlé se rendit près de Saint-Bertrand de Comminges, à Sauveterre et Barbazan, où il visita trois carrières, notamment de brèche grise, dite brèche des Pyrénées. Il continua sa tournée par Saint-Béat, où il vit aux alentours deux carrières de marbre « jaspé rouge tirant sur l'afriquain », puis il constata les insurmontables difficultés d'exploitation des bonnes veines de blanc. Il passa ensuite par Cierp et Signan, où il nota l'abondance de ce marbre d'un rouge terne, passé de mode. Le 13 septembre, il partit pour Caunes-en-Minervois, toujours en compagnie de Pierre de Lassus. Là, il trouva de nombreuses carrières ouvertes « et qu'on y travail pour l'Italie et pour les gens du canton ». Ensuite, il partit pour la Provence, où il demeura jusqu'en octobre. Près d'Aix-en-Provence, il reconnut des carrières sur les terres du marquis de Galiffet, au Tholonet, puis à Trets et Pourcieux avant de se rendre sur celles de Saint-Maximin puis de la Sainte-Baume.

Revenu à Paris en novembre, après cinq mois d'absence, Tarlé rendit et détailla au directeur un « Rapport » rédigé au cours de son périple, en grande partie par Pierre de Lassus. D'après ces données, le duc d'Antin prit un certain nombre de mesures pour améliorer le service des marbres. Il prescrivit à Lassus de nommer un inspecteur des carrières à Sarrancolin, puis d'établir trois dépôts à Montréjeau, Toulouse et Bordeaux. À Toulouse, il fut autorisé à nommer inspecteur son fils Marc-François, alors âgé de vingt ans, qui poursuivait dans cette ville ses études de droit.

3. « Louis Antoine de Pardaillan de Gondrin, Duc d'Antin, pair de France, Marquis de Montespan [...] avons commis et établi le sr de Lassus contrôleur général des marbres des Pyrénées pour faire découvrir, fouiller et mettre en état toutes les carrières dont on pourra avoir connaissance dans lesdites montagnes et ailleurs. Lequel contrôleur sera en droit de faire les marchez qu'il jugera à propos pour le tirage et transport desdits marbres et généralement ce qui sera nécessaire de faire à ce sujet, le tout pour le service du Roy ». 22 avril 1712; Baron DE LASSUS, « Statuts et coutumes de Montréjeau (Montclar de Rivière) », *Revue de Comminges*, 1896, p. 252; *Mémoires historiques et généalogiques sur la famille de Lassus*, vol. I, Paris, 1890, p. 100-102.

Les fonctions de Lassus père furent dès lors multiples : passation des marchés d'extraction et de transport, surveillance des excavations et des marbriers, application de « règlements sur les carrières », contrôle des commandes et de la qualité des blocs, inventaire de la production, indemnisation des ouvriers accidentés ou des paysans mis à contribution, rendu mensuel des comptes au directeur. Lassus devint également le trésorier de cette vaste entreprise et il avança systématiquement de fortes sommes pour payer officiers, carriers, journaliers ou radeliers, ces conducteurs des radeaux qui emportaient les marbres sur la rivière de Neste et sur la Garonne, en un incroyable périple qui les menait jusqu'à Bordeaux (4).

Le duc d'Antin chercha à rationaliser la production en la surveillant et en l'améliorant dès les carrières, mais aussi à optimiser les transports, tant terrestres que fluviaux ou maritimes, pour lesquels il prit des mesures importantes, après avoir requis plusieurs mémoires sur les modes de convoyage passés. Mais des intérêts plus personnels étaient également en jeu et ce n'était pas un hasard s'il avait décidé, le 22 avril 1712, de nommer au poste clef de contrôleur des Pyrénées et du Languedoc Pierre de Lassus, qui était jusqu'alors l'intendant de son marquisat de Montespan, en Guyenne. De fait, le duc d'Antin n'était pas seulement seigneur de l'actuel village de Beyrède, au-dessus de Sarrancolin, où était exploité le marbre qui prit son nom. Il possédait également de riches forêts et de nombreux domaines dans les Pyrénées et il sut habilement faire prospérer tant le service du roi que ses propres affaires. Car la meilleure manière de transporter les produits pondéreux était alors la voie fluviale, et durant des années, les radeaux qui portèrent les marbres pyrénéens furent formés de bois de valeur issus des propres futaies du directeur des Bâtiments du roi, qui furent ainsi convoyés gratuitement et sans taxes jusqu'à Bordeaux, où ils furent vendus par l'intermédiaire d'Aziron, « marchand actif et affectionné » qu'il avait pris soin de faire nommer inspecteur des marbres du port. Le bois était alors une ressource essentielle et de grande valeur, pour l'énergie comme pour la construction, terrestre et maritime.

