



**HAL**  
open science

**Une histoire politique du canal de Göta : technique,  
infrastructure et pouvoirs en Europe du Nord (années  
1790-1832)**

Thomas Gauchet

► **To cite this version:**

Thomas Gauchet. Une histoire politique du canal de Göta : technique, infrastructure et pouvoirs en Europe du Nord (années 1790-1832). Histoire. Institut d'études politiques de paris - Sciences Po, 2020. Français. NNT : 2020IEPP0029 . tel-03406969

**HAL Id: tel-03406969**

**<https://theses.hal.science/tel-03406969>**

Submitted on 28 Oct 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Institut d'études politiques de Paris**  
**ECOLE DOCTORALE DE SCIENCES PO**  
**Programme doctoral en Histoire**  
**Centre d'Histoire de Sciences Po**  
**Doctorat en Histoire**

# **Une histoire politique du canal de Göta**

*Technique, infrastructure et pouvoirs en Europe du Nord (années 1790 - 1832)*

Thomas GAUCHET

**Thèse dirigée par Jakob VOGEL, Professeur d'histoire contemporaine**  
**Jean-Marc OLIVIER, Professeur d'histoire contemporaine**

soutenue le 9 octobre 2020

Jury :

**Jakob VOGEL**, Professeur d'histoire contemporaine, Centre d'Histoire de Sciences Po  
**Jean-Marc OLIVIER**, Professeur d'histoire contemporaine, Université de Toulouse  
**Frédéric GRABER**, Chargé de recherches, EHESS  
**Liliane HILAIRE-PEREZ**, Directrice d'études, EHESS  
**Eric SCHNAKENBOURG**, Professeur d'histoire moderne, Université de Nantes



## REMERCIEMENTS

Je tiens en premier lieu à exprimer ma profonde reconnaissance à mes co-directeurs de thèse, Jakob Vogel et Jean-Marc Olivier, pour avoir accepté de diriger cette recherche. Leurs encouragements, leur bienveillance et leurs relectures patientes m'ont été d'un grand secours pour mener à bien ce travail consacré à une infrastructure méconnue et pour lequel leurs conseils ont été précieux.

Ces années de recherche et les séjours en Suède, Royaume-Uni et Autriche qui les ont jalonnées ont été facilitées par le Centre d'Histoire de Sciences Po que je tiens singulièrement à remercier pour faciliter la vie des doctorants. Je tiens en outre à adresser tous mes remerciements à l'Institut Français de Suède, qui a financé un séjour de recherche en Suède en croyant dans un projet historique habituellement éloigné de leurs financements. Ma pensée va également aux étudiants du campus de Dijon, qui ont enduré, avec patience et parfois humour, mon obsession pour la Scandinavie du XIX<sup>e</sup> siècle.

J'ai eu la chance de bénéficier de la relecture d'historiens et d'un juriste, confirmés ou en devenir, disposés à consacrer du temps aux canaux suédois : Christine Haynes, Elias Burgel, Damien Charlotin, Frédéric Graber, Jacques Hantraye, Giacomo Parrinello, et Mathieu Marly. La rigueur de leurs remarques et la richesse de leurs réflexions ont largement influencé ce travail. Certaines hypothèses tirées de nos discussions et échanges informels doivent beaucoup à leur écoute bienveillante.

Je remercie Xavier Péneau d'avoir vu dans cette thèse une formation au-delà de la recherche et de m'avoir permis de produire à mon tour des documents administratifs. A ses côtés, je tiens à remercier Bertrand Boixeda pour son aide précieuse et rigoureuse dans la réalisation des cartes, sur un espace à l'hydrographie complexe.

Je n'oublie pas, enfin, ce que je dois à mon épouse, Lydia, pour ses conseils, son écoute attentive et sa bienveillance pendant des années parfois difficiles. Cette thèse n'aurait sans doute pas abouti sans son soutien constant. Mes parents et mon frère, pour leur patience lors de longues discussions sur des sujets parfois bien éloignés de leurs centres d'intérêt. Pierre, dont l'amitié dissipe les soucis et suscite la joie depuis bien des années.





# TABLE DES MATIERES

<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	<b>5</b>
<b>PRÉSENTATION DU MANUSCRIT</b> .....	<b>11</b>
<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE</b> .....	<b>13</b>
<b>Première partie : D'une idée commerciale à un projet politique (années 1790 - autour de 1810)</b> .....	<b>45</b>
Chapitre Premier : La construction d'une infrastructure commerciale.....	49
1. Achever une voie d'eau privée .....	49
1.1. D'un canal à l'autre .....	50
1.2. Développer une entreprise privée .....	58
2. Des intérêts marchands à la rhétorique du bien public.....	63
2.1. La mise en récit d'un « canal des deux mers ».....	64
2.2. Conjurer le risque.....	69
2.3. Utilité feinte ou dessein moral ? .....	74
3. Un faiseur de projet collectif ? .....	79
3.1. Un faiseur de projet.....	79
3.2. Puiser à des sources étrangères .....	86
3.3. Concevoir le projet dans la sphère publique : publier, débattre, convaincre .....	91
Chapitre 2 : De l'idée commerciale au projet royal et collectif.....	99
1. La mutation vers un projet monarchique.....	100
1.1. Un projet encadré par la monarchie .....	101
1.2. Une administration partagée face au projet .....	106
2. Traduire un ouvrage technique en projet.....	111
2.1. Constituer des données .....	112
2.2. Le traitement de l'information : traduire le projet.....	117
2.3. Distribution et usage des documents.....	127
Chapitre 3 : Un projet politique transformé par la guerre .....	139
1. L'instrument d'une diplomatie parallèle .....	140
1.1. Un instrument diplomatique inattendu.....	140
1.2. Un projet fragilisé par la politique étrangère .....	146
2. Une réponse à la défaite : un outil pour repenser le royaume .....	150

2.1.	La perte de la Finlande et le questionnement territorial .....	151
2.2.	Une société patriotique ?.....	157
2.3.	Nourrir le territoire suédois.....	165
2.4.	Améliorer les transports intérieurs pour une nouvelle prospérité.....	171
2.5.	Un « rempart contre la barbarie » .....	175
3.	Un instrument commercial national : assurer la prospérité.....	180
3.1.	A la recherche d'une nouvelle politique douanière .....	181
3.2.	Un commerce nordique et atlantique capté par la Suède.....	189
3.3.	Conserver et gagner de nouveaux réseaux commerciaux .....	195

## **Deuxième partie : Mettre en oeuvre un chantier (autour de 1810 - autour de 1820)....205**

Chapitre 4 : Un chantier binational .....	207
1. Un canal construit de part et d'autre de la mer du Nord.....	209
1.1. La correspondance du canal, une correspondance marchande ?.....	211
1.2. Recruter et s'engager pour le chantier du canal .....	217
1.3. Désignations et objectifs des voyageurs suédois .....	228
1.4. Préparer la circulation .....	233
2. Les circulations du chantier.....	242
2.1. Éprouver le voyage .....	244
2.2. Collecter les savoirs techniques .....	253
2.3. La mise en forme des savoirs techniques.....	263
2.4. Des circulations entravées.....	270
3. Un chantier de formation.....	277
3.1. « Une école pratique d'ingénierie» .....	279
3.2. L'accueil des nouveaux savoirs.....	289
3.3. Au-delà de la technique, un chantier pédagogique et administratif.....	295
Chapitre 5 : L'encadrement juridique du chantier .....	301
1. Entre tradition et modernité : le débat sur la forme de la compagnie .....	302
1.1. Des discussions et un compromis .....	302
1.2. Une recherche de souplesse et de modernité : la compagnie par action.....	311
1.3. Une volonté de protection : la recherche du privilège .....	320
2. Une adaptation face à des pouvoirs renforcés .....	327
2.1. La naissance de procédures administratives : le cas des expropriations.....	329
2.2. Négocier le chantier : les débordements .....	342

3.	Construire une interface commerciale.....	351
3.1.	Göteborg : une ville champignon.....	352
3.2.	Repenser Göteborg et la mer : la Compagnie de la Baltique.....	355
Chapitre 6 : Une compagnie contestée (1815-1819).....		369
1.	Une crise financière.....	370
1.1.	Une situation financière instable (avant 1816) .....	370
1.2.	Une crise d'ampleur européenne (1816-1817) .....	376
1.3.	Une compagnie au bord de la faillite (1817) .....	381
2.	Le « combat de coqs public » du canal de Göta.....	383
2.1.	Les oppositions au canal .....	385
2.2.	Le débat sur la forme de la compagnie : bis repetita placent.....	392
2.3.	L'issue : vers un canal financé et encadré .....	400
3.	Le pouvoir royal face aux débats .....	404
3.1.	Un soutien ponctuel .....	404
3.2.	Un pouvoir prudent.....	407
<b>Troisième partie : Instruire pour construire une politique publique (autour de 1820 - 1832) .....</b>		<b>417</b>
Chapitre 7 : Une école technique en Europe du Nord.....		419
1.	Un pas vers l'indépendance ? La fonderie de Motala .....	420
1.1.	Imiter : le modèle britannique comme horizon.....	422
1.2.	Une dépendance masquée .....	426
1.3.	Un atelier au service du royaume ?.....	430
2.	Le canal, lieu de naissance d'un « small giant » ? .....	435
2.1.	La fonderie comme lieu de formation.....	437
2.2.	L'expansion d'une ingénierie nationale à partir du canal .....	441
2.3.	Un nouveau pôle d'échanges techniques internationaux .....	447
3.	La Suède, un pays du « sublime technologique » ? .....	455
3.1.	Le sublime naturel devient un sublime technologique .....	456
3.2.	Un royaume uni autour du génie national.....	462
Chapitre 8 : Construire une politique publique des canaux .....		471
1.	L'organisation d'une administration des infrastructures hydrauliques .....	472
1.1.	La naissance d'une administration publique des voies d'eau .....	473

1.2. Vers une politique nationale d'infrastructures .....	478
2. Bâtir un ensemble politique cohérent.....	481
2.1. Le canal comme instrument d'unification .....	483
2.2. La constitution d'un réseau de canaux septentrionaux .....	488
2.3. Le canal, un instrument de défense.....	495
3. Un nouvel espace économique.....	499
3.1. De nouvelles requêtes pour bénéficier du canal .....	499
3.2. Une nouvelle législation commerciale.....	503
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE .....</b>	<b>509</b>
<b>SOURCES.....</b>	<b>521</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>537</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>579</b>
Règlement du processus d'expropriation (1810-1811).....	579
Le questionnaire du comité d'expropriation (1810).....	580
L'itinéraire des ingénieurs J. Edström et G. A. Lagerheim au Royaume-Uni (1814) .....	581
Note sur l'enquête gouvernementale sur les banques de la compagnie du canal de Göta, de Malmö et de Göteborg, 18 juillet 1818.....	582
Création du comité pour la navigation (1824) .....	583
La construction du canal de Göta.....	584
Le canal de Göta : un chantier binational.....	585
Le canal de Göta : un instrument de défense .....	586
Le canal de Göta dans l'espace scandinave et baltique.....	587
D'un canal à une politique nationale d'infrastructures .....	588





# PRÉSENTATION DU MANUSCRIT

## Traductions

Les sources rédigées en suédois ont été traduites en français par les soins de l'auteur.

Les sources rédigées en anglais et en français figurent dans leur version originale, sans correction des fautes d'expression ou de grammaire.

Les renvois aux annexes sont indiqués par une note de bas de page.

## Abréviations

AD	Archives diplomatiques françaises
AN	Archives nationales de France
ICE	Institution of Civil Engineers
KB	Kungliga Biblioteket (Bibliothèque royale de Suède)
LA	Landsarkivet (Archives du comté)
RA	Riksarkivet (Archives du royaume)
RH	Riksdaghandlingar (Compte-rendu des débats du Riksdag)





## INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le 27 septembre 1832, une foule de spectateurs se presse à Söderköping, petite ville du comté d'Östergötland à quelques kilomètres des rives de la mer Baltique, pour assister à l'inauguration du canal de Göta. Sa tournée des provinces méridionales effectuée, Charles XIV Jean se rend sur place quelques heures plus tôt, rejoint par son épouse, les grands dignitaires de l'Etat, le corps diplomatique et les hauts fonctionnaires du royaume. La pompe est à la hauteur de l'événement : le spectacle offert en cet automne 1832 doit éveiller chez la foule des badauds « toute l'importance, tout l'intérêt que l'on doit attacher à cette inauguration.<sup>1</sup> » comme le note en 1838 Georges Touchard-Lafosse, ancien commissaire des guerres du Premier Empire et historiographe du règne de Charles XIV Jean. Les souverains suédois, suivis de leur cour, se rendent sur les bords du canal où une tente est dressée avec à l'intérieur boissons et victuailles. Le journal officiel suédois, le *Post och inrikes tidningar*, détaille longuement les uniformes des porte-drapeaux arborant chacun l'emblème d'un des seize régiments qui ont participé aux travaux, alignés le long de la tente<sup>2</sup>. Cette cérémonie est décrite comme étant d'une ampleur inédite depuis l'avènement de la dynastie Bernadotte en 1818. Bien que rompu au cérémonial de la monarchie suédoise, le souverain n'hésite pas à innover : accompagné de sa famille, il monte à bord du yacht royal venu de Göteborg et franchit les écluses de Söderköping. Face à lui, une flotte royale venue de Stockholm le salue. Georges Touchard-Lafosse fera plus tard dans son récit la part belle aux forces armées suédoises, décrites comme paradant et tirant plusieurs salves. Il voit surtout dans ce point d'orgue « la célébration de cette première réunion des bâtiments venus de la Baltique et de l'Océan.<sup>3</sup> » Aux yeux des artistes suédois contemporains, le canal de Göta est le « ruban bleu de la Suède » (*Sveriges blå band*)<sup>4</sup>, qui unit les deux rives du pays. A la fin de la cérémonie, l'historiographe ajoute : « Des fêtes offertes à Sa Majesté dans plusieurs villes, et après son retour à Stockholm, exprimèrent la joie avec laquelle la nation suédoise saluait l'inauguration du canal de Gothie (...).<sup>5</sup> ».

---

<sup>1</sup> TOUCHARD-LAFOSSE, Georges. Histoire de Charles XIV, Roi de Suède et de Norvège. Paris : Gustave Barba, 1838, p. 385

<sup>2</sup> KB, Svenska dagstidningar, *Post och Inrikes tidningar*, 1<sup>er</sup> octobre 1832

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> ROMELL, Roland. Gota kanal : Sveriges blå band. Stockholm : Gebers, 1967. 71 p.

<sup>5</sup> KB, Svenska dagstidningar, *Post och Inrikes tidningar*, 1<sup>er</sup> octobre 1832

La mise en scène de la liesse populaire est un procédé classique utilisé pour transformer une expérience de sociabilité collective en enthousiasme patriotique et dynastique. La cérémonie d'inauguration du canal devrait être ainsi le signe de l'adhésion populaire à la dynastie Bernadotte<sup>6</sup>. Au-delà, la mention des deux côtes du royaume recouvre une toute autre signification. Selon cet auteur, les Suédois réunis ce 27 septembre 1832 à Söderköping inaugurent moins un canal qu'« un monument impérissable de gloire nationale.<sup>7</sup> »

Le chemin parcouru depuis les années 1790 est notable<sup>8</sup>. En cette fin de XVIII<sup>e</sup> siècle, rien ne présage que près de quarante années plus tard, les Suédois célébreront l'ouverture d'une voie d'eau traversant leur pays de part en part. Le terme même de canal de Göta n'existe alors pas dans l'esprit des contemporains. En 1790, la seule voie d'eau envisagée est un modeste canal entre le lac Vänern et la mer Baltique, via les chutes de Trollhätte. Ce canal de Trollhätte ouvre la voie à la formulation d'un projet plus ambitieux, celui d'un canal reliant la mer du Nord à la mer Baltique. Son aboutissement constitue le premier élément du futur canal de Göta, dont il prolonge la partie occidentale. Pendant plus de 30 ans, le projet du canal de Göta est pensé, mis sous forme de projet, et enfin mis en chantier. Il n'est clos qu'à l'issue de la cérémonie de l'inauguration de la voie d'eau en septembre 1832. Celle-ci constitue, aux yeux des promoteurs, des autorités comme du public, le point final au projet. L'ouverture du canal de Göta marque néanmoins le départ d'un nouveau projet : bâtir un réseau de voies d'eau navigables à l'échelle de la Suède, et par extension, mettre en place une politique publique à part entière.

## **Le politique et le technique**

Selon un lieu commun historique tenace en Suède, la destitution du roi suédois Gustave IV ainsi que la rédaction d'une nouvelle constitution en 1809 marqueraient l'avènement du parlementarisme dans le pays et, en parallèle, la modernisation de son tissu productif<sup>9</sup>. Dans l'imaginaire national, cette date fait figure de naissance du système politique suédois contemporain, dans lequel les gouvernants respectent l'opinion et les droits des citoyens, mais assurent

---

<sup>6</sup> ALM, Mikael. *Dynasty in the making. A new king and his « old » men in royal ceremonies (1810-1844)* In ALM, Mikael, JOHANSSON, Britt-Inger (eds.). *Scripts of Kingship. Essays on Bernadotte and dynastic formation in an Age of Revolution*. Uppsala : Opuscula Historica Upsaliensia, 2008, p. 171

<sup>7</sup> KB, Svenska dagstidningar, *Post och Inrikes tidningar*, 1<sup>er</sup> octobre 1832

<sup>8</sup> sur cette période, voir notamment les travaux de BARTON, Arnold. *Scandinavia in the Revolutionary Era*. Minneapolis : University of Minnesota Press, 1986. 477 p.

<sup>9</sup> SCOTT, Franklin. *Sweden : The Nation's History*. Carbondale : Southern Illinois University press, 1988. 686 p.

aussi la prospérité du royaume par l'industrie. Cette vision doit sans doute beaucoup au fait que les historiens suédois ont généralement peu posé la question du déroulement des transformations politiques et économiques. Parmi les quelques exceptions, nous pouvons compter les travaux de Mikael Alm dont les études sur les élites gustaviennes au sein de la dynastie Bernadotte montrent les phénomènes de rupture et de continuité dans les pratiques politiques<sup>10</sup>. Toutefois, les derniers renouvellement historiographiques à l'occasion du bicentenaire de la révolution suédoise de 1809 ont contribué à éclairer le passage du régime politique suédois d'Ancien Régime à un système politique parlementaire où le roi devient seulement un acteur parmi d'autres ; notamment au sujet du changement économique et technique<sup>11</sup>.

Cela fait environ une dizaine d'années que les historiens suédois ont entrepris de réconcilier l'histoire politique suédoise avec une autre évolution qu'ils avaient identifiée, mais pas étudiée : le changement technique et industriel de la Suède au premier XIX<sup>e</sup> siècle. Une école historiographique influencée par les travaux anglo-saxons, français et allemands sur le sujet a repris ce chantier, publiant notamment un ouvrage collectif, mêlant histoire politique et économique<sup>12</sup>. Jusqu'alors, ce sont essentiellement des historiens fortement influencés par les études juridiques, tels que Rolf Karlbom<sup>13</sup>, qui ont largement dominé l'historiographie suédoise. Ces chercheurs estimaient que le changement politique et économique pouvait en grande partie être attribué à la constitution de 1810, garante de la représentation politique de la bourgeoisie et donc, de son essor économique. L'historiographie suédoise s'est néanmoins renouvelée par des apports majeurs tels que les travaux de Thomas Hughes, qui, bien que portant sur une période ultérieure, démontrent le lien profond entre systèmes politiques et changement technique. Des chercheurs suédois tels que Hjalmar Fors se sont ainsi demandés si les changements techniques et politiques ne s'étaient pas produits et entretenus dans le même

---

<sup>10</sup> ALM, Mikael, EKEDAHL, Nils, ROSENGREN, Cecilia, JOHANSSON, Britt-Inger, HALLGREN, Karin. *En dynasti blir till: Kontinuitet och förändring i det mediala landskapet kring Karl XIV Johan*. Svenska Historikermötet, 2005

<sup>11</sup> PETERSSON, Olof. *The Swedish constitution of 1809* In ÖZDALGA, Elisabeth, PERSSON, Sune. *Contested sovereignties : government and democracy in Middle Eastern and European perspectives*. Istanbul : Swedish Research Institute in Istanbul, 2010

<sup>12</sup> IHALAINEN, Pasi, BREGNSBO, Michaël, SENNEFELT, Karin, WINTON, Patrik. *Scandinavia in the age of revolution : Nordic political cultures, 1740-1820*. Londres : Routledge, 2011. 408 p.

<sup>13</sup> KARLBOM, Rolf. *Bakgrunden till 1809 års regeringsform : studier i svensk konstitutionell opinionsbildning 1790-1809*. Doctorat : Histoire : Université de Göteborg, 1964 et CHRISTENSEN, Frida. *Forskardebatten kring 1809 års regeringsform- Forskarens påverkan av rådande historie- och statsvetenskapliga paradigmm*. Mémoire de master : Histoire : Halmstad : Université d'Halmstad, 2007. 59 p.

temps<sup>14</sup>. Dans *The limits of matter*, ce dernier démontre comment le Bureau des Mines suédois conçoit dès le XVIII<sup>e</sup> siècle les recherches sur le minerai comme un moyen de stimuler l'économie<sup>15</sup>.

Lier le politique et le technique a capté l'attention de plusieurs chercheurs sur d'autres espaces comme la France, au premier rang desquels Frédéric Graber. Ses travaux mettent en évidence les dimensions politiques des délibérations autour des projets techniques<sup>16</sup>. Cette approche permet d'étudier les infrastructures en tenant particulièrement compte du régime politique dans lequel le projet apparaît. Dans la France impériale, l'étude du projet du canal de l'Ourcq permet de mettre en avant la transition que connaissent les corps techniques qui deviennent de simples exécutants d'une politique qui se décide à un plus haut niveau. Le projet est alors indissociable des structures administratives dans lequel il naît. Qu'en est-il pour le canal de Göta, un projet pensé et lancé à la même période ?

Cette thèse entend ainsi explorer les imbrications complexes entre action politique d'une part et décision technique d'autre part. Autrement dit, il s'agit de démontrer de quelle manière s'articulent les pratiques politiques du pouvoir en Suède avec les évolutions qui affectent le projet du canal de Göta. Celui-ci est en effet pensé puis construit dans un contexte marqué par le bouleversement politique de la Révolution de 1809. Dès le départ, la pratique gustavienne du pouvoir valorise des projets d'infrastructures censés matérialiser la prise en compte des revendications des classes populaires et bourgeoises, par opposition à celles de la noblesse<sup>17</sup>. C'est bien dans cet esprit qu'est bâti le canal de Trollhätte — future partie occidentale du canal de Göta — afin de permettre aux maîtres de forges et négociants de Göteborg d'améliorer le transport du minerai de fer. Or, la révolution de 1809 consacre l'avènement de la dynastie Bernadotte dont le modèle politique et la pratique du pouvoir contribuent à remodeler profondément la conception et la mise en oeuvre des projets techniques d'infrastructures. La chute de Gustave IV ainsi que la fin des guerres napoléoniennes entraînent de profonds changements politiques qui, dans le même temps, donnent au projet du canal de Göta une nouvelle ampleur.

---

<sup>14</sup> HUGHES, Thomas. *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930*. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 1983. 474 p.

<sup>15</sup> FORS, Hjalmar. *The Limits of Matter : Chemistry, Mining and Enlightenment*. Chicago and London : University of Chicago Press, 2015. 241 p.

<sup>16</sup> GRABER, Frédéric. *Paris a besoin d'eau : Projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*. Paris : CNRS Éditions, 2009. 412 p.

<sup>17</sup> MØLLER, Jorgen. *State Formation, Regime Change, and Economic Development*. Abingdon : Routledge, 2017. 282 p.

Nous souhaitons démontrer comment la nouvelle dynastie, encore peu stable, utilise le projet comme instrument pour gagner le soutien de la bourgeoisie contre la défiance de la noblesse suédoise.

La question de l'affirmation de la bourgeoisie dans l'histoire européenne a attiré l'attention de nombreux historiens qui ont étudié sous un angle politique son influence croissante au sein des institutions étatiques. Jean-Philippe Luis a déjà proposé une analyse sur le cas espagnol, où la période absolutiste est marquée par l'apparition d'institutions économiques bourgeoises qui offrent un espace de sociabilité à l'intérieur de ce groupe social encore peu homogène et une première forme de participation politique<sup>18</sup>. Fortement influencée par le libéralisme, ces sociétés constituent pour la bourgeoisie marchande des outils pour agir directement sur les autorités étatiques. Notre étude suggère que, dans le cas suédois, la compagnie à privilège du canal de Göta joue un rôle semblable. Elle offre aux classes bourgeoises suédoises une audience auprès des autorités royales afin de faire valoir leurs idées, obtenir des avantages commerciaux pour eux et leur communauté, souvent urbaine. Le privilège procure aux bourgeois suédois un ensemble non négligeable de ressources immatérielles<sup>19</sup>. Elle partage d'ailleurs avec ces sociétés une sociologie dominée par des négociants, des industriels et des agents de l'Etat, qui composent son actionnariat. Cette forme hybride de la compagnie du canal tient d'ailleurs une place particulière dans cette thèse, car elle devient au cours de la décennie 1810 un problème inextricable.

Tous les historiens ne constatent pas une montée en puissance inexorable de la bourgeoisie dans le premier XIX<sup>e</sup> siècle. Eric Bengtsson, historien économiste, le démontre pour le cas suédois dans ses recherches sur les niveaux de richesse et la participation politique entre le XVIII<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle<sup>20</sup>. En Suède, la bourgeoisie reste faible, même après 1809. A cette date, elle devient une alliée objective de la noblesse, laissant à la paysannerie suédoise le rôle que la

---

<sup>18</sup> LUIS, Jean-Philippe. Questions autour de l'avènement de la modernité politique en Espagne (fin XVIII<sup>e</sup> siècle-1868) [en ligne]. *Cahiers de civilisation espagnole contemporaine*, 2008 [10/09/2020] <https://journals.openedition.org/cccec/2523?&id=2523> ; MAYER, Arno. *The Persistence of the Old Regime : Europe to the Great War*. London : Verso, 2010. 384 p.

<sup>19</sup> MORET, Frédéric. Les privilèges urbains à la veille de la réforme des corporations municipales anglaises et galloises de 1835 : effets économiques et sociaux des structures juridiques et discours de la réforme in GARNER, Guillaume (dir.). *Die Ökonomie des Privilegs, Westeuropa 16.–19. Jahrhundert. L'économie du privilège, Europe occidentale XVIe–XIXe siècles*. Francfort : Klostermann, 2016

<sup>20</sup> BENGTTSSON, Erik. The Swedish Sonderweg in Question : Democratization and Inequality in Comparative Perspective, c. 1750–1920. *Past & Present*, 2019, vol. 244, n° 1, p. 123–161

bourgeoisie tient dans le reste de l'Europe. E. Bengtsson éloigne ainsi les explications marxistes et libérales d'une bourgeoisie triomphante, face à une noblesse moribonde. Notre thèse veut mesurer les modalités de l'insertion de la bourgeoisie suédoise dans les processus de prise de décision après 1810. Les sources de la compagnie du canal de Göta nous invitent à analyser de nouveau la manière dont la bourgeoisie et la noblesse interagissent pour mettre en oeuvre un projet favorable aux deux catégories sociales. Ce questionnement nous conduit de nouveau à interroger le rôle que jouent l'institution parlementaire dans la pondération des catégories sociales à travers le projet.

Comment coexistent une économie en transformation qui n'est pas encore industrielle et une bourgeoisie qui s'affirme sans pour autant dominer ? Les travaux d'histoire financière de Sébastien Kott ont commencé à remettre en question, pour le cas français, la vision déterministe qui voit dans le XIX<sup>e</sup> siècle la lente affirmation du pouvoir parlementaire sur le pouvoir exécutif<sup>21</sup>. Dans son étude sur l'intervention française en Espagne en 1823, il montre que les périodes de crise (guerre, crise économique) sont propices à l'extension des mécanismes de contrôle parlementaire dans le système juridico-financier de nature comptable qui se bâtit progressivement. Le Parlement acquiert alors un contrôle sur la gestion des deniers publics qui renforce le parlementarisme. Notre cas suédois peut être analysé au prisme de ces réflexions. La crise économique qui débute en 1815 et trouve son paroxysme en 1817-1818 est source de bouleversements politiques. Seul souverain issu de l'Europe napoléonienne encore sur son trône, Charles-Jean Bernadotte fait face à une montée en puissance du Riksdag, où les parlementaires de la bourgeoisie voient dans la faillite du canal une occasion d'exercer leur autorité. Toutefois, ces velléités de renforcement du contrôle parlementaire ne se font pas sans provoquer des réactions chez les promoteurs du canal, au premier rang desquels Baltzar von Platen, représentant de la noblesse. Comment s'adapte-t-il à ce nouvel ordre des choses ? L'analyse de cette crise est l'occasion de mesurer le rôle politique que jouent les institutions repensées à l'occasion de l'écriture de la constitution de 1809 : le Riksdag et le Roi.

Voté lors du Riksdag de 1809-1810 dans l'atmosphère chaotique de la défaite, le projet du canal suit un tracé imposé par des choix politiques antérieurs que les parlementaires suédois

---

<sup>21</sup> KOTT, Sébastien. Restaurer la monarchie et restaurer les finances en France, 1815-1830 : le financement de l'expédition d'Espagne in DUBET, Anne, LUIS, Jean-Philippe (dir.). Les financiers et la construction de l'Etat. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2011. 268 p.

ne manquent pas de critiquer. Les enjeux de pouvoir au Riksdag façonnent le chantier du canal au gré des débats, des victoires des promoteurs du canal ou de celles de leurs opposants<sup>22</sup>. En confiant au Parlement le soin de trancher le sort de la compagnie du canal, Charles XIV Jean confie en réalité une partie de son pouvoir budgétaire sur le contrôle de l'argent public au Riksdag, renforçant encore son rôle. Cette thèse entend comprendre comment l'infrastructure est soumise à ce changement politique et participe à la reconfiguration du pouvoir dans le cadre des nouvelles institutions. Ce questionnement intègre notre propos essentiellement à partir de 1810, quand les représentants du Riksdag déterminent les procédures qui préparent puis encadrent la mise en chantier du canal, notamment les expropriations et les indemnités. Le processus de consultation est éminemment politique<sup>23</sup>. Car, même si les affaires sont suivies par des administrateurs, on sait que les enquêtes menées sur le terrain, la constitution des pièces ainsi que le rapport final sont soumis au comité parlementaire qui tranche en dernier recours. L'objectif des représentants est de défendre l'intérêt du propriétaire face à une supposée rapacité de la compagnie du canal. Nos parlementaires, en quête de légitimité, se présentent ainsi comme des remparts contre un ordre arbitraire ancien. Or, sous Gustave IV, des procédures visant à prendre en compte l'opinion des propriétaires dont le terrain se trouve sur le tracé de la voie d'eau existaient déjà. Ben Kafka a montré que le travail bureaucratique est prôné par les parlementaires à cause de son caractère dépersonnalisé, qui tranche avec les faveurs personnelles octroyées lors de la période absolutiste<sup>24</sup>. De plus, ces nouvelles procédures sont une occasion de montrer que la loi est la même pour tous, et que l'Etat constitutionnel est en mesure d'être efficace pour garantir les intérêts des particuliers dans cette reconfiguration du territoire.

Ce phénomène de reconfiguration des pouvoirs au niveau de l'Etat n'est pas spécifique à la question des infrastructures. La singularité apparaît davantage lorsque l'on s'intéresse à la dimension politique de ce que le projet fait au territoire. Le canal de Göta, lorsque l'on y intègre la partie occidentale faite du canal de Trollhätte, traverse l'ensemble du territoire suédois. Sa construction implique des opérations de creusement, de canalisation de cours d'eau, de coupure de routes ou encore de déplacement d'activités qui se trouvaient jusqu'alors sur les berges. Les promoteurs de la compagnie du canal, tout comme les ingénieurs et techniciens qui travaillent sur le projet puis le chantier, cherchent à s'approprier la voie d'eau mais aussi les rives des lacs

---

<sup>22</sup> ROUILLARD, Dominique. Introduction in ROUILLARD, Dominique (dir.). *Politique des infrastructures : permanence, effacement, disparition*. Genève : Métis Presses, 2018. 240 p.

<sup>23</sup> BARRY, Andrew. *Material Politics : Disputes Along the Pipeline*. Oxford : Wiley-Blackwell, 2013. 244 p.

<sup>24</sup> KAFKA, Ben. *The Demon of Writing : Powers and Failures of Paperwork*. New York : Zone Books, 2012. 182 p.



Vänern et Vättern ou leurs affluents. Les travaux du canal étendent pendant près de vingt ans l'emprise spatiale du chantier, contribuant à transformer en profondeur le territoire.

David Blackbourn, un des historiens dont l'ouvrage a eu le plus d'écho dans le domaine de la transformation du territoire, a analysé dans *The Conquest of Nature* les motivations et les conséquences des multiples opérations hydrauliques qui ont profondément modifié le paysage germanique depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>25</sup>. Ces procédés quasi militaires, sont entrepris pour faire reculer les espaces naturels et gagner des terres fertiles afin d'accroître les ressources alimentaires mais aussi protéger les habitants des inondations et des maladies. L'auteur y décrit aussi la fondation du port de Wilhelmshaven, base navale sur la Baltique au XIX<sup>e</sup> siècle. Plutôt que d'y voir uniquement du progrès, Blackbourn montre que ces aménagements se font aux dépens des habitants, de leur mode de vie, et créent de nouvelles menaces.

L'enjeu majeur de notre étude est bien de saisir comment, par la transformation des cours d'eau, par la mise en oeuvre de procédés d'irrigation, par la construction de ponts et de digues, des ingénieurs, des techniciens et des ouvriers engagés pendant près de vingt ans sur le chantier du canal de Göta ont contribué à changer radicalement le paysage du coeur du royaume suédois. Nous n'hésiterons pas ainsi à mobiliser les outils et concepts des géographes. Il s'agit plus que d'outils mis au service de l'enquête historique, l'approche géographique structure notre enquête car les logiques spatiales sont prédominantes dans le projet de construction. Cette thèse entend analyser finement et à différentes échelles la transformation des rives, des champs et des villes qui se trouvent de près ou de loin sous l'influence du canal.

Comme nous le verrons dans notre étude, des ports, des docks, des routes sont construits parallèlement à la voie d'eau pour reconfigurer le territoire suédois. Ainsi, notre questionnement s'inscrit également dans une perspective d'histoire environnementale. L'historien Ashley Carse<sup>26</sup> montre comment le processus de construction du canal de Panama est indissociable de la gestion des cours d'eau, des forêts et des routes environnantes. Le chantier du canal assigne en effet de nouvelles fonctions aux espaces environnants, tandis que dans le même temps, les populations locales voient leurs modes de vie et de production contraintes par les nécessités du

---

<sup>25</sup> BLACKBOURN, David. D. *The Conquest of Nature, Landscape and the Making of modern Germany*. New York : Norton, 2006. 698 p.

<sup>26</sup> CARSE, Ashley. *Beyond the Big Ditch: Politics, Ecology, and Infrastructure at the Panama Canal*. Cambridge : MIT Press, 2014. 298 p.

chantier. Cette analyse qui cible les bouleversements environnementaux s'intègre et s'applique pleinement aux enjeux de notre propre canal en Suède. En effet, les années 1820 marquent l'ouverture des premières portions du canal et avec elles, de multiples projets pour aménager les villes lacustres et côtières ainsi que les vastes espaces septentrionaux frontaliers de la Norvège. Même si le chantier se tient sur une région circonscrite, le spectre s'élargit à une large partie du royaume. Tout comme pour celui de Panama, le tracé du canal et la décision d'aménager certains ports ou cours d'eau dépend des intérêts des promoteurs du canal. Elle se fait donc au profit de régions productives et structure pour longtemps les inégalités économiques sur le territoire suédois. La réglementation de navigation intérieure mise en oeuvre au moment de l'ouverture du canal accentue encore cette tendance, en hiérarchisant les usages des cours d'eau et des lacs. Ces analyses permettent aussi de s'insérer dans le cadre des questionnements déjà posés par Alice Ingold sur les logiques d'appropriation lors du mouvement de construction, d'extension ou d'amélioration des canaux<sup>27</sup>. Elles donnent aussi à voir les polémiques, les conflits d'usage et les sentiments de jalousie qui émergent entre communautés avec la construction de ce nouvel axe de circulation.

Tous ces éléments sont en arrière-fond de la principale question que soulève cette thèse, à savoir comment un projet singulier devient progressivement une véritable politique publique. Notre étude voudrait ainsi se distinguer des travaux qui, d'ordinaire, focalisent l'analyse soit uniquement autour de projets singuliers soit autour d'une politique publique donnée. L'ambition de cette thèse est donc de tenter de démontrer leur imbrication et leur articulation complexe en ne dissociant pas ces deux aspects<sup>28</sup>. Quels sont les facteurs exogènes et endogènes au projet qui conduisent à sa transformation ? Le simple fait même que le projet du canal ne soit pas abandonné mais décliné par la suite en une politique nationale nous interroge.

Ce questionnement sur la construction concomitante d'une politique publique et du canal de Göta n'est pas immédiatement apparent. Ce processus nous apparaît comme une maturation de l'idée au fur et à mesure que la voie d'eau se concrétise dans l'espace. En effet, la création d'un réseau d'infrastructures nécessite une représentation, comme l'a montré Nicolas Verdier à partir de l'exemple de la poste aux chevaux<sup>29</sup>. Certes, il faut une articulation des axes

---

<sup>27</sup> INGOLD, Alice. Gouverner les eaux courantes en France au XIX<sup>e</sup> siècle Administration, droits et savoirs. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2011, vol. 1, n°66, p. 69-104

<sup>28</sup> GRABER, Frédéric. *Op. cit.* et SZULMAN, Eric. La navigation intérieure sous l'Ancien Régime : naissance d'une politique publique. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2014. 376 p.

<sup>29</sup> VERDIER, Nicolas. Le réseau technique est-il un impensé du XVIII<sup>e</sup> siècle : le cas de la poste aux chevaux. Flux. *Cahiers scientifiques internationaux. Réseaux et territoires*, 2007, p. 7 – 21

de transport, des carrefours pour dépasser la simple superposition de voies. Mais il est aussi nécessaire de produire des cartes, des tableaux, des représentations graphiques qui vont donner une cohérence à l'ensemble. Ainsi toute sa place sera donnée à l'analyse de la production de ces cartes et documents statistiques, d'abord par les promoteurs du canal puis par l'administration. Successivement, il semble que les acteurs essaient de créer un langage autour de l'infrastructure pour lancer sa construction, puis pour en faire un axe structurant au sein d'un futur réseau. Mais à qui est destiné ce langage ? Pour les promoteurs, les documents sont avant tout destinés aux autorités politiques gustaviennes, seules habilitées à donner leur accord. Mais au fur et à mesure que le projet est financé par des fonds publics octroyés avec validation du Riksdag, l'opinion publique semble devenir un enjeu. Les articles de presse portant sur la construction du canal et les débats qu'elle engendre se multiplient avec les années. La presse devient à cette époque un moyen de faire pression et un espace d'expression pour les parlementaires et les autorités<sup>30</sup>. La question se pose de savoir qui ces publications doivent convaincre pour faire accepter cette nouvelle politique.

Les cartes et les productions graphiques sont des éléments produits par l'administration, mais sont d'abord utilisés par le pouvoir politique pour projeter une vision. Nathalie Montel a mis en évidence dans ses travaux sur la politique de construction des voies navigables sous la Restauration que les rapports et les cartes permettent aux élites politiques de visualiser les canaux et de les hiérarchiser<sup>31</sup>. La thèse d'Eric Szulman est allée plus loin : elle montre à quel point projeter la vision d'un système de navigation intérieure suppose la construction d'une administration capable d'agir à l'échelle nationale, avec un objectif final d'unifier le royaume<sup>32</sup>. Ces cartes ne sont pas simplement des représentations, mais aussi un socle sur lequel bâtir une administration de la navigation intérieure. De telles affirmations trouvent un écho particulier dans les éléments extraits de nos sources. Comme nous le verrons dans cette étude, les autorités royales suédoises construisent une administration renouvelée après 1810. Notre propos n'est pas de s'intéresser uniquement aux structures administratives, mais de s'ouvrir à une étude des modes d'actions concrets de cette administration suédoise sur le territoire et la population. Les réflexions de N. Montel et E. Szulman sur la représentation du territoire, respectivement égyptien et français, par les autorités politiques et administratives orientent la

---

<sup>30</sup> DUBET, Anne, LUIS, Jean-Philippe. Introduction in DUBET, Anne, LUIS, Jean-Philippe (dir.). *Op. cit.*

<sup>31</sup> MONTEL, Nathalie. L'État aménageur dans la France de la Seconde Restauration, au prisme du Rapport au roi sur la navigation intérieure de 1820. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2012, vol. 1, n° 59, p. 34-61

<sup>32</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*

mise en oeuvre du projet. Leur propos prend d'autant plus d'acuité dans notre cas qu'en 1814, la Suède annexe le royaume voisin de Norvège. Rapidement, les plus hautes autorités se questionnent sur les moyens à adopter pour empêcher que ne se reproduise la perte de la Finlande en 1809. L'administration hydraulique qui se structure alors dans les années 1820 peut-elle être considérée comme une réponse à ce questionnement ? L'interrogation est la même pour les ingénieurs, dont la formation se structure dans les années 1820 : quel rôle l'Etat suédois leur attribue au moment où l'administration devient celle qui conçoit puis met en oeuvre la construction d'un réseau de voies d'eau navigables à l'échelle de la double monarchie ?

### **Le projet et l'administration**

Comme d'autres infrastructures, les canaux sont investis par les autorités de nouvelles missions à partir de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Dominique Margairaz et Anne Conchon ont chacune démontré à leur manière dans leurs travaux comment les infrastructures comme les routes, les canaux ou le chemin de fer ont acquis une importance politique nouvelle durant la période révolutionnaire en France<sup>33</sup>. Ces historiennes ont mis en avant le fait que ces infrastructures de transport deviennent un moyen de promouvoir un espace homogène au sein d'un territoire qui s'entend désormais comme national. Les autorités politiques formulent de grands desseins que l'administration doit mettre en oeuvre pour contribuer à l'unité du territoire français. Ces derniers prennent la forme de « projets ».

Ces « projets » sont définis par F. Graber, fondateur de l'historiographie des projets, comme cette « manière d'organiser l'action collective qui suppose au moins une décision préalable, voire plusieurs » et impliquant de multiples participants<sup>34</sup>. Cette « action collective » regroupe un faisceau d'interventions techniques, politiques, économiques, géographiques et sociales qui interviennent conjointement pour élaborer le projet. Pour le canal de Göta, se pose la question de savoir si la mise en forme du projet est une action collective, ou dans quelle mesure elle repose parfois davantage sur un seul individu qui exerce alors la fonction d'animateur de réseau. Placé au coeur des relations sociales, il agit, convainc et coordonne les acteurs, individuels comme institutionnels, qui gravitent autour. Cette dimension individuelle du projet

---

<sup>33</sup> CONCHON, Anne. Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace. *Annales historiques de la Révolution française*, 2008, n°352, p. 5-28

<sup>34</sup> GRABER, Frédéric. Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) : pour une histoire des projets. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2011, vol. 3, n°58, p. 7-33

invite aussi à une réflexion sur la possibilité de réalisation de cette entreprise, depuis sa conception jusqu'à son terme. L'acteur qui le porte le redéfinit constamment en fonction des impératifs techniques, politiques et financiers, comme l'illustrent les travaux de Nathalie Montel<sup>35</sup>. Cependant, il parvient tout de même à le conduire à son terme. Pour notre étude, mesurer le poids respectif de l'individuel et du collectif dans les prises de décisions, c'est comprendre quel rôle joue l'acteur dans cet enchevêtrement de relations.

La question se pose de savoir si, comme les travaux d'E. Szulman l'ont démontré pour la France du XVIII<sup>e</sup> siècle, cette approche individuelle est moins visible que le caractère profondément collectif de la construction des canaux<sup>36</sup>. A cette époque, la construction d'un système de voies d'eau interconnectées est d'abord un « objet d'administration avant d'être instituée en politique publique ». Face à l'ampleur d'une telle tâche, le travail ne peut se mener qu'à plusieurs, en recourant à des expertises multiples : savants, ingénieurs, administrateurs et particuliers. Précisément, la singularité du projet du canal de Göta est d'être porté pendant près de trente années par un seul individu, Baltzar von Platen. Cette caractéristique offre la possibilité d'inverser la réflexion : partir d'un projet solitaire qui devient progressivement la base d'autres canaux que les autorités regroupent au sein d'une politique nationale de construction et de gestion publique des voies d'eau. F. Graber note une institutionnalisation de la forme du projet dans la France du premier XIX<sup>e</sup> siècle. La question se pose de savoir si les autorités suédoises procèdent de manière analogue, en institutionnalisant la catégorie même de navigation intérieure.

Après tout, l'institutionnalisation de processus, ici la construction d'un canal, est peut être le travail le plus essentiel de l'administration de cette période. Pour étudier ces pratiques d'institutionnalisation, l'histoire administrative classique a longtemps eu recours à une approche institutionnelle et juridique, produisant des monographies précieuses mais statiques<sup>37</sup>. Depuis plusieurs décennies, les historiens de l'Etat ont une approche révisionniste de ces pratiques administratives<sup>38</sup>. L'image de l'administration du début du XIX<sup>e</sup> siècle qui

---

<sup>35</sup> MONTEL, Nathalie. Le chantier du canal de Suez (1859-1869). Une histoire des pratiques techniques. Paris : Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1998. 379 p.

<sup>36</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*

<sup>37</sup> cf. surtout CARLSSON, Sten. *Ståndssamhälle och ståndspersoner 1700–1865*. Lund : CWK Gleerup, 1973, 414 p.

<sup>38</sup> LABORIER, Pascale, AUDREN, Frédéric, NAPOLI, Paolo, VOGEL, Jakob (dir.). *Sciences camérales. Activités pratiques et histoire des dispositifs publics*. Paris : Presses Universitaires de France, 2011. 594 p.

émerge est complexe. Les hommes de l'Etat et les employés de l'administration royale connaissent au cours de la période des changements de régime brutaux, qui les renforcent et les affaiblissent à la fois. Les ouvrages de Jean-Philippe Luis et Francis Démier sur les rapports entre les autorités administratives et les acteurs privés lors de la Restauration, ont enrichi les perspectives<sup>39</sup>. Plus spécifiquement, ces historiens ont apporté une attention particulière à l'étude des discours dans le cadre du travail administratif, et comment ces discours sont influencés par la composition de l'administration. Celle de l'administration royale suédoise connaît au XIX<sup>e</sup> siècle une certaine tendance d'embourgeoisement, mais les élites d'Ancien Régime continuent d'en faire partie, par la perpétuation de l'éducation, des connexions et du capital culturel<sup>40</sup>. Comme nous le verrons dans cette thèse, une approche chronologique enjambant plusieurs régimes politiques met en évidence ces phénomènes de continuité administrative. Cela se traduit notamment par la récupération ou l'élaboration de nouvelles pratiques politico-administratives, mais aussi par la durabilité du personnel administratif. Cette thèse abordera aussi la manière dont les liens persistants qui unissent les agents de l'administration et les acteurs privés impriment eux aussi durablement leurs marques, notamment sur les pratiques administratives de terrain.

Nous parlons ici de pratiques de terrain dans la mesure où procéder à une étude sur l'administration dans le cadre de la construction du canal pose implicitement la question de l'évolution du rapport de l'Etat à ses administrés pendant l'ère des révolutions. En adoptant cette perspective, nous pouvons voir pourquoi la construction des canaux soulève des interrogations complexes sur la relation entre les administrations et les administrés, notamment en ce qui concerne le rapport à l'espace. En effet les canaux traversent des pans entiers du royaume sur de longues distances, contrairement à d'autres sujets dont s'emparent l'administration. Certes, un canal peut provoquer de faibles questionnements s'il est bâti sur un espace faiblement peuplé, ou alors sous la domination d'un pouvoir tyrannique. Le canal de Göta traverse le royaume d'Est en Ouest et empiète sur les terres les plus fertiles du royaume. Comment l'administration suédoise régule et arbitre les logiques d'appropriation opposées ou les conflits d'usage ? Alice Ingold a montré comment le pouvoir fasciste italien dans les années 1930 parvient à créer des processus de décision et des modes de justification du changement

---

<sup>39</sup> LUIS, Jean-Philippe. *L'utopie réactionnaire. Épuration et modernisation de l'État dans l'Espagne de la fin de l'Ancien Régime (1823-1834)*. Madrid : Casa de Velázquez, 2002. 462 p.

<sup>40</sup> GRANHOLM, Arne. *När professionerna blev byråkrater. Om statlig byråkrati under 200 år och hur traditionella professioners särställning minskat*. Université d'Umeå, Working paper, 2013. 324 p.

urbain destinés à satisfaire le pouvoir central, le pouvoir local, les propriétaires et les locataires<sup>41</sup>. Dans ce cas précis, on peut saisir ainsi le fonctionnement d'un Etat autoritaire où le cadre d'exercice de l'espace social et politique se voit réduit d'une façon extraordinaire. Notre étude veut saisir le fonctionnement d'un Etat d'abord absolutiste puis davantage constitutionnel, où les droits politiques et les recours à l'administration s'accroissent. L'échelle du projet crée des rapports conflictuels entre divers acteurs. Les litiges et les compromis sont autant de configurations dans lesquelles se jouent les rapports entre compagnie du canal, représentants de l'autorité royale, magistrats municipaux et communautés locales. L'administration élabore et négocie la mise en œuvre du projet du canal de Göta. Se présentant de plus en plus comme les agents d'un « Etat expert », selon le mot de Pierre Karila-Cohen, les représentants de l'Etat royal suédois entendent produire des procédures et des règlements globaux, des dispositions générales s'appliquant à l'ensemble de la population, seuls garanties d'impartialité et d'arbitrage<sup>42</sup>.

Sans qu'il soit possible ici de restituer dans une mesure semblable à celle d'A. Ingold la parole des habitants, cette thèse veut aussi montrer comment les paysans suédois se saisissent de ces nouvelles procédures, principalement incarnées par les enquêtes publiques dans le cadre des procédures d'expropriation. Les enquêtes publiques du premier XIX<sup>e</sup> siècle français ont pour ambition, comme Frédéric Graber et Pierre Karila-Cohen l'ont rappelé, de faire entendre le « vœu des populations » ou le « vœu du pays »<sup>43</sup>. Toutefois, cette démarche ambitieuse se heurte aux conceptions des agents administratifs d'alors qui estiment que seuls ceux qui ont la capacité d'élever leur point de vue peuvent légitimement participer à la discussion des affaires publiques. Le produit de ces enquêtes publiques préalables à la construction d'infrastructures est donc davantage le reflet de la société des notables que celui de la population dans son ensemble. Le cas suédois offre la possibilité de faire un pas de côté. Les travaux de recherche scandinaves sur l'Ancien Régime ont démontré à quel point la culture politique paysanne suédoise était caractérisée à cette période par des négociations pacifiques et une collaboration

---

<sup>41</sup> INGOLD, Alice. *Négocier la ville : Projet urbain, société et fascisme à Milan*. Paris : Editions EHESS, 2003. 422 p.

<sup>42</sup> KARILA-COHEN, Pierre. *État et enquête au XIX<sup>e</sup> siècle : d'une autorité à l'autre*. *Romantisme*, 2010, vol. 3, n° 149, p. 25-37

<sup>43</sup> KARILA-COHEN, Pierre. « L'État des esprits ». *L'administration et l'observation de l'opinion départementale en France sous la monarchie constitutionnelle (1814-1848)*. Doctorat : Histoire : Université de Paris I, 2003 et GRABER, Frédéric. *Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité publique pour justifier le sacrifice dans un monde de projets*. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2016, vol. 3, n° 63, 2016, p. 31-63

avec les représentants de l'Etat royal<sup>44</sup>. Un constat qui peut difficilement être fait sur d'autres espaces européens. L'un des exemples les plus notables est souligné par Eva Österberg dans ses recherches sur les paysans et la culture politique aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Elle montre bien que la période postérieure à 1810 ne constitue pas une rupture dans la participation des paysans aux procédures administratives, conteste par la même occasion la distinction entre époque moderne et contemporaine<sup>45</sup>. De manière certaine, notre travail veut montrer comment les autorités prennent en compte l'avis des communautés paysannes et que celles-ci sont actives dans les procédures administratives. Toutefois, les procédures bureaucratiques mises en oeuvre pour la construction du canal de Göta fonctionnent d'abord à l'avantage des promoteurs du projet, représentants d'une classe bourgeoise en cours d'insertion dans les processus de décision politique<sup>46</sup>.

### **Circulations, techniques et connaissances**

À une époque où, en Europe, l'Etat-nation centralisé devient progressivement la forme prédominante sur les autres structures étatiques, le canal de Göta se singularise vis-à-vis des autres projets d'infrastructure européens. En effet, les acteurs impliqués dans sa construction et dans son élaboration opèrent au coeur d'un noeud de relations interpersonnelles et internationales. C'est pour cette raison que notre étude laisse une large place aux circulations, entendues comme des processus de collecte, d'accumulation et de diffusion des connaissances ou des objets, de mobilités des individus<sup>47</sup>. Ces connaissances, ces savoirs et même ces individus dans une certaine mesure sont, par leur transfert d'un contexte à un autre, largement affectés par les spécificités locales, le processus de transmission et l'action des passeurs.

---

<sup>44</sup> PERSSON, Stefan. In control of local jurisdiction – Border peasants in Eastern Denmark during the 16<sup>th</sup> century in IVERSEN, Tove, MYKING, John Ragnar, THOMA, Gertrud (eds.). *Bauern zwischen Herrschaft und Genossenschaft*. Trondheim : Tapir akademisk forlag, 2007, p. 252

<sup>45</sup> ÖSTERBERG, Eva. Bönder och centralmakt i det tidigmoderna Sverige. Konflikt – kompromiss – politisk kultur. *Scandia*, 1989, vol. 1, p. 73–95 ; ÖSTERBERG, Eva. Vardagens sträva samförstånd in BROBERG, Gunnar, WIKANDER, Ulla, ÅMARK, Klas (ed.). *Tänka, tycka, tro*. Stockholm : Svensk historia underifrån, 1993, p. 141-145 ; ÖSTERBERG, Eva. Political culture and the Nordic model in BEXELL, Göran, ANDERSSON, Dan-Erik (ed.). Den Haag : Brill, 2002. 236 p.

<sup>46</sup> BENGTTSSON, Erik. Art. cit.

<sup>47</sup> RAJ, Kapil. *Relocating Modern Science : Circulation and the Construction of Knowledge in South Asia and Europe, 1650–1900*. Basingstoke : Palgrave Macmillan, 2007. 258 p.



En tant que membres d'une compagnie privilégiée et reconnue d'utilité publique au sein du royaume suédois, les directeurs de la compagnie du canal supervisent les achats de machines, identifient les hommes et les connaissances nécessaires pour mener à bien le chantier en tenant compte de critères techniques, financiers et politiques. En qualité de membres de la bourgeoisie négociante suédoise, ils utilisent navires et réseaux commerciaux dans le cadre du projet pour assurer les circulations le plus rapidement et aisément possible. La capacité des acteurs à faire coexister ces deux positionnements est toutefois fluctuante. Pendant la période gustavienne puis sous la dynastie Bernadotte, les directeurs de la compagnie du canal luttent régulièrement pour donner à leur compagnie privée, en partie soutenue par des fonds publics une image d'entreprise nationale, susceptible de leur fournir un accès plus aisé aux circulations. En tant que projet commercial de grande ampleur, l'actionnariat de la compagnie du canal fait la part belle aux négociants de Göteborg et aux maîtres de forges suédois. Même si la direction de la compagnie en tant que telle ne compte qu'une poignée d'individus qui réfléchit, influence et en définitive dirige le projet, ses membres jouent un rôle déterminant dans les circulations entre le Royaume-Uni et la Suède. En effet, depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, leurs activités commerciales liées à la production et à l'exportation du minerai de fer les lient aux consommateurs anglais : leurs navires, leurs intermédiaires commerciaux et même les membres de leurs familles se rendent au Royaume-Uni. La construction du canal de Göta ne fait qu'accentuer encore ce prisme britannique, et les mobilités négociantes sont alors le support d'échanges techniques. Cette caractéristique n'est pas propre à notre étude, plusieurs travaux de recherche ont déjà été consacrés à ces liens entre négoce et transferts de technologie.

Dans une large mesure, cela est dû au fait que les circulations commerciales génèrent au tournant du XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle la plupart des rotations de navires. Les réseaux commerciaux des négociants sont les conditions de possibilité du transfert de connaissances techniques. Ils donnent accès à des réseaux d'informateurs, de consuls et d'industriels susceptibles de fournir informations, documents administratifs, outils ou recommandations pour assurer la conduite du chantier. Cette perspective a été abordée dans les travaux de Michel Cotte, qui met en évidence le fait que le terreau d'origine du progrès technique se trouve dans le négoce traditionnel, au travers de la correspondance commerciale quotidienne, de l'initiation au voyage de commerce et au fonctionnement en réseau<sup>48</sup>. Cela permet d'ailleurs de

---

<sup>48</sup> COTTE, Michel. *Le choix de la révolution industrielle. Les entreprises de Marc Seguin et ses frères (1815-1835)*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2007. 573 p.

questionner la persistance en Suède d'une forme d'économie d'Ancien Régime jusque dans les premières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, notamment à travers le recours aux ressources familiales au sein des compagnies<sup>49</sup>. En définitive, la compagnie du canal de Göta n'est autre qu'un chantier qui doit être approvisionné et complété pour générer des recettes. Ceci pose bien sûr la question de savoir comment les autorités du canal ont tiré parti de ces réseaux négociants. Xavier Daumalin et Olivier Raveux ont montré comment l'industrie marseillaise des années 1830 est née grâce aux réseaux marchands entretenus par la bourgeoisie locale, soucieuse de développer les compétences industrielles et techniques de ses fils en les envoyant au Royaume-Uni<sup>50</sup>. Dans notre étude, nous interrogeons la place des réseaux marchands pour pallier l'insuffisance de l'offre de transport proposée par l'Etat.

Ce phénomène n'est pas uniquement français. En mer du Nord aussi, le milieu du commerce entretient des liens étroits avec les transferts techniques. Les négociants sont les premiers à porter une grande estime aux processus venus de l'étranger. Confrontés directement à la concurrence étrangère, ils sont attentifs aux méthodes de production susceptibles de faire baisser les coûts. Nombre d'entre eux jouent donc un rôle déterminant dans les circulations techniques. La récente synthèse de Per-Olof Grönberg sur les mobilités d'ingénieurs et d'architectes fait des circulations marchandes le préalable aux échanges technologiques entre l'espace scandinave et le reste de l'Europe<sup>51</sup>. Les travaux de John Harris sur l'espionnage industriel montrent eux aussi comment cette pratique émanant d'entrepreneurs individuels est reprise et encadrée par l'Etat<sup>52</sup>. Les réseaux marchands apparaissent dès lors comme des infrastructures permettant le déplacement des étudiants et des travailleurs qualifiés d'un espace à l'autre et, en définitive, la circulation des connaissances. Toutefois, cette lecture fait des négociants des acteurs oeuvrant en arrière-plan. C'est précisément cette moindre visibilité des réseaux marchands que nous cherchons ici à dissiper.

---

<sup>49</sup> LEMERCIER, Claire. Liens privés et régulation de l'économie : la famille et l'institution (Paris, XIX<sup>e</sup> siècle) ». *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2006, n°33, p. 23-53

<sup>50</sup> DAUMALIN, Xavier, RAVEUX, Olivier. Aux origines de l'industrie moderne marseillaise : l'œuvre de Louis Benet et de Philip Taylor (années 1830-1850). *Rives méditerranéennes*, 2013, n°45, p. 19-35

<sup>51</sup> GRÖNBERG, Per-Olof. The peregrine profession : transnational mobility of Nordic engineers and architects, 1880-1930. Leiden : Brill, 2019. 372 p.

<sup>52</sup> HARRIS, John. Industrial Espionage and Technology Transfer : Britain and France in the Eighteenth Century. Londres : Routledge, 2000, 680 p.

Plutôt que de chercher à faire apparaître uniquement les transferts de technologie et à appréhender les négociants comme supports, nous cherchons surtout à montrer dans quelle mesure tous ces acteurs coopèrent dans la circulation des savoirs, et comment chacun d'entre eux opère à son échelle et selon ses compétences. A partir des années 1980, des historiens ont milité pour remettre en question l'approche déterministe de l'innovation et du progrès technique, centrée sur les individus. Le travail fondateur de Thomas Hughes, *Networks of power*, analyse ainsi la formation du réseau électrique américain par l'action collective des inventeurs, ingénieurs, entrepreneurs et managers<sup>53</sup>. Ses recherches ont permis d'identifier des processus de construction collective des objets techniques. Elles montrent l'importance des co-constructions entre acteurs à l'intérieur de dispositifs sociaux et politiques. Pendant toute la durée du chantier du canal de Göta, les relais de la compagnie présents au Royaume-Uni, les techniciens ou les industriels britanniques identifient, recommandent et font signer des contrats à des ouvriers considérés comme suffisamment compétents pour être envoyés sur le chantier. Cette coopération internationale et transectorielle nous interroge encore sur la dimension sociale du projet.

Cette dimension transparait singulièrement tout au long des années 1810 au travers du recueil, de la mise en circulation et de la réception des savoirs et des connaissances. En résumé, ce que Vincent Denis et Pierre-Yves Lacour nomment la logistique des savoirs, c'est à dire un ensemble d'instruments et de pratiques qui visent à organiser la collecte, l'archivage et l'extraction d'informations de manière à les rendre mobilisables<sup>54</sup>. De même que les représentations techniques des promoteurs du projet sont à interroger : quelle place tient le Royaume-Uni pour les négociants suédois ? Celui du modèle indépassable en termes d'infrastructures et de technique industrielle de pointe ? Là encore, il s'agit d'étudier les modes collecte et de transfert des savoirs. Les techniciens et ingénieurs usent de leurs représentations pour faire état de leurs besoins dans leurs instructions aux voyageurs. Dans ces processus de transfert, les négociants semblent aussi jouer un rôle crucial. Les instructions, caractéristiques du monde scientifique, sont-elles suivies dans les pratiques de terrain<sup>55</sup> ? Dans notre étude, nous interrogeons les cercles d'appartenance des voyageurs. Il s'agit de déterminer la place qui leur est

---

<sup>53</sup> HUGHES, Thomas. *Op. cit.*

<sup>54</sup> VINCENT, Denis, LACOUR, Pierre-Yves. La logistique des savoirs. Surabondance d'informations et technologies de papier au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Genèses*, 2016, vol. 1, n°102, p. 107-122

<sup>55</sup> KURY, Lorelai. Les instructions de voyage dans les expéditions scientifiques françaises (1750-1830). *Revue d'histoire des sciences*, 1998, vol. 51, n°1, p. 65-92

donnée, selon quelles représentations, les qualités qui sont recherchées chez eux, comme l'ingéniosité technique ou la flexibilité afin de s'adapter aux circonstances locales et de nouer des liens avec des acteurs du pays. Dans ce cas, le passeur de savoir ressemblerait davantage à un commis voyageur<sup>56</sup>. Comment les acteurs envisagent leur voyage en fonction de cette appartenance à deux mondes, celui du commerce et de la technique ? Notre étude veut accorder une importance toute particulière aux représentations, qui guide le collecteur vers des lieux de l'innovation. Ces images déterminent en grande partie leurs circulations. Nous voulons inscrire notre analyse dans un cadre commun aux travaux de Liliane Hilaire-Perez sur les pratiques culturelles et l'histoire intellectuelle de l'industrialisation<sup>57</sup>. Il s'agit d'interroger les éventuels transferts de savoirs et de savoir-faire entre le milieu marchand et celui des techniciens et des ingénieurs. Comme Nicolas Bourguinat l'a montré, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les réseaux négociants français sont globalement reconnus par les autorités étatiques elles-mêmes comme les véritables experts en terme de collecte d'information économique<sup>58</sup>.

Les traces de cette représentation des négociants comme des acteurs compétents sont déjà abondantes dans la littérature scientifique. Dans les deux dernières décennies, les historiens ont consacré de nombreux travaux à l'économie de la période moderne dans lesquels ils mêlent histoire des techniques et histoire économique pour identifier les circulations de l'innovation et des modes de production. L'image qui en ressort met au jour là encore la prépondérance des méthodes négociantes pour une sélection rationnelle et un traitement des informations collectées. La place des intermédiaires des négociants est à interroger dans la valorisation des retours. Quel rôle jouent-ils dans l'alimentation du projet puis du chantier du canal de Göta et de ses déclinaisons en connaissances ? La place des liens familiaux entre négociants et leur rôle pour aider à identifier des sources d'information fiable, à collecter des savoirs, est prépondérante dans notre étude.

---

<sup>56</sup> BARTOLOMEI, Arnaud, LEMERCIER, Claire, MARZAGALLI, Silvia. Les commis voyageurs, acteurs et témoins de la grande transformation. *Entreprises et histoire*, 2012, vol. 1, n°66, p. 7-21

<sup>57</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Technique, économie et politique entre la France et l'Angleterre (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 9-29

<sup>58</sup> BOURGUINAT, Nicolas. L'État et l'information économique pendant les crises frumentaires, de la fin de l'Ancien Régime au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle in MARGAIRAZ, Dominique, MINARD, Philippe (dir.). *L'information économique (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*. Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2008. 381 p.

Mais un certain nombre d'historiens, au premier rang desquels Jean-Luc Chappey et Maria-Pia Donato, ont identifié une lente rupture dans cette longue domination des réseaux négociants. Ils éclairent la transition de la figure du voyageur philosophe au XVIII<sup>e</sup> siècle, polyvalent et collectionneur compulsif, vers le collecteur et l'enquêteur du XIX<sup>e</sup> siècle, spécialiste et respectant scrupuleusement les instructions transmises par son administration<sup>59</sup>. A leurs yeux, cette transformation irait de pair avec une volonté de reprise en main de l'Etat, qui se traduirait par une attention nouvelle portée aux techniques d'observation, d'enregistrement et de collecte. Cette thèse veut s'inscrire dans cette réflexion. En effet, pendant toute la décennie 1800 les dirigeants de la compagnie du canal usent de leurs réseaux négociants pour collecter les informations. Cependant, le soutien public des années 1810 se traduit par une affirmation de l'Etat royal suédois dans le domaine de la production et de la diffusion de l'information économie. Dans notre étude, les voyages se multiplient : à celui de C. D. Skogman en 1813-1814 se succèdent celui des deux jeunes ingénieurs Edström et Lagerheim. Si le premier est financé sur la cassette royale, le second est intégralement payé par la compagnie du canal de Göta. Cette multiplication des institutions engagées dans le processus de recueil de connaissances a un impact certain sur les pratiques.

Philippe Minard, dans son étude de cas sur la statistique industrielle en Angleterre, montre que c'est le Parlement qui joue le rôle de premier plan dans la collecte de l'information économique, au détriment des acteurs comme les négociants ou les associations commerciales<sup>60</sup>. Ce modèle implique qu'au lieu de réserver ses informations à son propre usage, l'institution parlementaire oeuvre à créer un espace public de débat autour des données économiques, qui réunit les experts, mais aussi les praticiens et les décideurs<sup>61</sup>. Le voyage de C. D. Skogman s'intègre dans ce schéma. Si la compagnie décide d'envoyer deux ingénieurs à ses propres frais au Royaume-Uni, c'est parce que le voyage précédent n'a pas permis de récolter des informations que la compagnie compte garder pour elle. Cette coexistence des deux types de voyages nous interroge sur le rôle qu'entend prendre l'Etat royal suédois en ce début de XIX<sup>e</sup> siècle, et notamment si les autorités veulent en faire un Etat facilitateur, chargé de collecter des informations destinées à être transmises aux entrepreneurs nationaux.

---

<sup>59</sup> CHAPPEY, Jean-Luc, DONATO, Maria Pia. Voyages et mutations des savoirs. Entre dynamiques scientifiques et transformations politiques. Fin XVIII<sup>e</sup> - début XIX<sup>e</sup> siècle. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n°385, p. 3-22

<sup>60</sup> MINARD, Philippe. La statistique industrielle en Angleterre au XVIII<sup>e</sup> siècle : position du problème in MARGAIRAZ, Dominique, MINARD, Philippe (dir.). *Op. cit.*

<sup>61</sup> MARGAIRAZ, Dominique. Introduction : de Colbert à la Statistique Générale de la France in MARGAIRAZ, Dominique, MINARD, Philippe (dir.). *Op. cit.*

Cette question a son importance dans la mesure où l'institution à l'origine de la mobilité humaine et le voyageur lui-même ne vont pas sélectionner des lieux de production de connaissance commun : le choix institutionnel et le choix individuel diffèrent. Ce qui, en définitive, oriente les savoirs recueillis puis transmis sous forme de livres, d'articles, de dessins. Financer un voyage pour moderniser ses processus de fabrication nationaux passe par une transmission précise et renseignée des techniques, recueillies dans des ateliers et des manufactures considérés par les acteurs comme particulièrement innovantes. La visite de ces pôles technologiques, où le voyageur recueille savoirs et objets, est une des premières étapes de la circulation des savoir-faire<sup>62</sup>. Le réseau négociant et les logiques de produits ouvrent sur des circulations de savoir-faire en vue de leur reproduction. Les migrations et les apprentissages en sont un aspect. L'Etat royal entend lui aussi créer des circulations de savoir-faire vers ses propres industries, mais ne peut ensuite favoriser une compagnie parmi les autres. Au cours des années 1820 ces deux logiques entrent en conflit, au moment où l'Etat suédois entend prendre une place plus importante dans le domaine économique.

Cette circulation des savoirs ne se fait pas de manière directe, et nécessite des adaptations. Le processus qui a principalement retenu notre attention dans cette thèse est celui de la traduction. Celle-ci peut s'entendre soit comme le processus de retranscription d'une langue à une autre, ou alors comme l'adaptation d'un texte d'un public à un autre, comme dans les travaux sur « l'histoire croisée »<sup>63</sup>. Dans les deux cas, la traduction est décisive pour la poursuite du projet, car elle permet la bonne conduite des travaux. En ce sens, la traduction est liée à la formation du corps savants des ingénieurs et des lieux de formation de ces derniers. Cela ne répond toutefois pas à la question historique de savoir pourquoi le processus de traduction acquiert une grande importance aux yeux des directeurs de la compagnie du canal et des autorités politiques au cours des années 1820. A partir du moment où les transferts de technologies vers la Suède donnent naissance aux premières productions techniques et scientifiques suédoises dans le domaine industriel, ces acteurs encouragent la traduction d'articles techniques suédois en français ou en anglais. Patrice Bret a ainsi prouvé qu'à mesure que les disciplines techniques se forment et que la professionnalisation des techniques comme,

---

<sup>62</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Cultures techniques et pratiques de l'échange, entre Lyon et le Levant : inventions et réseaux au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. n°49, n°1, 2002, p. 89-114

<sup>63</sup> WERNER, Michael, ZIMMERMANN, Bénédicte. Penser l'histoire croisée : entre empirie et réflexivité. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. n°58, année, n°1, 2003. p. 7-36

le processus de traduction permet de créer une presse scientifique susceptible de valoriser les productions nationales à l'échelle internationale. Notre étude veut cependant mettre en évidence comment les multiples acteurs déjà évoqués influencent les auteurs, les traducteurs, les éditeurs ou le lectorat politique dans leur processus de traduction ou d'édition d'ouvrages scientifiques et technique. Ou, comme le montre Andreas Önnorfors, pourquoi la traduction n'est pas un simple processus de transfert de connaissance, mais peut souffrir de multiples interférences<sup>64</sup>.

Cette circulation des savoirs ne se fait pas de manière directe, et nécessite des adaptations. Le processus qui a principalement retenu notre attention dans cette thèse est celui de la traduction. Celle-ci peut s'entendre soit comme le processus de retranscription d'une langue à une autre, ou alors comme l'adaptation d'un texte d'un public à un autre. Dans les deux cas, la traduction est décisive pour la poursuite du projet, car elle permet la bonne conduite des travaux. En ce sens, la traduction est liée à la formation du corps savants des ingénieurs et des lieux de formation de ces derniers<sup>65</sup>. Cela ne répond toutefois pas à la question historique de savoir pourquoi le processus de traduction acquiert une grande importance aux yeux des directeurs de la compagnie du canal et des autorités politiques au cours des années 1820. A partir du moment où les transferts de technologies vers la Suède donnent naissance aux premières productions techniques et scientifiques suédoises dans le domaine industriel, ces acteurs encouragent la traduction d'articles techniques suédois en français ou en anglais. Patrice Bret a prouvé qu'à mesure que les disciplines techniques se forment et que la professionnalisation des techniques comme, le processus de traduction permet de créer une presse scientifique susceptible de valoriser les productions nationales à l'échelle internationale<sup>66</sup>. Notre étude veut cependant mettre en évidence comment les multiples acteurs déjà évoqués influencent les auteurs, les traducteurs, les éditeurs ou le lectorat politique dans leur processus de traduction ou d'édition d'ouvrages scientifiques et technique.

---

<sup>64</sup> ÖNNERFORS, Andreas. Unlocking translations as tools of scientific communication. The genesis of Thunberg's « Travels » in German 1788–1794. *Lychnos*, 2016, p. 105-128

<sup>65</sup> CHATZIS, Konstantinos, VERDIER, Norbert, MOREL, Thomas, PREVERAUD, Thomas. Traduire des mathématiques « pour et par des élèves » dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : Acteurs et pratiques de traduction à travers trois cas d'étude en Europe et aux États-Unis. *Mémoires du livre*, 2017, vol. 9, n°1

<sup>66</sup> BRET, Patrice, CHAPPEY, Jean-Luc. Pratiques et enjeux scientifiques, intellectuels et politiques de la traduction (vers 1660-vers 1840) – vol. 2 – Les enjeux scientifiques des traductions entre Lumières et Empire [en ligne]. *La Révolution française*, 2018 [10/04/2020] <https://journals.openedition.org/lrf/1972>

Après tout, dans un sens large, notre étude vise à estimer dans quelle mesure le chantier du canal prend peu à peu la forme d'une *trading zone*, un lieu de savoir hybride, intermédiaire, dans lequel se rencontrent des savants et des praticiens<sup>67</sup>. En principe, ces espaces fonctionnent sur un modèle relativement simple : ils permettent l'interaction entre des professions techniques telles que les ingénieurs et les techniciens avec des acteurs issus d'autres milieux. Dans ce processus de mise en contact, l'espace est au cœur de la réflexion. De prime abord, le chantier du canal de Göta correspond d'autant plus à cette définition que s'y croisent des ingénieurs et techniciens britanniques, mais aussi des soldats et des ouvriers suédois. Une *trading zone* en termes de milieux professionnels, mais aussi en termes d'origine géographique. Il se rapproche des ateliers, des mines ou des arsenaux traditionnellement décrits. Hélène Vérin et Chandra Mukerji ont toutefois montré que sur les chantiers, la réalité du terrain est parfois toute autre<sup>68</sup>. Sur les chantiers, des difficultés apparaissent : les statuts, les appartenances nationales, les divergences entre savoirs théoriques et pratiques conduisent parfois les coopérations dans l'impasse. Dans notre étude, l'enjeu est de comprendre si le chantier du canal de Göta est réellement un lieu de coopération entre ingénieurs et praticiens, entre Britanniques et Suédois. Le sentiment d'asymétrie de la relation joue pleinement à une époque où les armées suédoises éprouvent des difficultés à se remettre de la défaite de 1809. Les membres de la compagnie du canal, les techniciens britanniques, les militaires sont-ils capables de négocier en collectivité des solutions pour conduire à bien le projet technique ? En somme, de mesurer si la transmission s'opère, ce qui est transmis, selon quelles modalités, pour que le projet du canal de Göta se réalise.

L'étude des circulations dans l'espace baltique et en mer du Nord a attiré l'attention d'historiens désireux d'évaluer la place tenue par les Scandinaves dans les mobilités européennes, majoritairement aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle. Pour Lisbet Koerner, le caméralisme suédois de cette période était contempteur des circulations internationales, tenant plutôt la ligne d'une certaine autarcie, voire même d'un « splendide isolement »<sup>69</sup>. Les caméralistes suédois accordaient une faible importance aux productions étrangères et au commerce extérieur pour éviter de mettre en péril les productions nationales. Mais tous les historiens scandinaves ne

---

<sup>67</sup> LONG, Pamela. Trading Zones in Early Modern Europe. *Isis*, 2015, vol. 4, n°106, p. 840-847

<sup>68</sup> VERIN, Hélène. La gloire des ingénieurs. L'intelligence technique du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle. Paris : Albin Michel, 1993. 455 p. et MUKERJI, Chandra. Impossible Engineering : Technology and Territoriality on the Canal du Midi. Princeton : Princeton University Press, 2009. 304 p.

<sup>69</sup> KOERNER, Lisbet. Linnaeus : Nature and Nation. Harvard : Harvard University Press, 2001. 308 p.



portent pas le même regard sur cette position politique. Hjalmar Fors, dans son livre *The Limits of Matter : Chemistry, Mining, and Enlightenment*, critique cette vision<sup>70</sup>. Il insiste sur le fait que les caméralistes ne tiennent pas une position de principe, et ne s’opposent pas à toutes les formes de circulation avec les autres Etats européens. Bien au contraire, nombre de caméralistes promeuvent des échanges dans le domaine des savoirs d’Etat qui couvrent un large spectre administratif, juridique, économique. Par ces échanges, les royaumes d’Europe du Nord s’intègrent alors aux échanges européens.

Notre étude s’interroge sur la poursuite de ces échanges dans le premier XIX<sup>e</sup> siècle, en dépit des conflits révolutionnaires et napoléoniens qui entravent en partie les circulations. Toutefois, elle veut accorder une place prépondérante à l’espace dans lequel les circulations entre le Royaume-Uni et le chantier du canal de Göta se tiennent, en usant des travaux issus du *spatial turn* pour montrer que cela crée un espace du savoir et de la technique<sup>71</sup>. Cette attention particulière à l’espace entend aussi réévaluer le rôle de la mer du Nord dans les connexions entre la Suède et le reste de l’Europe, quand la plupart des travaux à ce jour sont consacrés à la mer Baltique. La spatialité constitue également le fil conducteur de notre réflexion. La question du cadre spatial de notre analyse, c’est-à-dire de l’échelle dans laquelle penser les circulations constitue à la fois un enjeu et un axe de réflexion majeurs pour notre étude. Liliane Hilaire-Perez a en effet montré que les travaux prenant les échelles continentales ou nationales comme référents n’avaient guère de sens avant la structuration des États en État-nations<sup>72</sup>. Elle met au contraire l’accent sur une multiplicité de transferts à des échelles bien moindres, sans un modèle de diffusion homogène l’échelle nationale<sup>73</sup>. Cette remarque nous invite à examiner la manière dont le transfert de technologie se fait à l’échelle d’une compagnie, sur un chantier, et de voir comment la circulation technique se fait avec des adaptations constantes. En somme, proposer de déplacer la focale du côté d’une microhistoire technique.

---

<sup>70</sup> FORS, Hjalmar. *Op. cit.*

<sup>71</sup> LIVINGSTONE, David. *Putting Science in its Place : Geographies of Scientific Knowledge*. Chicago: University of Chicago Press, 2003. 234 p.

<sup>72</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane, VERNA, Catherine. La circulation des savoirs techniques du Moyen-âge à l’époque moderne. Nouvelles approches et enjeux méthodologiques [en ligne]. *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 2009 [10/04/2020] <http://journals.openedition.org/traces/2473>

<sup>73</sup> pour ce type d’études sur la Suède, voir GOOCH, Geoffrey, CASTENSSON, Reinhold. The Transfer of Technology from Great Britain to Sweden 1825–1850. *Geografiska Annaler*, 1991, vol. 73, n°3, p. 175-185

En effet, les circulations autour de la construction du canal de Göta sont constituées de mobilités humaines, mais aussi de flux de matériaux, d'outils, de machines et de plans qu'il nous a paru nécessaires d'étudier. Ces éléments matériels sont essentiels dans le processus d'invention<sup>74</sup>. Assurer le transfert de technologie repose sur une circulation des procédés et des objets qui permettent telle fabrication, telle machine ou tel procédé. Les techniques de production impliquent en effet des ressources et des savoirs qui, pour assurer le succès de l'entreprise, doivent circuler ensemble. Cette thèse veut montrer que cette circulation parallèle des techniques et des savoirs est un enjeu pendant toute la durée de la construction. Chaque type de circulation subit des processus différents pour pouvoir être transmis. Il implique par exemple une mise en emballage, dont Denis Woronoff a récemment exploré les ressorts et les enjeux. A partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, le transport et la vente de marchandises implique de protéger, d'identifier et de valoriser les objets<sup>75</sup>. Les sources de la compagnie du canal de Göta sont particulièrement loquaces le sujet, et permettent de poser des questions similaires sur des circulations techniques en Europe du Nord.

Cette matérialité doit se jouer des obstacles physiques ou artificiels. Dans ce cadre, la question des frontières joue à plein. Conçu et construit — du moins au cours des premières années — pendant la période des guerres napoléoniennes, le chantier du canal évolue au gré des processus d'ouverture et de fermeture de la frontière maritime en fonction des circonstances et des intérêts en présence. L'historiographie a prouvé que même après les guerres, le Royaume-Uni interdit l'émigration de techniciens et l'exportation de machines, mais les entrepreneurs britanniques en profitent pour ouvrir leurs manufactures aux étrangers et mettre en oeuvre une stratégie complexe d'exportation de machines pièce par pièce<sup>76</sup>. Notre étude suggère qu'au cours de cette période de cristallisation des identités nationales, l'enjeu nationaliste devient croissant au fur et à mesure que le projet progresse. Pourtant, comme le montre Liliane Hilaire-Perez, cette toile de fond ne doit pas faire perdre de vue que les emprunts perdurent, que les identités peuvent être transnationales, comme le prouve Baltzar von Platen, le principal promoteur du canal<sup>77</sup>.

---

<sup>74</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit.