Ce fut par l'entremise de son homme de confiance, Pierre de Lassus, parfait connaisseur de ses biens, de la région et de ses usages, que le duc réalisa ces discrètes mais lucratives opérations. Toutefois, il était déjà extrêmement fortuné et il agit surtout pour se mettre en position de plaire ; pour des raisons difficiles à déterminer, il était important qu'il apparaisse comme créancier des services royaux. Ce n'était donc là qu'intérêts bien compris, sans oublier ceux du Roi, pour lequel on rechercha les plus belles roches. Le premier envoi pyrénéen, effectué en 1712 sur l'entame des nouvelles carrières, alors que les contrôles n'étaient pas encore en place, fut reçu de manière mitigée. Le duc écrivit à Lassus : « [Tarlé] a examiné bloc à bloc tout ce que vous avez envoyé dont par parenthèse il y en a quantité qui ne valent rien et d'autre qui sont si beaux qu'ils donnent envie de tascher à faire encore mieux » (5). Mais très vite, la qualité s'améliora considérablement et en avril 1715, le directeur connut à Versailles, devant le Roi, la consécration de ses efforts :

« Je présentay hier au Roy sept tables de tous les marbres que vous m'avez envoyés, il les trouva fort beaux et toute la cour qui les examina longtemps. Le veirède emporta le prix, dont je suis fort aise. Il s'agit présentement de continuer ces travaux avec grand soin et surtout pour la qualité de ces marbres car nous n'avons besoin que des beaux et non de la quantité. Je vous ordonne donc à l'avenir de rebuter généralement tous les blocs qui ne seront pas de beau marbre puisque la dépense n'est pas à les tirer mais à les voiturier, et d'avoir un soin particulier dans chaque carrière pour suivre et chercher les meilleurs veines quand même la dépense en devroit estre plus forte car il s'agit de votre honneur et de celui des Pyrénées et je ne veux rien épargner pour cela » (6).

Le choix du directeur était ainsi clairement exprimé : « je vous le répète encore ce n'est point la quantité des marbres qu'il me faut c'est la qualité », quels que soient les coûts. D'une part, il considérait que l'opération serait, à terme, rentable, mais d'autre part et surtout, il s'agissait d'un point d'honneur, qui ne se limitait ni à Pierre de Lassus, ni même à ses chères Pyrénées, mais qui le concernait directement. Considéré comme « le plus habile et le plus raffiné courtisan de son temps », selon Saint-Simon, il avait beaucoup investi dans les marbres offerts au souverain, qui appréciait tant leurs dessins et leurs couleurs, notamment le campan, comparé à l'émeraude, ou encore le sarrancolin, assimilé à l'agate. Le marbre de Beyrède finit d'ailleurs par être appelé « marbre d'Antin » (7).

4. P. JULIEN, « Le flottage des marbres royaux des Pyrénées à l'Océan », Actes du colloque *Forêts et transport. Les modes traditionnels*, Paris, ENS, Cahiers d'Études 14, 2004, p. 25-29.

5. Archives du château de Valmirande, dossier Marbres, 4 novembre 1712, lettre du duc d'Antin à Pierre de Lassus.

6. Archives du château de Valmirande, dossier Marbres, 5 avril 1715, lettre du duc d'Antin à Pierre de Lassus.

7. En fait, on pourrait considérer que l'appellation est usurpée. Lors de l'érection du marquisat d'Antin en duché pairie, en mai 1711, la terre de Veyrède qui appartenait aux Montespan fut échangée et devint propriété de « M. de Verdélin ». Ce ne fut qu'à la veille de la mort du directeur des Bâtiments, en 1736, que Verdélin lui écrivit pour l'informer de l'oubli de cette mutation. Il rappela que « le marbre étant une de ces productions qui appartiennent aux seigneurs, il y avoit lieu d'espérer une indemnité de la justice du roy, à proportion des blocs qu'on tiroit de cette carrière ». Le duc accepta de lui accorder les droits payés en pareille occasion par le Roi mais il décéda et ce fut d'Orry, que Verdélin obtint réparation, selon une production moyenne de 300 pieds cubes par an ; A.N., O1 2068, lettres du 17 avril et du 14 août 1740.

Habilement, le duc d'Antin se servit de multiples services royaux pour arriver à ses fins. Il fit tracer des routes par un ingénieur du roi, délégué tout exprès dans la région, qui donna également des plans pour restaurer des ponts et des digues dont le financement fut confié à la sénéchaussée. Ayant requis plusieurs rapports sur les anciens modes de convoiement des marbres, il s'entendit avec le ministre de la marine pour qu'une frégate de guerre soit modifiée et armée spécifiquement pour les transports entre l'Italie, Marseille, Bordeaux et Rouen, dès 1713. La mort de Louis XIV ne mit pas fin à ces initiatives et entre 1716 et 1719, il chargea un ingénieur cartographe de faire le relevé des cours d'eau navigables des Pyrénées à l'Océan, dans le but d'améliorer le passage des radeaux.

Les missions d'Hippolyte Matis

Rendre les cours d'eau navigables au mieux avait toujours été un souci royal, qu'avait exprimé François I^{er} en 1520, et qui fut toujours repris par l'administration, particulièrement dans les Pyrénées, riches en bois pour la marine. Mais l'organisation de véritables actions avait toujours été difficile, en raison notamment de la méconnaissance des lieux. Le duc d'Antin tenta d'y remédier, grâce aux bonheurs de la cartographie.