<sup>75</sup> WORONOFF, Denis. Histoire de l'emballage en France, du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours. Valenciennes : Presses universitaires de Valenciennes, 2015. 223 p.

<sup>76</sup> BENSIMON, Fabrice. British workers in France, 1815-1848. *Past & Present*, 2011, n°213, p. 147-189

<sup>77</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Savoirs et mobilités à l'échelle du monde : un paradigme au prisme de la recherche collective in GONZALEZ-BERNARDO, Pilar, HILAIRE-PEREZ, Liliane (dir.). Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2015. 514 p.

A partir de cette perspective, nous pouvons voir pourquoi le projet du canal de Göta produit des circulations et des phénomènes d'adaptation technique. Le projet dans son entièreté peut être lu comme une vaste politique de transfert de technologie. Traditionnellement décrit comme une entreprise technique suédoise, il est aussi conçu comme une tentative de modernisation des pratiques industrielles en accord avec les nouvelles données commerciales et politiques internationales. Dans ce processus, les institutions étatiques tiennent une place qui ne cesse de changer. D'abord, la compagnie du canal agit comme et avec les négociants pour assurer ces transferts, mais aussi comme instrument de diplomatie entre la Suède et le Royaume-Uni. En somme, le canal agit comme un support. Nous en voulons pour preuve le fait que le chantier implique des circulations humaines, faites d'ouvriers en mal d'emploi, d'ingénieurs en quête de nouveautés, de promoteurs soucieux d'assurer la réussite de leur entreprise. Mais peu à peu, les autorités royales entendent s'emparer du domaine de l'information économique et du transfert de technologie.

Notre ambition est plus largement d'essayer de comprendre comment l'histoire de la construction du canal de Göta, marquée par dans l'esprit des acteurs qui l'ont porté par des inflexions, des hésitations et des devenirs multiples, est progressivement passé d'un simple projet technique d'infrastructure à l'élaboration d'une véritable politique publique. Pour ce faire, nous accordons une place particulière aux acteurs, à leurs représentations et à leurs actions, et voir comment ces deux éléments coexistent et influencent l'un sur l'autre. L'hypothèse de départ est donc d'imbriquer étroitement histoire des infrastructures techniques et évolutions de la Suède du début du XIXe siècle.

Comment un canal privé devient une infrastructure publique ? Comment les relations internationales influencent le déroulement physique du chantier ? Comment l'Etat suédois bâtit peu à peu une administration des voies d'eau à partir d'un projet singulier ? Dans quelle mesure celle-ci est-elle utilisée pour l'unification nationale ? Pour chacune de ces questions, les acteurs ont alors de multiples réponses possibles.

## Sources et organisation de la thèse

Le corpus de sources est majorité constitué de sources suédoises, la maîtrise de cette langue était nécessaire pour dialoguer avec l'historiographie suédoise caractérisée par des travaux insistant sur la dimension déterministe de la technique en Suède<sup>78</sup>. Il était donc indispensable de réévaluer ces sources, pour se placer dans cette historiographie.

Les **archives de la compagnie du canal de Trollhätte**, celles de la compagnie canal de Göta constituent des sources de premier ordre pour analyser le processus de circulation en jeu dans la formulation du projet et la construction du canal. Les archives de la compagnie du canal, qui se trouvent à Vadstena, renferment les procès-verbaux des réunions de la direction de la compagnie, mais aussi les assemblées générales des actionnaires qui débattent des travaux du chantier du canal et des rapports que la compagnie doit entretenir avec les relais britanniques. Comme dans d'autres travaux sur les voies d'eau, ces sources permettent d'aller au-delà des papiers personnels des dirigeants de la compagnie, et de questionner les archives journalières de la compagnie<sup>79</sup>. Le chantier est en effet producteur de ses propres archives : les techniciens et ingénieurs rédigent quotidiennement des cahiers qui narrent le chantier et donnent une cohérence à l'ensemble des sources produites. La richesse de ces archives de la compagnie du canal conservées à Vadstena, où se trouvait le siège de la compagnie, ont permis de réaliser cette étude des circulations techniques vers le chantier du canal et des adaptations techniques qui s'y déroulent, en ouvrant une fenêtre inédite sur le domaine de la construction. Conservées à Londres, les archives de la *Institution of civil engineers*, institution créée en 1818 pour promouvoir les ingénieurs civils, constituent la source principale pour comprendre les modalités de ces circulations, en mettant l'accent sur les acteurs de la transmission. Les ingénieurs, ouvriers et industriels britanniques produisent en effet des documents qui permettent de dépasser l'approche en terme d'identité nationale et à s'écarter de ses usages qui privilégient la confrontation entre deux traditions. Pour les utiliser, il a fallu mener une réelle analyse du clivage entre les institutions et la diversité des pratiques des deux royaumes. L'analyse de ces sources, à partir des échanges avec le *Home Office* britannique, permet de montrer aussi que l'alliance politique favorise, de part et d'autre, la transmission de connaissances.

---

<sup>78</sup> DE MARÉ, Eric. *Swedish cross cut, a book on the Göta canal*. Malmö : Alhems förlag, 1964. 239 p.

<sup>79</sup> MONTEL, Nathalie. *Op. cit.*

Les **archives administratives** tiennent une place à part. En raison de sa nature de compagnie privilégiée, de son importance économique et politique pour le pays, mais aussi de son ampleur sur le territoire, la compagnie du canal de Göta n'a cessé d'entretenir d'étroits rapports avec l'Etat royal suédois. Du fait d'une structure étatique centrale suédoise éclatée entre chancellerie royale, secrétariats d'Etat, et collèges royaux, les traces de la construction d'une politique publique sont éparpillées. De plus, des débats parlementaires dans le Riksdag se tiennent et orientent les travaux de la compagnie et de l'administration sans pour autant que les discours ne soient retranscrits ou ne fassent l'objet de comptes rendus. Il faut alors recourir aux sources imprimées, celles des débats parlementaires à partir de 1809, au moment où le Riksdag peut se réunir, ou les brochures éditées par les différents représentants pour diffuser leurs idées<sup>80</sup>. Pour remédier à ces carences dans les archives des institutions de l'administration centrale, il a fallu effectuer des enquêtes complémentaires, notamment dans les archives locales à Vadstena, siège de la compagnie, qui conservent les documents reçus par les gouverneurs et permettent de mesurer la capacité d'action du pouvoir central suédois. Les rapports, les cartes, les schémas et les tableaux transmis sur le projet du canal de Göta et sur le chantier permettent d'analyser le travail administratif en train de se faire. Cette multitude de liasses administratives a permis de dégager les informations utiles à notre étude, en même temps qu'elle a permis de comprendre le fonctionnement des services administratifs, les circuits entre et à l'intérieur des institutions, les modalités d'action sur le terrain. Pour effectuer ce travail, il a fallu contextualiser, notamment au regard de la rupture supposée de 1809 et recouper les informations pour apporter des éléments nécessaires à notre réflexion. C'est donc à partir de fragments qu'il a fallu reconstituer une politique publique en train de se construire.

Cette exploration des archives administratives est complétée par un dépouillement des **archives diplomatiques françaises** portant sur une douzaine de cartons dans lesquels nous retrouvons tous les documents produits par les diplomates français en Suède entre 1793 et 1833, qui correspondent aux limites de notre étude. Les origines françaises de Bernadotte et son incapacité tout au long de sa vie à maîtriser la langue suédoise joue sans conteste un rôle. Notre choix s'explique en outre car aux yeux des Suédois, la France apparaît comme la seule

---

<sup>80</sup> Les débats parlementaires sont rassemblés dans les *Riksdagshandlingar* (journaux du Riksdag)

alternative plausible au Royaume-Uni pour les transferts de technologie<sup>81</sup>. La concurrence entre le Royaume-Uni et la France dans le domaine industriel à l'époque rend les consuls français particulièrement attentifs aux projets techniques binationaux. Ils offrent un changement dans l'angle d'observation, en donnant la perspective depuis un troisième regard qui n'est ni suédois, ni britannique. Ces sources sont essentiellement produites par les consuls de France à Göteborg, dont les activités à la fois d'ordre diplomatique et commercial constituent de précieux témoignages pour l'historien<sup>82</sup>. Ils évoquent dans leurs rapports quasi mensuels les éléments commerciaux qui leur semblent dignes d'intérêt pour leur pays d'origine. L'analyse de ces documents permet principalement d'envisager les concurrences, les convoitises et, en somme, le regard que peuvent porter les autres Etats européens sur ce projet commercial et diplomatique.

Les autres sources manuscrites de notre étude se trouvent pour une grande part dans une correspondance qui concerne à la fois le projet du canal, mais aussi les événements politiques et économiques de l'époque. Cette correspondance, conservée essentiellement à la *Kungliga Bibliotek*, est produite dans une large mesure par le principal promoteur du canal, Baltzar von Platen, et l'ingénieur britannique Thomas Telford. Autour d'eux gravitent des familles, des amis, des connaissances, des relations qui tiennent tous une place dans ce projet de construction. Dès lors, la correspondance tient dans cette thèse une place privilégiée par la richesse des thématiques qui y sont abordées et parce qu'elle donne, en dépit de nombreux biais, l'opinion des acteurs. Ces derniers racontent, écrivent ce qu'ils lisent, entendent, mais aussi ce qu'ils ne voient pas, ne disent ou n'écrivent pas<sup>83</sup>. Les lettres échangées permettent de retracer l'histoire sociale d'une famille, celle de Baltzar von Platen, qui use du réseau politique hérité de son père et des réseaux négociants de sa belle-famille pour assurer le succès du projet. Les échanges épistolaires avec l'ingénieur britannique abordent aussi une histoire culturelle et intellectuelle des techniques, au travers de la description d'objets, de procédés ou

---

<sup>81</sup> pour une vue d'ensemble des relations entre la France et la Scandinavie au XVIII<sup>e</sup> siècle, voir SCHNAKENBOURG, Eric, POURCHASSE, Pierrick. *La France et la Scandinavie aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles : aperçu historiographique et tendances actuelles de la recherche. Histoire, économie & société*, 2010, vol. 29, n°1, p. 7-12

<sup>82</sup> MEZIN, Anne. *Les consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)*. Paris : Ministère des Affaires étrangères, 1997. 975 p. ; ULBERT, Jörg, LE BOUËDEC, Gérard (dir.). *La fonction consulaire à l'époque moderne*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2006. 428 p. ; MÜLLER, Leos. *Consuls, corsairs, and commerce. The Swedish consular service and long-distance shipping, 1720-1815*. Uppsala : Acta Universitatis Upsaliensis, 2004. 268 p.

<sup>83</sup> SAUNIER, Pierre-Yves. *Circulations, connexions et espaces transnationaux. Genèses*, 2004, vol. 4, n°57, p. 113

d'infrastructures. Enfin, cette correspondance dresse le portrait d'un monde politique et économique en constante évolution, les acteurs de cette correspondance suivant attentivement les transformations des organisations étatiques et des modes de production.

La diversité des sources répond à la volonté de confronter différentes lectures de la construction du canal de Göta autour du mûrissement du projet, de la mise en oeuvre du chantier et de la représentation que les contemporains ont du canal de Göta entre 1790 et 1832. Cette même volonté a guidé l'organisation générale du plan. Ce dernier se divise en trois parties. La première partie couvre la période allant des années 1790 au tout début de la décennie 1810, et entraîne le lecteur au travers du changement révolutionnaire de 1809. Cette première section met l'accent sur la manière dont un projet conçu par une poignée de négociants et d'industriels parvient à devenir en une décennie un projet d'ampleur nationale. Pour comprendre cette transformation, nous examinons essentiellement les discours des promoteurs du projet, destinés à capter l'attention royale. Dans ce cadre, nous estimons que l'histoire mais aussi la capacité à rendre envisageable un projet technique ambitieux jouent un rôle central. Ces arguments font mouche auprès du pouvoir royal gustavien qui se saisit à son tour du projet pour en faire un instrument de légitimation auprès des populations. Cependant, la guerre de Finlande en 1809 et le changement de régime viennent ébranler l'édifice politique suédois. A nos yeux, les promoteurs du projet utilisent la guerre et ses conséquences devant la représentation nationale pour faire du canal un projet politique de redressement national. Ce faisant, ils assurent certes l'avenir du projet, mais transforment leur projet initial de voie d'eau privée en infrastructure nationale.

La seconde partie aborde la mise en oeuvre matérielle du projet avec le lancement du chantier à compter des années 1810 et la transformation que cette matérialisation fait subir au projet. Ici, nous démontrons le caractère binational du chantier, tant par les circulations qui permettent l'acheminement des idées, des hommes et des objets, que par les travaux qui se déroulent sur le sol suédois. Une construction de cette ampleur constitue un défi de taille pour les autorités suédoises, surtout après la révolution de 1809, où le pouvoir parlementaire s'affirme. C'est pourquoi nous étudions particulièrement le processus de création de la compagnie du canal de Göta au sein du Riksdag, en estimant que c'est la forme qui lui est accordée en 1810 qui définit pour beaucoup les conflits qui émergent par la suite. Cette compagnie privée bénéficiant du soutien public oblige à créer un nouvel encadrement juridique sur la question des expropriations et des incidents sur le chantier. A chaque fois, l'Etat suédois entend rompre

avec l'absolutisme gustavien en garantissant les droits de la population, tout en assurant la prospérité de la compagnie. Toutefois, ce caractère hybride fragilise le projet dans la période de crise qui suit la fin du conflit européen en 1815. La garantie publique devient alors peu à peu, dans un contexte de renforcement du contrôle parlementaire, un contrôle public de la compagnie du canal de Göta. Après 1818, la compagnie privée du canal de Göta s'achemine de plus en plus vers une compagnie publique.

Ces deux premières parties mettent en lumière les évolutions dans la manière dont les autorités politiques suédoises utilisent le projet du canal pour faire de la politique. Au cours de la période gustavienne, la prise en compte de l'avis de la population constitue un instrument de légitimité pour le monarque. Mais la guerre de 1809 et le changement de régime politique transforment aussi l'usage du projet. Les autorités parlementaires, bien plus puissantes, encadrent le chantier du canal et fixent des règles nouvelles qui, à nos yeux, sont censées démontrer la prise en compte de l'intérêt des populations. La mise en œuvre de ces nouvelles règles ne se fait toutefois pas sans heurt, certains acteurs peinant à intégrer les normes du nouveau système politique.

La troisième partie reprend en grande partie les thèmes déjà abordés dans les deux premières parties de la thèse, et conduit notre propos depuis la grande crise financière de la compagnie en 1817-1818 jusqu'à l'ouverture du canal en 1832. Cette section met en valeur les nouveaux éléments introduits par l'expérience de la crise financière suédoise, et comment ces éléments façonnent le projet durant la dernière décennie de sa construction. Nous y envisageons notamment comment les promoteurs du canal, soucieux de respecter les nouvelles limitations financières qui leur sont imposées et les nouvelles caractéristiques nationalistes, élaborent un discours destiné à masquer peu à peu les circulations entre le Royaume-Uni et la Suède, même si les circulations continuent à s'opérer. En montrant comment les promoteurs du canal mettent en avant les scientifiques suédois et présentent volontiers leur pays comme un nouveau pôle technique en Europe, nous faisons apparaître le processus de construction d'une culture d'ingénierie nationale. Les autorités du canal occultent progressivement l'apport britannique dans le projet au profit de lieux et de productions nationales, imitant pourtant largement les ateliers et machines britanniques. L'image d'une population naturellement douée pour la production mécanique est créée de toute pièce et reprise par le pouvoir royal. Elle sert néanmoins la monarchie dans son souci de bâtir une structure administrative destinée à couvrir le pays d'infrastructures fluviales et portuaires. La nationalisation justifie en effet l'intervention publique dans



le domaine de l'aménagement et plus largement, l'affirmation d'un nouveau rôle de l'Etat suédois dans l'économie. L'Etat royal suédois devient le garant du développement du pays.

## **Première partie : D'une idée commerciale à un projet politique (années 1790 - autour de 1810)**

À la fin des années 1790, l'idée naît dans les milieux d'affaires qui gravitent autour de la ville de Göteborg d'un canal qui traverserait la Suède entre la mer du Nord et la mer Baltique. Cette idée prend pour appui l'infrastructure préexistante du canal de Trollhätte, construit entre 1793 et 1800, lequel génère des profits substantiels au sein de la communauté d'affaires<sup>84</sup>. Au départ encore floue, cette idée prend peu à peu une forme plus aboutie. Le groupe d'intérêt qui la porte commence même à rassembler, de manière éparse, un ensemble d'arguments susceptibles de convaincre le pouvoir royal d'accorder son autorisation. On y retrouve pêle-mêle des éléments aussi divers que l'appel à l'histoire nationale, les capacités nouvelles offertes par le progrès technique ainsi que l'utilité d'une telle infrastructure pour l'ensemble du royaume. Si ce canal reste présent pendant plusieurs années uniquement dans les esprits de ce groupement commercial, les acteurs qui en sont issus entendent bien mettre tout en œuvre pour poursuivre l'entreprise économiquement profitable des voies d'eau. Leur démarche auprès des autorités royales inscrit alors leur idée dans la lignée des projets, que Frédéric Graber définit dans ses travaux comme « l'intention d'agir ou de faire » ou bien s'apparente à un « plan proposé pour réaliser une idée »<sup>85</sup>.

Les travaux de F. Graber sur les projets comme forme d'action montrent bien la transformation d'une idée en projet par l'intervention d'un « faiseur de projet » qui assure la mise en forme du projet et le porte auprès des autorités. L'ensemble de ces dimensions sera pris en compte dans ce chapitre, en soulignant les spécificités du canal de Göta. La particularité du chantier du canal de Göta réside dans le fait que les démarches entreprises auprès du pouvoir, la production des pièces du dossier du projet tout autant que l'expertise sont liées à des circulations internationales. L'article de F. Graber sur les faiseurs de projets invite à s'affranchir de l'approche individuelle des projets en décentrant le regard et en apportant une attention plus fine à l'ensemble des acteurs investis dans la construction des projets<sup>86</sup>. Certes, le faiseur de projet demeure celui qui promeut l'idée du canal de Göta. Toutefois, tant la genèse que la

---

<sup>84</sup> NORDENSKJÖLD, Nils, Otto. Les chutes de Trollhättan : leur développement et leur histoire économique. *Annales de Géographie*, 1918, vol. 27, n°147. p. 227-230

<sup>85</sup> GRABER, Frédéric. Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) : pour une histoire des projets. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2011, vol. 3, n°58, p. 7-8

<sup>86</sup> *Ibid.*

consolidation de l'idée sont avant tout des œuvres collectives, qui engagent en arrière-plan un grand nombre d'acteurs. Ceux-ci sont issus de milieux divers : ingénieurs et négociants britanniques, agents du pouvoir royal, connaissances du faiseur de projet, mais aussi et surtout experts venus de l'étranger. La grande spécificité du canal de Göta est en effet l'intervention d'un ingénieur britannique, T. Telford, et ses assistants. Leur présence conduit à la production d'un nombre important de pièces et de documents issus de la tradition technique britannique ou au moins, rédigés en anglais. L'ensemble de ces matériaux donnent lieu à d'intenses processus de traduction, qu'ils soient de l'anglais vers le suédois ou du langage technique vers un langage plus accessible pour le pouvoir royal. En effet, la dernière étape de ce processus est la soumission du projet à un pouvoir royal qui s'en empare comme d'un instrument politique sur le sol suédois.

Cette mainmise royale sur le projet se renforce encore lorsque le pouvoir royal, pris dans la tourmente des guerres napoléoniennes, réalise qu'il peut en faire un outil diplomatique efficace. Tissant un ensemble de relations entre le Royaume-Uni et la Suède à travers la mer du Nord, le projet de canal prend alors un tour diplomatique. Si cette dimension est utile lorsque les relations entre les deux pays sont bonnes, elle devient rapidement encombrante lors des périodes de rupture. La guerre de Finlande en 1809 vient encore accentuer cette dimension<sup>87</sup>. Ce conflit russo-suédois ébranle profondément le projet du canal et menace de le détruire. Toutefois, sa dimension de projet politique retrouve un nouveau souffle dans les discours des promoteurs du canal qui siègent à la diète de 1809. La présentation du projet de canal à la représentation nationale provoque des conflits sur l'utilité du projet. Toutefois, en chargeant la voie d'eau d'enjeux qui frappent alors les esprits des contemporains, les promoteurs du canal parviennent à sauver le projet. Ils accomplissent ainsi leur souhait premier de réaliser la poursuite d'une voie d'eau commerciale, mais lui adjoignent au passage une dimension politique et nationale.

---

<sup>87</sup> SANDSTRÖM, Allan. Sveriges sista krig - de dramatiska åren 1808-1809. Örebro : Libris, 1994. 196 p.





## Chapitre Premier : La construction d'une infrastructure commerciale

Le canal de Göta est avant tout une entreprise commerciale. L'intense correspondance entre d'un côté des négociants et des maîtres de forge et de l'autre le pouvoir royal témoigne que l'on se trouve ici face à un outil destiné à satisfaire une stratégie commerciale avant tout. Les lettres, ouvrages et mémoires adressés aux autorités royales visent à obtenir le droit de construire une voie d'eau destinée à faciliter les échanges. Avant d'entrer directement dans les formes que prend la soumission de cette idée au pouvoir royal, commençons par observer chaque argument employé par les acteurs hors de la sphère publique au début des années 1800. Chacun compose à sa manière le canevas sur lequel le projet du canal de Göta est tissé.

Ses promoteurs conçoivent le canal de Göta comme le prolongement physique du canal de Trollhätte<sup>88</sup>. Les négociants et les maîtres de forge soutiennent la construction du canal car ils espèrent en retirer des bénéfices pour leur commerce. Toutefois, cet argument est peu audible par les autorités royales. La voie d'eau est alors présentée sous une forme symbolique comme un ouvrage historique promu par les rois suédois depuis les temps les plus anciens. Néanmoins, cette dimension physique implique aussi de prendre en compte le risque lié à la construction. La présentation de la voie d'eau comme une oeuvre d'utilité publique apparaît alors comme déterminante, même s'il n'est pas impossible d'y déceler de manière certaine la volonté de contribuer à la prospérité de la communauté nationale.

### 1. Achever une voie d'eau privée

Comprendre le contexte de construction du canal de Göta demande de s'intéresser à l'achèvement d'un autre canal, celui de Trollhätte. Construit à la toute fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, il est la première voie d'eau bâtie en Suède depuis près d'un siècle. Sa construction constitue donc un référentiel dans tous les domaines pour les bâtisseurs de canaux suédois au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Tant le mode de financement de la construction que les techniques employées ou encore l'encadrement administratif provoquent une rupture dans le royaume scandinave. Cependant, ce canal de Trollhätte n'est pas considéré comme une fin en soi. Il est conçu comme la première

---

<sup>88</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. Avhandling om kanaler genom Sverige med särskilt avseende å Vänerns sammanbindande med Östersjön. Stockholm : N. M. Lindh, 1806. 64 p. pour un ouvrage général sur la construction du canal, voir DE MARÉ, Eric. Swedish cross cut, a book on the Göta canal. Malmö : Alhems förlag, 1964. 239 p.

Pierre d'une voie d'eau plus longue qui traverserait la Suède de part en part. La poursuite du percement de ce canal permettrait aux investisseurs, dont les profils sont relativement homogènes, de multiplier leurs bénéfices et d'accroître leur commerce.

### 1.1. D'un canal à l'autre<sup>89</sup>

Le canal de Göta n'est pas le premier projet de canal à prendre forme sur le territoire suédois. À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le pouvoir suédois autorise la construction d'une voie d'eau sous la forme d'une compagnie privée par actions, le canal de Trollhätte. D'une longueur de 82 kilomètres entre le lac Vänern et Göteborg, il est constitué principalement d'un canal étroit au niveau de Karlgrav, contourne les impressionnantes chutes de Trollhätte dont il tire le nom, et enfin une grande partie du fleuve Göta. L'objectif affiché du canal est de pouvoir transporter plus facilement le fer venu du Värmland, au moyen de bateaux étroits pouvant charger jusqu'à 140 tonnes de matière brute. Il est le premier canal construit en Suède depuis celui de Hjälmare en 1639<sup>90</sup>. A ce titre, il constitue l'infrastructure de référence pour les concepteurs et les constructeurs du canal de Göta et en vient par conséquent à incarner une norme qu'il convient de connaître, tant dans la forme du financement que dans les méthodes ou l'encadrement dont il bénéficie.

La première rupture que constitue la construction du canal de Trollhätte réside dans le mode de financement de sa construction, avec le passage d'un financement public à des investissements particuliers. Jusqu'en 1793, les chantiers de canaux suédois sont financés par l'Etat car la pensée économique dominante postule que des particuliers ne doivent pas avoir d'influence sur un ouvrage destiné au bien public. L'historiographie traditionnelle attribue ce nouveau rôle des acteurs privés à deux facteurs<sup>91</sup>. Tout d'abord, les surplus de l'agriculture et du commerce augmentent tout au long du siècle, ce qui permet aux propriétaires terriens et aux marchands d'investir des sommes importantes dans la construction d'infrastructures<sup>92</sup>. Cette

---

<sup>89</sup> voir carte en annexe p. 581

<sup>90</sup> GUNNARSSON, Åke. Kanaler i Sverige : strategi, trafik, ekonomi och konkurrens : undersökning av de mindre inre kanalerna fram till slutet av 1930-talet med tonvikt lagd vid Hjälmare kanal och Dalslands kanal. Saltsjö Boo : Kanaler & sjöport, 1998. 176 p.

<sup>91</sup> TVEDT, Terje. Why England and not China and India? Water systems and the history of the Industrial Revolution. *Journal of Global History*, 2010, vol. 5, n°1, p. 34

<sup>92</sup> MYRDAL, Janken. Farming and feudalism, 1000-1800 In MORELL, Mats, MYRDAL, Janken (eds.). *The Agrarian History of Sweden : From 4000 BC to AD 2000*. Lund : Nordic Academic Press, 2011, p. 90

dévolution de la construction des canaux aux particuliers s'inspire du Royaume-Uni, où les bénéfices réalisés par les entrepreneurs privés mettent à leur disposition des sommes suffisantes pour investir dans les voies d'eau. La Suède prend en cela un chemin distinct de celui de la France, où l'Etat royal reste jusque tardivement le principal acteur de cette politique<sup>93</sup>.

À la fin du XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le régime de la concession à une compagnie privée devient donc la norme en Europe<sup>94</sup>. Cette forme juridique spécifique permet de financer le réseau de canaux en dirigeant les investissements des nobles, entrepreneurs et grands propriétaires fonciers vers les entreprises de canaux. Les compagnies concessionnaires sont le résultat d'initiatives locales, qui émanent des autorités municipales ou paroissiales. La construction du canal de Trollhätte ne déroge pas à la règle. Le privilège de 1793 précise ainsi que :

(...) la demande a été faite de construire un canal pour les entrepreneurs et le transport de marchandises, par les provinces les plus riches du royaume en agriculture comme en industrie, et de renforcer le royaume ; cette demande a été faite par plusieurs habitants du Västergötland et du Värmland pour la création d'une compagnie de particuliers.<sup>95</sup>

Le privilège octroyé le 13 décembre 1793 montre que le premier objectif de la construction du canal est de satisfaire les demandes des négociants et des maîtres de forge des régions du Västergötland et du Värmland, qui comptent alors parmi les régions les plus riches de Suède, pour leur intérêt particulier. Ce canal s'inscrit tout à fait dans le vaste mouvement européen de construction de canaux privés de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Là comme ailleurs, la soumission de cette requête est soutenue par des propriétaires terriens, des manufacturiers et des négociants. Ils conçoivent alors ces infrastructures comme un moyen d'améliorer les conditions de transport, et donc d'accroître les revenus issus de leurs manufactures, carrières, forêts et mines<sup>96</sup>. La présentation de la demande est dès lors motivée par un projet commercial destiné à satisfaire leurs intérêts privés<sup>97</sup>. A la différence des canaux français conçus par des membres

---

<sup>93</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*

<sup>94</sup> ARBULU Pedro, VASLIN Jacques-Marie. Le financement des infrastructures par la Bourse de Paris au XIX<sup>e</sup> siècle. *Revue d'économie financière*, 1999, n°51, p. 31

<sup>95</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Kommunikations Trollhätte kanal, Privilège de la compagnie du canal de Trollhätte, 13 décembre 1793

<sup>96</sup> CONCHON, Anne. Financer la construction des infrastructures de transport : la concession aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. *Entreprises et histoire*, 2005, vol. 1, n°38, p. 68

<sup>97</sup> *Ibid.*, p. 60



de l'administration royale, le projet est porté par des particuliers, selon une logique alors récente dans le royaume scandinave. Si les sources officielles restent avares sur la raison sociale des soumissionnaires, les ouvrages ultérieurs permettent d'obtenir davantage de précisions. L'ouvrage de l'érudit et poète Per Adolf Granberg, *Histoire du canal de Trollhätte* (1801), précise les noms et l'origine sociale des déposants de la requête :

Cette proposition pour la construction d'une voie d'eau a été faite par le maître de forges Peter Bagge et par le négociant William Chalmers, et publiée de manière anonyme dans le *Götheborgs Allehanda* en 1793, à l'occasion de la visite du Roi et du Duc de Södermanland, régent du royaume.<sup>98</sup>

Granberg, résident de Göteborg et bon connaisseur des milieux négociants, se révèle plus prolix que le privilège et précise que les promoteurs du canal de Trollhätte, William Chalmers et Peter Bagge, sont des industriels et négociants de Göteborg. Ce sont les premiers à proposer que l'investissement privé se substitue à la politique publique de construction défendue jusqu'alors par la dynastie gustavienne, fondée sur l'impôt. Pour ces individus qui sont des notables locaux, le canal doit satisfaire avant tout leur intérêt de négociant. A la différence de promoteurs de canaux dans d'autres Etats européens, ces figures ne sont pas issues d'une administration royale soucieuse de développer le commerce national. On note bien là une proximité avec la logique britannique, où les projets de canaux sont souvent soumis par des acteurs privés qui conçoivent le commerce comme leur chasse gardée<sup>99</sup>.

La suite du projet du canal de Trollhätte est éloquent sur le changement de conception économique qui a cours en Suède. A plusieurs reprises, les marchands suédois promoteurs de la voie d'eau s'opposent aux velléités de la couronne d'amender le projet pour construire des entrepôts, et remettre en question le privilège de 1793 qui accorde aux marchands la propriété de toutes les terres et ateliers sur le parcours<sup>100</sup>. Ils vont jusqu'à entreprendre des démarches auprès de leur contact, un maître de forge membre de la haute aristocratie, le baron Ehrenheim,

---

<sup>98</sup> GRANBERG, Per Adolf. *Trollhätte kanalfartens historia*. Göteborg : Samuel Norberg, 1801, p. 47

<sup>99</sup> BAGWELL, Philip, LYTH, Peter. *Transport in Britain: From Canal Lock to Gridlock*. New York : Hambledon and London, 2002, p. 13

<sup>100</sup> RA, *Brevsamlingar*, Karl Erik Lagerheims brevsamling, Lettre de la direction de la compagnie du canal de Trollhätte à Gustave IV Adolphe, 20 mars 1805

pour persuader le souverain de renoncer à ces constructions<sup>101</sup>. A leurs yeux, le canal de Trollhätte est construit pour bénéficier aux affaires des acteurs privés, pas à celles de l'Etat royal. En effet, s'ils s'opposent aux installations d'entrepôts détenus par la couronne, ils réclament au contraire en 1796 à Gustave IV Adolphe l'installation d'une roue à aube sur le canal de Trollhätte<sup>102</sup>. Cette demande vise notamment à améliorer les manufactures qui se trouvent sur les bords du canal et qui appartiennent dans leur totalité aux marchands actionnaires du canal de Trollhätte. A une époque où les cours d'eau sont la principale source d'énergie en Suède, le canal est perçu par ses investisseurs comme un moyen pour accroître leur potentiel productif<sup>103</sup>.

Cependant, la construction du canal de Trollhätte se distingue surtout des canaux précédents par la forme qui est accordée à la direction des travaux. A la différence des projets précédents qui n'avaient recours à des civils que pour tracer les plans et laissaient ensuite l'exécution aux ingénieurs militaires pourtant peu compétents dans ce domaine, les négociants ont cette fois recours à un ingénieur en chef assisté d'un subordonné, à l'instar de ce que l'on retrouve dans d'autres projets européens de construction à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Le premier, Eric Nordevall, est un ingénieur suédois formé au *Bergskollegium*, le Collège des Mines suédois. La direction l'appelle dès le début des travaux du canal de Trollhätte, en 1794, à en prendre la direction<sup>104</sup>. Il est le premier à proposer des plans inédits qui envisagent le percement du canal de manière audacieuse. Il s'installe à Trollhätte en 1795, il y demeure jusqu'en 1800 afin de superviser l'ensemble de travaux. Par la suite, il rejoint la compagnie du canal de Södertälje, une autre voie d'eau suédoise dont la construction s'étale entre 1803 et 1819. Chargé de sa planification, il en assure la complète direction tout au long des années<sup>105</sup>.

Son subordonné est Eric Svedenstjerna, lui aussi issu d'une formation au sein du

---

<sup>101</sup> RA, Brevsamlingar, Karl Erik Lagerheims brevsamling, Lettre de la direction de la compagnie du canal de Trollhätte au baron Ehrenheim, 4 décembre 1805

<sup>102</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Kommunikations Trollhätte kanal, Lettre de la direction de la compagnie du canal de Trollhätte à Gustave IV Adolphe, 1796

<sup>103</sup> POURCHASSE, Pierrick. Le dynamisme des petits ports de l'espace baltique au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Rives méditerranéennes*, 2010, vol. 1, n°35, p. 106

<sup>104</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Kommunikations Trollhätte kanal, Lettre de la direction de la compagnie du canal de Trollhätte à Gustave IV Adolphe, 22 mars 1796

<sup>105</sup> ERICSON, Lars. Eric Nordewall [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1991 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/8274>

*Bergskollegium*. Plus jeune que Nordevall, son affectation sur le canal de Trollhätte est la première. Sa carrière est fulgurante et en 1797, il devient responsable des principaux travaux, ceux des écluses. Les conditions météorologiques avec des étés pluvieux et des longs hivers rendent la construction complexe. Pourtant, Svedenstjerna parvient à faire terminer les travaux à temps au mois d'août 1800, respectant ainsi les délais prescrits. Il reçoit à ce titre une récompense spéciale de 500 riksdaler de la part des promoteurs qui lui expriment leur satisfaction pour avoir respecté les délais et rassuré les actionnaires. Par la suite, il devient l'un des principaux animateurs des échanges techniques dans la production du fer entre le Royaume-Uni et la Suède<sup>106</sup>.

La formation de ces deux ingénieurs au Collège des Mines suédois n'est guère étonnante. La quasi-totalité des ingénieurs formés dans le royaume scandinave se dédie alors à la production minière, principale activité économique. De plus, la construction du canal vise à assurer de meilleures exportations de fer, ce qui explique l'emploi de ces deux ingénieurs.

Enfin, le canal de Trollhätte constitue aussi une rupture dans sa dimension technique. On retrouve en effet au cours de la construction de nombreuses innovations qui connaîtront une postérité sur le chantier du canal de Göta.

Tout d'abord, le canal est construit en grande partie par l'armée. En effet, les finances de la monarchie sont au plus bas et conformément à ce que les théories physiocrates promeuvent alors à travers l'Europe, les autorités royales décident d'accorder des moyens militaires pour construire les canaux<sup>107</sup>. Elles espèrent ainsi pouvoir construire à moindre frais un ouvrage coûteux sans pour autant grever les capacités financières des négociants. Ainsi, le roi décrète dès la première année de construction la présence de plusieurs régiments comme celui de la région voisine de Skaraborg ou encore les régiments du Västgötaland<sup>108</sup>.

La mise à disposition des moyens de l'armée par le pouvoir royal se complète aussi de certains dons royaux. On retrouvera ce procédé de donation lors de la construction du canal de

---

<sup>106</sup> LANGHOF, Jörgen. Eric Thomas Svedenstierna [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 2017 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/34842>

<sup>107</sup> CONCHON, Anne. La corvée des grands chemins au XVIII<sup>e</sup> siècle : Économie d'une institution. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 205

<sup>108</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1811), Lettre de Gustave IV Adolphe à la direction de la compagnie du canal de Trollhätte, 4 avril 1796

Göta, mais il est abondamment utilisé dans le cadre du canal de Trollhätte. Gustave IV Adolphe met à disposition des ressources naturelles qui se trouvent sur les bords de la rivière Göta. Les coupes de chênes, considérés comme l'essence de bois la plus rare et la plus chère sous ces latitudes, sont ainsi régulièrement autorisées par le souverain afin de pouvoir procéder à la construction des accotements et des écluses<sup>109</sup>.

Mais ce qui apparaît comme un point de rapprochement entre la construction du canal de Trollhätte et celui de Göta est surtout la volonté des promoteurs du canal de mettre en oeuvre les techniques de construction considérées alors comme les plus modernes en Europe. Une lettre de Gustave IV Adolphe envoyée à la compagnie en mai 1795 mentionne ainsi :

Nous demandons à notre commandeur de l'Ordre de l'Etoile polaire, Liljehorus, de mettre en place une machine d'excavation (*muddverk maskin*), qui a été préalablement utilisé par l'équipe des écluses entre Vänersborg et le lac Vassbotten, au niveau de Karlgrav. Nous vous remercions de votre lettre nous informant que la machine d'excavation avait présenté les meilleurs résultats (...).<sup>110</sup>

La mention d'une telle machine sur le chantier du canal de Trollhätte doit nous interpellier. On peut supposer qu'elle a été importée du Royaume-Uni ou des Pays-Bas, ou bien que les techniciens suédois ont construit une machine sur le modèle des machines produites dans ces espaces. En effet, jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, ce sont essentiellement les Britanniques qui produisent et utilisent des machines à vapeur dans le cas des travaux publics<sup>111</sup>. La mention de cette machine démontre en tout cas que les ingénieurs suédois emploient des méthodes de pointe et se tiennent au fait des chantiers qui se déroulent à l'étranger.

La construction du canal de Trollhätte a surtout comme conséquence l'accoutumance des acteurs aux procédures mises en place par la monarchie pour encadrer le chantier. Pour les promoteurs du canal de Trollhätte, il s'agit d'apprendre à se positionner vis à vis des autorités royales. Plusieurs mécanismes mis en place à l'occasion de cette construction du canal de Trollhätte peuvent l'illustrer, mais la plus probante est celle concernant les ouvriers blessés sur le chantier.

---

<sup>109</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1811), Lettre de Gustave IV Adolphe à la direction de la compagnie du canal de Trollhätte, 24 juillet 1795

<sup>110</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1811), Lettre de Gustave IV Adolphe à la direction de la compagnie du canal de Trollhätte, 7 mai 1795

<sup>111</sup> MONTEL, Nathalie. L'organisation sur les chantiers de terrassement, le cas du percement du canal de Suez. *Culture technique*, 1992, vol. 1, n°26, p. 9

Un exemple apparaissant dans les sources l'atteste : celui de la veuve Anna Sahlbom. Le 4 février 1801, elle adresse au souverain une supplique. Elle y explique que son mari, employé depuis 1785 au château royal de Haga comme tailleur de pierre s'est engagé en 1794 pour la construction du canal de Trollhätte, laissant sa femme et ses trois enfants. En juin 1796, un accident sur le chantier le tue lui et huit autres ouvriers. Pendant cinq ans, la veuve essaie d'obtenir une réparation de la compagnie, qui lui refuse au motif que la séparation de corps vaut séparation de fait. Cependant, le secrétariat royal prend les choses en main et écrit à la compagnie afin d'exiger des explications sur la compensation de la veuve Sahlbom. Le 28 avril 1801, la direction du canal de Trollhätte répond au souverain :

Sahlbom avait, en accord avec son contrat, la charge de fracturer la roche ce qu'il a fait trop vite et sans surveillance, ce qui s'est traduit par des dommages sur la roche. En tant que tel, la direction ne pense pas qu'il soit de son devoir de verser une compensation, même s'il laisse une femme et ses enfants, mais de plus il a déclenché cet accident au cours duquel sept soldats de votre régiment de Skaraborg ont trouvé la mort (...).<sup>112</sup>

Ce cas particulier montre à quel point les promoteurs du canal et les autorités royales procèdent par tâtonnements dans la construction du canal de Trollhätte. En effet, cette construction s'opère au moment du développement de l'administration de l'assistance à partir de la deuxième partie du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>113</sup>. Les travaux sur les catastrophes industrielles montrent que les accidents et les procédures d'indemnisation à la fin du siècle interrogent la relation entre le pouvoir royal et les administrés. Les régimes politiques cherchent de plus en plus à substituer la loi et l'équité aux pratiques parfois discrétionnaires de l'Ancien Régime. Cet exemple illustre modestement ce nouveau fonctionnement des différentes administrations, ici le pouvoir royal suédois et la compagnie du canal de Trollhätte, qui se consultent et se décident à agir de concert. Des démarches qui s'ancrent dans la pratique pétitionnaire apparaissent, comme celle de la veuve Sahlbom, mais prennent du temps ou nécessitent l'emploi d'écrivains publics, singulièrement chez les veuves<sup>114</sup>. Mais surtout cet exemple démontre une attention nouvelle portée par l'ensemble des acteurs aux familles. Les autorités royales ne négligent pas les situations financières et les ressources des familles, elles portent une attention particulière à leur famille.