Dès 1668, le grand maître des Eaux et Forêts, Froidour, après une longue enquête, avait tenté de mener une réforme énergique pour nettoyer les rivières, réguler les flots, éliminer les obstacles, aménager les retenues et les chemins de halage afin d'améliorer la navigation des cours d'eau de son ressort. En avril 1668, il fit publier une ordonnance qui stipulait que les riverains devaient désormais tenir les cours des rivières « libres et nets » (8). Cette volonté, qui coïncida étrangement avec l'intensification des envois de marbres pyrénéens pour le Louvre, sous Colbert, était avant tout guidée par le souci d'exploiter les forêts qui procuraient des bois de mâture et de charpente pour la marine royale, mais le destin des deux matériaux fut souvent lié (9).

Les travaux que fit entreprendre Froidour ne furent toutefois pas suffisants pour libérer durablement les cours de la Neste ou de la Garonne, et d'autres grands maîtres furent contraints de demander de nouvelles interventions des propriétaires riverains. En 1693, un *Mémoire concernant le dépérissement de la navigation sur les rivières de Garonne, Ariège et Tarn* déplorait de fréquents naufrages sur la Garonne, « car les bords sont sans chemin, encombrés d'arbres et de troncs, les pieux d'anciennes digues ne sont pas arrachés, des rochers laissés en place, les moulins flottants sont placés au seul gré de leurs propriétaires » (10). La navigation se révélait périlleuse et coûteuse, ce que confirma un arrêt de 1703 de la chambre des Eaux et Forêts du parlement de Toulouse, repris dans un règlement de juin 1713 qui imposa le curage et l'élargissement des ruisseaux, ainsi que l'obligation, pour tous les moulins et passelits, d'être munis d'« épanchoirs de 4 cannes de large et 4 pans de profondeur », des trouées d'un peu plus de 7 m de large par 90 cm de profondeur, suffisantes pour le passage des radeaux (11). Ici encore, les dates sont éloquente et l'ombre du duc d'Antin se profile derrière cet arrêt, car les envois de marbre reprenaient alors, avec la fin de la guerre de Succession d'Espagne, et il fallait assurer leur passage.

Lorsqu'il avait nommé son fermier général Pierre de Lassus à l'inspection des marbres de Languedoc et Guyenne, le directeur lui avait clairement expliqué ses intentions, qui concernaient autant les carrières que les forêts dont il était propriétaire aux alentours, notamment aux abords d'Arreau. En cela, il ne faisait que perpétuer l'habitude qui avait été prise autrefois de descendre les marbres « sur les quantités de bois destinés à la marine », mais il le fit à son propre profit (12). En 1714, il écrivait à Lassus : « envoyez moi le nom de mes bois pour que je fasse expédier par M. de Pontchartrin une permission pour les couper et que personne ne puisse troubler les vendeurs ny acquéreurs, j'espère en tirer un profit considérable » (13). L'autorisation ayant été délivrée par le ministre de la Marine, Lassus

8. A.D. Haute-Garonne, E 1258, 26.

9. Pour un intendant, en 1684 : « il se tire de fort beaux mâts de cette province de Bigorre. Il y a de beaux bois et de beaux marbres dans la montagne de Navarre, Béarn et Bigorre » (R. BUISSON, *Les vallées pyrénéennes*, 1921).

10. Toulouse, Archives du canal du midi, 339/31.

11. Toulouse, Archives du canal du midi, 339/4, 16 juin 1713.

12. A.N., O1 2066, mai 1692. Lettre de Petit à Colbert de Villacerf.

13. Arch. du château de Valmirande, dossier Marbres, lettre du duc d'Antin à Lassus, 17 nov. 1714. À cette époque, le prix des bois, matière première de la construction et de l'énergie, allait croissant.

fit couper ces bois dans les forêts de Claride et Lapech, les fit évacuer par les chemins de débardage ouverts aux frais du Roi puis en fit confectionner des radeaux. Ceux-ci étant arrivés au terme de leur voyage, en 1714, le directeur des Bâtiments écrivit encore à Pierre de Lassus qu'il fallait signifier à son protégé Aziron, inspecteur des marbres de Bordeaux :

« De vendre à mesure que les bois arriveront et de les vendre leur prix, d'en employer le produit aux dépenses qu'il est obligé de faire pour les marbres, de vous en envoyer les comptes en bonne forme pour me faire rembourser icy [...] les première pièces sont toujours difficiles à venir, j'espère à présent tirer un produit raisonnable des marbres de vos pyrénées par vos soins et vos arrangements » (14).

L'affaire était bien organisée, mais il chercha à l'améliorer encore en faisant appel aux techniques les plus avancées de la cartographie afin de localiser et d'estimer les problèmes qui pouvaient se poser sur la Garonne, grâce à un relevé très précis de son cours. En mai 1716, alors que la qualité des marbres de Sarrancolin et de Campan réceptionnés à Paris dépassait toutes les espérances, le directeur des Bâtiments écrivit à Pierre de Lassus :

« J'envoie en Guyenne le sr Matis arpenteur du roy, homme très habile et en qui j'ay grande confiance pour lever le cours de la Garonne, toutes les carrières de marbre des Pyrénées, les nouveaux chemins et tout ce que vous croirez nécessaire pour le service, il lévera en même temps toutes mes terres, vous verrez combien l'ouvrage est beau et utile ayant fait ainsi dans toutes mes autres terres » (15).

Il lui demanda d'assister et de défrayer sur le compte des Bâtiments celui qui était alors le meilleur cartographe royal, de même que ses assistants, et de lui fournir « les gens nécessaires pour l'instruire et vous serez charmé quand vous verrez la besogne faite ». Matis partit de Paris le 15 juin par le carrosse de Bordeaux, avec pour collaborateurs « Dubois et Matis le Jeune dessinateurs », en fait Nicolas Matis, son neveu, alors âgé de quinze ans (16). Ils demeurèrent ensemble trois semaines, durant lesquelles ils firent une première série de relevés, pour mettre en œuvre la méthode à respecter par la suite.

Puis le cartographe revint à Paris ; il laissa continuer ses deux assistants alors que lui-même opérait les mises au propre. Ainsi, en janvier 1717 étaient versées 1 300 livres « aux hommes qui travaillent aux cartes, plans et dessins de la Garonne et des environs de Bordeaux pour le transport des marbres des Pyrénées » (17), alors qu'en octobre, un paiement de 1 625 livres pour six mois supplémentaires était destiné « aux arpenteurs, dessinateurs, indicateurs employés à faire les plans », quittance qui indique que l'on passait alors du cours du fleuve aux territoires adjacents et que la mise au propre progressait en parallèle avec l'envoi des relevés (18). Fin 1719, Matis fut payé 1 300 livres « pour ses journées de dessinateur et fournitures de bois, chandelle, papier, plume, couleurs et pinceaux employés pour faire les cartes, plans et dessins des carrières de marbre des Pyrénées et du cours de la rivière de la Garonne, de la Neste et pour la navigation des voitures des marbres du Roi » (19).

Cette opération fut certainement jugée des plus utiles, car en 1721 elle fut renouvelée au long de la Dordogne et de la Vézère, « pour les rendre navigables », ce qui était un vieux projet (20). Il faut en effet mettre cette nouvelle cartographie en relation avec les tentatives du marquis de Brancas, à partir de 1718, pour rentabiliser l'impossible descente de mâts de navire par la Dordogne (21). Mais il est aussi possible que le duc d'Antin ait fondé bien des espoirs sur la réussite de carrières récemment ouvertes, près de Saint-Céré en Quercy sur les terres du duc de Bouillon, dont les marbres devaient être évacués par la Dordogne jusqu'à Bordeaux, des carrières qui furent un échec. Trois années de suite, de 1721 à 1723, Matis revint « dans la province du Languedoc et Pyrénées pour en lever les cartes, plans et dessins » mais aussi pour tracer et faire dresser des chemins pour les rendre praticables, visiter et sonder la Dordogne, la Vézère et la Neste « pour les rendre navigables pour le transport des marbres ». Un paiement de 6 500 livres, effectué en mai 1725, indique également qu'il avait fait donner des suites pratiques à ses travaux et qu'il avait véritablement amélioré le cours des rivières.

14. *Idem*, 23 juin 1715, lettre du duc d'Antin à Lassus.

15. *Ibid.*, 29 mai 1716, *Ordre pour recevoir M. Matis géographe du Roy*.

16. A.D. Yvelines, A 481, *Mémoire sur la dépense faite par matis géographe ordinaire du Roy en son voyage de Guienne*. Les frais du voyage s'élevèrent à 415 livres.

17. A.N., O1 2216/114, 15 janvier 1717.

18. A.N., O1 2217/103, 8 octobre 1717.

19. A.N., O1 2219/107, 15 décembre 1719.

20. A.N., O1 2221/283, 4 août 1721.

21. A.-M. COCULA, « Le flottage sur la Dordogne : rupture et continuité », *Forêts et transports traditionnels*, A. Corvol dir., 2004, p. 55-58.

La reprise des chemins et la rectification des cours, d'après ses instructions, furent faites peu à peu, avec le concours des radeliers et des carriers, payés à cet effet, notamment pour « nettoyer et réparer » les rives ou faire sauter les roches gênantes dans le lit ou sur les abords de la rivière de Neste et du fleuve Garonne, ce qui augmenta la sécurité mais permit aussi d'augmenter la capacité des radeaux, donc la valeur des grumes (22).

Un ouvrage « beau et utile »

Hyppolite Matis faisait partie d'une famille d'arpenteurs qui, pour trois d'entre eux, furent géographes ordinaires du roi (23). Nombre de leurs cartes sont conservées, notamment aux Archives départementales des Yvelines, où se trouvent celles de la campagne de Guyenne et de Languedoc. Elles furent dressées à la plume sur esquisse au crayon, rehaussées de lavis verts, rouges, jaunes et ocre (24).