---

<sup>112</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1811), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Trollhätte à Gustave IV Adolphe, 28 avril 1801

<sup>113</sup> BARILLE, Claire, LE ROUX, Thomas, THEBAUD-SORGER, Marie. Grenelle 1794 : secourir, indemniser et soigner les victimes d'une catastrophe industrielle à l'heure révolutionnaire. *Le Mouvement Social*, 2014, vol. 4, n°249, p. 42

<sup>114</sup> *Ibid.*, p. 61

L'intérêt royal pour le secours, l'indemnisation et les soins apportés aux blessés illustre la manière dont le pouvoir s'empare peu à peu de cette question. Aux yeux des autorités royales, il s'agit de faire la démonstration de la force du pouvoir royal sur un chantier d'entrepreneurs privés. L'Etat suédois entend ainsi jouer un rôle d'arbitre en prêtant une attention aux classes laborieuses dont sont issus les soldats et les ouvriers travaillant sur les canaux.

La construction du canal de Trollhätte permet toutefois aux acteurs privés qui en sont à l'origine de faire en sorte que le pouvoir royal inscrive les canaux à son agenda politique. Si les projets de canaux sont nombreux au XVIII<sup>e</sup> siècle, c'est le lancement de la construction du canal de Trollhätte qui prouve la bonne conduite des chantiers. Les canaux, dont les projets se sont multipliés sans pour autant connaître de concrétisation, deviennent une réalité. Le pouvoir se saisit de cette volonté des particuliers en fondant le 19 mai 1794 un corps dédié aux canaux et composé des ingénieurs militaires qui mettent leurs savoirs au service du canal :

Ces personnes, sans attenter à leur promotion dans l'armée, doivent voir leurs compétences hydrauliques, au lieu d'être acquises à grands frais dans des lieux étrangers, rester dans le royaume et être utile à la patrie. A cet effet, nous établissons un corps particulier pour les travaux hydrauliques sous le nom de Corps des ponts et écluses.<sup>115</sup>

Si ce décret montre que les acteurs parviennent au moyen du canal à faire prendre conscience de la nécessité d'établir un corps pour les canaux, il faut savoir que les suites de ce décret restent floues. En effet, si des ingénieurs militaires participent au cours des années 1800 à l'élaboration du projet canal de Göta, le fonctionnement comme corps n'apparaît dans aucune source. Si ce fait peut paraître étrange, il n'est pas sans analogie. Catherine II de Russie crée en 1782 un corps d'hydrauliciens comparable à celui de Gustave IV Adolphe, mais ce dernier ne voit jamais le jour et disparaît dans les luttes entre coterie politiques<sup>116</sup>.

En somme, le canal de Trollhätte apparaît à partir de sa construction aux yeux des acteurs comme la référence pour la construction des canaux dans le royaume de Suède : construit par des ingénieurs suédois, terminé dans les temps, dans le respect des sommes investies. Il en

---

<sup>115</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Inkomna kungliga brev (1794-1859), Déclaration de Gustave IV Adolphe, 19 mai 1794

<sup>116</sup> GOUZEVITCH, Isabelle, GOUZEVITCH, Dmitri. Les corps d'ingénieurs comme organisation professionnelle en Russie : genèses, évolution, spécificité : XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. *Cahiers du monde russe et soviétique*, 2000, vol. 4, n°41, p. 590

constitue la première pierre et les canaux construits ultérieurement lui sont continuellement associés. Aux yeux de ses promoteurs, le canal de Trollhätte constitue le point de départ d'une politique de construction de voies d'eau au moyen de fonds privés en Suède. Les retours financiers de cette première infrastructure sont florissants. Les directeurs du canal ambitionnent alors de le poursuivre afin d'atteindre le Bergslagen, principale région d'extraction et de transformation du minerai de fer<sup>117</sup>. C'est dans cette perspective de développement d'une entreprise commerciale qu'il faut lire la maturation de l'idée d'un nouveau canal.

## 1.2. Développer une entreprise privée

Dans les années 1800, la conception du canal de Göta, nommé alors « canal entre le Vänern et la Baltique », n'apparaît que comme une extension de celui de Trollhätte, dans la forme comme dans la lettre. L'idée d'une voie d'eau qui se situerait dans la continuité du canal précédemment construit n'apparaît pas directement dans la correspondance des négociants. Il faut plutôt la chercher entre les lignes, dans une correspondance commerciale continue dans laquelle les promoteurs partagent dans le même temps leur satisfaction devant les bénéfices du canal de Trollhätte et leurs plaintes sur la lenteur des délais de transport du minerai. Cette idée de continuité n'apparaît au grand jour qu'au moment où la compagnie s'apprête à être créée, dans le privilège du canal de 1810. Cet acte signé par le souverain suédois peut être considéré en partie comme le résultat de la conception des promoteurs du canal, même s'il ne faut pas y oblitérer la part revenant au pouvoir royal. La mention du canal de Trollhätte peut y sembler téléologique, les acteurs liant le canal de Göta à l'ancienne voie d'eau une fois le projet accepté. Seulement, on peut supposer qu'il s'agit davantage d'une certaine discrétion à l'égard d'un projet commercial qui n'est pas soutenu unanimement dans le royaume. Rien d'étonnant donc à ce que les négociants se risquent à parler du canal de Göta comme un bienfait pour le commerce une fois le pouvoir royal convaincu.

Tout d'abord, la nouvelle voie d'eau doit bénéficier au groupe des investisseurs du canal de Trollhätte, ce que l'on mesure aisément en lisant le privilège accordé au canal de Göta en avril 1810 :

---

<sup>117</sup> FLOREN, Anders. The development of the iron industry in Sweden and Russia, 1600-1900 In ÅGREN, Maria, RYDEN, Göran (eds.). Ironmaking in Sweden and Russia, a survey of the social organisation of iron production before 1900. Uppsala : Uppsala Universitet, 1993, p. 315

Nous avons pris la décision de fonder une compagnie privée avec des actionnaires privés car elle sera d'un grand avantage pour le canal de Trollhätte, et nous demandons que les gains nouveaux de Trollhätte soient partagés entre les deux compagnies.<sup>118</sup>

La lettre royale est explicite sur le fait que le canal de Göta se pense dans la continuité physique et financière du canal de Trollhätte, à tel point que gains des deux compagnies sont mutualisés une fois l'idée acceptée. Au cours des années 1800, les actionnaires du canal de Trollhätte mûrissent l'idée et attendent de voir les retours financiers de leur construction. Une fois ceux-ci vérifiables, dès les années 1802-1803, ils envisagent de poursuivre les travaux vers la Baltique pour accroître encore leurs bénéfices et se projeter sur les deux mers. Ainsi, la direction du canal de Trollhätte explique en avril 1810 dans une lettre adressée au souverain :

Les actionnaires de la compagnie du canal de Trollhätte ont décidé de rejoindre la compagnie du canal de Göta qui reliera le lac Vänern avec la mer Baltique, si cela peut permettre de soutenir le bien du pays et d'animer l'industrie et espérer de nouveaux profits car les biens qui passeront sur le canal de Göta profiteront à celui de Trollhätte (...).<sup>119</sup>

Les deux canaux sont donc unis dans une seule et même stratégie commerciale. L'un n'est que la poursuite de l'autre. Le canal de Göta est pensé comme la continuité naturelle de Trollhätte. C'est donc de manière tout aussi naturelle que les actionnaires y placent une partie de leur capital. Ils espèrent là encore réaliser une opération financière et commerciale en construisant un canal favorable à leur commerce, tout en percevant des retours sur leur investissement. Le nouveau canal est d'ailleurs destiné globalement au même actionnariat que celui du canal de Trollhätte. Toutefois, l'ampleur et par conséquent, le coût du canal, oblige ses promoteurs à penser différemment et à élargir leur montage financier. A la différence du canal de Trollhätte, le canal de Göta ne se destine plus majoritairement aux négociants, mais aussi aux maîtres de forge.

---

<sup>118</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1836), Lettre de Charles XIII à la direction de la compagnie du canal de Göta, 28 mars 1810

<sup>119</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1836), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Trollhätte à Charles XIII, 10 avril 1810



Les négociants restent au coeur du projet de construction du canal de Göta, tout comme ils l'étaient déjà pour celui de Trollhätte<sup>120</sup>. Les sources ne permettent pas de dresser une liste complète des actionnaires de 1810. En revanche, les noms des dirigeants de la compagnie sont publiés dans le journal *Stockholm Posten*, pratique alors habituelle pour les compagnies privées de canaux<sup>121</sup>. Cette liste montre que les investisseurs appartiennent pour une grande partie d'entre-eux au milieu du négoce<sup>122</sup>. La liste complète serait trop longue et fastidieuse, mais elle se poursuit sur près d'une page. Les expressions qui désignent les individus cités dans ce journal sont sans équivoque. L'auteur emploie principalement les termes *handelsman* ou *grosshandlande*, ce qui correspond au statut juridique le plus élevé pour un marchand en Suède, celui des négociants qui peuvent pratiquer à la fois la vente en gros, au détail, et le commerce au long cours<sup>123</sup>. Les acteurs qui ont pensé et investi dans le canal sont donc issus du milieu négociant et plus particulièrement de l'élite de la bourgeoisie marchande suédoise. De plus, la mention à plusieurs reprises de l'expression *& compagnie* signifie qu'ils appartiennent à ce que l'on nomme alors des *Handelshus* ou maisons de commerce. Ces entreprises regroupant des membres d'une même famille ou des partenaires commerciaux, ce qui leur donne un pouvoir économique et politique qui surpasse de loin celui de simples marchands<sup>124</sup>. Les premiers noms cités ci-dessus apparaissent d'ailleurs à la même époque dans les rapports consulaires français comme les principaux négociants de la place commerciale de Göteborg. Des Gouttes, commissaire général français sur place les énumère dans un mémoire en 1803, en précisant que ce sont les « principales de Gothembourg »<sup>125</sup>.

Ces marchands sont donc considérés comme les plus importants d'une ville comptant une dizaine de milliers d'habitants. La liste mentionnée plus haut ne regroupe que les directeurs

---

<sup>120</sup> GRANBERG, Per Adolf. *Op. cit.*, p. 56 : « (...) les six premiers directeurs sont MM. Arvidsson, Chalmers, Silverskold, Frietzky, Bagge, Uggla puis MM. Chalmers, Silfversköld, Bagge, Dam, Andersson, Scharp, Wetterstedt, Frietzky, Malm. »

<sup>121</sup> HAUTCOEUR, Pierre-Cyrille. *Le marché financier français au XIX<sup>e</sup> siècle*. Paris : Editions de la Sorbonne, 2007, p. 486

<sup>122</sup> KB, Svenska dagstidningar, *Stockholms Posten*, 24 avril 1810

<sup>123</sup> PALOHEIMO, Maare. *Business life in pursuit of economic and political advantages in early-nineteenth century Finland*. Doctorat : Histoire : Jyväskylä : Université de Jyväskylä : 2012, p. 70

<sup>124</sup> *Ibid.*, p. 71

<sup>125</sup> AN, Mémoires et documents, Volume 38, Mémoire du commissaire des relations commerciales sur le port de Göteborg, 5 prairial an XI (25 mai 1803) : « 13<sup>o</sup> Les maisons de John Hall et de Martin Holterman fils, de Law & Smith, d'Andersson et Wohlfarth, de Jonas Malm et fils, de Grill Peterson et Cie, de Nicolas Björnberg, de Laurent Tarras, de Santesson et .... d'Eckman et fils, de Bernard Wohlfarth et de David Mitchell sont les principales de Gothembourg. »

de la compagnie, on peut toutefois faire l'hypothèse qu'ils sont de la même manière surreprésentés dans le groupe de l'actionnariat. En effet, la compagnie du canal de Göta ne déroge pas à la règle des autres compagnies de canaux européennes qui émettent souvent des actions dont la valeur est élevée, ce qui écarte de fait la moyenne bourgeoisie et explique la surreprésentation des marchands de la grande bourgeoisie dans l'actionnariat<sup>126</sup>. On peut en outre rattacher à ce groupe de négociants à la fois des détenteurs d'offices royaux qui sont mentionnés, comme des gouverneurs, des fermiers de la douane, des conseillers de commerce ou encore des membres du clergé luthérien. Bien que théoriquement hors du groupe social négociant, ils sont issus dans leur grande majorité de lignages de la grande bourgeoisie. Toutefois, le privilège échu montre que dès la genèse de l'idée, les concepteurs négociants de Göteborg ont conscience que l'ampleur du canal les oblige à élargir l'actionnariat aux villes « Stockholm, Göteborg, Norrköping, Karlshamn, Västervik, Söderköping et Vadstena, ainsi que dans les *residensstäderna*<sup>127</sup>. »<sup>128</sup>

Cette ouverture de l'actionnariat aux autres villes suédoise est directement lié à la réflexion menée dans les premières années de la décennie 1800 sur l'envergure du canal. Le dépassement, pourtant limité, des coûts sur le canal de Trollhätte inquiète les négociants. En concevant la construction d'un canal de 200 kilomètres de long, ils prennent conscience qu'ils ne peuvent financer un ouvrage d'une telle ampleur. Ils prévoient donc dès les premiers temps une levée de fonds à l'échelle nationale, auprès des marchands des villes suédoises potentiellement concernées par le passage du canal. L'ouverture du capital correspond à leur volonté de financer le développement de leur entreprise en faisant appel aux capitaux d'autres négociants. Pour prendre l'exemple de Stockholm, les études sur la *Skeppsbro Adeln*, la noblesse des armateurs, montrent que les marchands tendent à transférer une partie de leurs capitaux vers d'autres types d'activités que le commerce une fois fortune faite<sup>129</sup>. Cette diversification du capital dans des entreprises non-commerciales s'oriente généralement vers la construction d'infrastructures économiques régionales susceptibles de renforcer leur assise financière<sup>130</sup>. En

---

<sup>126</sup> ARBULU Pedro, VASLIN Jacques-Marie. Art. cit., p. 32

<sup>127</sup> litt. « ville de résidence », c'est à dire la ville où siège un gouverneur

<sup>128</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1836), Privilège de la compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>129</sup> NYBERG, Klas. The « Skeppsbro Nobility » in Stockholm's old town, 1650-1850. Uppsala papers in Economic History Research paper n° 2001/49. Disponible sur : <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:128484/FULLTEXT01.pdf> [consulté le 15 décembre 2018]

<sup>130</sup> PEARSON, Robin, Richardson, David. Business networking in the industrial revolution. *Economic History Review*, 2001, vol. 54, n°4, p. 669

plus de percevoir des dividendes, ils améliorent les conditions de circulation de leurs propres cargaisons, la plupart de ces négociants étant intéressés dans l'exportation de fer<sup>131</sup>. Les promoteurs du canal de Göta, eux-mêmes issus de ces milieux, sont conscients de cette propension à investir dans des ouvrages techniques et l'utilisent pour orienter les investissements de leurs compatriotes vers le projet qui les anime.

Le second groupe social directement impliqué dans la conception du canal de Göta est celui des maîtres de forges, tour à tour désignés comme *manufakturist*, *brukspatron* ou *bruksägare* dans les sources. Absents dans les correspondances concernant la construction du canal de Trollhätte, ils apparaissent de manière importante dans la maturation de l'idée d'un nouveau canal dans les années 1800. Ils sont eux aussi préoccupés par les temps et les coûts du transport à une période où leurs produits de fer sont de moins en moins compétitifs face à la concurrence russe. Leur proximité avec les négociants éclate au grand jour en avril 1810, dans la liste des représentants de la compagnie<sup>132</sup>. Figures importantes dans leur communauté<sup>133</sup>, ces maîtres de forge ont tout intérêt à participer activement à la conception de ce type d'infrastructures<sup>134</sup>. Si le canal de Trollhätte les avantageait déjà car il leur permettait d'exporter les barres de fer produites en Värmland, un nouveau canal les intéresse car il relierait directement Göteborg à leurs mines et forges du Bergslagen, le bassin minier au centre du pays<sup>135</sup>. Cette participation au financement d'infrastructures de navigation des industriels impliqués dans l'extraction des matières premières est usuelle en Europe<sup>136</sup>. En Belgique, les sociétés charbonnières sont à l'origine de la politique de construction de canaux. Le transport de matières pondéreuses requiert en effet le développement de voies navigables. Les compagnies charbonnières ou les maîtres de forge sont souvent à l'initiative des projets d'amélioration des moyens de transport locaux<sup>137</sup>.

---

<sup>131</sup> DALHEDE, Christina. Early Modern Merchant Families. Foreign Intermediaries in Swedish Cities. The Gothenburg Market in the 17<sup>th</sup> Century. Uppsala paper for IEHC Congress, Helsinki, 2006, p. 7

<sup>132</sup> KB, Svenska dagstidningar, *Stockholms Posten*, 24 avril 1810

<sup>133</sup> PALOHEIMO, Maare. *Op. cit.* p. 74

<sup>134</sup> SKJÖLDEBRAND, Anders Fredrik. Description des cataractes et du canal de Trollhätta en Suède. Stockholm : C. Delén, 1804, p. 36

<sup>135</sup> POURCHASSE, Pierrick. Art. cit., p. 106

<sup>136</sup> HONNORÉ, Laurent. Le canal de Mons à Condé : projets, financement et réalisation (1807-1818). *Revue du Nord*, 2010, vol. 4, n° 387, p. 813-838

<sup>137</sup> *Ibid.* p. 815

La proximité entre ces deux groupes sociaux lors des années 1800 pour la conception du canal de Göta ne fait que renforcer les relations commerciales et familiales entre les négociants et les maîtres de forge déjà établies par l'historiographie<sup>138</sup>. En effet, ces deux groupes constituent ensemble de petites oligarchies assez fermées en Suède, et qui sont souvent circonspectes face au développement du libre-échange. Ils participent aux mêmes circuits commerciaux, sociaux et politiques et concluent des mariages entre eux. Ces relations leur donnent l'occasion de se rencontrer et de discuter de l'état des marchés, des profits et des opportunités pour se diversifier, ce qui peut expliquer ici la formulation commune de l'idée d'un canal et d'une association au sein d'une compagnie privée<sup>139</sup>. En partageant leurs informations et en diversifiant ensemble leurs activités, ils réduisent le coût d'éventuelles erreurs. Ce sont donc des investissements qui se font en commun, presque en famille ou en tout cas dans des réseaux de sociabilité resserrés<sup>140</sup>. Ainsi, Niklas Arvidsson, représentant du canal de Göta mentionné dans le journal du 24 avril 1810 précédemment cité comme un maître de forge (*brukspatron*), apparaît de temps à autre comme un négociant (*grosshandlare*). Fils d'un maître de forge et gendre d'un bourgeois et négociant (*handelsman*) de Göteborg, membre de la compagnie du canal de Göta, il incarne ce pont entre les négociants et les maîtres de forge.

Le percement du canal de Göta est donc une idée formulée avant tout par des acteurs privés, pour leur intérêt propre. Les catégories sociales impliquées, les négociants et les maîtres de forge, souhaitent utiliser la voie d'eau à la fois pour compléter une infrastructure, mais aussi étendre leur commerce et améliorer les liaisons commerciales. Si ces arguments sont aisément compréhensibles lorsqu'on se place du côté des marchands, ils sont pourtant inaudibles pour le pouvoir royal, censé incarner une forme d'utilité publique. Il s'agit alors pour les promoteurs de déployer tout un argumentaire susceptible de se faire entendre par le pouvoir.

## **2. Des intérêts marchands à la rhétorique du bien public**

L'intérêt économique des marchands dans la construction d'un nouveau canal est évident. La mise en oeuvre d'un tel projet repose toutefois sur l'obtention d'un privilège royal semblable à celui accordé au canal de Trollhätte. Si ce dernier est obtenu en 1793, dans le sillage de l'assassinat de Gustave III, à un moment où le pouvoir royal cherche à se gagner des

---

<sup>138</sup> PEARSON, Robin, Richardson, David. Art. cit., p. 657-679

<sup>139</sup> *Ibid.* p. 674

<sup>140</sup> *Ibid.* p. 671

soutiens, le contexte est différent une décennie plus tard. Dans les années 1800, Gustave IV règne en monarque absolu et il s'agit de présenter la voie d'eau sous un angle favorable pour obtenir son approbation. Après avoir exalté la dynastie, les promoteurs cherchent surtout à dissiper les interrogations du pouvoir royal. Enfin, si les investisseurs manipulent l'argument de l'utilité publique pour en retirer un bénéfice économique, le bien commun n'est pas totalement absent de leurs motivations.

### 2.1. La mise en récit d'un « canal des deux mers »

Pour faire admettre l'idée au pouvoir royal d'une communication reliant le lac Vänern à la mer Baltique, les promoteurs élaborent un argumentaire fondé essentiellement sur des éléments naturels et historiques. Ils emploient des arguments analogues à ceux employés par des porteurs de projets de canaux dans d'autres espaces, comme la France. En effet, le principal ouvrage technique de référence est le canal du Midi ou de Languedoc. Le parallèle entre ce dernier et le canal du Vänern à la Baltique n'est pas une construction artificielle. Les promoteurs eux-mêmes pointent du doigt leur proximité, mettant en exergue principalement leur objectif partagé de relier deux mers en traversant un royaume. L'appellation originelle, le « canal des deux mers » est abondamment repris par les Suédois dans les années qui précèdent 1809. Nombre d'entre eux semblent influencés par la publication en 1799 d'un ouvrage sur le sujet écrit par le général Andréossy, descendant d'un des assistants de Pierre-Paul Riquet, le constructeur du canal du Midi<sup>141</sup>. Un des membres de la direction du canal de Trollhätte et principal promoteur du percement du nouveau canal, Baltzar von Platen, s'en inspire largement car il reprend à son compte dans ses brouillons nombre d'idées tirées du livre d'Andréossy<sup>142</sup>. L'analogie identifiée par B. von Platen se renforce encore lorsqu'il compare les régions où les projets prennent racine. Le canal du Languedoc est pensé dans une région à l'identité ancienne et relativement indépendante du pouvoir royal au XVII<sup>e</sup> siècle<sup>143</sup>. Il en va de même de Göteborg, fondée en 1621, devenue rapidement la deuxième ville de Suède et relativement éloignée de la capitale.

---

<sup>141</sup> ANDRÉOSSY, Antoine Francois. Histoire du Canal du Midi connu précédemment sous le nom de Canal du Languedoc. Paris : F. Dufart, 1799. 414 p.

<sup>142</sup> ICE, Telford papers, Edinburgh and Glasgow Union canal, Brouillon de *History of Swedish navigation with description of the roles of various Swedish Kings in building and rebuilding canals* par B. von Platen, non daté

<sup>143</sup> MUKERJI, Chandra. Impossible Engineering : Technology and Territoriality on the Canal du Midi. Princeton : Princeton University Press, 2009, p. 7

Les promoteurs des canaux issus de cette région construisent alors un récit téléologique autour du canal. Certains éléments de ce récit sont résolument issus des nouvelles conceptions géographiques, religieuses et nationales du début du XIX<sup>e</sup> siècle. Mais cette construction rhétorique se compose aussi d'arguments déjà employés à l'étranger, arrangés de manière propre au royaume scandinave.

Le premier argument employé par les penseurs du canal reliant le Vänern à la Baltique est celui du caractère profondément naturel de cet ouvrage technique. La correspondance entre les promoteurs du canal et les décideurs suédois mais aussi les brouillons des ouvrages qu'ils souhaitent publier font mention de la manière dont le royaume suédois se présente sous les yeux des observateurs. Les lacs et les rivières qui parcourent le pays apparaissent comme le résultat d'une forme d'intervention divine<sup>144</sup>. Les promoteurs présentent à l'opinion la Nature, entendue ici comme une force quasi-divine, comme un élément surnaturel qui aurait construit l'espace suédois en laissant aux hommes qui y vivent la charge de le mettre en valeur. Tant le tracé du canal que sa construction seraient dès lors un devoir légué par Dieu aux hommes. Dans un brouillon de son *Histoire de la navigation suédoise*, le membre du comité de direction du canal de Trollhätte B. von Platen voit dans cette configuration spatiale unique un argument de poids à la construction du canal :

Besides these reasons there is a particular one for Sweden, already mentioned : the large lakes of the country which made it impossible not to think about such a navigation. A peculiar element of this navigation is the passage through the middle of the peninsula which is so full of running waters and lakes. The large lakes make it impossible not to think about it.<sup>145</sup>

La citation montre que le territoire suédois apparaît aux yeux de B. von Platen comme particulièrement propice à la construction d'un canal qui relierait le Vänern à la Baltique et donc la mer du Nord à l'Atlantique. La présence des deux grands lacs et des cours d'eau prédispose le pays à être traversé par un tel ouvrage technique. La présence de cette idée dans un brouillon d'ouvrage montre que le promoteur entend l'utiliser comme un argument d'autorité auprès de l'opinion bourgeoise. On peut ici sans trop s'avancer faire une comparaison avec la

---

<sup>144</sup> THIESSE, Anne-Marie. Des fictions créatrices : les identités nationales. *Romantisme*, 2000, n°110, p. 51-62.

<sup>145</sup> ICE, Telford papers, Edinburgh and Glasgow Union canal, Brouillon de *History of Swedish navigation with description of the roles of various Swedish Kings in building and rebuilding canals* par B. von Platen, non daté

rhétorique employée pour la construction des canaux dans le Nord-Ouest des Etats-Unis. Les promoteurs américains de canaux utilisent le concept de « destinée manifeste » pour justifier leurs constructions. Là encore, les promoteurs entendent faire accepter l'idée que le Créateur aurait placé les grands lacs pour permettre aux colons américains de développer le pays par des moyens techniques<sup>146</sup>. Si la dimension religieuse n'est pas directement présente dans les sources suédoises de l'époque, on y décèle l'idée commune que la Suède comme les Etats-Unis est prédisposée à la construction de canaux.

Cette présentation du royaume suédois comme un réceptacle propice à la construction des canaux conduit les promoteurs du canal à mobiliser un autre argument, cette fois-ci spécifiquement destiné au pouvoir royal. Il s'agit de l'inscription du plan du canal des deux mers dans une histoire politique longue de la monarchie suédoise.

Les promoteurs du canal du Vänern à la Baltique prennent ici pour exemple Pierre-Paul Riquet et sa présentation du projet du canal de Languedoc à Louis XIV. Riquet fait appel à une généalogie qui remonte au fondateur de la dynastie des Bourbons, Henri IV, mais n'hésite pas à mentionner aussi des membres du clergé comme le cardinal de Richelieu<sup>147</sup>. Pour éprouver l'argumentaire qu'il prépare à destination du pouvoir royal, B. von Platen écrit à un de ses amis ecclésiastiques qu'il tient pour érudit, A. Litzell. Dans cette lettre où il lui demande de corriger ses assertions, on voit qu'il fait appel à un passé comparable à celui employé par Riquet :

L'évêque Hans Brask et Gustave I<sup>er</sup> Vasa sont à l'origine de l'ère des canaux. Dès 1480, à l'époque où les écluses ont été inventées en Italie, elles rendaient possibles la construction d'un canal, quelque soit la hauteur de l'eau. Je sais aussi de source sûre que Gustave I<sup>er</sup> a parlé de cet ouvrage, mais je ne sais quand entre 1526 et 1560 (...).<sup>148</sup>

Les références historiques employées par B. von Platen sont limpides, et révèle une volonté de flatter le sentiment de conscience dynastique des souverains suédois. On y fait référence au fondateur de la monarchie suédoise moderne, Gustave Vasa, et un de ses évêques, Hans Brask, comme premiers promoteurs des canaux en Suède. Le parallèle avec le canal du Midi est frappant ici. Le promoteur du canal reprend le même argumentaire que celui de Riquet,

---

<sup>146</sup> SHERIFF, Carol. *The Artificial River : The Erie Canal and the Paradox of Progress, 1817-1862*. Londres : Hill & Wang, 1997, p. 55

<sup>147</sup> MUKERJI, Chandra. *Op. cit.* p. 18

<sup>148</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à A. Litzell, 20 février 1809

en l'adaptant aux spécificités suédoises. La grande connaissance de B. von Platen sur ces événements historiques vient sans doute de sa consultation des archives royales, tout comme Riquet l'avait fait avant lui<sup>149</sup>. En demandant à A. Litzell de lui fournir des précisions ou corrections sur ce passage, il montre que l'argument a de l'importance.

Il faut dire que le choix des souverains est fait avec soin par les promoteurs du canal. On peut sans trop de difficulté voir là encore un parallèle avec le canal du Midi. De même que Riquet prend soin de ne présenter le lien entre Henri IV et le canal qu'après sa soumission à la foi catholique, B. von Platen agit de même en prenant l'exemple de Gustave Vasa, premier souverain protestant, et en excluant tous les souverains proches du catholicisme. Dans son brouillon rédigé d'après la correction d'A. Litzell, il identifie les responsables du manque de connaissances sur les canaux en Suède :

D'abord lors de la Réforme, quand tous les papistes ont émigré avec plusieurs travaux, ensuite avec l'abdication de Sigismund quand de nombreuses familles ont émigré avec le Roi<sup>150</sup>. Enfin avec l'abdication de la reine Christine<sup>151</sup>, qui n'a pas seulement fait enlever ses propres archives mais autorisé quasiment une totale dilapidation de celles-ci par des étrangers.<sup>152</sup>

Ce passage est remarquable sur l'élaboration de l'argument destiné à mettre en avant le projet de construction. On y voit dès le début une mise en cause de tous les pouvoirs liés de près ou de loin au catholicisme et à l'étranger (Sigismund, bien que suédois, est roi de Pologne et catholique ; Christine émigre et se convertit au catholicisme). Le projet se trouve donc lié aux pouvoirs suédois légitimes et protestants, tandis que les pouvoirs illégitimes et étrangers s'en seraient désintéressés. Cela permet aux promoteurs de l'intégrer dans la politique du monarque en faisant du canal un but de la monarchie suédoise poursuivi depuis l'origine même du royaume. On peut penser, de manière analogue à ce qui se passe en France, que les soutiens du canal entendent donner une dimension dynastique à la politique hydraulique du pays, et ce afin de décider le pouvoir royal à finir l'oeuvre des ancêtres<sup>153</sup>.

---

<sup>149</sup> MUKERJI, Chandra. *Op. cit.* p. 42

<sup>150</sup> Sigismond Vasa (règne de 1592 à 1599)

<sup>151</sup> Christine de Suède (règne de 1632 à 1654)

<sup>152</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Koncept till cirkulär och instruktioner (1810-1817), Brouillon de B. von Platen, non daté

<sup>153</sup> MORERA, Raphaël. La politique hydraulique des rois de France au XVII<sup>e</sup> siècle. Des constructions d'emblèmes. *Hypothèses*, 2005, vol. 8, n°1, p. 50



Toutefois, la question de la réceptivité de cet argument se pose. Il semble en réalité faire mouche auprès du pouvoir royal. Dans un décret de février 1808, après avoir accordé son soutien à la construction du canal, le roi Gustave IV Adolphe déclare ainsi :

Nombre de grands représentants depuis le seizième siècle ont considéré qu'aucun obstacle n'était aussi difficile à passer que les chutes de Trollhätte, et depuis que cette communication entre la mer du Nord et le lac Vänern a été ouverte, nous prenons la décision que nous ferons et terminerons l'ouvrage du lac Vänern à Söderköping, comme il a été considéré utile depuis les temps anciens, en accord avec plusieurs résolutions royales (...).<sup>154</sup>

La mention explicite des anciens rois et du XVI<sup>e</sup> siècle montre que le souverain a été sensible à l'argument employé par les promoteurs du canal, comme Louis XIV s'était laissé convaincre par Riquet<sup>155</sup>. Le rattachement du projet à la dynastie porte ses fruits et permet au souverain de s'approprier un projet qui pourrait paraître extérieur de prime abord. Cependant, le cas suédois comporte des spécificités par rapport à l'argumentaire des Français.

Si l'argument porte autant auprès du souverain, c'est parce que le passé auquel on fait appel entre en résonance avec les premiers développements du mouvement romantique sur les origines des peuples en Europe<sup>156</sup>. Certes, si l'opposition aux catholiques constitue déjà une spécificité, elle ne distingue pas la Suède des autres Etats protestants<sup>157</sup>. Les promoteurs du canal, et singulièrement B. von Platen, vont plus loin et inscrivent la politique des canaux dans une chronologie plus ancienne encore. Ainsi, les Français utilisent abondamment la référence aux Romains lors de la construction du canal du Midi, en évoquant le projet antique de César de bâtir un canal entre Narbonne et Toulouse<sup>158</sup>. Au génie technique romain, les promoteurs suédois substituent l'image des Vikings, des soldats-paysans habitués à transporter leurs navires légers à travers les lacs et les rivières. Ils sont employés comme les racines historiques

---

<sup>154</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Inkomna kungliga brev (1794-1859), Décret royal de Gustave IV Adolphe, 12 février 1808

<sup>155</sup> MORERA, Raphaël. Art. cit., p. 51

<sup>156</sup> THIESSE, Anne-Marie. La Création des identités nationales. Europe, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle. Paris : Seuil, 1999. 320 p.

<sup>157</sup> NORMAN, Edward. Anti-Catholicism in Victorian England. Londres : George Allen & Unwin, 1968. 240 p.

<sup>158</sup> MUKERJI, Chandra. The New Rome : Infrastructure and National identity on the canal du Midi. *Osiris*, 2009, vol. 24, n°1, p. 28

suédoises dans les ouvrages destinés à convaincre le souverain. Dans ses écrits, B. von Platen remonte même à la période païenne en évoquant :

l'année 1007 ou le roi de Norvège Olof Haraldsson qui est passé sur le Mälaren pour sauver sa flotte. La bataille de Helgeå en 1027 ou une flotte immense a été transbordée d'une côte à une autre, au moyen de la navigation de Hysala à Biskops Tuna.<sup>159</sup>

L'auteur justifie la construction de la voie d'eau en utilisant la geste des anciens rois vikings de Suède et de Norvège et leur supposée traversée du pays à travers les lacs et les rivières. Ce transbordement des navires, considéré ici comme un exploit, montre que ces souverains à la dimension mythique, sont à l'origine de cette idée. Plus loin, il voit dans la construction de la voie d'eau une version moderne de cet exploit. Leur prétendue pureté originelle, celle des véritables Scandinaves, donne au projet une coloration nationale. C'est ici qu'apparaît la spécificité de l'argumentaire déployé pour convaincre le pouvoir d'engager le projet du canal du Vänern à la Baltique et que l'analogie avec la France trouve ses limites. Les Suédois inscrivent ici le projet dans un passé glorieux, en substituant leur caractère nordique à la romanité méridionale.

Les promoteurs du canal utilisent bien l'argument historique pour convaincre le pouvoir de lancer la construction du projet. Ils élaborent à cet effet un récit téléologique, en s'inspirant d'autres projets européens. Cet argumentaire est obtenu au moyen des ouvrages diffusés depuis d'autres espaces européens, comme la France. Cependant, s'ils reprennent bien la construction du discours, ils en changent le contenu en donnant une version proprement suédoise à leur récit. Pour ce faire, ils n'hésitent pas à faire appel au passé glorieux du pays et de la dynastie. Si l'objectif est de lier le canal au pouvoir royal, il s'agit aussi de conjurer des craintes vis-à-vis des échecs précédents en exaltant plutôt la gloire d'un tel projet.

## 2.2. Conjurer le risque

Dans cette rhétorique d'un projet depuis longtemps pensé par les monarques suédois, l'élément perturbateur est le risque technologique. Dès la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, les

---

<sup>159</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Konzept till cirkulär och instruktioner (1810-1817), Brouillon de B. von Platen, non daté

premiers dangers effectifs ou potentiels liés à l'industrialisation apparaissent aux yeux des contemporains. La période est marquée par la prise en compte de ces dangers, au travers de dispositifs de prévention, de gestion ou de réparation, parfois au travers d'âpres débats et controverses<sup>160</sup>.

Comme nous l'avons vu précédemment, la construction du canal de Trollhätte s'accompagne de premières formes de prise en compte du risque technologique lors des activités de construction. Les décisions royales de protection et d'indemnisation des travailleurs se mettent en place en même temps que le chantier, mais ne sont que des réponses aux accidents. L'idée du canal de Göta intègre dès sa genèse une politique d'assistance qui répond à la prise en compte du risque technologique. Les promoteurs du canal de Göta tiennent compte de cette volonté politique lorsqu'ils conçoivent leur idée d'un nouveau canal et l'emploient comme un argument. Ils savent que le récit d'un canal des deux mers peut accrocher sur cette notion de risque. Le projet qu'ils formulent dans leurs écrits est donc profondément marqué par le fait qu'ils sont conscients du risque technique mais que les directives royales l'encadrent. Dès lors, ils présentent le futur canal comme un modèle du genre, où toute probabilité de risque technologique serait dissipée.

Le risque technologique est présent de manière récurrente dans les archives des promoteurs du canal de Göta. Même si la plupart d'entre eux sont nés à partir des années 1770, nombreux sont ceux qui évoquent la grande affaire de la rupture du barrage sur le chantier du canal de Trollhätte en 1755. Il faut dire que si l'événement paraît de prime abord éloigné chronologiquement, tous les ouvrages sur les canaux publiés à cette période mentionnent ce qui est qualifié « d'accident » (*olycka*). Les ruptures de barrage sont clairement perçues comme un risque potentiel par les promoteurs des voies d'eau de Suède. La description la plus fidèle nous est fournie par A. F. Skjöldebrand dans sa *Description des cataractes et du canal de Trollhätte* (1804), une relation de voyage pittoresque. Avec une certaine précision, il y décrit l'événement en ces termes :

La nuit du 19 au 20 septembre 1755, on s'avisa de jeter dans le fleuve au-dessus des cataractes, environ 900 douzaines de grosses planches. La digue soutint cependant le premier effort ; elle s'écroula le matin suivant si subitement, que de soixante hommes

---

<sup>160</sup> LE ROUX, Thomas. L'émergence du risque industriel (France, Grande-Bretagne, XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle). *Le mouvement social*, 2014, vol. 4, n°249, 2014, p. 3-20

qui y travaillaient, fort peu eurent le temps de gagner le rivage, 9 soldats du régiment de Västgöta Dal périrent, et le reste se sauva sur ces mêmes planches qui avaient causé le malheur.<sup>161</sup>

Cette description volontairement abrégée tient une place importante dans un ouvrage comptant un faible nombre de pages. En réalité, d'autres sources nous apprennent, sans pouvoir donner de chiffres précis à cause de la distance chronologique, que la plupart des 60 ouvriers se sont noyés avec les soldats<sup>162</sup>. Le nombre de morts interpelle encore les promoteurs du canal cinquante années après car elle fait prendre conscience du risque technologique liée au projet. La construction des canaux est en effet une des entreprises les plus risquées de la première industrialisation<sup>163</sup>. Toutes les sources s'accordent pour dire que cet accident marque la fin du projet de canal au niveau des chutes de Trollhätte jusqu'aux années 1790. Comme dans d'autres projets de canaux au XVIII<sup>e</sup> siècle aux Etats-Unis, le projet reste considéré comme une fantaisie, une entreprise au-delà de l'accomplissement humain<sup>164</sup>. L'accident de 1755 devient un événement traumatique fondateur.

Si nous ne traitons pas ici de l'argumentaire déployé pour construire le canal de Trollhätte, il convient de mentionner que celui-ci repose essentiellement sur la mention de nouvelles méthodes de construction supposées rendre le chantier plus faisable, en plus d'un changement du tracé par rapport au projet de 1755. L'accident est encore dans les esprits car le privilège royal de la compagnie du canal de Trollhätte mentionne ainsi la construction « d'une voie d'eau entre le lac Vänern et la ville de Göteborg par un canal et des écluses sur les impraticables chutes de Trollhätte et le fleuve Göta » qui est construite après avoir « longuement délibéré sur la plus façon la plus sûre d'accomplir cette tâche.<sup>165</sup> » Le privilège illustre déjà la prudence du pouvoir royal à l'égard de la construction du canal. Comme nous l'avons vu précédemment, les autorités royales entendent mettre en place un encadrement destiné à dissiper au maximum le risque. Si le nombre de malades et de blessés sur le chantier est important, il n'en reste pas moins que tous touchent une indemnisation et que le canal est terminé dans le temps imparti.

---

<sup>161</sup> SKJÖLDEBRAND, Anders Fredrik. *Op. cit.*, p. 32

<sup>162</sup> GRANBERG, Per Adolf. *Op. cit.*, p. 60

<sup>163</sup> WAY, Peter. *Common labor, workers and the digging of North American canals, 1780-1860*. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 1997. 304 p..

<sup>164</sup> SHERIFF, Carol. *Op. cit.*, p. 18

<sup>165</sup> RA, Kammarkollegiet Kommunikationer, Kanaler och slussar, Privilège de la compagnie du canal de Trollhätte, 13 décembre 1793

Les promoteurs du canal de Göta conjurent dès lors la peur du risque en faisant appel à la construction du canal de Trollhätte. Ils élaborent pour ce faire un argumentaire bien rôdé, en accordant dès la formulation du projet une place au pouvoir royal. Celui-ci serait le plus à même de garantir le chantier contre les risques en fournissant un encadrement juridique propice sur plusieurs aspects.

Pour faire face à un nouveau risque de rupture d'un barrage, les promoteurs proposent au pouvoir royal de mettre en place une législation draconienne restreignant tout accès à la zone du canal<sup>166</sup>. En effet, ils attribuent l'accident de 1755 à un acte de malveillance. A. F. Skjöldebrand écrit dans son ouvrage que « l'opinion la plus commune fut qu'on avait à dessein jeté les planches pour détruire l'ouvrage. Il est vrai que des grands intérêts particuliers s'opposaient au succès de l'entreprise.<sup>167</sup> » Cette mise en cause s'insère bien dans l'argumentaire car l'enquête diligentée en 1755 ne se montre pas concluante. Elle permet donc aux soutiens des canaux en Suède de faire preuve de leur honnêteté intellectuelle en traitant de l'accident, mais d'atténuer la probabilité du risque sur un nouveau chantier en attribuant la mort des ouvriers à une action malveillante. La logique à l'oeuvre ici se retrouve d'ailleurs de manière tout à fait semblable dans les années 1850, où les industriels n'hésitent pas à mentir ou à détourner l'attention du public en inventant des dégradations pour éloigner l'attention du public des conditions de production ou de construction<sup>168</sup>.

Pour s'assurer des bonnes méthodes de construction, les promoteurs proposent l'emploi d'un ingénieur des Mines choisi par la couronne, comme sur le chantier du canal de Trollhätte. On peut y voir là encore la volonté de diminuer les risques encourus par les ouvriers et soldats employés sur le chantier. Employés dans une industrie extractive où les risques sont élevés, ces ingénieurs des Mines sont les plus enclins à adopter des méthodes de travail plus protectrices pour les ouvriers<sup>169</sup>.

---

<sup>166</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1836), Privilège de la compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>167</sup> SKJÖLDEBRAND, Anders Fredrik. *Op. cit.*, p. 33

<sup>168</sup> RAINHORN, Judith. Poussières de plomb et pollution de l'air au travail : la céruse en question sur le temps long (France, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles). *Pollution atmosphérique*, 2014, n°222, p. 10

<sup>169</sup> PASSAQUI, Jean-Philippe. Connaître, comprendre et combattre les risques dans les mines de combustibles minéraux (bassin de Bourgogne-Nivernais, 2<sup>e</sup> moitié du XIX<sup>e</sup> siècle). *Le mouvement social*, 2014, vol. 249, n°4, p. 116

Enfin, ils rappellent au souverain le nouvel encadrement administratif sur les risques, grâce au moyen des procédures élaborées sur le chantier de Trollhätte. L'évocation de l'accident de 1755 se trouve ainsi régulièrement suivie par le rappel des réglementations prises lors de la construction du canal de Trollhätte. Les promoteurs font notamment une référence constante à la lettre du Collège de la Guerre du 13 novembre 1798, qui fixe les indemnités pour les soldats blessés ou tués sur le chantier du canal, afin de verser une compensation à leur veuve<sup>170</sup>. Ce collège est en charge de toutes les affaires administratives relatives à l'armée, ce qui est le cas ici. Bien qu'il ne s'agisse pas réellement d'une loi, cette lettre possède une valeur juridique. Créée pendant l'affaire de la veuve Sahlbom vue précédemment, elle encadre les procédures d'indemnisation des accidents sur le chantier et fixe le montant des indemnités. A l'instar d'autres pays européens, il n'existe pas de règlement ou de législation de portée nationale contre les risques technologiques ou industriels, alors même que la Suède compte de nombreuses mines, pourtant industries à la pointe en ce domaine<sup>171</sup>. Cette lettre suffit néanmoins aux promoteurs du canal pour présenter le pouvoir royal comme le garde-fou de la construction du canal. Dans la lettre que les directeurs du canal de Trollhätte en 1802 au roi pour lui faire part de leur intention de poursuivre le percement de la voie d'eau, ils expliquent : «on peut dire avec raison que cette oeuvre était considérée comme infaisable pour des ouvriers, mais grâce aux décisions et à vos royales résolutions, elle est devenue possible.<sup>172</sup>» C'est donc bien le fait que cet encadrement existe qui rend la construction du canal de Göta possible.

En somme, on voit bien que la maîtrise du risque technologique constitue un des éléments qui permet aux promoteurs du canal de présenter leur idée au pouvoir royal. Depuis la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, ce dernier se soucie des accidents, comme l'illustre déjà le privilège du canal de Trollhätte en 1793. Si la probabilité du risque joue à l'origine en défaveur du percement du canal, les soutiens au projet parviennent à mobiliser la gestion du risque mise en oeuvre à la faveur de la construction précédente pour convaincre le pouvoir royal. Tout l'enjeu pour les acteurs privés est de le présenter comme un projet dont les risques sont encadrés, et de faire la démonstration de leur intérêt pour les conditions de travail des classes labo-

---

<sup>170</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Orderböcker (äldre serie) (1811-1813), Extrait du protocole de la direction de la compagnie du canal de Göta à Mariestad, 12 décembre 1811

<sup>171</sup> LE ROUX, Thomas. Art. cit., p. 16

<sup>172</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Brevböcker, Direktionens (1798-1800), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Trollhätte à Gustave IV Adolphe, 1802

rieuses. Dès lors, la probabilité du risque permet à la fois au souverain d'encadrer la construction en faisant la démonstration de son souci social, tandis que les classes aisées peuvent faire creuser leur canal.

### 2.3. Utilité feinte ou dessein moral ?

Le projet de construction du canal entre le lac Vänern et la mer Baltique est un projet d'investissement privé, destiné à assurer des débouchés commerciaux aux maîtres de forge et intermédiaires négociants. Toutefois, une simple explication économique laisse de côté un certain nombre de sources qui éclairent les comportements des acteurs économiques suédois de la fin du XVIII<sup>e</sup> et du début du XIX<sup>e</sup> siècle. Il s'agit dans cette sous-partie de s'interroger sur les motivations réelles de ces acteurs. Bien qu'ils déploient l'argument de l'utilité du projet auprès du pouvoir royal dans le but de démontrer la pureté de leurs intentions, il semble que la moralité ne soit pas totalement absente de leurs préoccupations.

En reprenant l'idée déjà présente chez E. P. Thompson dans son célèbre article sur « l'économie morale de la foule », il s'agit de voir si le comportement des promoteurs du projet du canal est aussi guidé par un ensemble de pratiques et de valeurs qui visent à la défense de la communauté sur le plan économique<sup>173</sup>. Cette idée n'est pas neuve. Dans son article, E. P. Thompson parle déjà des canaux comme l'une des infrastructures attaquées par la foule lors des émeutes des années 1795-1800 en Angleterre, car ils sont associés au commerce avec l'étranger et à la spéculation sur les grains. Si l'idée d'associer le concept d'économie morale à la construction des canaux a été adoptée dans d'autres ouvrages ultérieurs<sup>174</sup>, des critiques ont démontré les limites de cette association<sup>175</sup>. Sans prétendre résoudre le débat ici, le canal de Göta permet d'apporter un éclairage neuf sur le sujet. D'autant plus que depuis, nombre de travaux de politologues et de sociologues se sont intéressés à l'économie morale de l'eau. Si leurs études se concentrent sur les XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles, ce qu'elles disent du rapport aux eaux courantes dans les milieux ruraux permet d'apporter un regard différent sur l'économie morale autour du canal de Göta<sup>176</sup>.

---

<sup>173</sup> THOMPSON, Edward Palmer. *The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century. Past and Present*, 1971, n°50, p. 100

<sup>174</sup> SHERIFF, Carol. *Op. cit.* p. 37

<sup>175</sup> ROSSELL, David. Review of Carol Sheriff, *The Artificial River: The Erie Canal and the Paradox of Progress, 1817-1862* [en ligne]. *H-Net Reviews*, 1997 [22/01/2019] <http://www.h-net.org/reviews/showpdf.php?id=1332>

<sup>176</sup> CLAY, Arnold. *Water and Moral Economy. The Journal of the Southwest*, 2017, vol. 59, n°1-2, p. 60-82

De manière classique, le premier argument employé par les promoteurs du canal entre le Vänern et la Baltique est celui de l'utilité publique d'un tel projet. Dans les sources suédoises, la notion d'utilité se traduit indifféremment par le terme *nyttig* ou *gagnlig*, sans que l'on puisse établir de distinction claire entre les deux termes. Les acteurs qui promeuvent la poursuite du canal de Trollhätte utilisent abondamment ces termes auprès de Gustave IV. Dans leur rhétorique, le projet est utile pour tout le royaume. Le fait que cet argument soit destiné au pouvoir royal n'est pas étonnant. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'administration royale suédoise est de manière croissante la garante des eaux courantes, à l'instar d'autres espaces européens<sup>177</sup>. Forte de son pouvoir réglementaire, l'administration suédoise prend tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle différents textes afin d'assurer la meilleure répartition de la ressource en eau et l'usage qui est fait des différents cours d'eau qui partagent le territoire<sup>178</sup>. Pour construire le canal, il faut donc promouvoir l'utilité publique d'un tel projet auprès du pouvoir royal afin de le convaincre de remettre en cause des droits déjà existants sur des cours d'eau<sup>179</sup>. En 1802, dans une des premières mentions de la poursuite du canal que les membres de la direction du canal de Trollhätte adressent au souverain, ils commencent leur lettre ainsi :

Jamais auparavant les actionnaires n'avaient, avec une telle confiance, souhaité confier leur capital à une institution si utile [*nyttig*] et de si haut niveau en Suède, une institution d'une telle importance que dans le futur elle pourrait avoir de l'influence sur tout le mouvement intérieur du royaume (...).<sup>180</sup>

Si le souverain doit soutenir à nouveau ce projet, c'est bien parce qu'il est utile pour l'ensemble du pays, et pour son commerce. En se reportant à la soumission d'autres projets de canaux dans d'autres pays d'Europe, on voit bien que le cas suédois n'est guère différent des autres. Ici comme en France, le renom des négociants et des maîtres de forge ne constitue pas un avantage pour l'acceptation de leurs projets de travaux publics. Les requêtes qu'ils présentent sont soupçonnées d'être destinées à satisfaire leur intérêt privé. Pour le pouvoir royal, il faut

---

<sup>177</sup> INGOLD, Alice. Gouverner les eaux courantes en France au XIX<sup>e</sup> siècle. *Administration, droits et savoirs. Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2011, vol. 66, n°1, p. 69-104

<sup>178</sup> BOËTHIUS, Bertil. New light on eighteenth century Sweden. *Scandinavian Economic History Review*, vol. 1, n°2, 1953, p.143-177

<sup>179</sup> *Ibid.*, p. 76

<sup>180</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Brevböcker, Direktionens (1798-1800), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Trollhätte à Gustave IV Adolphe, 1802



alors que les soumissionnaires fassent la preuve de l'utilité publique de l'objet considéré, en présentant des arguments valables<sup>181</sup>. Dans le cas présent, c'est le « mouvement intérieur du royaume » qui est censé motiver la décision royale. Celle-ci est d'autant plus orientée par ces arguments qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'intérêt public est rarement évoqué à la légère. C'est le cas de manière notable pour les routes, pour les canaux et pour l'abaissement des remparts. Dans la plupart des soumissions de projet, l'économie à l'échelle du royaume, apparaît comme le deuxième argument d'utilité publique propre à convaincre le pouvoir royal d'agréer les travaux<sup>182</sup>. La requête des promoteurs suédois ne déroge pas à cette règle générale. S'ils insistent autant sur l'utilité publique, c'est qu'ils entendent en retirer un avantage. Comme le montrent les travaux sur les privilèges, l'octroi de ce statut juridique si avantageux repose notamment sur la démonstration de la « nouveauté », de la « beauté », mais surtout sur « l'utilité » de ce qui doit être recouvert par le privilège<sup>183</sup>.

L'argument de l'utilité semble d'ailleurs faire mouche auprès du pouvoir royal, qui l'emploie à son tour dans les décrets qu'il émet suite à l'acceptation du projet du canal de Göta. Ainsi, dans une lettre royale du 28 mars 1810, Charles XIII écrit :

Il a été porté à notre attention l'avantage insigne que, par l'ouverture du canal de Göta et son lien avec le canal de Trollhätte, et avec la pleine confiance que ces nouvelles compagnies sont animées d'un esprit civique et d'un souci large pour le bien commun, elles aideront à l'usage d'une infrastructure utile [*nyttig*] pour accroître la navigation (...).<sup>184</sup>

On voit bien ici que le pouvoir royal se saisit de cette notion d'utilité pour accorder des droits à la compagnie du canal de Göta. Sans douter du fait que cette lettre, rendue publique, mentionne l'utilité pour justifier le projet aux yeux de l'opinion publique, on voit bien que les mêmes arguments sont repris. L'utilité du canal est celle de sa navigation commerciale, censée animer l'intérieur du pays.

---

<sup>181</sup> CONDETTE-MARCANT, Anne-Sophie. *Bâtir une généralité : le droit des travaux publics dans la généralité d'Amiens au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2001, p. 323

<sup>182</sup> *Ibid.*

<sup>183</sup> CONCHON, Anne, LEMAIGRE-GAFFIER, Pauline. L'impossible restauration des manufactures royales. Sollicitations et refus de privilèges d'entreprise sous l'Empire et la Restauration. *Annales historiques de la Révolution française*, 2017, vol. 3, n°389, p. 89

<sup>184</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1836), Lettre de Charles XIII à la direction de la compagnie du canal de Göta, 28 mars 1810

Si cet argument de l'utilité est indéniablement utilisé auprès du pouvoir royal pour faire accepter et aboutir le projet de canal, on peut s'interroger sur le pragmatisme des négociants et maîtres de forge. En reprenant les travaux de E. P. Thompson, on peut tout à fait supposer que ces classes aisées suédoises, si elles n'adhèrent pas complètement à la notion de droits communautaires, estiment qu'elles ont un « rôle moral » dans la communauté, celui de participer au bien public<sup>185</sup>. Les notables participent certes à un groupe commercial intéressé, mais cette participation peut tout à fait aller de pair avec le sentiment d'une obligation morale à aider le pays à se développer en construisant le canal.

D'autres travaux sur la construction des canaux aux Etats-Unis au début du XIX<sup>e</sup>, sensiblement à la même période que le canal de Göta, montrent que les notables impliqués dans les opérations de financement de canaux pensent qu'ils peuvent obtenir des profits tout en respectant des valeurs morales<sup>186</sup>. Dans cette optique, les classes négociantes s'identifient alors avec le gouvernement et offrent une forme de partenariat à l'Etat. En contrepartie de leurs financements pour développer le pays, elles conseillent l'Etat sur les politiques commerciales à mener. Or, les promoteurs du canal de Göta s'intègrent dans cette logique. Dans la lettre de 1802 déjà évoquée, les directeurs de Trollhätte conseillent ainsi le souverain sur les modalités de la navigation à mettre en oeuvre sur le canal de Trollhätte : « c'est ce que le comité des directeurs croit être la bonne solution, comme connaisseur des éléments précédents et en suivant les raisons que nous vous avons soumis dans notre opinion.<sup>187</sup> » Ils y abordent notamment la régulation du trafic qu'ils jugent la plus pertinente sur le canal afin de garantir un bon usage pour toutes les catégories impliquées. Là encore, c'est une forme d'économie morale qui s'applique sous forme paternaliste. Conjointement, le pouvoir royal et le commerce gouvernent l'économie pour offrir des opportunités économiques mais aussi une conduite morale en tenant compte des autres classes sociales, comme les pilotes de navires ou les dockers.

Cependant, de nombreuses critiques ont été formulées à l'encontre de cette vision d'une construction des canaux qui pourrait être replacée dans le cadre d'une économie morale. Les remarques faites semblent ainsi pertinentes dans le cas du canal de Göta. En effet, on retrouve

---

<sup>185</sup> THOMPSON, Edward Palmer. Art. cit.

<sup>186</sup> SHERIFF, Carol. *Op. cit.*, p. 35

<sup>187</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Brevböcker, Direktionens (1798-1800), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Trollhätte à Gustave IV Adolphe, 1802

là encore des éléments qui font douter de la réalité de ces sentiments moraux, du moins chez les négociants et maîtres de forge à l'origine du canal<sup>188</sup>.

Les critiques insistent principalement sur le fait que le discours sur le bien commun est avant toute chose un argument rhétorique à destination du pouvoir, comme nous l'avons vu précédemment. Mais elles insistent surtout sur le fait que ces arguments du bien commun, loin de refléter un souci pour les autres catégories sociales, visent davantage à les empêcher de retirer des avantages des infrastructures. Contrairement à une économie morale où les propriétaires se plaindraient d'un commerce de spéculation, ici ils se plaignent d'un commerce qui ne leur est pas profitable. Or, le canal de Göta semble entrer dans ce schéma qui l'exclut de l'économie morale. Dans une des lettres qu'ils adressent au roi en 1801, les directeurs du canal de Trollhätte et promoteurs du nouveau canal écrivent ainsi pour remettre en question les droits de la guilde des bateliers, à laquelle appartiennent tous les pilotes sur la rivière Göta :

Votre Royale Majesté devrait préciser les privilèges publics de la guilde des bateliers, le comité des directeurs vous demande avec la plus grande soumission d'insister pour que les pilotes et que les biens embarqués et chargés à Ackerström soient retirés du séquestre. Le maintien du monopole ne fait pas que contredire la compagnie de Votre Royale Majesté, mais va contre l'utilité [*nytt*] publique.<sup>189</sup>

Une telle missive montre bien qu'ici, la notion d'utilité publique se confond en grande partie avec l'intérêt de la compagnie. C'est parce que la guilde des bateliers s'oppose à ce que d'autres navires et pilotes opèrent sur le canal et le fleuve que les directeurs interviennent au nom de l'utilité publique. Face à ce document, l'hypothèse d'une motivation morale semble donc vaciller.

Les motivations qui fondent l'action des promoteurs du canal de Göta sont multiples. Promouvoir le canal passe par un investissement financier et à ce titre, les négociants et maîtres de forge attendent un retour sous forme monétaire. Ils savent que cet argumentaire n'est pas prompt à séduire le souverain et c'est la raison pour laquelle ils en appellent classiquement à la notion d'utilité publique. Il s'agit pour eux d'obtenir du pouvoir un statut juridique favorable sous la forme du privilège et dans ce cas l'utilité semble être l'argument le plus audible par le

---

<sup>188</sup> ROSSELL, David. Art. cit.

<sup>189</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Brevböcker, Direktionens (1798-1800), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Trollhätte à Gustave IV Adolphe, 24 décembre 1801

pouvoir royal. Il semble faire mouche auprès des autorités royales qui accordent leur attention à l'infrastructure.

### **3. Un faiseur de projet collectif ?**

Dans les années 1800, la construction d'un canal de Göta peut encore se percevoir comme une idée. Aucun élément dans la correspondance marchande ou dans les décrets royaux ne laisse envisager une quelconque forme de concrétisation. Au moment où les négociants et maîtres de forge formulent leur plan d'un canal à travers la Suède, ils ne sont pas certains de sa réalisation. Dans les travaux sur l'historiographie des projets, une idée ne devient un projet que par l'intervention d'un « faiseur de projets »<sup>190</sup>. Ce dernier peut se définir tour à tour comme un inventeur, un entrepreneur, un affairiste ou encore un individu intéressé dans une entreprise commerciale et qui prétend qu'elle est nouvelle, cherchant par là à convaincre un patron ou une autorité de lui donner une autorisation. Si les sources elles-mêmes montrent que le concept de « faiseur de projets » existe lors de la conception du canal de Göta, une étude approfondie montre que nous sommes ici face à un cas singulier de faiseur de projet. S'il joue effectivement un rôle notable dans la mise en avant de l'idée du canal, il ne faut pas délaissier la dimension collective de ce travail. Cette conception est un ouvrage social, car elle met aux prises des ingénieurs, négociants, écrivains et militaires suédois et étrangers.

#### 3.1. Un faiseur de projet

Si le projet d'union de la mer du Nord et de la Baltique au moyen d'un canal naît dans le milieu des négociants et des maîtres de forge au début du XIX<sup>e</sup> siècle, c'est Baltzar von Platen, un individu qui n'appartient pas à proprement parler à cet environnement, qui endosse le rôle de promoteur de l'idée du canal de Göta. Il apparaît comme un faiseur de projet singulier de par son origine sociale et les réseaux dont il dispose. Son érudition mais aussi sa connaissance de la question des canaux lui permet de donner une première forme à une idée encore vague et de la rapprocher de la forme du projet.

---

<sup>190</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2011

Les sources suédoises et britanniques s'accordent sur un point : le principal penseur et concepteur du projet du canal de Göta est le baron Baltzar Bogislaus von Platen (1766-1829). Officier de marine issu de l'aristocratie poméranienne, un espace appartenant alors au royaume de Suède, il apparaît dans l'ensemble des sources, suédoises et étrangères, comme celui qui, le premier, reprend l'idée du « canal des deux mers » et la porte auprès de l'opinion publique et du pouvoir royal. Il entretient un lien personnel avec cette infrastructure, et ce tout au long de sa vie. Ce rapport singulier avec le canal de Göta le rattache aux faiseurs de projet étudiés par l'historiographie.

Les promoteurs français d'ouvrages techniques ou de travaux publics acquièrent généralement le statut de faiseur du projet en « s'impliquant dans les nouvelles pratiques, qui font la matière des projets, et en fournissant des ressources pour convaincre patrons ou investisseurs »<sup>191</sup>. Pour être reconnus comme des individus dignes de confiance, ils mettent en avant leur savoir, qui devient un argument pour convaincre.

La correspondance personnelle du baron dénote dans cette même veine un souci constant de mettre en avant les connaissances de pointe qu'il possède dans le domaine des techniques de construction. Par la promotion de son savoir, récurrente dans les sources, B. von Platen cherche donc à montrer le sérieux dont il fait preuve en reprenant le plan d'un canal à travers la Suède. Il met notamment en avant les méthodes employées pour acquérir ses connaissances, dont il loue la nouveauté. Il ne manque ainsi pas une occasion de mentionner ses voyages, qu'il effectue au cours des années 1800-1806<sup>192</sup>. Ceux-ci le mènent notamment en France, au Royaume-Uni, en Allemagne et en Bohême. Si aucune trace de ces voyages ne subsiste dans les archives personnelles de B. von Platen, nous savons au travers de ses discours et interventions à la diète qu'il s'y est néanmoins rendu. Il conçoit ces voyages comme des séjours d'observation des méthodes de construction et d'entretien des canaux européens. Apparemment satisfait de ses observations et de la documentation amassée, il rappelle régulièrement à ses interlocuteurs qu'il les a effectués, afin qu'ils louent à leur tour ses connaissances. Ainsi, le négociant britannique Joshua Jepson Oddy évoque les voyages d'observation du baron suédois dans une envoyée en 1808 à l'ingénieur britannique Thomas Telford pour le rassurer sur le sérieux de B. von Platen. Il y indique qu'il maîtrise « five languages, one of which is the

---

<sup>191</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., p. 12

<sup>192</sup> STRÖMBÄCK, Lars. Baltzar Bogislaus von Platen [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1945 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/mobil/Artikel/7315>

English » et qu'il est « a high accomplished man, partial to literature & science & has made considerable proficiency in acquiring the practical & scientifically knowledge of such undertakings.<sup>193</sup>» Une autre lettre est l'occasion de louer ses séjours dans de nombreux pays à dessein d'accroître ses connaissances<sup>194</sup>. Dans les deux cas, la publicité faite autour des voyages entrepris porte ses fruits, car elle convainc l'interlocuteur que son idée de construction de canal est sérieuse.

La promotion autour des ouvrages récents et étrangers sur les canaux qu'il possède dans sa bibliothèque est un autre moyen employé par B. von Platen pour apparaître aux yeux de ses interlocuteurs comme un promoteur compétent. Elle lui permet là encore de faire la démonstration de l'étendue et de la précision de ses connaissances dans sa correspondance. Sa maîtrise des sujets techniques par le biais d'ouvrages lui permet régulièrement d'appuyer son propos pour emporter la décision. Le secrétaire d'Etat à l'expédition de l'Intérieur (*Inrikesexpedition*), Mathias Rosenblad<sup>195</sup>, se montre sceptique sur les méthodes à employer pour construire le canal et se voit ainsi répondre sèchement que « l'influence anglaise » est la meilleure, avant de recevoir une longue description technique tirée de la littérature scientifique britannique<sup>196</sup>.

La publication d'imprimés remplit elle aussi cet objectif en affichant l'étendue des connaissances du baron face à l'opinion publique et au pouvoir monarchique. Son *Traité sur les canaux* de 1806 en est l'exemple le plus probant : dès les premières pages, le baron énumère et décrit les canaux britanniques, français, prussiens et russes<sup>197</sup>. Mais c'est surtout la fin de l'ouvrage, avec la présentation des sources utilisées, qui est révélatrice de cette volonté promotionnelle. Le baron explique fonder son travail sur des ouvrages britanniques ou issus de l'espace germanique, en montrant par là sa maîtrise des langues et des ouvrages récents, qui lui permettent d'écrire ce qu'il présente comme un « résumé » des moyens de construction modernes en suédois<sup>198</sup>. On y décèle de manière limpide sa volonté de convaincre par l'affichage de connaissances. Il convient d'ailleurs de souligner que la publicité de ce savoir technique apparaît dans les moments où le baron se trouve en situation de solliciteur. D'abord, dans le

---

<sup>193</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de J. J. Oddy à T. Telford, 21 mai 1808

<sup>194</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de J. J. Oddy à T. Telford, 1808

<sup>195</sup> KARLBOM, Rolf. Mathias Rosenblad [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 2000 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=6911&forceOrdinarySite=true>

<sup>196</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, 4 octobre 1808

<sup>197</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. Avhandling om kanaler genom Sverige med särskilt avseende å Vänerns sammanbindande med Östersjön. Stockholm : N. M. Lindh, 1806, p. 10-16

<sup>198</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, p. 63

cas où Jepson Oddy doit convaincre Thomas Telford d'assister von Platen dans la conception du projet. Ensuite, dans un traité visant à sensibiliser l'opinion publique et monarchique à la construction d'un canal entre la Baltique et la mer du Nord.

C'est cette publicité autour de son savoir technique qui encourage B. von Platen à se définir lui-même comme un « faiseur de projets » (orthographié *projekt makeren*) en 1806, dans la lettre qu'il destine à M. Rosenblad et qui accompagne un exemplaire de son essai sur les canaux<sup>199</sup>. Son intégration dans la catégorie des faiseurs de projet se fait donc d'abord et avant tout par lui-même. Cependant, le terme est flou sous sa plume, et ne suffit pas à l'intégrer d'emblée dans cette catégorie, ni pour les autorités, ni pour l'historiographie. C'est en se distinguant des autres acteurs impliqués dans la conception du projet que le baron acquiert cette étiquette auprès du pouvoir royal.

B. von Platen cherche avant tout à se distinguer de l'expert au moment de l'élaboration du projet. L'expert peut alors se définir comme celui qui « maîtrise un savoir rare »<sup>200</sup>, et s'apparente à un arbitre, un garant de la caution qu'attend le pouvoir politique pour fonder son action<sup>201</sup>. C'est l'expert qui assoit l'autorité de la décision politique. Or, si le baron fait régulièrement la démonstration de son savoir technique, il se défend sans cesse de posséder un quelconque savoir spécialisé. Ses connaissances relèvent davantage de l'intérêt d'un homme des Lumières que d'un expert technique. Il n'assume dans sa correspondance qu'une forme de paternité intellectuelle à l'égard de l'idée du canal de Göta. C'est la raison pour laquelle il écrit en décembre 1808 à l'ingénieur militaire Samuel Bagge :

Il [Thomas Telford] a réalisé ce que je voulais et a prouvé d'une manière cruciale la vérité de ce que je disais ; grâce à lui les relevés ont été exécutés, et j'ai obtenu les calculs pour l'ouvrage complet, avec les plans et les coupes de profil (...).<sup>202</sup>

Il est important ici de souligner que B. von Platen définit lui-même ses propos comme de simples idées, et se place volontairement en-dehors du rôle de l'expert. Il assure le lien avec

---

<sup>199</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, 22 septembre 1806

<sup>200</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., p. 13

<sup>201</sup> BACKOUCHE, Isabelle. Devenir expert. *Genèses*, 2008, vol. 1, n°70, p. 3

<sup>202</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à S. Bagge, 8 décembre 1808

le politique. L'expert n'est autre que Thomas Telford. C'est lui qui effectue les relevés nécessaires, calcule, dessine, et garantit la faisabilité du projet. Ici, T. Telford joue le rôle d'arbitre évoqué en se prononçant sur les propos théoriques de Platen, et cautionnant ces plans aux yeux du pouvoir suédois. De manière assez classique chez les faiseurs de projet, B. von Platen joue un rôle unique, celui d'intermédiaire chargé d'engager un expert, ici T. Telford<sup>203</sup>.

Cependant, si l'usage du concept de faiseur de projet est commode dans le cas du canal de Göta, son sens prend une acception différente dans notre cas suédois. En effet, si B. von Platen emploie ce terme, il ne semble pas vouloir désigner un inventeur, un entrepreneur, ou un affairiste. De même que les promoteurs dans leur ensemble semblent s'intégrer dans le cadre d'une économie morale, on voit que B. von Platen lui aussi écarte rapidement les préoccupations financières ou commerciales. En effet, le baron fait régulièrement mention de son « patriotisme », terme alors emprunté au français et remotivé par la Révolution française<sup>204</sup>. Ainsi, il écrit dès les premières lignes de son *Traité* de 1806 que son intérêt pour le canal est motivé par son « zèle patriotique » (*patriotiskt nit*)<sup>205</sup>. La formule n'est guère étonnante. En effet, les conceptions aristocratiques de la citoyenneté au XVIII<sup>e</sup> siècle insistent sur l'importance que revêt cette rhétorique du « zèle patriotique »<sup>206</sup>. L'expression recouvre une conception morale, à savoir le devoir du citoyen envers sa patrie<sup>207</sup>. Le baron se distingue ainsi du faiseur de projet affairiste, impliqué dans une entreprise dont il escompte un retour financier<sup>208</sup>. Si l'emploi de l'expression « zèle patriotique » dans son *Traité sur les canaux*, ouvrage destiné à recueillir un soutien dans l'opinion peut ne pas surprendre, le terme lui est aussi régulièrement attribué par ses interlocuteurs dans la correspondance qu'il entretient. Un négociant britannique, Joshua Jepson Oddy célèbre le « zèle patriotique » du baron dans une lettre datant probablement de 1808 et adressée à T. Telford<sup>209</sup>.

Une fois encore, on peut s'interroger sur les effets escomptés de cette rhétorique du patriotisme. La piste de l'intérêt financier de B. von Platen paraît peu probable, au vu de sa

---

<sup>203</sup> BACKOUCHE, Isabelle. Art. cit., p. 3

<sup>204</sup> VAN SAS, Nicolas. L'impératif patriotique, mutation conceptuelle et conjoncture politique. 1795-1813. *Annales historiques de la Révolution française*, n°326, 2001. p. 25-42

<sup>205</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, p. 2

<sup>206</sup> WOLFF, Charlotta. *Noble Conceptions of Politics in Eighteenth-Century Sweden (c. 1740–1790)*. Helsinki : Finnish Literature Society, 2009, p. 79

<sup>207</sup> *Ibid.*, p. 70

<sup>208</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., p. 11

<sup>209</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de J. J. Oddy à T. Telford, 21 mai 1808



fortune personnelle et de celle de sa famille. On peut supposer que B. von Platen n'entend pas retirer d'avantage personnel à la construction du canal, ce qui le distingue de l'archétype du faiseur de projet. L'origine de ce souci du bien commun est donc plutôt à rechercher du côté de son statut social. C'est sans doute ce qui différencie le plus B. von Platen de l'entrepreneur traditionnellement à l'origine du projet<sup>210</sup>. Il appartient en effet à deux sphères distinctes : l'élite marchande d'une part et l'aristocratie suédoise d'autre part.

B. von Platen évolue par son mariage avec Hedvig Elisabeth Ekman, fille de Peter Ekman III, dans le milieu des élites marchandes de Göteborg<sup>211</sup>. Cette appartenance au monde négociant apparaît à plusieurs reprises dans ses publications et sa correspondance. Ainsi, il montre dans son *Traité sur les canaux* un intérêt réel et une bonne connaissance du commerce nordique<sup>212</sup>, en détaillant l'ensemble des marchandises qui pourraient circuler sur le canal. Cette bonne connaissance du monde marchand lui est aussi attribuée par ses interlocuteurs, comme Jepson Oddy. Ce dernier indique dans la lettre qu'il envoie à Thomas Telford et relative à la personnalité de B. von Platen qu'il a à cœur le « commerce indépendant » par le canal de Trollhätte et les lacs suédois<sup>213</sup>. Nul doute que ces connaissances sont obtenues par sa proximité avec sa belle-famille, la maison de négoce Ekman. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, ces familles ont d'ailleurs la volonté de marier leurs filles à des hommes appartenant au monde politique afin de sensibiliser ceux-ci aux questions commerciales<sup>214</sup>. Même si le baron n'entend pas retirer d'avantage personnel, il paraît tout de même capable de porter les intérêts des négociants qui l'entourent. Dès lors, son zèle patriotique est peut-être un zèle destiné à promouvoir cette classe sociale. Le soutien au projet n'est pas seulement motivé par des attaches familiales, mais aussi peut-être par la capacité d'adaptation dont fait preuve B. von Platen et qui a été récemment mise en évidence au sein de l'aristocratie suédoise<sup>215</sup>. En effet, B. von Platen ne se situe pas seulement dans ce monde marchand. Son père, maréchal suédois, est intégré à la cour de Gustave IV. Le baron est lui-même un militaire de carrière membre de l'aristocratie du royaume scandinave<sup>216</sup>. Cette position au cœur de l'armée et du pouvoir suédois fait de lui quelqu'un

---

<sup>210</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., p. 21

<sup>211</sup> EDVINSSON, Therese. *Dynastins kvinnor : företagarfamiljen Ekman under tidigt 1900-tal*. Lund : Nordic Academic Press, 2017. 254 p.

<sup>212</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, p. 32

<sup>213</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de J. J. Oddy à T. Telford, non datée

<sup>214</sup> BACKMAN, Linda. *Kärlekshandel. Äktenskaps strategier och giftermålsmonster inom det handlande borgerskapet vid 1800-talets början*. *Historisk Tidskrift för Finland*, 2006, vol. 91, n°2, p. 152

<sup>215</sup> BENGTTSSON, Erik, MISSIAIA, Anna, OLSSON, Mats. *Aristocratic wealth and inequality in a changing society : Sweden*. *Scandinavian Journal of History*, 2019, vol. 1, n°44, p. 31

<sup>216</sup> BACKHAUS, Helmut. Philip J. B. Platen, von [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1945 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/mobil/Artikel/7326>

de « considéré » en Suède selon les mots employés par J. Oddy dans sa lettre à T. Telford<sup>217</sup>. Cette origine aristocratique peut toutefois accréditer la thèse d'un souci réel pour le bien commun.

Sans qu'il soit possible de trancher sur les motivations de B. von Platen à vouloir prendre la tête du projet, il n'en reste pas moins qu'il possède une position originale par rapport aux autres cas étudiés par l'historiographie. Il est sans cesse entre deux mondes : celui des détenteurs d'offices de la dynastie gustavienne et celui des négociants. C'est cet entre-deux qui fait de lui l'individu idéal aux yeux des deux groupes sociaux. B. von Platen semble jouir de cette singularité, ce qui apparaît lorsqu'il indique à Thomas Telford en avril 1808 qu'il peut lui écrire en adressant sa lettre à n'importe quelle maison de commerce de la ville de Göteborg<sup>218</sup>.

Cette lettre montre bien que le faiseur de projets fait s'entrecroiser deux mondes lors de l'élaboration du canal. T. Telford peut autant user des réseaux commerciaux du baron que de ses réseaux politiques : les compagnies marchandes de la ville de Göteborg ou encore le comte de Kelly, aristocrate suédois qui occupe la fonction de consul de Suède à Edimbourg. Intégré dans l'élite négociante et l'aristocratie suédoise, loin de la figure de l'entrepreneur ou de l'affairiste, le porteur de projet du canal de Göta apparaît dès lors comme un faiseur de projet de haut vol.

B. von Platen apparaît donc bien comme un faiseur de projets amené à faire coïncider les arts techniques et les impératifs politiques. Il rencontre les problèmes traditionnellement associés à cette position hybride, notamment en ce qui concerne les finances<sup>219</sup>. Nombre de lettres écrites par le baron font état des grandes difficultés qu'il a à établir un coût pour l'entreprise du canal de Göta<sup>220</sup>. En décentrant le regard vers la Suède, il est possible de faire un pas de côté par rapport au modèle du porteur de projet issu du monde des affaires ou de l'ingénierie. On se trouve ici dans une situation différente, où le porteur est un acteur qui cumule les

---

<sup>217</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de J. J. Oddy à T. Telford, non datée

<sup>218</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 28 avril 1808 : « in case you decide to come of direct, you will be so kind to address to Mr Farras, Mr Ekman and Company, even sir William Chalmers in Gothenburg or to Mr J. Smitt or any other house of consequence at this place as well as my lord the earl of Kelly in Scotland who certainly knows me by name. »

<sup>219</sup> MONTEL, Nathalie. *Le chantier du canal de Suez (1859-1869). Une histoire des pratiques techniques*. Paris : Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1998 In GRABER, Frédéric. Art. cit., p. 16

<sup>220</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à S. Bagge, 8 décembre 1808 et LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, 5 janvier 1809

identités, et les utilise pour mettre en oeuvre son projet. La dimension patriotique lui permet alors de regrouper ses masques sous l'étiquette du bien commun. C'est cette position originale, à mi-chemin entre monde négociant et monde politique, entre homme de sciences cosmopolite des Lumières et technicien amateur du XIX<sup>e</sup> siècle, qui lui permet de s'insérer dans le débat sur les voies d'eau qui naît en Suède au début du siècle. Ce statut constitue en outre un avantage non-négligeable lors de l'élaboration du projet. Son intégration dans de nombreux milieux en vient à renforcer encore la dimension collective de l'élaboration du projet du canal de Göta, car elle lui donne accès aux publications étrangères comme suédoises.

### 3.2. Puiser à des sources étrangères

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le royaume de Suède est un pôle récepteur de savoir, où les classes sociales les plus favorisées importent nombre d'ouvrages et autres produits culturels comme les journaux ou les revues scientifiques<sup>221</sup>. Le royaume est depuis le XVII<sup>e</sup> siècle intégré au régime européen de circulation des savoirs, tant en ce qui concerne la science des mines que la chimie ou la biologie<sup>222</sup>. Si le Bureau des Mines (*Bergskollegium*) et le *Laboratorium Mechanicum* suédois forment respectivement des ingénieurs miniers et des inventeurs de qualité, les infrastructures hydrauliques ou agronomiques sont encore confiées à des ingénieurs autodidactes comme Christopher Polhem<sup>223</sup>. Au tournant du siècle, le manque d'individus formés spécifiquement dans ces domaines contraint les acteurs intéressés par ce type de travaux à se procurer des publications étrangères. La couronne suédoise elle-même y est confrontée. Dans les années 1800, Gustave IV et son secrétaire d'Etat M. Rosenblad, intéressés par les nouvelles méthodes d'agronomie<sup>224</sup>, se tournent vers le Royaume-Uni. Le pays du grand agronome Arthur Young est en effet considéré dans toute l'Europe comme une référence dans ce domaine<sup>225</sup>. Des ouvrages et des journaux d'agronomie sont alors réclamés et envoyés depuis

---

<sup>221</sup> WOLFF, Charlotta. Voyageurs et diplomates scandinaves, acteurs de circulations culturelles internationales 1680–1780 In BEAUREPAIRE, Pierre-Yves, POURCHASSE, Pierrick (dir.). Les Circulations internationales en Europe, années 1680–1780. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2010, p. 373

<sup>222</sup> FORS, Hjalmar. The Limits of Matter—Chemistry, mining & enlightenment. Chicago : University of Chicago Press, 2015. 248 p.

<sup>223</sup> ORRJE, Jacob. Mechanics of patronage : Christopher Polhem and the changing regimes of the Swedish state (1680-1750). *Artefact*, 2016, n°4, p. 135-146

<sup>224</sup> YLLFORS, Karin. Fransk påverkan på svensk rättskultur, 1789-1809. Master : Droit : Lund : Université de Lund : 2000, p. 20

<sup>225</sup> BRASSART, Laurent. Les enfants d'Arthur Young ? Voyageurs et voyages agronomiques dans la France impériale. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n° 385, p. 109-132

la Grande-Bretagne vers la Suède<sup>226</sup>. Les canaux sont partout en Europe à l'époque, et pourtant, c'est aussi vers cet espace que se tournent les amateurs intéressés par les voies d'eau, à l'instar de B. von Platen. Ils puisent au Royaume-Uni de nouvelles techniques. Peter Bagge, l'un des deux promoteurs du canal de Trollhätte, est ainsi un des premiers en Suède à se piquer des canaux anglais et à importer de nouvelles technologies venues de Grande-Bretagne pour moderniser ses entreprises<sup>227</sup>. Au-delà de la transposition d'une forme juridique, les acteurs suédois intéressés par les canaux y trouvent au début des années 1800 une formulation actualisée du projet du « canal des deux mers ».