La première de la série (80 cm x 91 cm), qui fut ignorée comme telle car classée isolément, est intitulée *Carte des Montagnes et vallées d'Aure, de Louron, de Campan, de Nestes ; de Barousse, d'œil, de L'Arboust, de Luchon où sont compris les Carrières de Marbre du Roy, des nouveaux chemins pratiqués, du cour des Rivières de Nestes et de Garonne depuis leurs Origines Jusques au dessous de Montspan* (fig. 1) (25). Elle s'étend d'Aspet à Bagnères et de la Catalogne à Montréjeau et englobe même la *Source de Garonne*, poursuivie hors cadre, ce qui prouve que les arpenteurs royaux eurent à cœur de mener jusqu'au bout leur travail de géographe. Les moindres cours d'eau, pics,



FIG. 1. LÉGENDE DE LA CARTE DES SITES MARBRIERS PYRÉNÉENS, qui débute la série du cours de la Garonne; H. Matis, 1719. A.D. Yvelines, A 404.

22. A.N., O12220/224, 5 janvier 1721; O1 2223/316, 26 sept. 1723; O1 2226/318, 8 août 1726.

23. J. GERVAIS, *Une famille d'arpenteurs géographes du Roy, Les Matis, 1654-1754*, Paris, 1953.

24. De nombreux brouillons de ces cartes, des « minutes », sont aussi conservés aux A.D. des Yvelines, en A 481, A 621-624.

25. A.D. Yvelines, A 404.



FIG. 2. VILLE ET CARRIÈRE DE SAINT-BÉAT, détail de la carte des sites marbriers pyrénéens ; H. Matis, 1719. A.D. Yvelines, A 404.



FIG. 3. CARRIÈRE DE CAMPAN ET CARRIÈRES DE SARRANCOLIN, DE VEYRÈDE ET D'ILHET, détail de la carte des sites marbriers pyrénéens. Le trait rouge cerne les terres du duc d'Antin, longées au nord par le *Chemin Royal pour les marbres* ; H. Matis, 1719. A.D. Yvelines, A 404.

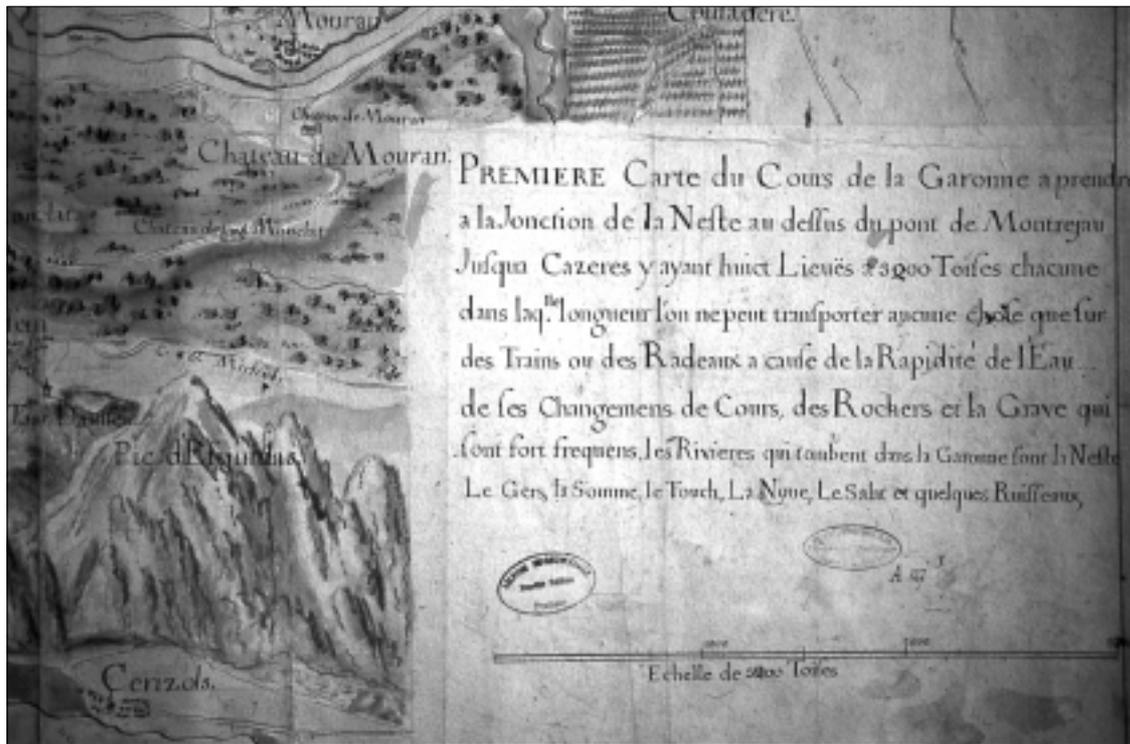


FIG. 4. LÉGENDE DE LA PREMIÈRE CARTE DU COURS DE LA GARONNE; H. Matis, 1719. A.D. Yvelines, A 327/1.

vallées, bois, hameaux sont représentés par de simples conventions, mais précisément et dans la recherche évidente d'une élégance plaisante. Seules sont nommées les carrières « royales » de Saint-Béat (fig. 2), d'Ilhet, de Veyrède et de Campan avec, entre cette dernière et la Neste, le *Chemin Royal pour les marbres* (fig. 3). Partout, notamment autour de Veyrède et à l'est d'Arreau, sont cernées d'un trait rouge rehaussé d'ocre les limites de la seigneurie d'Antin, jusqu' autour du vieux château de Montespan. La Neste est représentée dans le détail jusqu'à Montréjeau où elle rejoint la Garonne, qui arrive de Saint-Béat, autre site de carrières royales.