La période comprise entre les années 1790 et 1810 est traditionnellement considérée comme la *Canal mania* au Royaume-Uni<sup>228</sup>. Ce cycle donne lieu à la publication de nombreux essais par des auteurs britanniques sur les méthodes de construction employées dans le pays. Ils en profitent généralement pour mentionner d'autres espaces européens où exporter ces techniques, et notamment la Suède. Dans deux ouvrages publiés à l'époque et qui connaissent une forte diffusion au Royaume-Uni et à l'étranger, on mentionne un canal qui traverserait le pays de part en part. Le premier, publié en 1793, a pourtant titre *A general history of inland navigation* et est rédigé par John Phillips<sup>229</sup>. L'ouvrage est publié au cours de la période la plus intense de construction de canaux et il est réédité à plusieurs reprises. C'est une des principales sources d'information sur les canaux britanniques<sup>230</sup>. Le second est écrit par Joshua Jepson Oddy, négociant et armateur britannique qui publie en 1805 un livre intitulé sur *European commerce shewing new and secure channels of trade with the continent of Europe*<sup>231</sup>. Ces deux ouvrages britanniques évoquent en partie, avant même les publications suédoises, le projet du canal de Göta. J. Phillips écrit ainsi en parlant du canal de Trollhätte alors en pleine construction :

---

<sup>226</sup> LJUNGGREN, Lars. Kronobergs läns hushållningssällskaps utveckling under 1800- talets första decennier – en agrar elit i en regional offentlighet. Mémoire : Histoire : Växjö : Université de Växjö : 2013, p. 10

<sup>227</sup> FRYDENLUND, Bård. Defying the Continental System in the periphery: political strategies and protests by Norwegian Magnates In AASLESTAD, Katherine, JOOR, Johan (eds.). Revisiting Napoleon's Continental System: local, regional and European experiences. Basingstoke : Palgrave Macmillan, 2015, p. 175

<sup>228</sup> BOUGHEY, Joseph, HADFIELD, Charles. British Canals. The Standard History. Londres : The History Press, 2008. 319 p.

<sup>229</sup> PHILLIPS, John. A general history of inland navigation. Londres : I. & J. Taylor, 1793, 2 vol.

<sup>230</sup> SKEMPTON, Arnold (ed.). A Biographical Dictionary of Civil Engineers in Great Britain and Ireland. Londres : Institution of Civil Engineers, 2002, p. 524

<sup>231</sup> ODDY, Joshua Jepson. European commerce shewing new and secure channels of trade with the continent of Europe. Londres : J. & J. Richardson. 2 vol.

This canal forms part of a plan long projected by the Swedes, to unite the Baltic and the German ocean by an inland navigation, as well for the purpose of improving the interior trade of the provinces, as of preventing the interruption of their foreign commerce, which is the inevitable consequence of a war with Denmark.<sup>232</sup>

Plus loin, il en dresse même le parcours en précisant que le canal projeté vise à rendre les rivières et les lacs navigables pour assurer une navigation continue. Si Phillips ne s'attribue pas la paternité de l'idée, il est le premier à le formuler dans un ouvrage à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, et de manière aussi précise. Dans son essai publié une dizaine d'années plus tard, J. Oddy reprend les mêmes idées mais explicite le projet de manière encore plus poussée en évoquant sans les nommer précisément les plans de Daniel Thunberg et Carl Fredrik von Röök, deux ingénieurs militaires suédois : « Another survey has been made to join the Wener and the Wetter lakes, and to complete the navigation on the scale that is already begun and finished on both sides.<sup>233</sup> »

Sans entrer ici dans les détails évoqués par J. J. Oddy, on peut tout de même remarquer que l'auteur connaît bien les travaux entrepris sur le canal de Trollhätte mais aussi les plans tracés par les Suédois chargés de creuser le canal au XVIII<sup>e</sup> siècle. S'ils ne sont donc pas à l'origine de l'idée, ce sont ces auteurs britanniques qui la relancent au tournant du siècle. Or, leurs ouvrages sont à l'époque largement diffusés parmi les élites politiques et commerçantes suédoises. A partir des années 1740, ces catégories sociales se procurent leurs premiers ouvrages en anglais, surtout sur la façade occidentale du royaume, le reste du pays pratiquant plutôt l'allemand<sup>234</sup>. La pratique de l'anglais s'y fait de plus en plus courante, à tel point que certains Suédois de Göteborg l'utilisent pour leurs conversations familiales<sup>235</sup>. L'influence de ces livres venus de Grande-Bretagne est remarquable dans les ouvrages suédois publiés par la suite.

Dans son *Traité sur les canaux* publié en 1806, le faiseur de projets B. von Platen mentionne directement les deux livres cités ci-dessus. Dès son introduction, il cite l'ouvrage de

---

<sup>232</sup> PHILLIPS, John. *Op. cit.*, p. 35

<sup>233</sup> ODDY, Joshua Jepson. *Op. cit.*, p. 308

<sup>234</sup> WOLFF, Charlotta. Le cosmopolitisme aristocratique des élites d'Europe du Nord au XVIII<sup>e</sup> siècle: pratiques et débats culturels In Être citoyen du monde. Entre destruction et reconstruction du monde : les enfants de Babel XIV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles. Paris : Actes du Séminaire doctoral du laboratoire ICT, 2015, p. 84

<sup>235</sup> ÅBERG, Maria. Migration, civic culture and politics : Births middle-class communities in Western Sweden 1730-1900 In SALMON, Patrick, BARROW, Tony (eds.). Britain and the Baltic : studies in commercial, political and cultural relations 1500-2000. Londres : University of Sunderland Press, 2003, p. 187

Phillips<sup>236</sup>. Par la suite, on note des similitudes dans la manière de présenter le projet du canal, notamment en le liant à la figure du souverain fondateur du royaume de Suède moderne, Gustave Vasa. L'ouvrage d'Oddy est lui aussi cité à plusieurs reprises dans le traité. Si le faiseur de projet fait référence à D. Thunberg dans la rédaction, c'est bien les écrits du négociant britannique qui guident son propos. Ainsi, après avoir repris en suédois les propositions sur le tracé, il les critique et affirme que le canal ne rapportera rien si les nouveaux plans suivent ce tracé. Les obstacles sont trop nombreux, même pour de petits navires<sup>237</sup>. Les sources publiées sont bavardes sur le rôle que jouent les Britanniques dans la maturation du projet du canal de Göta. A la fin de son ouvrage, B. von Platen cite en effet les sources utilisées : « Phillips, *History of inland navigation*, Statsraad Bruyers *Opmuntring till mine Medborgare om deltagelse i canalhandeln*, *Beträge zur batukunst schiffbarer kanale*, par Reinhard Woltman. Jepson Oddy, *European commerce*, Londres, 1805.<sup>238</sup> »

Sur les quatre ouvrages utilisés par le faiseur de projets, on voit bien que deux sont britanniques, un allemand et le dernier rédigé en suédois<sup>239</sup>. Les ouvrages britanniques sont surreprésentés, ils comptent pour la moitié de l'ensemble des sources utilisées pour écrire l'ouvrage.

Cependant, il faut se garder de surinterpréter ce prisme britannique qui transparaît au travers des sources publiées. Le *Traité des canaux* de B. von Platen évoque à plusieurs reprises d'autres canaux construits à travers l'Europe.

Pour en brosser un portrait rapide, il cite : pour le Royaume-Uni, le *Great trunk* entre Liverpool et Hull et le canal de Forth & Clyde ; pour la France, le canal de Languedoc ; pour la Prusse, les canaux de Kiel et du Holstein et enfin traite généralement des canaux russes. B. von Platen ne se limite donc pas au seul exemple britannique. Cependant, il faut ventiler ces citations en fonction des motivations de l'auteur. Les canaux ne sont pas cités pour les mêmes raisons, ni avec les mêmes objectifs. Si le Royaume-Uni collecte 20 mentions (sur 60 pages) et la France 9<sup>240</sup>, c'est parce que les canaux de ces deux espaces sont cités à titre de comparaison. Les passages qui les évoquent traitent notamment de leur histoire, leurs modes de construction, leurs dimensions, la longueur et les politiques de taxation. Ce sont des modèles. En

---

<sup>236</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, p. 6

<sup>237</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, p. 59

<sup>238</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, p. 63

<sup>239</sup> Il nous a été impossible de trouver plus d'information sur cette référence

<sup>240</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, pp. 6 ; 12 ; 13 ; 20 ; 23 ; 32 ; 41 ; 48 ; 59

revanche, le canal de Kiel (5 mentions<sup>241</sup>) et celui du Holstein (4 mentions<sup>242</sup>) ainsi que les canaux russes (2 mentions<sup>243</sup>) sont quant à eux cités uniquement sous l'angle technique. Le baron mentionne ainsi l'inclinaison de la pente pour le temps de transport des navires, les dimensions du canal pour la taille des navires qui peuvent y passer, la forme des écluses pour le temps d'attente, ou encore les chiffres du trafic sur ces canaux. L'objectif est de faire mieux, ce sont des concurrents. Nous ne sommes donc pas du tout face à la même logique et la même manière de concevoir les canaux en fonction des pays. Seuls la France et le Royaume-Uni sont considérés comme des exemples, les autres n'étant que des canaux équivalents destinés à être surclassés par le canal de Göta. Les relations difficiles entre la France et la Suède au cours des guerres napoléoniennes expliquent ici que le faiseur de projet se tourne vers les Britanniques pour finaliser le projet du canal après 1806.

Au-delà des ouvrages publiés, la correspondance de B. von Platen permet de mesurer l'influence décisive des Britanniques sur le projet du canal de Göta, qui ne se limite pas à la formulation de l'idée. Les Suédois entendent aussi utiliser les techniques britanniques qui sont mentionnées dans les ouvrages consultés. J. Phillips écrit ainsi à la fin du passage qu'il consacre au canal de Göta :

In England, if I may be permitted the observation, were the same advantages are to be expected from surmounting equal difficulties, I have not a doubt but engineers might be found to accomplish such an undertaking, and private individuals to begin and complete it, without any assistance from government.<sup>244</sup>

On peut donc supposer que l'idée n'est pas seulement de récupérer le concept d'un canal qui traverserait la Suède, mais aussi de construire ce canal avec des techniques britanniques et un encadrement juridique calqué sur celui de la Grande-Bretagne. Ce souci transparaît d'ailleurs dès la prise de contact entre les ingénieurs.

Dans une des premières missives qu'il adresse à T. Telford en avril 1808, Platen explique ainsi qu'il a lu l'ouvrage de Jepson Oddy. Suite à sa lecture, ce sont les lettres qu'il adresse à l'essayiste négociant qui lui donnent accès aux publications sur le canal calédonien.

---

<sup>241</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, pp. 15 ; 18 ; 37 ; 38 ; 59, voir carte en annexe p. 584

<sup>242</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, pp. 23 ; 27 ; 60 ; 64

<sup>243</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, pp. 23 ; 58

<sup>244</sup> PHILLIPS, John. *Op. cit.*, p. 44

C'est par l'intermédiaire de J. Oddy que B. von Platen entend parler de l'ingénieur britannique et ses méthodes<sup>245</sup>. Au travers de cette lettre, on voit bien que si le promoteur suédois a puisé dans les publications britanniques l'idée du canal, il s'est aussi enquis des techniques nouvelles mises en oeuvre de l'autre côté de la mer du Nord. C'est par ce biais des lectures britanniques qu'il peut nouer des contacts personnels avec le milieu des ingénieurs et des négociants directement impliqués dans la construction des canaux au Royaume-Uni. Dans une lettre que J. J. Oddy adresse à T. Telford en mai 1808, il lui indique même qu'il a rencontré le baron en décembre 1807 et évoque de nouveau sa maîtrise des langues étrangères, dont l'anglais, ce qui leur a permis de discuter des techniques à employer sur le canal<sup>246</sup>.

Comme dans le cas des élites marchandes, la position particulière de B. von Platen comme militaire et aristocrate fait qu'il a bénéficié d'une éducation cosmopolite faite de voyages et d'expatriations longues. Ces séjours lui ont fourni l'occasion de connaître de nouvelles langues et d'apprendre à nouer des relations personnelles fondées sur la confiance mutuelle<sup>247</sup>. Il peut donc à la fois tirer des informations de ses lectures étrangères, mais aussi nourrir des relations personnelles profitables au projet du canal de Göta.

Comme nous le voyons ici, le projet du canal de Göta ne sort pas tout armé de la tête du faiseur de projet B. von Platen. Ce sont plutôt les interactions avec les acteurs britanniques impliqués dans la construction des canaux et la lecture de leurs ouvrages qui nourrissent cette entreprise. La dimension collective la conception apparaît au grand jour ici. D'autant que la référence de certains des bâtisseurs du canal de Trollhätte aux méthodes anglaises conduit le public suédois intéressé à se saisir du sujet. Les publications donnent alors lieu à des débats qui nourrissent à leur tour la conception de la voie d'eau.

### 3.3. Concevoir le projet dans la sphère publique : publier, débattre, convaincre

Le faiseur de projet n'est pas à l'origine de l'entrée de la question des canaux dans la sphère publique suédoise au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Son *Traité sur les canaux en Suède* ne paraît qu'en 1806, soit quelques années après les premiers ouvrages suédois entièrement consacrés à

---

<sup>245</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 28 avril 1808

<sup>246</sup> ICE, Telford Papers - Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de J. J. Oddy à T. Telford, 21 mai 1808

<sup>247</sup> WOLFF, Charlotta. Handelspatriciatets kosmopolitism i det sena 1800-talets Finland : familjerna Hackman och Wolff In NYGÅRD, Stefan, TIDIGS, Julia (reds). Historiska och litteraturhistoriska studier 85. Helsingfors : Svenska litteratursällskapet i Finland, 2010, p. 63



la construction de voies d'eau<sup>248</sup>. C'est l'achèvement du canal de Trollhätte en 1800 qui provoque la publication de deux ouvrages entièrement consacrés à ce sujet. Per Adolf Granberg, un précepteur et poète originaire de Göteborg rédige ainsi une *Histoire du canal de Trollhätte* en langue suédoise en 1801<sup>249</sup>. La publication de l'oeuvre est suivie trois ans plus tard par celle, en français cette fois, d'une *Description des cataractes et du canal de Trollhätta en Suède*, rédigée par Anders Fredrik Skjöldebrand, un officier, homme politique et artiste suédois<sup>250</sup>. Les longues descriptions techniques et les critiques formulées par les deux auteurs provoquent l'irruption des canaux dans la sphère publique des techniques en Suède. Ces ouvrages motivent Baltzar von Platen à rédiger son traité. Celui-ci est conçu comme une réponse au livre de A. F. Skjöldebrand. En 1809, alors qu'il élabore les pièces du projet à déposer auprès du souverain, il publie son rapport qu'il intitule *Description des coûts concernant le projet de construction du canal de Göta*<sup>251</sup>. Même si ce document tient une place à part, il s'intègre dans le débat car il est destiné au grand public. Les parutions échelonnées de ces quatre ouvrages montrent que la question d'un canal qui traverserait la Suède sort peu à peu des milieux directement intéressés par cette construction pour s'intégrer dans la sphère publique. Elles montrent surtout que le projet du canal de Göta n'est pas le résultat d'une pensée solitaire mais plutôt une élaboration commune, faite de la confrontation des idées.

En 1801, le poète et précepteur P. A. Granberg rédige son *Histoire du canal de Trollhätte*, ouvrage commandé à l'issue d'un concours organisé par la Société des sciences, la plus ancienne des académies royales de Suède, et récompensant la meilleure oeuvre littéraire sur le canal de Trollhätte<sup>252</sup>. L'ouvrage est avant tout littéraire et non technique. Conçu comme un panégyrique pour le nouvel ouvrage d'art, il est publié en langue suédoise chez l'éditeur Samuel Norberg. Cette imprimerie a alors une diffusion essentiellement limitée à Göteborg et ses alentours. P. A. Granberg bénéficie toutefois d'une certaine publicité pour son ouvrage car S. Norberg imprime alors les deux principaux journaux de la ville, le *Göteborgs Allehanda* et le *Göteborgs Nyheter*<sup>253</sup>. De manière peu surprenante, il comporte peu de critiques sur les

---

<sup>248</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*

<sup>249</sup> GRANBERG, Per Adolf. *Op. cit.*

<sup>250</sup> SKJÖLDEBRAND, Anders Fredrik. *Op. cit.*

<sup>251</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Berättelser samt kostnads- och ersättnings-förslag rörande den föreslagna Göta kanalen*. Stockholm : C. Delén, 1809, 60 p.

<sup>252</sup> GRANBERG, Per Adolf. *Op. cit.*

<sup>253</sup> ENGSTRÖM, Gösta. Samuel Norberg [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1991 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/8178>

méthodes de construction ou la forme du canal. P. A. Granberg se livre à de longues descriptions neutres sur l'octroi de la concession, ou encore l'instauration de péages<sup>254</sup>. L'auteur se situe là aux antipodes du débat sur les privilèges et la dénonciation des rentes économiques qui agite alors d'autres pays comme la France<sup>255</sup>. Le principal mérite du livre de P. A. Granberg est de faire entrer les voies d'eau dans le débat public suédois.

Plus déterminante est la publication en 1804 de la *Description des cataractes et du canal de Trollhätta en Suède* par A. F. Skjöldebrand<sup>256</sup>. Cet officier et homme de lettres suédois est alors un des proches du duc Charles de Södermanland, oncle et opposant de Gustave IV. Il publie son ouvrage en français, la langue de l'élite suédoise, dans l'imprimerie de Carl Delén. C'est alors la principale imprimerie de Stockholm, où paraissent les journaux et les magazines scientifiques et artistiques les plus reconnus<sup>257</sup>. Le choix de la langue comme celui de l'éditeur inscrivent donc l'officier de marine suédois dans une littérature qui se conçoit davantage comme scientifique. Au-delà de la personnalité de A. F. Skjöldebrand, qui a déjà été victime de la censure pour sa critique du pouvoir royal, il n'y a donc rien d'étonnant à ce que son ouvrage soit plus critique que celui de P. A. Granberg. L'opus comporte en effet des remarques inédites sur le canal de Trollhätta et par extension, sur les canaux à venir en Suède. Il débute la conclusion de son ouvrage par :

Comme jamais ouvrage humain n'a été parfait et encore moins exempt de critique, il ne faut pas s'attendre que celui dont il s'agit ici connaisse un autre sort. Nous avons déjà fait mention des sinuosités du canal entre la digue Kafledammen et le bassin d'Olida, et il est impossible d'excuser tout à fait ce défaut.<sup>258</sup>

La principale critique adressée par A. F. Skjöldebrand concerne le calibrage du canal. Dans les pages suivantes, il explique que celles-ci empêchent la navigation de navires larges et donc le commerce avec les pays étrangers. Les commentaires contre les dimensions ne masquent toutefois pas totalement la véritable attaque qui est destinée aux négociants en fer de Göteborg. Ils sont accusés par l'auteur de n'avoir construit le canal que pour acheminer les barres fer du Värmland au moyen de navires longs et effilés. Ils ont dès lors privilégié un canal

---

<sup>254</sup> GRANBERG, Per Adolf. *Op. cit.*, p. 52

<sup>255</sup> CONCHON, Anne. *Art. cit.*, p. 67

<sup>256</sup> SKJÖLDEBRAND, Anders Fredrik. *Op. cit.*

<sup>257</sup> MÖLLER, Bert. Carl Erik Deleen [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1945 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/17435>

<sup>258</sup> SKJÖLDEBRAND, Anders Fredrik. *Op. cit.*, p. 43

étroit pour leurs propres intérêts et non un canal large, utile au bien commun<sup>259</sup>. L'auteur se situe ici dans la longue tradition des accusations de corruption et de favoritisme contre les projets et les porteurs de projet, dont la rhétorique du bien public est depuis le XVII<sup>e</sup> siècle sujette à la critique<sup>260</sup>. Il n'est à cet égard pas étonnant que la critique émane d'A. F. Skjöldebrand, officier supérieur de l'armée. En France aussi, les administrateurs, les militaires ou les ingénieurs interviennent dans les débats sur les voies d'eau. Leur intervention leur sert à présenter leur vision et s'opposer à des particuliers qu'ils jugent incompetents<sup>261</sup>, ce que l'auteur reproche à mots couverts à P. A. Granberg<sup>262</sup>.

C'est semble-t-il en réponse à cet ouvrage technique que B. von Platen se décide à prendre la plume. Il y reprend en grande partie les arguments examinés au chapitre précédent, sans doute pour les opposer aux critiques de Skjöldebrand. Il s'agit pour lui de défendre la poursuite de la construction des canaux en Suède, en convaincant le pouvoir de construire une suite au canal de Trollhätte. C'est un choix éditorial radicalement différent de celui de Skjöldebrand que fait le baron avec son *Traité sur les canaux* de 1806.

Le frontispice de l'ouvrage porte la marque de l'imprimerie de Nils Magnus Lindh, à Örebro. Au début du siècle, cette société publie principalement des ouvrages destinés à un large public, et plus spécifiquement les laboureurs et la petite bourgeoisie alphabétisée. Si par la suite elle tend à publier des livres aux prétentions intellectuelles élevées (Buffon, Mme de Staël), il n'en reste pas moins que la conception des ouvrages laisse à désirer. Nombre d'auteurs se plaignent alors de la mauvaise qualité de l'encre et du papier, accusé de jaunir rapidement<sup>263</sup>. Le *Traité sur les canaux* est d'ailleurs imprimé sur ce support, et compte nombre de coquilles et de tâches d'impression. La piètre qualité de cette imprimerie étant de notoriété publique, on peut supposer ici que B. von Platen cherche à obtenir la diffusion la plus large possible de son ouvrage auprès du public. Le choix de répondre en suédois à un ouvrage d'A. F. Skjöldebrand rédigé en français procède de la même logique. Cette volonté de rendre l'ouvrage accessible au plus grand nombre est la principale motivation du baron. Il faut faire connaître le projet pour

---

<sup>259</sup> SKJÖLDEBRAND, Anders Fredrik. *Op. cit.*, p. 45

<sup>260</sup> MACLEOD, Christine. *Inventing the Industrial Revolution*. Cambridge : Cambridge University Press, 1988, p. 176

<sup>261</sup> SZULMAN, Eric. *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime : naissance d'une politique publique*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 187

<sup>262</sup> SKJÖLDEBRAND, Anders Fredrik. *Op. cit.*, p. 31-32

<sup>263</sup> RINMAN, Sven. Nils Magnus Lindh [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1981 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/10574>

recueillir le soutien le plus large et faire pression sur le pouvoir politique. Si l'on se réfère aux publications sur les canaux au XVIII<sup>e</sup> siècle, on voit que des promoteurs usent de l'imprimé pour faire valoir l'utilité de leur projet. Il ne s'agit pas seulement de transmettre le projet au conseil du roi et de faire jouer son réseau, mais de s'adresser à l'opinion publique pour accroître la pression sur les administrateurs et décideurs<sup>264</sup>. Cette motivation paraît d'autant plus présente qu'elle a déjà été employée lors de la promotion du canal de Trollhätte en 1793, en faisant paraître cette fois un article dans la presse de Göteborg. La diffusion de l'idée dans la sphère publique met le pouvoir dans l'obligation de fournir une réponse.

On décèle en outre chez B. von Platen la volonté de participer à un débat technique. Son traité s'attelle dès les premières pages à réfuter les critiques de A. F. Skjöldebrand sur les dimensions. Il y écrit notamment :

J'entendrai avec plaisir les remarques, fondées sur la raison, qui peuvent être faites par les autres. En particulier, j'écouterai volontiers les avis d'un marin expérimenté sur ce que je dis. [...] Pourquoi suspecter ainsi une ville, et 4 ou 5 de ses citoyens les plus estimés, d'avoir influencé tant d'hommes sages et respectables ?<sup>265</sup>

Le ton est relativement polémique et dénote le souhait de défendre un canal qui constitue à ses yeux la première pierre de la politique des canaux en Suède. Toutefois, le reste de l'ouvrage ne refuse pas le débat technique ou les critiques en bloc. B. von Platen écrit ainsi dans une lettre au secrétaire d'Etat M. Rosenblad : « Je ne vous cacherai pas qu'une critique de mon traité vient d'être publiée par A. F. Skjöldebrand, que je n'ai pas vue encore.<sup>266</sup> » Il mentionne ici sans l'indiquer précisément l'ouvrage *Quelques remarques sur le traité des canaux traversant la Suède par le baron de Platen* publié à Stockholm à la fin de l'année 1806 chez Carl Delén<sup>267</sup>. On peut supposer qu'il s'agit ici pour le faiseur de projet de faire naître des discussions autour du canal. Publier permet de faire s'exprimer l'opposition et de fournir des renseignements utiles sur le plan technique<sup>268</sup>. Le projet s'élabore ici par le biais du débat collectif.

---

<sup>264</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 182

<sup>265</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1806, p. 24

<sup>266</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, 22 septembre 1806

<sup>267</sup> SKJÖLDEBRAND, Anders Fredrik. Några påminnelser vid öfversten och riddaren friherre Platens afhandling om canaler genom Sverige. Stockholm : C. Delén, 1806. 18 p.

<sup>268</sup> GRABER, Frédéric. Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité publique pour justifier le sacrifice dans un monde de projets. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2016, vol. 3, n° 63, 2016, p. 51

Cette dimension apparaît notamment dans le rapport remis au souverain, la *Description des coûts* de 1809. Le baron y explique notamment avoir changé d'avis sur les dimensions à donner au canal. Il recommande une profondeur de 10 pieds car « Je suis aussi convaincu que si les dimensions de navigation étaient conduites sur une échelle inférieure, la connexion serait imparfaite, et l'espoir serait déçu, comme certains le disent.<sup>269</sup>» Le baron reprend ainsi sans le nommer directement le propos de A. F. Skjöldebrand. Cet exemple montre que si le faiseur de projet cherche à convaincre au travers des publications, il peut aussi s'avérer convaincu par celles de ses opposants. Le souci de publier pour acquérir des informations remplace la recherche de publicité dès que le projet est accepté par les autorités royales. Le choix même du lieu d'édition en 1809, l'imprimerie de Carl Delén, démontre que l'objectif n'est plus de toucher le plus grand nombre mais d'accroître le crédit du projet en recourant à un éditeur reconnu.

Au-delà de la pression exercée sur le pouvoir politique, il s'agit en dernier recours de capter l'attention de l'autorité suprême, celle du monarque. L'oeuvre littéraire de P. A. Granberg mise à part, seuls les ouvrages publiés par B. von Platen comportent une dédicace à « Sa Majesté le Roi » (*Hans Majestät Konungen*). On peut supposer une forme d'influence britannique dans la forme, les dédicaces au souverain ou aux membres de la famille royale étant courantes au Royaume-Uni depuis le XVII<sup>e</sup> siècle<sup>270</sup>. La *Description* de 1809, remise directement au souverain, va même plus loin et s'ouvre sur une dédicace qui flatte la personnalité de Gustave IV, essayant de se placer sous son patronage. Le faiseur de projet y mentionne notamment la jeunesse du souverain et rappelle le lancement des travaux de Trollhätte<sup>271</sup>. Il est intéressant que ce texte figure d'ailleurs dans le rapport final remis au souverain. Depuis la période moderne, les dédicaces sont en effet le plus souvent employées pour obtenir une certaine indulgence tout en captant l'attention des autorités<sup>272</sup>.

Le fait qu'en 1806 B. von Platen adresse son *Traité sur les canaux* au secrétaire d'Etat M. Rosenblad est à cet égard révélateur. En effet, le choix d'une imprimerie grand public écarte l'ouvrage d'une diffusion exclusive vers les cercles de pouvoir. Le baron adresse directement son livre au secrétaire d'Etat M. Rosenblad en septembre 1806, en l'accompagnant d'une lettre

---

<sup>269</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 16

<sup>270</sup> RUELLET, Aurélien. *La Maison de Salomon. Histoire du patronage scientifique et technique en France et en Angleterre au XVII<sup>e</sup> siècle*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 96

<sup>271</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, introduction

<sup>272</sup> RUELLET, Aurélien. *Op. cit.*, p. 87

où il explique qu'il a « rassemblé nombre de choses importantes sur cet objet, même si les plus importantes restent encore non expliquées [...].<sup>273</sup> »

La position aristocratique du faiseur de projet lui permet d'adresser l'ouvrage au favori de Gustave IV à la cour. Il accroît ainsi les chances du projet d'être présenté au souverain. Ces chances sont d'autant plus grandes que l'année 1806 marque la mise en oeuvre du Blocus continental au sein de l'Empire français et des Etats satellites. Un tel bouleversement des conditions commerciales en Europe est un élément de nature à rendre le roi de Suède particulièrement sensible à la construction d'une infrastructure de cette ampleur.

Avant d'être exposé au pouvoir royal, le projet du canal est donc exposé au grand public par von Platen, ce qui conduit en partie à infléchir le projet, notamment sur la question épineuse du calibrage. Si l'idée séduit Gustave IV Adolphe qui accorde à B. von Platen une audience privée, il reste à la transformer en projet régulier, respectant les formes imposées par la monarchie. Pour le baron, il s'agit de la première étape qui fait que le canal quitter le champ des idées pour entrer peu à peu dans celui des projets monarchiques.

---

<sup>273</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, 22 septembre 1806



## Chapitre 2 : De l'idée commerciale au projet royal et collectif

Comme nous l'avons montré dans le précédent chapitre, l'idée de la construction d'une voie d'eau à travers la Suède est formulée dans un milieu commercial et proto-industriel. Elle connaît ses premières manifestations dans la correspondance que les négociants et maîtres de forge entretiennent avec le pouvoir royal. La conception semble toutefois confuse et chaotique, car cette correspondance ne traite pas directement du canal, mais aborde d'autres sujets. Ces rapports entre les promoteurs des canaux et le pouvoir royal paraissent asymétriques. Les négociants y expriment leurs attentes sans tenir compte de celles du pouvoir royal.

La soumission du projet du canal de Göta au souverain doit être replacée dans le cadre du rapport entre infrastructure et pouvoir dans la Suède du début du XIX<sup>e</sup> siècle, pour comprendre dans quelle mesure le pouvoir en vient à se matérialiser dans le projet technique<sup>274</sup>. Longtemps, l'historiographie des techniques s'est centrée sur l'activité individuelle. Comme le montre F. Graber dans ses travaux, il s'agissait de montrer comment un individu parvient à produire un ouvrage technique en prêtant une attention particulière à ses outils, ses conceptions et ses productions<sup>275</sup>. Dans ses travaux les plus récents, il enrichit ses recherches d'une approche sociale de la production technique<sup>276</sup>. Ici, les deux perspectives se complètent. Certes, le faiseur de projet B. von Platen tient une place centrale. Toutefois, il n'est absolument pas seul. Il puise son inspiration dans les sources étrangères et son projet de canal s'affine au fur et à mesure qu'il émet ses idées dans la sphère publique. D'autres individus interviennent alors et façonnent à leur tour le projet. C'est cette élaboration chorale qui donne aussi une force à la proposition du faiseur de projet.

Cette dimension collective persiste tout au long du processus d'élaboration. Les procédures que suivent les soutiens du canal pour faire aboutir le projet du canal sont des procédures qui ne peuvent se réaliser seul. Elles mettent en relation toute une série d'acteurs divers, depuis le souverain jusqu'aux assistants ingénieurs effectuant les relevés ou les dessinateurs réalisant les cartes. L'ouvrage technique devient dès lors un ouvrage politique, dans deux sens du terme.

---

<sup>274</sup> sur ce sujet, voir notamment l'introduction de BERGER, Thor, ENFLO, Kerstin. *Locomotives of local growth : The short- and long-term impact of railroads in Sweden*. European Historical Economics Society, Working Paper, 2013. 43 p.

<sup>275</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2011, p. 14

<sup>276</sup> GRABER, Frédéric, GIREAUDEAU, Martin (dir.). *Les projets. Une histoire politique (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles)*. Paris : Presses des Mines, 2018. 314 p.



Il devient un cadre politique, au sein duquel les relations entre les acteurs sont réglementées. Il devient aussi la politique, c'est à dire un instrument du pouvoir royal sur le territoire suédois.

La procédure de préparation de la construction imposée par le pouvoir royal ne vise d'ailleurs qu'à réglementer les relations entre les divers acteurs qui interviennent. Le projet devient un cadre politique car il réglemente les relations entre les promoteurs du canal, les ingénieurs royaux et les autorités royales. Cela n'est d'ailleurs pas sans créer quelques frictions entre les groupes. En effet, il s'agit d'une forme tout à fait nouvelle de soumission des projets en Suède. Les agents royaux se trouvent donc obéir à des acteurs auxquels ils ne prêtent pas d'allégeance particulière. D'autant plus que l'on se trouve dans un contexte où l'autorité royale est remise en cause.

## **1. La mutation vers un projet monarchique**

L'idée d'un canal entre le lac Vänern et la mer Baltique change de dimension en étant transmis du monde des négociants et des maîtres de forge vers l'espace public et le pouvoir royal. L'idée est façonnée par les débats entre les divers acteurs impliqués dans la conception de la voie d'eau. Cependant l'entrée en scène du pouvoir dans le processus qui conduit au lancement des travaux ne se limite pas à valider une idée exprimée par un acteur privé. Depuis sa majorité en 1796, Gustave IV Adolphe règne en despote éclairé frotté de caméralisme<sup>277</sup>. Cette manière de penser l'action de l'Etat accorde une place centrale à la structuration de l'action publique. Pour les gouvernants, il s'agit de développer les savoirs et les outils d'Etat spécifiques pour organiser au mieux la population et mettre en valeur les richesses du territoire. L'autorité politique cherche à atteindre une plus grande efficacité sur le terrain en revoyant la façon d'organiser son action<sup>278</sup>. Dans le cas suédois, Gustave IV manifeste le pouvoir royal au travers de l'agriculture, de l'industrie mais aussi des transports<sup>279</sup>. Soucieux de réformer en profondeur

---

<sup>277</sup> MAGNUSSON, Lars. Comparing Cameralisms: The Case of Sweden and Prussia In SEPPEL, Marten, TRIBE, Keith (eds.). *Cameralism in Practice : State Administration and Economy in Early Modern Europe*. Suffolk : Boydell Press, 2017, p. 37

<sup>278</sup> LABORIER, Pascale, LASCOURMES, Pierre. L'action publique comprise comme gouvernementalisation de l'Etat In MEYET, Sylvain (dir.). *Travailler avec Foucault : retours sur le politique*. Paris : L'Harmattan, 2005, p. 37-60

<sup>279</sup> TANDEFELT, Henrika. « Enlightened Monarchy » in Practice : Reforms, Ceremonies, Self-fashioning and the Entanglement of Ideals and Values in Late Eighteenth-Century Sweden In ARTEMYEVA, Tatiana, MIKESHIN, Mikhail (eds.). *Intellectual and Political Elites of the Enlightenment*. Helsinki : Collegium for Advanced Studies, 2014, p. 8

l'action publique, il remet en question les structures étatiques, héritées pour la plupart du règne de Gustave II Adolphe. La formulation de l'idée d'un canal lui permet de mettre en oeuvre les nouvelles manières dont le pouvoir entend gouverner. Le canal de Trollhätte n'est pas issu d'une procédure imposée par le pouvoir. Au contraire, le projet du canal de Göta respecte des cadres mis en oeuvre par le pouvoir royal. Elle règle les relations entre les divers acteurs comme le faiseur de projet et les agents royaux. La forme régulière du projet devient dès lors un encadrement politique mis en place par la monarchie gustavienne, destiné à produire collectivement un projet.

### 1.1. Un projet encadré par la monarchie

Le projet du canal de Göta est le premier projet d'ampleur du règne de Gustave IV Adolphe. Le canal de Trollhätte est réalisé sous la régence du duc de Södermanland, et les acteurs en sont alors plus reconnaissants à son oncle qu'au jeune souverain<sup>280</sup>. C'est pourquoi le roi reçoit lui-même le baron au cours d'une audience au mois de décembre 1807 ou de janvier 1808. Si les sources se montrent peu loquaces au sujet de cette audience, on peut supposer qu'elle suit un cérémonial de cour semblable à celui de la France d'Ancien Régime, un modèle pour la Suède<sup>281</sup>. Dans la même logique, on peut faire l'hypothèse d'une audience privée étant donné qu'elle n'a donné lieu à aucune représentation et que les gustaviens prennent habituellement un soin particulier à communiquer sur les audiences publiques par des médias artistiques ou numismatiques<sup>282</sup>. Si les temps accordés aux particuliers auditionnés sont parfois courts, B. von Platen semble avoir eu le temps de convaincre Gustave. Celui-ci émet en effet le 12 février 1808 les instructions royales qui marquent le début d'une prise en main du projet par le pouvoir royal. Elles prévoient notamment que le faiseur de projet informe régulièrement le souverain de l'ensemble des opérations et sollicite son approbation à chaque étape du processus<sup>283</sup>, mais ne se limitent pas à cela. Au travers du document, on distingue peu à peu une implication de l'Etat royal qui, à la différence du canal de Trollhätte, ne se fait pas *a posteriori* mais est au contraire concomitante à la constitution du projet. Cette dernière devient dès lors une action politique à part entière.

---

<sup>280</sup> GUNNARSSON, Åke. *Op. cit.*, p. 125

<sup>281</sup> CAMUS, Alice. Être reçu en audience chez le roi. *Bulletin du Centre de recherche du château de Versailles*, 2013

<sup>282</sup> TANDEFELT, Henrika. *Art. cit.*, p. 26

<sup>283</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Instructions royales, 12 février 1808

Le premier cadre posé par la dynastie gustavienne est celui du délai accordé pour la constitution d'un dossier comprenant les cartes et le rapport, entendu comme des pièces justificatives. Les instructions émises par la chancellerie royale au mois de février ne mentionnent pas de délai à proprement parler. Cependant, la correspondance de B. von Platen en 1808 est claire : Gustave IV veut obtenir les pièces justificatives du projet avant la fin de l'année. Le temps imparti est court étant donné l'ampleur du chantier à venir. Il convient de revenir précisément sur le déroulement de cette année 1808 pour montrer la rapidité d'exécution qui est exigée des acteurs.

La correspondance de la compagnie du canal de Göta montre que la première lettre reçue du souverain est datée de la semaine suivant l'envoi des instructions. Gustave y demande à un des agents royaux, l'ingénieur militaire et conseiller de chancellerie (*kansliråd*) Schultén, de mener une inspection aux côtés de B. von Platen depuis l'archipel de Söderköping jusqu'à l'Östergöta pour « le canal allant du Vänern à la Baltique.<sup>284</sup>» Cependant, le déclenchement de la guerre entre la Russie et la Suède le 21 février 1808 empêche sa venue, son régiment se battant en Finlande. Un autre ingénieur est envoyé, l'adjudant-major Warberg, mais comme l'écrit le baron dans son rapport « un prompt commandement a ôté ces officiers, sans qu'ils aient pu me fournir aucune information sur les mesures.<sup>285</sup>» A la suite de ces défections, B. von Platen cherche à rejoindre l'ingénieur Samuel Bagge à Göteborg, mais celui-ci vient alors de quitter la ville pour la Norvège, territoire danois qui pratique un embargo sur la Suède. Cette dernière nouvelle convainc alors le porteur de projet de se tourner vers J. Oddy, le négociant britannique à qui il écrit au mois de mars pour dénicher quelqu'un susceptible de réaliser les relevés sur le canal. Ce n'est finalement que deux mois après que le roi ait fourni les instructions que le baron parvient à se mettre en relation avec T. Telford. Il l'informe d'ailleurs de suite de l'urgence à entamer les relevés :

Je dois ajouter ici que la volonté absolue du Roi est que chaque inspection, plan et calcul des dépenses soit prêt pour la fin de cette année, ceci devant être fait à ses propres moyens et que le canal soit construit par de l'argent levé par souscription et dans le temps le plus court possible et sous la même direction.<sup>286</sup>

---

<sup>284</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Inkomna kungliga brev (1794-1859), Lettre de Gustave IV Adolphe à B. von Platen, 19 février 1808

<sup>285</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 5

<sup>286</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 28 avril 1808

B. von Platen se montre ici particulièrement clair sur le délai à respecter. Il joue toutefois de malchance. La guerre russo-suédoise inquiète T. Telford qui demande un vaisseau armé pour traverser la mer du Nord, ce qui repousse encore la réalisation des relevés. Cette demande entraîne une forte réaction chez B. von Platen, à qui les autorités royales écrivent régulièrement pour obtenir les premiers relevés. Cette pression pousse le faiseur de projet à s'adresser directement à Gustave IV en juin 1808 pour demander le retour de l'ingénieur Warberg de Finlande. Le souverain lui oppose une fin de non-recevoir en arguant du « caractère indispensable de la mission du major Warberg à la guerre.<sup>287</sup> » Cela conduit von Platen à se rabattre sur le choix de T. Telford, qu'il accueille en Suède le 8 août 1808. Dans son rapport rendu en mars 1809, B. von Platen indique que les deux hommes et leurs assistants se mettent au travail dès le lendemain, et que « du 9 au 29 août, tant l'inconfort que le manque occasionnel de nourriture, qui auraient pu distraire un autre homme pourtant modéré, ne l'ont pas fait.<sup>288</sup> » Les relevés sont effectivement effectués en trois semaines, et le départ de Telford le 29 août marque le début de la période de rédaction des cartes, plans et calculs justificatifs.