Les autres cartes, qui suivent le cours du fleuve, sont au nombre de huit, tout en longueur (soit 194 cm x 44 cm pour la plus longue et 113 cm x 51 cm pour la plus courte). Elles vont de Montréjeau à Bordeaux et comportent, avec chaque titre, un commentaire sur la navigabilité de la portion présentée (26). Ainsi, la *Première Carte du Cours de la Garonne à prendre à la jonction de la Neste, au dessus du pont de Montréjeau jusqu'à Cazerès y ayant huit Lieues à 3200 Toises chacune dans laquelle longueur l'on ne peut transporter aucune chose que sur des Trains ou des Radeaux à cause de la Rapidité de l'Eau, de ses changements de Cours, des Rochers et de la Grave qui sont fort fréquens...* (fig. 4). Pour la seconde, « la navigation ne consiste qu'à de petits bateaux et des Radeaux jusqu'à St Aubin », la troisième indique que la navigation est bonne après Toulouse « à la réserve de trois graves et quelques arbres de penchez et tombés dans l'eau », et ainsi de suite. Les périls sont dessinés et désignés, de petits rocs en

26. A.D. Yvelines, A 327, 1-8, Carte du cours de Garonne en 8 feuillets par Hippolyte Matis (1716).

A 327/1, Le cours de la Garonne au-dessus du pont de Montréjeau à la jonction de la Neste. (175 cm x 49 cm)

A 327/2, Le cours de la Garonne de Casez à Saint-Aubin. (126 cm x 47 cm)

A 327/3, Le cours de la Garonne de Saint-Aubin à Mas Garnier. (194 cm x 48 cm)

A 327/4, Le cours de la Garonne de Mas Garnier à Majester. (113 cm x 51 cm)

A 327/5, Le cours de la Garonne de Majester à l'Aiguillon. (166 cm x 49 cm)

A 327/6, Le cours de la Garonne de l'Aiguillon à Marmande. (119 cm x 44 cm)

A 327/7, Le cours de la Garonne de Marmande à Saint-Macaire. (127 cm x 43 cm)

A 327/8, Le cours de la Garonne de Saint-Macaire à Bordeaux. (154 cm x 48 cm)



FIG. 5. DÉTAIL DE LA QUATRIÈME CARTE DU COURS DE GARONNE, moulins, rocs, bancs de graviers et îlots gênant la navigation à hauteur de Saint-Porquier (Tarn-et-Garonne); H. Matis, 1719. A.D. Yvelines, A 327/4.

grandes îles, « passage perilleux pour les chevaux » ou moulins à nef (fig. 5). La huitième, « depuis Saint Macaire jusqu'à dessous de Bordeaux » stipule que « dans cette Etendue il y a Marée deux fois par jour », car les convois de radeaux devaient éviter les dangers du mascaret (27). Ces documents doivent être complétés par une dixième pièce, qui ne leur a jamais été associée, alors qu'elle fut levée par Matis durant la même campagne : il s'agit d'un immense plan carré de Bordeaux, fameux par ailleurs, qui clôt cette série très cohérente. Il offrait une vision claire et très détaillée des « atterrissements », ces quais de Bordeaux où arrivaient les radeliers et où ils déchargeaient leurs blocs, notamment au *Port de la Lune*, sur le quai *Sainte-Croix* (28). L'ensemble de ces cartes, extrêmement précises, mesure plus de quatorze mètres de long.

Avec de tels relevés, le duc d'Antin pouvait facilement situer les lieux et les configurations dont il traitait sans cesse, notamment, clairement visible sur la troisième carte du fleuve, *La jonction du canal royal de Languedoc au dessous de Toulouse*, avec l'écluse qui permettait de faire passer sur la Garonne les bateaux chargés de marbres du Minervois (fig. 6). Son souci d'organisation, sa précision et son efficacité avaient frappé ses contemporains et il avait toujours porté à la cartographie une attention particulière, en la considérant comme un instrument moderne d'étude, de prévision et de prise de décision. Déjà, lorsqu'il était aux armées, Saint-Simon rapporte que : « il avait toujours un dessinateur ou deux qui prenaient tant qu'ils pouvaient les plans des pays, des marches, des camps, des fourrages, et de tout ce qu'ils pouvaient de l'armée des ennemis ».