Au fur et à mesure que la fin de l'année 1809 approche, B. von Platen se montre de plus en plus fébrile avec son partenaire britannique. Dès novembre, il presse T. Telford qui ne lui a toujours pas envoyé les calculs à inclure dans le rapport, ce qui ne manque pas de l'inquiéter : « (...) mais il pourrait arriver que nos ports soient fermés par l'hiver, et que je sois perdu pour notre affaire principale, que le Roi et le public commencent à attendre de moi, et attendent après avoir dépensé un montant qui d'après les prix de ce pays n'est pas peu considérable.<sup>289</sup> » Si le baron se montre si inquiet, c'est que la pression du souverain ne cesse de se renforcer, selon une logique familière pour l'époque. L'action publique se conçoit désormais dans la vitesse. Les travaux sur les projets dans la France du Premier Empire montrent ainsi l'obsession constante des autorités en ce qui concerne la lenteur de la mise en exécution des travaux<sup>290</sup>. Le baron craint de perdre le soutien royal, tout comme en France les collaborateurs directs du consul puis de l'empereur sont soumis à une pression constante et doivent montrer leur activité. Ces administrateurs répercutent à leur tour les demandes sur les ingénieurs. Alors que les calculs de T. Telford n'arrivent toujours pas, on assiste aux mois de décembre et de janvier à une

---

<sup>287</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1829), Lettre de Gustave IV Adolphe à B. von Platen, 14 juin 1808

<sup>288</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 7

<sup>289</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, novembre 1808

<sup>290</sup> GRABER, Frédéric. Paris a besoin d'eau : Projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne. Paris : CNRS Éditions, 2009, p. 96

véritable cascade d'exigences. Alors que le souverain demande au secrétaire d'Etat M. Rosenblad les plans et calculs commandés l'année précédente, le haut fonctionnaire écrit à B. von Platen au tout début de janvier 1809 pour lui signifier que le rapport est particulièrement attendu par le souverain<sup>291</sup>. Le baron presse alors à son tour Thomas Telford, qui envoie la dernière version du document le 12 janvier<sup>292</sup>.

L'instauration d'un calendrier relativement précis et la pression exercée par les autorités politiques révèlent que peu à peu l'administration monarchique intègre le projet à ses plans de réalisation. Il faut aller vite, être efficace. En effet, on remarque alors que la relative liberté dont jouissait jusqu'alors le faiseur de projet entre en opposition avec les cadres administratifs imposés. Comme dans le cas de nombreux projets d'ingénierie, « la temporalité du projet politique ne correspond pas à la temporalité de l'ingénieur »<sup>293</sup>. La précaution prise dans la confection des pièces entre en conflit avec le temps du pouvoir et de l'administration. La soumission du projet au souverain rend donc possible sa réalisation. Cependant, elle assure aussi son incorporation dans les formes de l'administration royale.

La deuxième contrainte imposée par le pouvoir royal de manière inédite est la prise en compte des intérêts des provinces traversées par le canal. Si l'on peut supposer que cette procédure est employée à cause des dimensions du canal, on peut toutefois faire l'hypothèse que le canal fait ici partie des nouvelles pratiques administratives de l'administration suédoise au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, les localités suédoises ont la possibilité d'instaurer un dialogue avec les autorités publiques. Elles peuvent notamment critiquer les décisions royales et faire remonter ces informations aux États<sup>294</sup>. Si les États ne sont pas réunis sous le règne de Gustave IV, on peut cependant noter que les travaux sur les transports sous l'Ancien Régime montrent que le pouvoir royal cherche à prendre en compte l'intérêt public lors de la construction des canaux<sup>295</sup>. Cette volonté de servir l'intérêt général est d'autant plus présente lorsque l'établissement privé qui doit être construit repose sur un privilège, et doit alors remplir

---

<sup>291</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre du secrétaire d'Etat M. Rosenblad à B. von Platen, janvier 1809

<sup>292</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 12 janvier 1809

<sup>293</sup> GRABER, Frédéric. *Op. cit.*, p. 100

<sup>294</sup> ERICSSON, Benedict. Pouvoir central, administration locale et influence du peuple pendant l'Ère de la Liberté. Actes du colloque franco-suédois, Comité français des Sciences historiques, Paris, 9-11 octobre 1978, p. 97

<sup>295</sup> DARD, Olivier, MARGAIRAZ, Dominique (dir.). Le service public, l'économie, la République. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2005, vol. 3, n°52, 2005, p. 6

des obligations<sup>296</sup>. L'argument de l'utilité employé précédemment est ici mis à l'épreuve. Dans la jeune bureaucratie monarchique suédoise, le roi demande au faiseur de projet mais aussi aux autorités locales leur opinion sur les hauteurs d'eau désirables sur le lac Vänern :

Nous vous commandons à vous ainsi qu'aux membres supérieurs des conseils des comtés de Karlstad, Örebro et Skaraborg, de nous soumettre une proposition sur ce sujet, à savoir sur la profondeur des fonds et sur l'opinion des propriétaires de navires, et de nous la soumettre telle que nous le demandons.<sup>297</sup>

Le monarque donne ici une nouvelle dimension à la mise en oeuvre du projet. Si le canal de Trollhätte s'était affranchi des revendications locales, la monarchie se veut plus moderne avec une consultation à la fois des promoteurs du projet mais aussi des autorités locales fondée sur l'envoi de pièces justificatives. L'élaboration du projet laisse la place à un embryon d'opinion locale, et met en avant une dimension participative qui tranche avec la pratique traditionnelle du pouvoir gustavien. Là encore, le pouvoir puise dans des pratiques anciennes de coopération des administrateurs locaux, les gouverneurs devant fournir depuis 1741 un rapport triennal sur la situation économique de leur province<sup>298</sup>. Cependant, c'est la première fois que la Couronne demande des documents préalables à l'octroi d'un privilège. Le canal participe donc de la transformation de la monarchie suédoise qui devient plus exigeante en ce début de XIX<sup>e</sup> siècle. La mise en oeuvre de l'action publique par le projet relativise la rupture du coup d'Etat de 1809 qui ferait entrer la Suède dans une nouvelle ère administrative<sup>299</sup>. D'autant que l'encadrement du pouvoir ne se limite pas à la prise en compte des opinions locales. Le fait de veiller à l'opinion des habitants des territoires repose aussi sur l'expertise monarchique. En s'inspirant de modèles ayant cours en Europe depuis le XVII<sup>e</sup> siècle<sup>300</sup>, le pouvoir suédois met en place des procédures d'expertise parallèles à celles du faiseur de projet. Ainsi, le rapport de 1809 mentionne des ingénieurs royaux qui interviennent aux côtés de B. von Platen et de T. Telford :

---

<sup>296</sup> BUTON, François. L'administration des faveurs : l'Etat, les sourds et les aveugles, 1789-1885. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2009. 333 p.

<sup>297</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1829), lettre de Gustave IV Adolphe à B. von Platen, 14 juin 1808

<sup>298</sup> LUTHER, Georg. The Birth of official statistics in 18<sup>th</sup> century Sweden [en ligne]. *Bulletin of the international statistical institute*, 1999, [22/01/2019] <http://www.stat.fi/isi99>

<sup>299</sup> BARILLE, Claire, LE ROUX, Thomas, THEBAUD-SORGER, Marie. Art. cit., p. 70

<sup>300</sup> RUELLET, Aurélien. *Op. cit.*, p. 242

les lieutenants C. G. et Jacob Forsell, le *Fändriken* et chevalier C. Warberg, le lieutenant C. Carlström, et le jeune Otto Lindskog pour notre bonne fortune. De la même manière un savoir indispensable sur le sujet a été obtenu auprès du Premier inspecteur foncier (*Första Landtmätaren*) et chevalier de l'ordre de Vasa Herr. J. Rådberg et les Inspecteurs fonciers (*Landtmätarne*) Mörk et Lefler, en souhaitant que leurs talents soient reconnus par tous<sup>301</sup>.

Le pouvoir royal envoie des agents à la fois en soutien au projet mais aussi pour s'assurer du bon déroulé et du respect des droits des propriétaires terriens lors des relevés nécessaires à la constitution des pièces justificatives. Tous sont issus de corps militaires. Comme dans les expertises monarchiques déployées pour l'octroi d'autres types de privilèges en Europe, l'examen ne cherche pas à mesurer la faisabilité du tracé du canal, mais plutôt à s'assurer qu'il ne mette pas en danger l'intérêt des populations locales et qu'il concoure réellement à l'utilité publique<sup>302</sup>. La procédure régulière et collective entend ainsi mettre d'accord sur ce qui doit être fait avant de construire. Cependant, le caractère collectif se trouve parfois mis en danger par des luttes internes.

## 1.2. Une administration partagée face au projet

L'intervention des hommes du roi répond aux conceptions issues de la logique camériste d'une action publique plus structurée et mise au service du bien public<sup>303</sup>. C'est la recherche d'un service public qui amène le souverain à confier des hommes dépendant de son autorité au faiseur de projet. Tout d'abord, parce qu'ils représentent une main-d'oeuvre qualifiée que le faiseur de projet ne pourrait recruter seul. Ensuite, parce que l'administration peut ainsi utiliser directement le projet de construction du canal, de manière analogue à ce qu'on constate un peu plus tard au Royaume-Uni<sup>304</sup>. Cette mise à disposition des hommes se double aussi d'un octroi de fonds issus de la cassette personnelle de Gustave IV. Dans les instructions émises en février 1808, le souverain mentionne précise les moyens qu'il octroie à B. von Platen, à savoir « le Premier Inspecteur et chevalier de notre ordre de Vasa, Råberg dans le comté de Skaraborg, et

---

<sup>301</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 21

<sup>302</sup> RUELLET, Aurélien. *Op. cit.*, p. 247

<sup>303</sup> LABORIER, Pascale, LASCOUMES, Pierre. *Art. cit.*

<sup>304</sup> CHATZIS, Konstantinos. *Eaux de Paris, eaux de Londres Quand les ingénieurs de la capitale française regardent outre-Manche, 1820-1880. Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 210

l'Inspecteur foncier dans le comté de Linköping, ainsi que l'accès au Trésor de la Couronne.<sup>305</sup> » Les dons du roi pour la mise en oeuvre du projet sont donc importants. Pour le souverain, il s'agit d'oeuvrer pour le bien commun en mettant au service d'un canal utile à tout le royaume ses hommes et son argent. D'autant plus qu'à ce stade, B. von Platen agit seul, aucune compagnie n'existe. Cependant, l'encadrement inédit du projet pose problème. S'il permet d'obtenir le soutien royal, les officiers civils et militaires sont divisés sur la mise à disposition des moyens publics pour un projet privé.

L'obéissance du personnel administratif à B. von Platen est légalement garantie par les instructions du pouvoir royal. Le pouvoir monarchique pense vraisemblablement que les instructions royales, son statut d'aristocrate et d'ancien officier supérieur, suffisent à lui fournir l'autorité nécessaire pour la construction du projet. Cependant, les refus d'obéir au baron semblent relativement nombreux au sein de l'administration suédoise. Il écrit ainsi à l'officier en charge du régiment du comté de Skaraborg dans un mémoire qu'il lui envoie au printemps 1808, au moment où il cherche toujours des soldats pour aider dans la réalisation des relevés :

J'ai l'honneur d'écrire à notre Honoré Gouverneur, pour lui indiquer que l'administration aujourd'hui a commencé à m'empêcher de me présenter comme celui en charge du commandement. La main-d'oeuvre placée sous mon commandement est nécessaire, cette compagnie du régiment de Skaraborg doit être envoyée le plus rapidement possible mais si tout ceci ne produit rien, j'irai voir le Gouverneur (...).<sup>306</sup>

Si comme nous l'avons vu précédemment la guerre de Finlande impose un rythme particulier au projet, l'opposition de certains des personnels administratifs et militaires ralentit le rythme de constitution des pièces. B. von Platen est même contraint d'en informer le souverain, qui fait émettre un décret rappelant ses instructions le 8 juin 1808, ordonnant « (...) aux généraux des provinces occidentales de se soumettre, et que ceux qui commandent des troupes les placent, comme main-d'oeuvre nécessaire à ce besoin, sous le commandant en chef désigné.<sup>307</sup> » Le problème semble donc ici toucher avant tout les officiers militaires qui refusent de se placer sous le commandement d'un ancien officier général. Il faut dire que le contexte de la guerre de Finlande est propice à la mutinerie des officiers qui se montrent de plus en plus

---

<sup>305</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Instructions royales, 12 février 1808

<sup>306</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Mémoire de service, printemps 1808

<sup>307</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Inkomna kungliga brev (1794-1850), Décret royal, 8 juin 1808



critiques avec le pouvoir royal<sup>308</sup>. Si nous ne sommes pas encore au paroxysme du coup d'Etat du printemps 1809, la défiance est grande contre Gustave Adolphe dans l'armée. Le problème est d'autant plus grave pour le faiseur de projet que les oppositions à son projet se poursuivent tout au long de l'année. Le 13 septembre, dans une lettre à son ami le haut fonctionnaire Carl Eric Lagerheim, il se plaint encore des « premiers officiers de la province qui parlent et agissent contre les ouvrages recommandés par le roi (...) !<sup>309</sup> » Cette attitude grève donc toute l'élaboration des pièces constitutives du dossier du canal de Göta.

Toutefois, la prudence reste de mise car certains administrateurs se soumettent à l'autorité du faiseur de projet. Il n'est d'ailleurs guère étonnant que la plupart d'entre eux soient issus de la haute administration des provinces. Nommée par le souverain, celle-ci est en effet plus directement soumise à l'autorité royale que l'autorité militaire, ou que les petites administrations locales<sup>310</sup>. Dans une lettre qu'il adresse au gouverneur de comté (*häradshövdingen*) Sifell en décembre 1808, B. von Platen le remercie mais donne aussi des pistes pour comprendre l'opposition locale :

J'ai entendu des administrateurs expliquer que ce qui a déjà été fait est d'une violence inouïe même si la construction du canal est à considérer comme la fondation de la Suède d'après une décision du Roi et des Etats, et même si ce n'est pas réellement le cas après tout, bien que la lettre du 3 février les invoque.<sup>311</sup>

Cette lettre nous conduit à nous interroger. Les administrations locales, souvent issues des élections, manifestent-elles ainsi leur résistance à l'arbitraire royal<sup>312</sup> ? La décision de bâtir le canal est en effet indiquée comme le choix du Roi et des Etats, mais ceux-ci ne sont plus réunis depuis 1800<sup>313</sup>. Sans pouvoir ici entièrement trancher, on peut faire l'hypothèse que l'opposition à B. von Platen et son projet de canal n'est que la manifestation d'une forme de résis-

---

<sup>308</sup> FRILUND, Göran. The union's last war : The Russian-Swedish war of 1808-1809 [en ligne]. *The Napoleon Series*, 2004, [22/01/2019] [https://www.napoleon-series.org/military-info/battles/c\\_finnish.html](https://www.napoleon-series.org/military-info/battles/c_finnish.html)

<sup>309</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à C. E. Lagerheim, 13 septembre 1808

<sup>310</sup> LUTHER, Georg. Art. cit.

<sup>311</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Inkomna kungliga brev (1794-1850), Décret royal, 11 avril 1810

<sup>312</sup> sur les élections locales, voir ERICSSON, Benedict. Art. cit.

<sup>313</sup> BAIN, Robert Nisbet. *Scandinavia: A Political History of Denmark, Norway and Sweden from 1513 to 1900*. Cambridge : Cambridge University Press, 2014, p. 386

tance à la pratique du pouvoir personnelle de Gustave IV. C'est le fait que le projet soit désormais une action politique du souverain sur son territoire qui provoque la volonté d'entraver chez certains administrateurs.

Cependant la paralysie d'une partie de l'administration royale n'est pas le seul obstacle à se dresser face au faiseur de projet. En effet, dès le départ de T. Telford à la fin du mois d'août 1808, B. von Platen se voit contraint de recourir en grande partie à son réseau personnel. Les militaires y sont surreprésentés, et reprennent alors les plans confiés à son départ par le Britannique. On retrouve dans l'équipe qui l'entoure les quelques agents royaux mis à son service dès l'été comme les frères Forsell, mais aussi des individus issus du réseau militaire de B. von Platen. Au mois de novembre 1808, conscient de l'ampleur de la tâche, le baron adresse des demandes à toutes ses relations, à son ami l'amiral Rudolf Cederström, mais aussi à une de ses connaissances, le capitaine Hult à qui il adresse une lettre reflétant la nécessité absolue de recruter une main-d'oeuvre qualifiée :

Le Roi m'a commissionné pour lui fournir un avis sur la construction d'un nouveau canal, ainsi que la proposition des coûts et les plans de travail. Dis-le-moi sincèrement : veux-tu m'assister ? J'ai pensé à Wallenstrand, mais il ne viendra pas de Karlskrona, Bergström est trop vieux, dans le comté de Stockholm, je ne m'occupe pas de Lidström, même si je connais ses profondes connaissances (...) s'il te plaît réponds moi maintenant parce que l'audience de remise doit avoir lieu en décembre ou janvier.<sup>314</sup>

Le ton général de la lettre montre que le faiseur de projet se trouve dans une situation difficile. Alors que la pression royale s'accroît, la guerre de Finlande provoque une pénurie d'ingénieurs militaires qualifiés. Il faut alors recourir à des officiers plus âgés, qui sont principalement cantonnés en Suède péninsulaire. Les administrateurs sont quant à eux défiants vis à vis du projet, et n'assistent pas le faiseur de projet dans sa recherche d'individus compétents pour dessiner ou calculer, ce qui explique le recours au réseau personnel. Au-delà de la possession d'un réseau, le recours à l'armée est plutôt logique venant de B. von Platen. La formation des officiers suédois prévoit en effet depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle la maîtrise de la cartographie.

Les autorités militaires attendent des officiers qu'ils sachent dessiner des cartes et des

---

<sup>314</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à H. G. Hult, 21 novembre 1808

plans quelque soit leur arme<sup>315</sup>. De plus, à une période où les institutions monarchiques d'ingénieurs n'existent pas encore, l'armée apparaît aux yeux des acteurs comme la seule institution sociale suffisante en taille et en autorité pour assemblée et commander une force de travail importante<sup>316</sup>. C'est finalement ce réseau militaire qui permet au baron de finir le travail déjà entamé avec T. Telford. Il mentionne dans une lettre du 1<sup>er</sup> décembre qu'il adresse à l'un des trois secrétaires d'Etat qu'il emploie le capitaine Hult, qui a travaillé sur le chantier du pont dans la ville d'Ystad, le capitaine Hatten qui travaille sur un pont à Stockholm et le major Wallenstrand, qui travaille alors sur les fortifications du port de Karlskrona<sup>317</sup>.

L'encadrement monarchique dont bénéficie le projet du canal de Göta est inédit dans le royaume scandinave. Le suivi du projet par Gustave IV et les procédures qu'il met en place contribuent à associer définitivement le projet à la couronne. On alors jusqu'à dire même dire que le canal devient une action publique. Cette intégration progressive du projet à la politique royale lui bénéficie dans une large part, en fournissant une main-d'oeuvre qualifiée et des moyens financiers importants. Cependant, le phénomène s'échafaude à double sens. En effet, la participation des membres de l'administration royale, qu'ils appartiennent à l'armée, la chancellerie où les finances, contribue à créer un embryon d'administration hydraulique. Les hommes mis à disposition du faiseur de projet par le pouvoir royal acquièrent au cours de leur participation au projet une première expérience dans la préparation d'une infrastructure hydraulique. Le projet du canal met ainsi à l'épreuve l'administration suédoise face aux populations mais aussi et surtout à elle-même. Les difficultés rencontrées obligent à créer des normes et à émettre des ordres qui produisent en fin de compte une administration avec ses divisions hiérarchiques. Toutefois, ce fonctionnement qui apporte une efficacité accrue à l'administration suédoise charrie aussi son lot de contraintes. Le faiseur de projet doit s'adapter aux nouvelles normes auxquelles doivent répondre ces politiques publiques, à savoir l'efficacité et la concertation. Elles prévoient ainsi la constitution de pièces administratives en un temps limité. B. von Platen, encore peu accoutumé à ces pratiques, peine à tenir le rythme et éprouve des difficultés lorsqu'il rédige cartes et rapports pour le souverain. Cependant, la masse de travail demande implique là encore d'élargir le spectre des acteurs qui oeuvrent autour du baron.

---

<sup>315</sup> GUSSARSSON-WIJK, Maria. Before and after the splitting-up of Sweden-Finland: 19<sup>th</sup> century Military Maps of Finland in the Swedish Military Archives. Actes du colloque « Shifting Boundaries : Cartography in the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries », Université de Portsmouth, Portsmouth, 10-12 septembre 2008, p. 7

<sup>316</sup> FRANGSMYR, Tore, HEILBRON, J. L., RIDER, Robin (eds.). *The Quantifying Spirit in the 18<sup>th</sup> Century*. Berkeley : University of California Press, 1990, p. 310

<sup>317</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, 1<sup>er</sup> décembre 1808

## 2. Traduire un ouvrage technique en projet

Les nouvelles conceptions caméralistes germaniques du rôle de l'Etat modifient profondément les formes que prennent les projets dans la sphère publique. Des procédures nouvelles apparaissent, dans lesquelles interviennent des pièces administratives produites par des acteurs au terme de démarches parfois longues, lentes et coûteuses<sup>318</sup>. Les pouvoirs publics font reposer leurs politiques sur des éléments considérés comme rationnels, comme des cartes ou des tableaux statistiques. La géographie et la statistique sont certes des moyens de connaître le pays, mais surtout d'agir sur celui-ci et de le créer, au moyen du « chiffre et de la carte »<sup>319</sup>. L'usage intensif de ces documents lors de la présentation du projet du canal de Göta classe la voie d'eau dans ces politiques royales.

Dans le cas qui nous intéresse, l'obtention du privilège royal et le lancement des travaux dépendent pour une large part de la capacité de B. von Platen à transformer une idée encore non viable en projet viable aux yeux des autorités. C'est à lui que revient le rôle de matérialiser cette ébauche en pièces techniques, comme des cartes ou des plans. A cela s'ajoute le travail de leur donner une forme propre à convaincre les autorités royales. Le processus d'acceptation du projet repose en effet entièrement sur Gustave IV, selon une procédure relativement bien encadrée<sup>320</sup>. Le souverain suédois est alors la clé de voûte du système politique. Depuis 1789, la dynastie gustavienne pratique une forme absolutiste de pouvoir. En 1799, le poste de chancelier est supprimé et le souverain règne seul. Il est assisté de trois secrétaires d'Etat, chacun à la tête d'une expédition, chargés de présenter les affaires lors du conseil du roi. La décision d'accorder le privilège est prise au cours de ces réunions, de manière analogue à ce qui a cours dans la France des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles<sup>321</sup>. La Diète n'étant pas réunie depuis 1800, elle n'a aucune place, à la différence d'autres pays européens<sup>322</sup>. M. Rosenblad, le secrétaire d'Etat à l'expédition de l'Intérieur (*Inrikesexpedition*) est chargé de réceptionner les pièces à examiner avant la fin de l'année 1808.

---

<sup>318</sup> BARILLE, Claire, LE ROUX, Thomas, THEBAUD-SORGER, Marie. Art. cit., p. 61

<sup>319</sup> BEAUD, Jean-Pierre, DAMASCENO FONSECA, Claudia. Le chiffre et la carte. Pratiques statistiques et cartographiques en Amérique latine (du milieu du XVIII<sup>e</sup> au milieu du XX<sup>e</sup> siècle). *Histoire & mesure*, 2017, vol. 32, n°1, p. 3

<sup>320</sup> *Ibid.*, p. 7

<sup>321</sup> RUELLET, Aurélien. *Op. cit.*, p. 236

<sup>322</sup> GARNER, Guillaume. Introduction In GARNER, Guillaume (dir.). *Op. cit.*, p. 6

Les instructions adressées à B. von Platen indiquent que le dossier comporte à la fois un rapport de l'ingénieur britannique T. Telford, mais aussi des plans de situation<sup>323</sup>, qui présentent le canal dans le détail, ainsi qu'une carte générale. Tous ces éléments figurent en effet dans la *Description des coûts concernant le projet de construction du canal de Göta* publiée en 1809 par B. von Platen<sup>324</sup>. Cet ouvrage est le résultat d'un travail mettant en jeu des opérations topographiques, linguistiques et statistiques. L'ensemble de ces procédures apparaissent clairement dans la correspondance entretenue par le faiseur de projets au tournant des années 1808-1809. Même si les pièces constitutives du projet ne sont pas uniquement des cartes, nous avons décidé de suivre ici la méthode d'analyse suivie par les historiens de la cartographie<sup>325</sup>. A une historiographie plus ancienne qui dissociait la forme et le fond des productions cartographiques, la nouvelle génération d'historiens privilégie une approche par étapes, s'intéressant d'abord à la collecte des données, avant de voir le traitement de l'information, puis la diffusion et l'usage des cartes.

## 2.1. Constituer des données

En décidant de confier à T. Telford et B. von Platen le soin de réaliser les dessins et calculs préalables au dépôt du projet du canal de Göta, le souverain suédois Gustave IV reprend, mais de manière beaucoup plus ambitieuse, une procédure royale déjà initiée par son père Gustave III dans les années 1780<sup>326</sup>. Le roi fait reposer la mise en oeuvre du projet de voie d'eau sur la capacité du faiseur de projet à constituer un dossier susceptible de démontrer la faisabilité de l'entreprise. Cependant, B. von Platen n'est pas le seul à s'investir dans la constitution des pièces du dossier. Celles-ci sont le produit d'interactions entre acteurs qui se produisent dès la mise en oeuvre de l'enquête sur le terrain. On y retrouve des individus issus d'espaces et de milieux divers. Entre ces personnalités, le faiseur de projet joue le rôle de courroie de transmission. Les sources ne manquent pas sur la constitution de ces pièces justificatives. B. von Platen mentionne abondamment son entreprise de collecte auprès de T. Telford dans la *Description*, ainsi que dans sa correspondance avec ses connaissances. Elles permettent de

---

<sup>323</sup> SOUCHON, Cécile, ILLAIRE, Martine. Les cartes et plans au service d'une action : administration, gestion et aménagement du territoire In LABOULAIS, Isabelle (ed.). Les usages des cartes (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). Pour une approche pragmatique des productions cartographiques. Strasbourg : Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, p. 215

<sup>324</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809

<sup>325</sup> LABOULAIS, Isabelle. Introduction In LABOULAIS, Isabelle (ed.). *Op. cit.*, p. 6

<sup>326</sup> NORDMANN, Claude. Gustave III : un démocrate couronné. Lille : Presses Universitaires de Lille, 1986, p. 99

mettre en évidence les modalités de cette récolte d'informations utiles à la constitution des pièces à présenter aux autorités royales.

S'intéresser à la collecte des données utilisées lors de la présentation du projet du canal suppose d'abord de déterminer précisément quels sont les acteurs qui y participent. Les travaux récents sur l'histoire de la cartographie accordent davantage d'importance aux expériences de terrain lorsqu'il s'agit de comprendre comment les cartes sont produites<sup>327</sup>. Cette attention accrue portée au travail réalisé lors de la collecte de données suppose de s'intéresser aux individus qui évoluent sur ce terrain. Leur statut social et les relations entretenues ont un impact sur les informations collectées. Dans le cas du canal de Göta, on a deux groupes distincts qui oeuvrent ensemble sur le sol suédois, mais selon des temporalités différentes. On peut identifier un premier groupe composé d'ingénieurs britanniques. Les sources indiquent en effet que Telford se rend en Suède accompagné de deux de ses assistants, William Hughes and Hamilton Fulton. Les deux sont alors employés sur la construction du canal calédonien, en Ecosse, auprès de Telford. Ils sont mentionnés à diverses reprises, et B. von Platen les cite brièvement dans la *Description* où il précise être accompagné de « Monsieur Telford, accompagné par deux de ses assistants<sup>328</sup> ».

Ce trio s'apparente tout à fait aux méthodes modernes employées depuis les années 1780 et la réalisation de l'atlas dit de Trudaine en France. Les équipes chargées de réaliser des cartes sont alors composées d'un ingénieur en chef, garant de la bonne direction des opérations, tandis que des sous-ingénieurs réalisent des opérations de moindre ampleur<sup>329</sup>. On retrouve aussi des Suédois, déjà mentionnés précédemment, comme les frères C. G. et J. Forsell, tous deux ingénieurs militaires, ainsi que le chevalier C. Warberg et le lieutenant C. Carlström<sup>330</sup>.

C'est donc un groupe composé d'ingénieurs civils britanniques et d'ingénieurs militaires suédois qui est à l'origine de la collecte des données. Ici comme sur d'autres théâtres

---

<sup>327</sup> LABOULAIS, Isabelle. Art. cit., p. 7

<sup>328</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 7 : « Monsieur Telford, accompagné par deux de ses assistants, est arrivé le 8 août à Sättra Bruk, au bord du lac Viken, directement depuis l'Angleterre, tout comme on pourrait l'attendre d'un homme possédant des compétences supérieures et qui est actuellement le plus grand bâtisseur de canaux d'Angleterre. »

<sup>329</sup> BLOND, Stéphane. Les apports d'une source cartographique pour l'étude des paysages : l'atlas dit de Trudaine (XVIII<sup>e</sup> siècle). *Les nouvelles de l'archéologie*, 2009, n°115, p. 51

<sup>330</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 7

d'opération, B. von Platen semble assurer un rôle d'intermédiaire entre ces deux groupes nationaux, mais aussi entre les ingénieurs et les bureaux du secrétariat d'Etat. Il semble ici jouer le rôle d'un « bureaucrate ambulante » en rédigeant des rapports réguliers à M. Rosenblad et en assurant l'autorité sur ce groupe d'agents aux contours fluides<sup>331</sup>.

Ce groupe d'ingénieurs n'entame pas une collecte de données *ex nihilo*. La cartographie suédoise remonte au règne de Gustave Adolphe et la création des bureaux d'enquête foncière<sup>332</sup>. Elle connaît un certain renouveau quelques années avant la présentation du projet de canal. A partir de la fin du XVIII<sup>e</sup>, on assiste à l'apparition de nouvelles formes de cartographie<sup>333</sup>, avec la réalisation de l'*Atlas nautique de la Suède* par Gustaf af Klint, en 1798 ou encore la création des archives cartographiques en 1805<sup>334</sup>.

Les archives tiennent précisément un rôle important dans la récolte des renseignements pour la structuration du projet. Au cours des années 1780, sous le règne de Gustave III, les autorités suédoises se sont déjà penchées sur la réalisation d'un canal à travers la Suède. Ces projets se sont poursuivis de telle sorte que les ingénieurs Thunberg et Schveder ont été mandatés afin de dresser des plans. Or, B. von Platen s'est procuré ces plans au cours des années 1800. On sait même qu'il a rencontré ces ingénieurs à plusieurs reprises avant d'écrire son *Traité*. Ces plans réalisés dans les années 1784-1785 sont régulièrement cités par le faiseur de projet au cours de l'élaboration du dossier, comme dans cette lettre à T. Telford :

(...) of the new canal which is to pass through Sweden and whereas I know Mr Sam. Bagge has given you some details though the maps at that time in his hands were very insufficient, draughts on a much larger scale being already drawn up through the whole line of the intended canal. (...) on these maps a project of canal is laid out in the years 1784 and 85 by one of Sweden best engineer now already dead ; but certainly this plan will now suffer great alterations (...).<sup>335</sup>

---

<sup>331</sup> AGUILERA, Mathieu. L'ingénieur, les capitaines et les planteurs. Le recensement de la *Siempre Fiel Isla* de Cuba (1825-1842) : entre savoirs locaux et préoccupations impériales. *Histoire et Mesure*, 2017, vol. 32, n°1, p. 26

<sup>332</sup> BAIGENT, Elizabeth, KAIN, Roger. *The Cadastral Map in the Service of the State: A History of Property Mapping*. Chicago : University of Chicago Press, p. 50

<sup>333</sup> GUSSARSSON-WIJK, Maria. Art. cit., p. 1

<sup>334</sup> *Ibid.*, p. 6

<sup>335</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 28 avril 1808

On voit ici que par l'intermédiaire de S. Bagge, alors au Royaume-Uni, B. von Platen transmet les cartes suédoises réalisées près d'une vingtaine d'années auparavant. Le baron a beau déplorer leur caractère daté et leur manque de précision, il y voit néanmoins une première forme de plan pour le projet. Cette pratique d'utiliser à nouveau des cartes ou des plans auparavant destinés à un autre projet n'est pas une pratique particulièrement originale au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>336</sup>. Les ingénieurs amenés à effectuer des travaux sur le terrain utilisent régulièrement des cartes déjà produites afin d'obtenir une première ébauche de la topographie. Ici, on voit bien que les ingénieurs britanniques et suédois sont simultanément utilisateurs et producteurs de cartes.

Une fois réunis au bord du lac Viken et munis des cartes dressées par les générations précédentes, les ingénieurs britanniques et suédois entreprennent alors un travail de relevés cartographiques. Celui-ci se prolonge pendant toute la période où T. Telford se trouve en Suède, c'est à dire au cours du mois d'août 1808, comme l'explique B. von Platen au secrétaire d'Etat M. Rosenblad, en insistant sur « la vitesse complètement incomparable, la persévérance et l'industrie avec lesquelles il a corrigé et relevé les ouvrages depuis le lac Vänern jusqu'à l'embouchure de la mer Baltique, du 9 au 29 août.<sup>337</sup> »

Le récit du baron nous révèle que les opérations se sont donc tenues pendant un mois. On peut supposer, au vu de la présence des deux assistants, que T. Telford dirige les opérations, tandis que des sous-ingénieurs sont chargés de réaliser les travaux de levée des cartes sur le terrain. Comme dans le cas français au XVIII<sup>e</sup> siècle, les ingénieurs effectuent des opérations de levée qui aboutissent à la réalisation d'une minute ou plan de situation, obtenue par la méthode de la triangulation<sup>338</sup>. Ce travail de levée est important, car il permet de reporter sur l'esquisse produite les profondeurs, hauteurs et dimensions des principaux reliefs comme de l'emplacement des installations humaines. Ici, un plan de situation est rédigé pour chaque portion du canal. Ils doivent permettre par la suite de rédiger des cartes plus figuratives, ainsi que la carte générale du canal.

On peut noter ici la rapidité avec laquelle les ingénieurs britanniques effectuent les opérations de levage. Ils couvrent ainsi les 197 kilomètres du canal en un temps record d'une vingtaine de jours, alors que les opérations de calculs sur d'autres canaux peuvent prendre

---

<sup>336</sup> LABOULAIS, Isabelle. Art. cit., p. 8

<sup>337</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 8

<sup>338</sup> BLOND, Stéphane. Art. cit., p. 51



jusqu'à plusieurs mois. Il faut sans doute voir ici l'usage des planches rédigées par les ingénieurs suédois de la génération précédente. Le premier rapport envoyé après le départ des Britanniques montre que l'on a suivi la ligne de l'ancien projet :

Le colonel Röök et l'ingénieur en chef Thunberg ont enquêté et dressé des plans, dont la précision est digne d'admiration, permettant ainsi de rendre possible, contrairement à ce qui pouvait être attendu dans une saison aussi longue, la mission d'aller du lac Vänern jusqu'à Slätbacken sur la mer Baltique, accomplie hier complètement grâce aux calculs des précédents plans et par la grande expérience de la construction des canaux en Angleterre.<sup>339</sup>

B. von Platen reconnaît ainsi que l'existence de plans a rendu le travail de levage bien plus rapide qu'il ne le pensait. Sans remettre en cause le fait que les ingénieurs se soient déplacés sur l'ensemble de la ligne du canal, on peut supposer que les opérations sur le terrain ont essentiellement servi à vérifier la faisabilité du canal et à rendre les calculs plus précis. Le gain de temps réalisé ici correspond à l'absence de questionnement sur le tracé du canal. En effet, le faiseur de projet écrit dans la *Description* :

Pendant la conduite de l'enquête le long de la route du canal, j'ai trouvé que les plans du directeur Schveder, sous la direction de l'ingénieur en chef Thunberg au Västergötland en 1780, 81 et 82 et en Östergötland en 1782 et 83, correspondaient vraiment à la réalité et la ligne du canal a généralement été choisie avec discernement.<sup>340</sup>

On voit bien ici que finalement, le tracé retenu ne se différencie que très peu de l'ancien tracé figurant sur les plans des ingénieurs suédois. L'absence de changement permet dès lors de réaliser les principales opérations de collecte d'information en un temps record.

Cependant, les relevés topographiques ne sont pas les seuls éléments collectés par les ingénieurs au cours de leur itinéraire le long du canal. Les instructions royales ne se bornent pas à réclamer une proposition de tracé pour la voie d'eau. B. von Platen explique ainsi que le

---

<sup>339</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Rapport de B. von Platen à M. Rosenblad, 31 août 1808

<sup>340</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 11

souverain souhaite obtenir en plus des plans, « une proposition de coût et un plan de travail.<sup>341</sup> » Les sources ne sont pas explicites sur la présence des ingénieurs suédois aux côtés des ingénieurs britanniques au cours des opérations du mois d'août 1808. La rapidité s'explique ici sans aucun doute par le fait que les calculs sur le tracé ne sont réalisés qu'après le départ des Britanniques. Les ingénieurs suédois réalisent en effet des calculs sur la ligne identifiée par T. Telford depuis la fin du mois d'août jusqu'au début du mois d'octobre :

Il restait encore à accomplir les instructions de Votre Majesté ; les lieutenants C. G. et J. Forsell, assistés par Y. Lindskog, sont repartis le 4 octobre de Göteborg, après avoir rempli leur mission, ensemble avec le premier enquêteur foncier d'Östergötland, d'entreprendre les mesures nécessaires dans les quelques endroits de la Suède qui n'avaient pas été préparés par le lieutenant G. Carlström, qui avait pu réaliser cette enquête.<sup>342</sup>

On comprend mieux ici la rapidité de l'intervention britannique. T. Telford est certes venu reconnaître le tracé du canal mais il ne produit pas l'ensemble des pièces demandées par le souverain. Une fois les opérations de levée effectuées, le reste est laissé aux ingénieurs suédois. Les chiffres et calculs sont pourtant absolument nécessaires pour déterminer l'ampleur des travaux ainsi que les coûts du canal. L'opération laissée aux soins des Scandinaves est double : il s'agit de calculer les mètres cubes de terre à extraire ainsi que l'ensemble des travaux à effectuer sur chaque portion du tracé. Le tout devant permettre de donner un chiffrage des coûts. Ici nous sommes donc face à une recherche accrue de précision. Pour notre faiseur de projet, il ne s'agit plus comme au siècle précédent de réaliser des plans figurant le passage de la voie d'eau, mais de fournir des éléments objectifs qui permettront de donner une idée la plus précise possible du chantier.