L'intérêt des cartes qu'il fit dresser par Matis dans le cadre du *Département des marbres* est multiple et elles restent en grande partie à exploiter, de même que leurs brouillons fragmentaires. Outre leur place dans l'histoire de la cartographie des provinces, outre la question des techniques ou des procédés de représentation mis en œuvre, elles recèlent d'innombrables informations sur la topographie et la toponymie d'une large bande de territoire de part et

27. Ces cartes sont environ au 1/115000^e.

28. A.D. Yvelines, A 323, Plan de Bourdeaux et de ses environs, par Hippolyte Matis, 1716-1717.

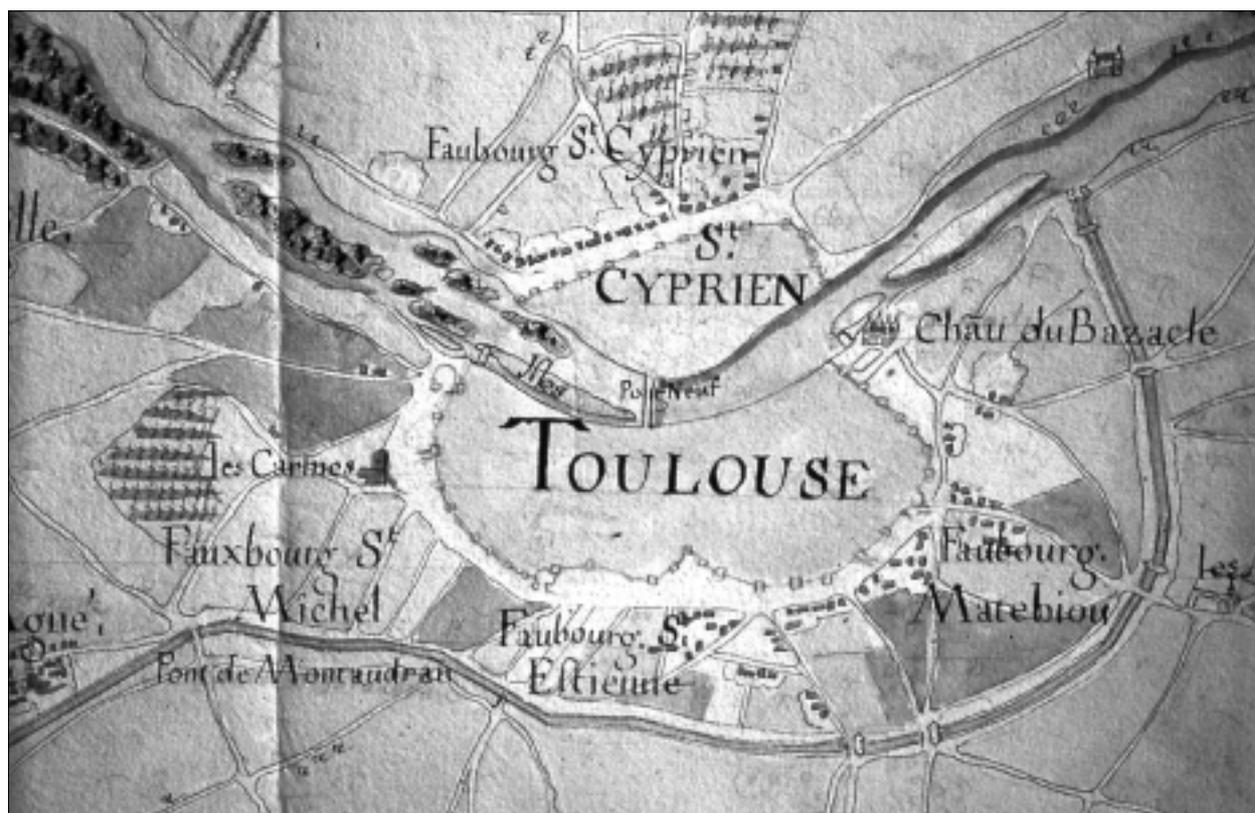


FIG. 6. PLAN DE TOULOUSE, AVEC LA JONCTION DU CANAL ROYAL DE LANGUEDOC ET DE LA GARONNE. Détail de la *Troisième carte du cours de la Garonne*; H. Matis, 1719. A.D. Yvelines, A 327/3.

d'autre du fleuve (entre une vingtaine et une quarantaine de kilomètres), en dépit de bien des déformations d'appellations qui, en elles-mêmes, mériteraient une étude. Tous les lieux d'habitation ont été notés, d'une part dans l'application du travail du géographe, d'autre part parce que, bien souvent, des conflits éclataient avec les riverains du fleuve, qui étaient requis pour l'entretenir où qui y installaient des digues, moulins ou pêcheries qui faisaient obstacle à la navigation. Il fallait alors au directeur des indications sûres pour intervenir efficacement auprès des intendances concernées. Bien des bâtiments isolés, désormais disparus ou largement modifiés, sont également représentés, comme des châteaux ou abbayes, notamment celui de Cadillac ou celles de Lacapelle, du Mas-Grenier ou de Belleperche. Plus que pour l'architecture, succinctement représentée, ces cartes sont précieuses pour l'implantation de ces bâtiments (fig. 7). Il en va de même pour des édifices urbains, et la précision avec laquelle est rendue le plan de certaines villes, comme Saint-Gaudens, laisse penser qu'elles purent servir de lieu d'hébergement aux arpenteurs. Restent également à exploiter, en d'autres domaines, les renseignements fournis sur les voies de communication, sur le réseau hydrographique ou sur les peuplements, boisements, défrichements, pâturages ou cultures, même s'il faut faire la part entre convention et précision.

D'autres sujets sont à explorer: ainsi, en juillet 1717, en plus de sa mission pour le département des marbres, Matis établissait la *Carte des montagnes d'Aldude, en Haute Navarre, lesquelles sont en communes pour pâturer les bestiaux des vallées de Baygorie, de Bastan val Derro et maison de Roncevaux*. Il était alors probablement revenu dans les Pyrénées, car le titre précise qu'il avait travaillé d'après les instructions des commissaires de France et d'Espagne et qu'il avait borné cette région avec *Dom Francisco de Mauléon ingénieur du roy d'Espagne* (29). Ce

29. A 405 (110 cm x 82,5 cm).



FIG. 7. SITE DE L'ABBAYE DE BELLEPERCHE, détail de la *Quatrième carte du cours de la Garonne*; H. Matis, 1719. A.D. Yvelines, A 327/4.

travail, qui doit être compris dans un contexte de contestations territoriales, eut probablement d'autres usages qu'un simple bornage. Il est ainsi significatif de constater que Marc-François de Lassus (1692-1767), qui avait reçu la charge de subdélégué de l'intendance de Navarre-Béarn et de la généralité d'Auch dans le département de Rivière-Verdun, Nébouzan et Quatre-Vallées, se fit remarquer par son efficacité dans la campagne pyrénéenne lors du conflit contre l'Espagne, en 1719 (30). Sa connaissance des hommes mais aussi du terrain, probablement grâce aux relevés de Matis, lui permit d'organiser au mieux le ravitaillement et le soutien des troupes royales, à tel enseigne qu'il fut distingué par le maréchal de Berwick puis pensionné à vie sur le trésor royal.

En toute logique, enfin, ces cartes sont un document essentiel dans le domaine des marbres, qui fut à leur origine. Non seulement elles situent avec précision les quatre principales carrières exploitées alors par les services du roi, mais elles donnent également le tracé exact du *Chemin Royal pour les marbres*, que Pierre de Lassus fit établir en 1713 pour réduire considérablement les coûts et les difficultés de transport des marbres de Campan. Ceux-ci, en effet, depuis le plateau d'Espiadet au-dessus de Sainte-Marie-de-Campan, étaient traditionnellement portés jusqu'à Montréjeau, où ils rejoignaient la Garonne, à l'aide longs charrois, qui duraient neuf jours au moins et nécessitaient des dizaines de paires de bœufs. Or, ceux-ci étaient réquisitionnés sur les populations, ce qui suscitait de vifs mécontentements. Comme l'indique le plan de Matis, Lassus profita du fait que la haute vallée de l'Adour et la vallée d'Aure sont parallèles. Il fit ouvrir une route qui, de la carrière d'Espiadet, montait au col de Beyrède, où l'on charroyait les blocs en une seule journée puis, de là, par un chemin rapide tracé jusqu'à Beyrède, ils étaient descendus sur des traîneaux et rejoignaient la Neste aux abords de Sarrancolin (fig. 3). Ainsi, en passant par-dessus la montagne,

30. Marc-François de Lassus succéda également à son père dans la charge de contrôleur des marbres; P. JULIEN, « Une description inédite des Pyrénées au XVIII^e siècle, le *Mémoire sur les marbres* de Marc-François de Lassus », *Revue de Comminges et des Pyrénées centrales*, avril-juin 2004, p. 197-234.



FIG. 8. CHÂTEAU DE VERSAILLES, LAMBRIS DE MARBRES DU SALON D'HERCULE, médaillon et panneaux de sarrancolin encadrés de moultures en campan grand mélange. Ouvrage du marbrier Claude-Félix Tarlé, 1724-1726.

comme le déclarait le duc d'Antin, « nous incommoderons bien moins les bestiaux du pays qui doivent servir aux voitures [...] mon intention estant de faire du bien au pays et non de luy porter aucun damage » (31).

De fait, l'amélioration de la fourniture des marbres eut en Comminges certaines retombées positives, notamment par la régulation de la navigation fluviale, voie principale de tout négoce. Comme le soulignait Marc-François de Lassus, en 1758, en faisant le bilan de l'activité des carrières de la vallée d'Aure qui allaient entrer en sommeil durant plus d'un demi siècle : « cela a ouvert le commerce aux espagnols [...] on n'y respiroit que misère avant ce temps là ». Mais le plus beau témoignage de l'action du directeur des Bâtiments du roi demeure certainement le salon d'Hercule, à Versailles. Décidé du vivant de Louis XIV, il reçut ses décors marmoréens à partir de 1724, de la main même du marbrier Claude-Félix Tarlé, sous la direction de l'architecte Robert de Cotte. Là, les verts et rouge vert de Campan ainsi que les ocres dorés et fouettés de rouge de Sarrancolin sont d'une qualité exceptionnelle, qui fut servie par la planification rigoureuse des moyens et des ressources (fig. 8). Aussi les cartes d'Hyppolite Matis peuvent-elles être considérées, au-delà de leur valeur documentaire, comme une projection inattendue mais somptueuse des fastes de Versailles.

31. Arch. du château de Valmirande, dossier Marbres, 17 nov. 1712, lettre du duc d'Antin à Lassus.