## 2.2. Le traitement de l'information : traduire le projet

Une fois la collecte des informations effectuée, le faiseur de projet veille à mettre en forme ces données. Il les transpose alors dans des documents susceptibles d'être présentés aux

---

<sup>341</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen au capitaine H. G. Hult, 21 novembre 1808 : « Sur la demande du roi, je suis commissionné pour donner un avis sur la construction d'un nouveau canal, mais aussi une proposition de coût et un plan de travail. (...) Cet été un Anglais de grande compétence et renommée m'a aidé pour les plans et les tracés du canal, mais il reste maintenant les propositions de coûts et de travail. L'Anglais a laissé les calculs et les excavations, tout comme le nombre d'écluses. »

<sup>342</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 11

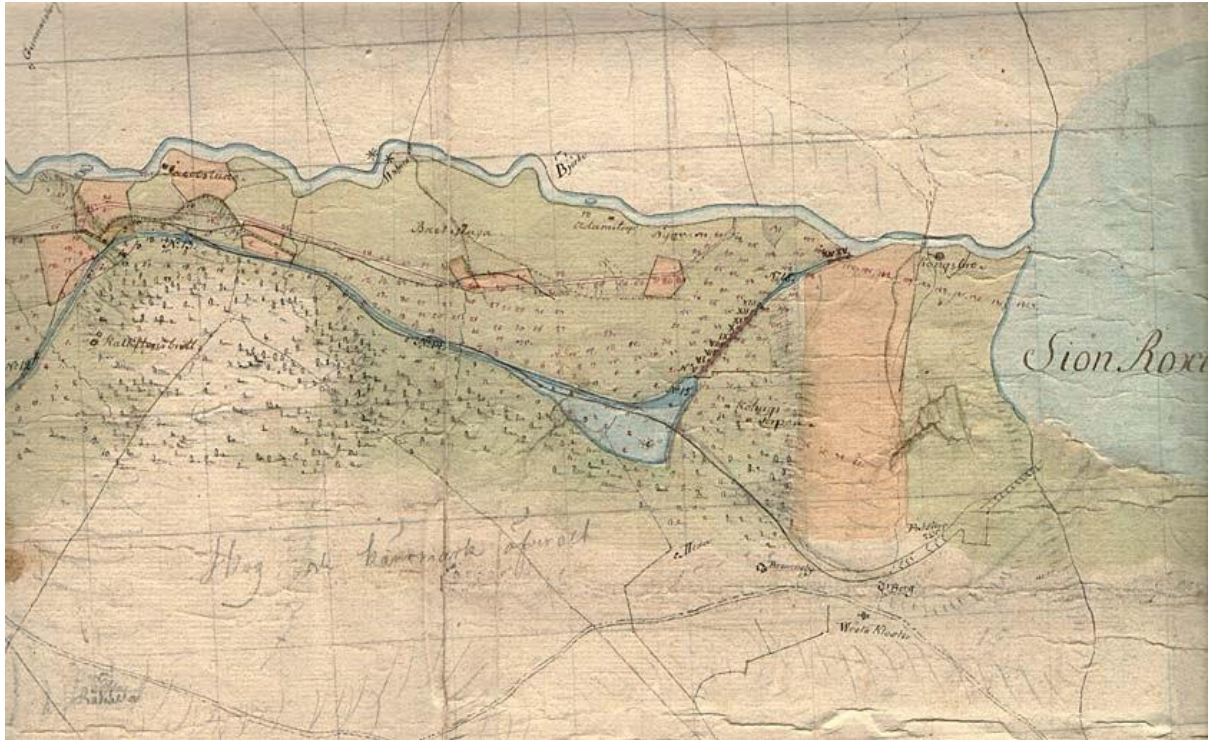
autorités royales. La correspondance de B. von Platen permet de connaître précisément à la fois les attentes du pouvoir royal et les volontés du faiseur de projet sur la forme des pièces justificatives du dossier. Les archives des projets de travaux publics sont pourtant habituellement assez limitées en ce qui concerne la matérialité des gestes techniques et des méthodes de travail. Les acteurs sont généralement si habitués à les employer qu'ils ne prennent plus la peine de les mentionner<sup>343</sup>. Ici, la présence de deux traditions nationales d'ingénierie provoque chez les acteurs suédois le besoin d'échanger sur les méthodes britanniques et de les comparer aux leurs. A l'occasion de cette correspondance, on peut distinguer peu à peu une véritable fabrique des pièces du projet. Celles-ci prennent forme lentement, les acteurs impliqués évoluant à tâtons, oscillant entre l'intégration des données dans une tradition nationale et le maintien d'un niveau élevé de précision.

Une fois que les plans de situation dressés par T. Telford et ses assistants sont réalisés, il s'agit pour B. von Platen de superviser leur transposition sous une forme qui sied davantage à la présentation royale. Cette opération n'est pas rendue aisée par les différences dans le travail cartographique en Suède et au Royaume-Uni. Depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, les ingénieurs suédois possèdent leur propre tradition cartographique<sup>344</sup>. Les plans de Thunberg sont réalisés en suivant un certain nombre de conventions propres au royaume scandinave. Ce contraste apparaît clairement lorsque l'on compare la carte de Berg, hameau situé près du lac Roxen, produite par D. Thunberg ou T. Telford, produites à une vingtaine d'années d'intervalle :

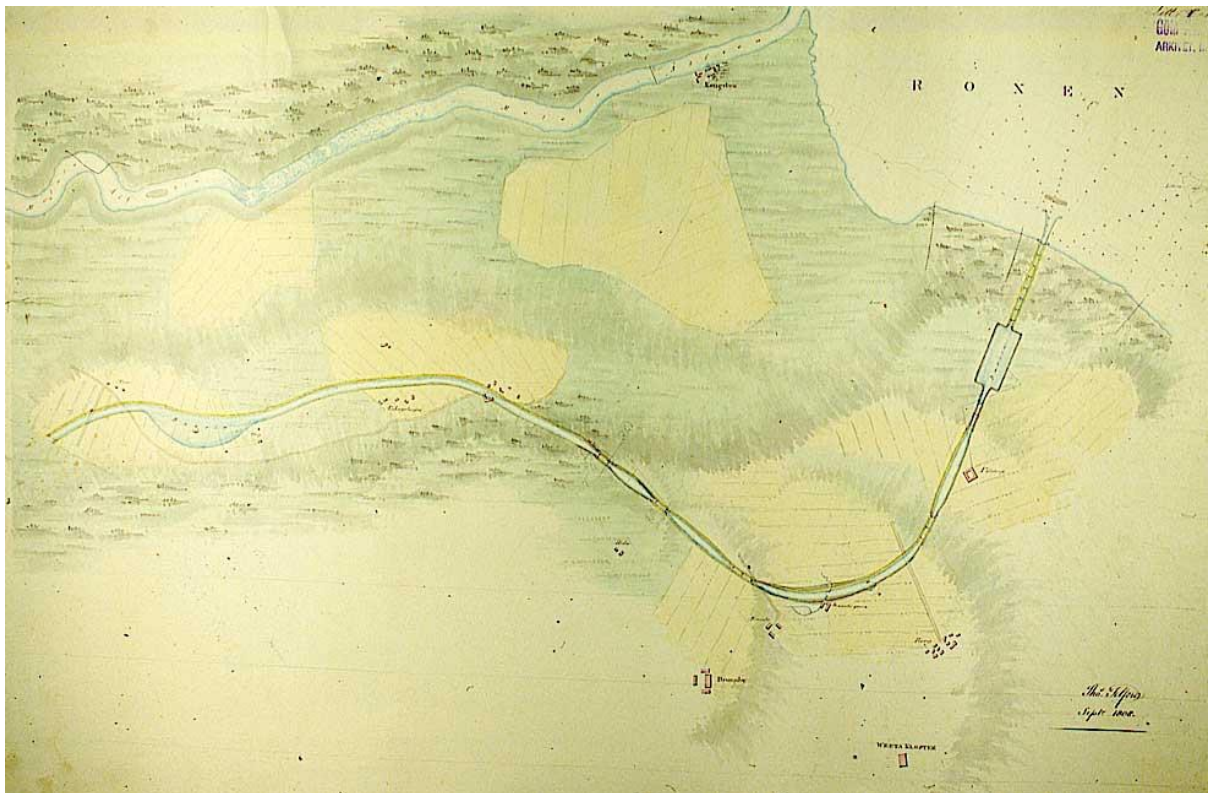
---

<sup>343</sup> PANSINI, Valeria. De l'usage des cartes inachevées : le topographe et l'historien au travail In LABOULAIS, Isabelle (ed.). *Op. cit.*, p. 74

<sup>344</sup> GUSSARSSON-WIJK, Maria. Art. cit., p. 1



Carte de D. Thunberg (1784)<sup>345</sup>



Carte de T. Telford (1808)<sup>346</sup>

<sup>345</sup> Linköpings Universitet Arkiv, Kartwebben [en ligne] [22/01/2019] <http://www.ep.liu.se/ea/gotakanal>

<sup>346</sup> Linköpings Universitet Arkiv, Kartwebben [en ligne] [22/01/2019] <http://www.ep.liu.se/ea/gotakanal>

La carte de D. Thunberg, rédigée en 1784, est orientée Nord. On peut y déceler une représentation figurative, stylisée, avec notamment la présence de figurés ponctuels représentant l'implantation forestière. Les terrains agricoles sont certes représentés avec un coloris de surface différent de celui des terres non-exploitées, mais on ne voit pas à quelle culture précise ils sont dédiés. Leur délimitation semble elle aussi assez grossière. Le relief ne figure que peu, voire pas du tout sur la carte. Les nombreuses traces de crayons donnent une impression chaotique à la carte.

La minute réalisée par T. Telford en août 1808 est bien différente. Orientée Ouest, on y retrouve moins de figurés ponctuels. Les ingénieurs britanniques à l'origine du dessin ne représentent que ce qui joue un rôle pour la construction du canal. On y perçoit ainsi la délimitation des terres agricoles et le sens des cultures. Le relief apparaît, même s'il n'est pas mis en exergue. S'il est indispensable de conserver une position critique face à cette source et de garder présent à l'esprit que chaque dessinateur interprète le travail de relevé, on peut noter ici le souci de faire disparaître tout élément non scientifique. On ne repère aucun élément artistique sur le plan de situation. Il s'agit de réaliser rapidement la minute et d'y préciser les travaux à effectuer. Ainsi, l'emploi des méthodes modernes de calcul est visible dans les plans dessinés, notamment au niveau de l'embouchure du canal au niveau du lac Roxen. Le plan de Thunberg ne mentionne aucune ligne de relevé de profondeur, tandis que celui tiré des relevés de Telford arbore plusieurs niveaux de profondeur dans le lac.

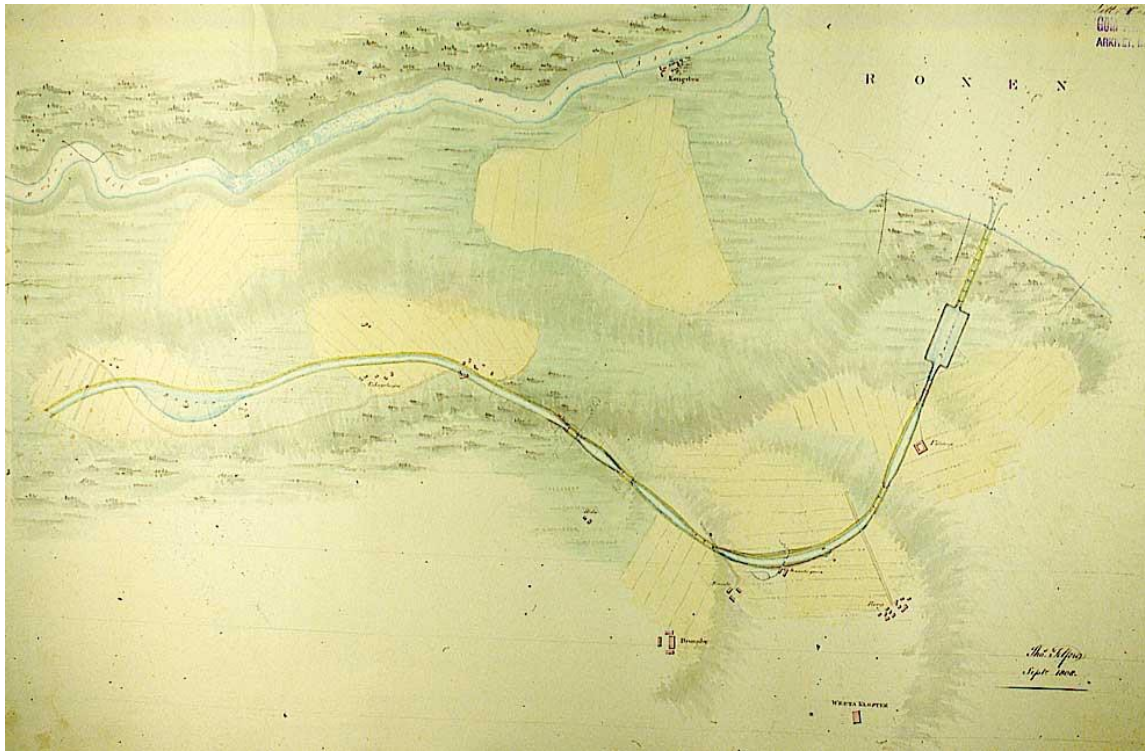
Cette absence d'éléments figuratifs est éloquent sur le rôle accordé ici aux représentations cartographiques. A la différence de celui de Thunberg qui est directement destiné à Gustave III, le dessin réalisé par Telford s'adresse aux dessinateurs et ingénieurs suédois qui doivent ensuite traduire ce plan pour le rendre intelligible aux yeux du pouvoir. La minute ne se veut pas un travail définitif, ce qui explique l'orientation non fixe ou le faible soin apporté aux couleurs<sup>347</sup>. Faire disparaître tout élément inutile au projet d'ingénierie répond à un double impératif. D'abord, il s'agit de permettre aux dessinateurs et aux ingénieurs de dessiner la future carte à petite échelle. Ensuite, on cherche à obtenir une grande précision afin de montrer au souverain un ouvrage fondé sur des éléments non questionnables. L'objet de la carte est de persuader que rien ne peut freiner la réalisation de l'infrastructure.

---

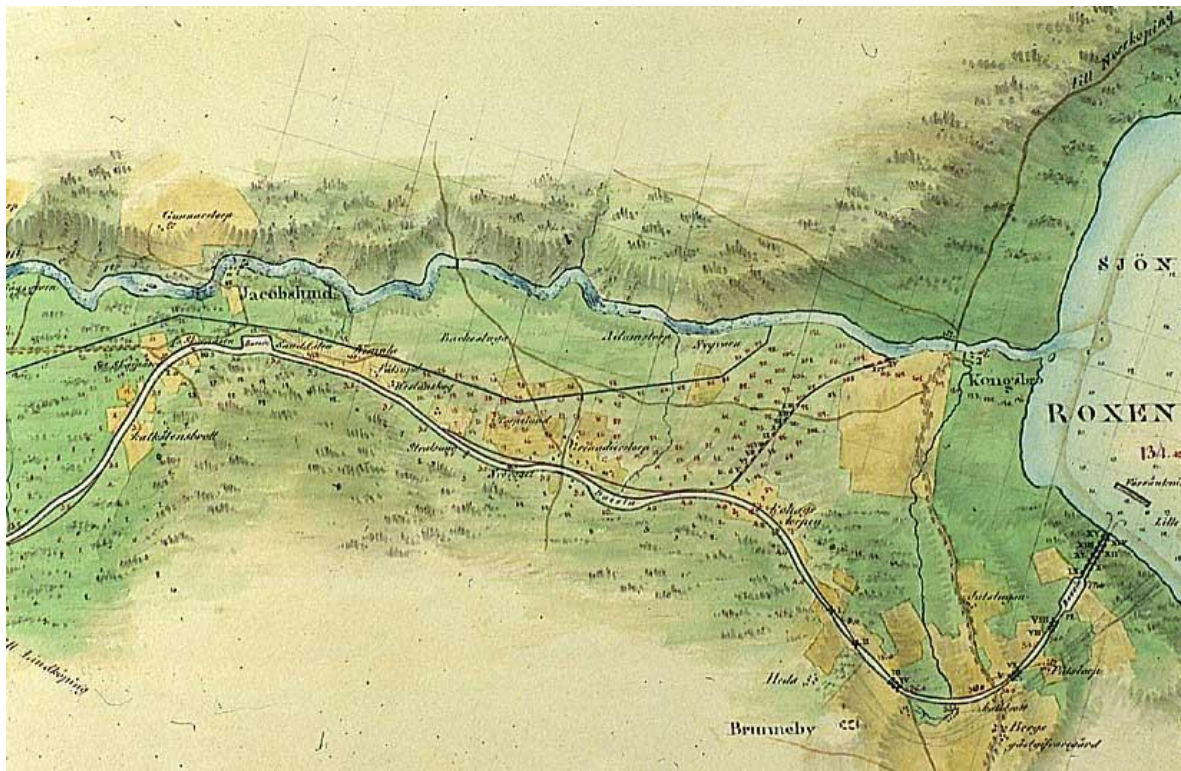
<sup>347</sup> BLOND, Stéphane. L'atlas de Trudaine : une production cartographique au service des ambitions routières de la monarchie française au XVIII<sup>e</sup> siècle In LABOULAIS, Isabelle (ed.). *Op. cit.*, p. 228

La présence des noms de localités est intéressant à cet égard. Si la carte de Thunberg se montre bavarde en termes de noms de lieux, on ne trouve sur le plan tiré des observations de Telford que quelques noms, laissant aux Suédois le soin de les placer sur la future carte. Les seules mentions présentes ici servent à situer le plan dans un ensemble cartographique plus large. Il s'agit déjà de préparer la réalisation d'un plan plus général. On le remarque en comparant la minute réalisée par T. Telford et ses assistants à la carte réalisée ensuite par les frères Forsell pour figurer dans l'atlas :





Carte de T. Telford (1808)<sup>348</sup>

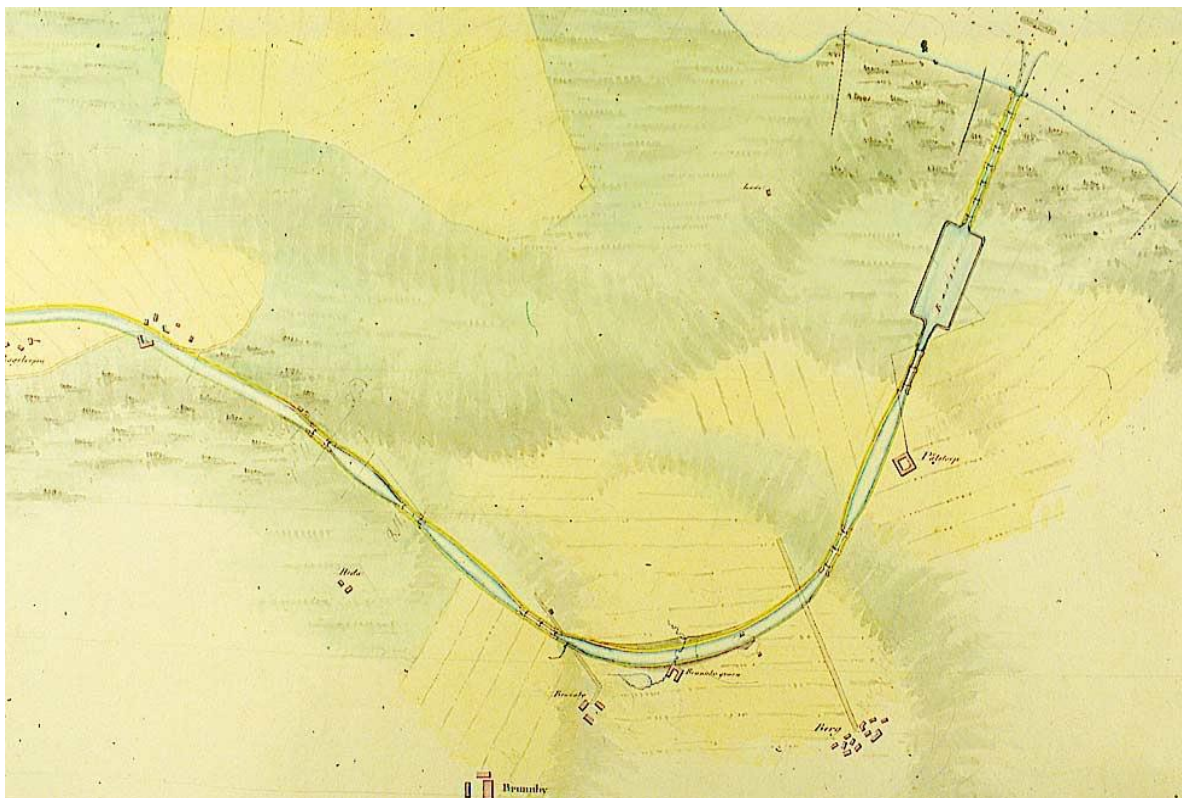


Carte des frères J. et G. C. Forsell (1808)<sup>349</sup>

<sup>348</sup> Linköpings Universitet Arkiv, Kartwebben [en ligne] [22/01/2019] <http://www.ep.liu.se/ea/gotakanal>

<sup>349</sup> Linköpings Universitet Arkiv, Kartwebben [en ligne] [22/01/2019] <http://www.ep.liu.se/ea/gotakanal>

La comparaison de ces deux cartes permet de mettre en évidence le passage de la collecte de données brutes à la mise en au propre sous une forme présentable aux yeux de la monarchie scandinave. Cette translation est l'occasion d'une hybridation entre les méthodes britanniques et suédoises, opération qui n'est pas toujours des plus aisées<sup>350</sup>. La carte des frères Forsell reprend bien entendu le plan de T. Telford, mais elle change plusieurs éléments. D'abord, on observe la reprise de l'orientation Nord, semblable à la carte de Thunberg. Ensuite, les calculs réalisés suite au départ de T. Telford sont incorporés dans le plan, notamment au niveau de la ligne du canal. Le relief est mis en exergue, notamment au moyen d'un travail sur les ombres. Le tracé du canal est très visible car les contours sont repassés à l'encre. Les noms des villages sont cette fois indiqués, afin de permettre au souverain de placer facilement le canal dans l'espace royal. A la différence de la minute de T. Telford, on a aussi indiqué sur ce plan les autres voies de communication, afin de mettre en évidence l'intérêt commercial du canal. Vus en détail, les plans sont encore plus éloquents :

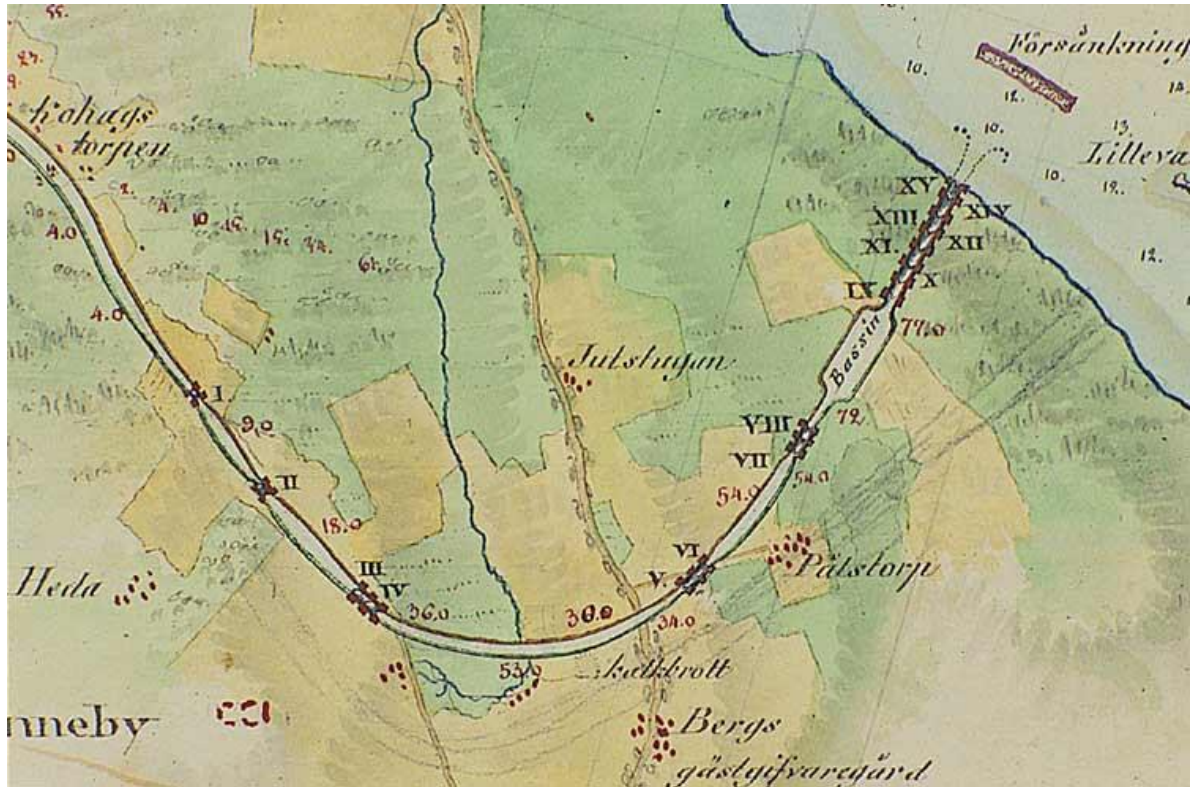


Carte de T. Telford (1808)<sup>351</sup>

<sup>350</sup> LABOULAIS, Isabelle. Art. cit., p. 10

<sup>351</sup> Linköpings Universitet Arkiv, Kartwebben [en ligne] [22/01/2019] <http://www.ep.liu.se/ea/gotakanal>





Carte des frères J. et G. C. Forsell (1808)<sup>352</sup>

La minute réalisée par T. Telford représente les écluses mais ne les numérote pas, à la différence de la carte des frères Forsell. Cette dernière mentionne avec davantage de précision les profondeurs, les numéros des écluses ainsi que la présence des habitations.

Mais on dénote surtout une volonté de fidélité dans la manière dont représente les terres agricoles<sup>353</sup>. On décèle ici le souci de coller fidèlement à la réalité, de façon à rendre compte des expropriations à venir. Les figurés de surface sont ceux qui apparaissent le plus rapidement en regardant la carte. Les contrastes entre la couleur jaune et verte, représentant respectivement les espaces cultivés et en friche, apparaissent distinctement. De manière analogue à ce que l'on observe dans d'autres espaces, les figurés correspondent au questionnement spécifique par rapport à l'espace cartographié<sup>354</sup>. Ici, il s'agit de mettre en évidence les possessions de terres car

<sup>352</sup> Linköpings Universitet Arkiv, Kartwebben [en ligne] [22/01/2019] <http://www.ep.liu.se/ea/gotakanal>

<sup>353</sup> VERDIER, Nicolas. Les cartes du XVIII<sup>e</sup> siècle : de l'image à la représentation géométrale In ROBERT, Sandrine, COSTA, Laurent. Guide de lecture des cartes anciennes. Paris : Errance, 2009, p. 8

<sup>354</sup> LABOULAIS, Isabelle. Aux origines de la carte géologique de France : retour sur les productions cartographiques du corps des Mines au cours du premier XIX<sup>e</sup> siècle In GARCON, Anne-Françoise, BELHOSTE, Bruno. Les ingénieurs des Mines : cultures, pouvoirs, pratiques. Paris : Institut de gestion publique et du développement économique, 2012, p. 22

la question de l'expropriation est celle qui intrigue le plus car elle aura un impact sur le coût du canal. On possède surtout cette précision grâce à une lettre qu'il adresse à S. Bagge :

Le terrain a été examiné grâce au percement de plusieurs centaines de carottages, et l'ensemble du tracé a été mesuré par mes assistants, en la présence des fermiers concernés, afin de déterminer avec les propriétaires le montant pour la compensation de leur terre, selon les modalités que la Couronne décidera, et toutes ces cartes représentant les étapes, les maisons, seront d'un intérêt certain, et avec beaucoup d'exactitude elles donneront la ligne du canal (...).<sup>355</sup>

Sans doute faut-il voir aussi ici la volonté de se montrer le plus précis possible car les plans deviendront les documents de travail à part entière, et une preuve opposable en cas de contestation au cours des opérations d'expropriation à venir<sup>356</sup>.

Mais les cartes ne sont pas les seules réalisations à effectuer avant de déposer le dossier auprès des autorités. Les instructions adressées à B. von Platen disposent qu'un rapport de l'ingénieur britannique sera remis au souverain, en plus des cartes réalisées. Si ce document paraît de prime abord moins original que les cartes, il est pourtant tout aussi primordial car il détermine lui aussi la faisabilité du projet aux yeux des autorités politiques<sup>357</sup>. C'est le document par lequel l'expert valide le projet formulé par le faiseur de projet. T. Telford rédige ce texte à son retour au Royaume-Uni puis l'adresse à B. von Platen au mois d'octobre 1808. C'est à peu de chose près à la même période que le baron reçoit les données collectées par les ingénieurs suédois sur la ligne du canal. Dès lors, il peut procéder à la mise en forme du rapport en y incorporant les chiffres. Si la préparation du rapport prend autant de temps que la confection des cartes, c'est qu'il connaît lui aussi un processus de traduction, sous plusieurs formes.

Tout d'abord, le rapport connaît une traduction depuis la langue anglaise vers le suédois. Cette étape n'est pas des plus aisées. En effet, si B. von Platen maîtrise l'anglais, il n'en connaît pas toutes les subtilités et ne possède pas assez de vocabulaire pour traduire un rapport technique. Il évoque d'ailleurs le sujet auprès d'un de ses proches, l'évêque d'Uppsala C. von Rosenstein, en décembre 1808 :

---

<sup>355</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à S. Bagge, 8 décembre 1808

<sup>356</sup> BLOND, Stéphane. Art. cit., 2008, p. 223

<sup>357</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2011, p. 18

Tu recevras ma traduction du rapport de Telford, que je t'ai envoyé dès que terminée. J'ai traduit ce qu'il était possible et parfois créé des mots d'art qui je pense suffiront et pourront être conservés. Il m'a été impossible de laisser des termes anglais comme aqueducs (*aqueduc*), réservoirs (*reservoir*), et j'ai voulu les écrire en allemand, car je ne les connais pas en suédois. Adresse-le immédiatement avec les corrections à Bergstedt. Il devra immédiatement le montrer au secrétaire d'Etat et lui demander s'il le juge digne d'être présenté devant le roi.<sup>358</sup>

Cette lettre montre une double difficulté. D'abord, celle qui consiste à maîtriser la langue. En effet, le recours à la langue allemande n'est absolument pas surprenant de la part de B. von Platen. Issu de la noblesse poméranienne, sa langue maternelle n'est autre que l'allemand. De plus, la plupart de la littérature technique alors disponible en Suède est rédigée en langue allemande<sup>359</sup>. Il doit donc recourir au service d'Eric Bergstedt, secrétaire de l'expédition (ministère) de l'Intérieur, ancien ambassadeur et fonctionnaire suédois, pour réaliser les traductions. Ce type de demande n'est pas pour surprendre. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la traduction d'ouvrages ou de documents met en relation un ensemble d'acteurs qui s'impliquent dans la « chaîne de traduction » pour transformer le texte initial en un nouveau texte, adapté à d'autres contextes que celui du texte d'origine<sup>360</sup>. La confession qu'il fait à son ami sur la création de mots n'est pas étonnante dans la mesure où c'est une pratique courante chez les traducteurs, à condition qu'ils indiquent leur éloignement du texte original<sup>361</sup>. C'est dans cette logique qu'il faut interpréter le souhait de B. von Platen de présenter simultanément le texte en anglais et en suédois dans le rapport.

La deuxième difficulté qui apparaît dans la lecture de cette lettre est la difficulté à traduire des termes techniques, comme ici celui des aqueducs. Toutes les études récentes sur les processus de traduction montrent que les auteurs des traductions peinent à maîtriser « l'art de

---

<sup>358</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à C. von Rosenstein, 8 décembre 1808

<sup>359</sup> ÖNNERFORS, Andreas. Un carrefour de traduction au XVIII<sup>e</sup> : la Poméranie suédoise In BEAUREPAIRE, Pierre-Yves. La communication en Europe. De l'âge classique au siècle des Lumières. Paris : Belin, 2014, p. 135

<sup>360</sup> CHATZIS, Konstantinos, VERDIER, Norbert, MOREL, Thomas, PREVERAUD, Thomas. Traduire des mathématiques « pour et par des élèves » dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : Acteurs et pratiques de traduction à travers trois cas d'étude en Europe et aux États-Unis. *Mémoires du livre*, 2017, vol. 9, n°1, p. 25

<sup>361</sup> LABOULAIS, Isabelle. La construction d'une « science des mines » française : un exemple des circulations des hommes et des savoirs dans l'Europe du XVIII<sup>e</sup> In POURCHASSE, Pierrick, BEAUREPAIRE, Pierre-Yves. *Op. cit.*, p. 165

traduire »<sup>362</sup>, à savoir le fait qu'il existe une difficulté parfois de traduire des termes techniques et de s'ouvrir en même temps à des publics non accoutumés. Les traducteurs sont alors préoccupés par l'adéquation des mots étrangers et nationaux. Pour B. von Platen, la difficulté est ici de faire comprendre des termes techniques au souverain tout en conservant la définition la plus précise possible. Le rapport rendu en 1809 montre que le traducteur choisit finalement d'opter pour des termes français, « aqueduc » et « réservoir »<sup>363</sup>. Ce problème linguistique et technique se complique d'ailleurs parfois d'un problème de connaissance des unités ayant cours dans un pays. Platen se plaint d'ailleurs dans un rapport adressé au secrétaire d'Etat Rosenblad que la rédaction du rapport final prend du temps car Thomas Telford ne maîtrise pas le coût du travail dans le royaume scandinave et indique le coût des instruments en livres sterling et non pas en riksdaler<sup>364</sup>. Cela ralentit considérablement le processus de traduction, qui implique désormais des opérations mathématiques de change entre les monnaies. Si l'on attend si patiemment ces chiffres fournis par Telford, c'est parce que le rapport est le document qui doit servir de base aux négociations avec les pouvoirs publics par la suite, et donc déterminer la forme du privilège octroyé<sup>365</sup>. On comprend donc mieux le souci d'être le plus précis possible dans les estimations.

La correspondance du baron von Platen permet ici d'entrer directement dans la fabrique du projet. Peu à peu, les données brutes collectées prennent la forme d'instruments susceptibles d'être présentés aux autorités royales. Certes, les cartes et le rapport répondent à des demandes directement formulées par le pouvoir royal. Toutefois, ces pièces connaissent toute un processus de conception et d'interprétation qui dépend d'acteurs multiples, comme des traducteurs ou des dessinateurs. Ils contribuent tous à leur échelle à l'aboutissement de ce processus qui est la présentation du projet au souverain.

### 2.3. Distribution et usage des documents

Le début de l'année 1809 marque le point d'aboutissement d'une année de travail pour le faiseur de projet et l'ensemble des acteurs impliqués dans la construction du dossier du canal de Göta. Il s'agit désormais d'assurer la soumission du projet auprès du pouvoir royal. Pour les

---

<sup>362</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Technique, économie et politique entre la France et l'Angleterre (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 21

<sup>363</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 27

<sup>364</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Rapport par B. von Platen, 3 octobre 1808

<sup>365</sup> MONTEL, Nathalie. *Art. cit.*, p. 55

autorités royales, l'enjeu est de taille. La qualité des pièces justificatives détermine alors le lancement des travaux. Les objets comme les cartes ou les rapports permettent en effet de planifier exactement les opérations à entreprendre et surtout, leur coût<sup>366</sup>. A cet égard, les cartes apparaissent comme de véritables outils administratifs. Si elles sont conçues depuis le XVII<sup>e</sup> siècle en Suède comme des outils militaires et fiscaux, elles semblent acquérir au cours de la soumission du projet du canal une dimension civile et technique. La cartographie est désormais pensée comme un moyen pour l'Etat royal d'aménager son territoire<sup>367</sup>. En ordonnant une enquête à l'origine de ces cartes et de ce rapport, le souverain entend alors faire reposer sa décision sur une démarche scientifique, celle de l'empirisme.

Il semble difficile dans cette section de dissocier les cartes du rapport, car les deux ensembles documentaires sont remis au même moment à Gustave IV. Il s'agit d'ailleurs d'une forme de présentation qui semble nouvelle en Suède. Pour B. von Platen, cette situation inédite rend la transposition du projet technique en projet politique délicate. Le baron doit adapter son discours à son « lectorat cible », c'est à dire le roi et ses ministres, pour espérer obtenir leur accord<sup>368</sup>. C'est la raison pour laquelle la mise en forme du dossier est pensée dans les moindres détails. B. von Platen hésite longuement sur la forme qu'il convient d'accorder au document, et demande conseil à Rosenstein au mois de février 1809, avant la remise finale :

Tu sais que j'ai rédigé une édition splendide qui, je l'espère, aura de l'effet ? Mon choix porte toujours sur les 50 larges pages faites d'un excellent papier en velin anglais. Souviens-toi, c'est une édition magnifique avant tout mais en raison de sa taille, elle est divisée en quatre colonnes, avec une colonne en anglais et une colonne en suédois. Mais il serait plus utile d'avoir tout écrit sur un papier à plat à côté si on veut pouvoir lire et étudier... dis moi ce que tu penses de cette question.<sup>369</sup>

Cette lettre nous montre que le faiseur de projet se trouve ici face à un dilemme. D'un côté, il cherche à rendre le rapport facile à manipuler pour la lecture du souverain au moyen d'un document rédigé simplement. De l'autre côté, il veut faire de ce rapport un bel objet pour mettre en avant son projet. C'est finalement cette logique de lisibilité qui est conservée. L'atlas

---

<sup>366</sup> BLOND, Stéphane. Art. cit., 2008, p. 223

<sup>367</sup> *Ibid.*, p. 226

<sup>368</sup> *Ibid.*, p. 53

<sup>369</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à C. Rosenstein, 1<sup>er</sup> février 1809

est présenté aux côtés du rapport, rédigé intégralement en suédois. Les calculs sont quant à eux renvoyés à la fin de l'ouvrage, en annexe.

L'atlas est véritablement la pièce maîtresse du dossier du canal de Göta, même si nous n'en possédons pas la forme reliée. Dans l'introduction au rapport de Thomas Telford qu'il place au début de la *Description*, B. von Platen se montre particulièrement prolix sur le sujet. Cet intérêt particulièrement marqué pour les cartes est sans doute dû au fait que le monarque les demande et les réclame presque aussitôt que l'idée du projet lui est transmise<sup>370</sup>. En effet, la carte est conçue au début du XIX<sup>e</sup> siècle par les décideurs politiques comme la traduction sous la forme iconographique de ce qu'il est possible de faire. Le document est considéré comme le plus aisé à manier pour l'action politique à une époque où l'on pense que « le ministre ne doit voir les objets que dans leur tout »<sup>371</sup>. Exiger de faire figurer le percement du canal sur les cartes permet donc au souverain de contraindre B. von Platen à démontrer de manière indiscutable la faisabilité du projet.

Sur le plan personnel, le faiseur de projet se montre satisfait, considérant son travail comme particulièrement novateur pour le pays. Dans une lettre qu'il adresse au secrétaire d'Etat Rosenblad, le baron le décrit comme « un atlas que j'aimerais présenter quand je le déposerai, digne de la compagnie. Je crois que jamais aucun homme n'en a eu de tel entre les mains, après une année pleine de dur labeur.<sup>372</sup> », puis à Thomas Telford comme « une collection inégalée par rien de déjà vu dans ce pays.<sup>373</sup> ». Toutefois, il s'inquiète à plusieurs reprises. Dans la *Description*, il met en garde le souverain sur la différence de style cartographique par rapport aux précédents projets en lui précisant que « le style suit ici les principes britanniques, opérant un changement de style inattendu, il est donc nécessaire de nous excuser auparavant face à un mélange de cartes marines et terrestres.<sup>374</sup> » Apparemment, le mélange des méthodes britanniques et suédoises est susceptible de déstabiliser Gustave IV. Le faiseur de projet préfère alors prendre les devants et présente la méthode britannique comme une garante de modernité.

---

<sup>370</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 21 juin 1808

<sup>371</sup> VERDIER, Nicolas. Art. cit., p. 56

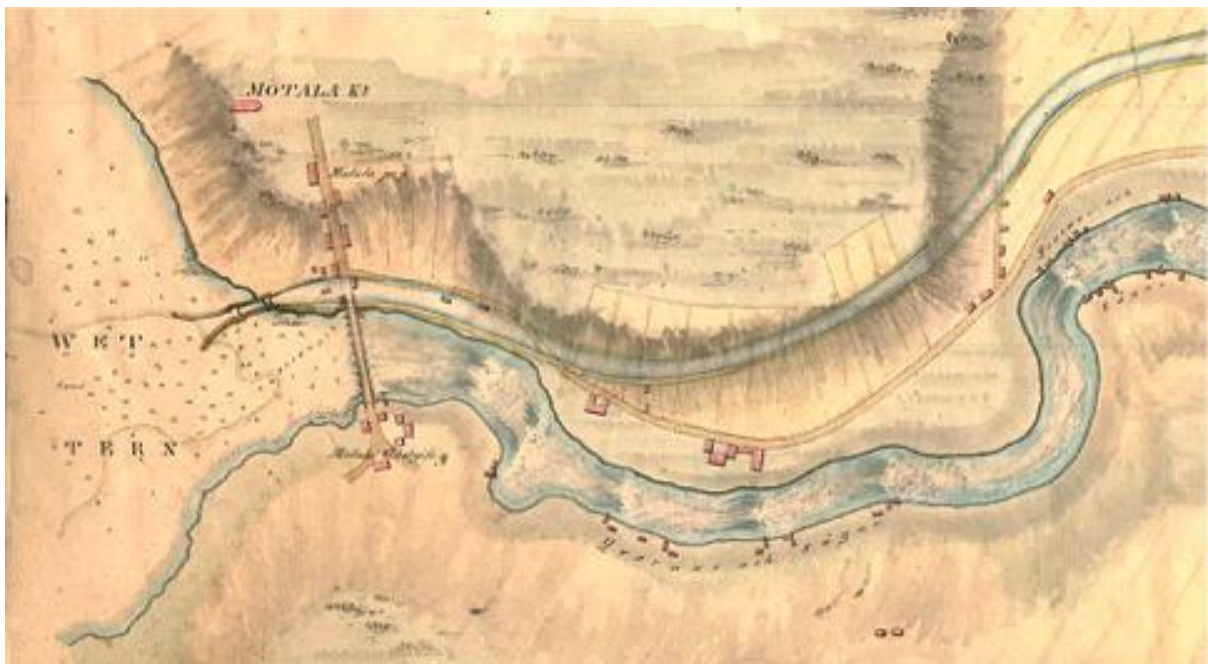
<sup>372</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, 1<sup>er</sup> décembre 1808

<sup>373</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 22 février 1809

<sup>374</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 15 : « De plus, le style des cartes lui-même diffère du plus commun et accepté. La profession est presque nouvelle dans notre patrie, au moins au regard de celle généralement pratiquée en Angleterre. La nature rend le mélange des éléments inévitables, et la nécessité de gagner du temps et du travail tout en conservant l'espoir de maintenir la précision, la clarté et l'apparence. »

Les pièces du dossier sont présentées comme des objets éminemment modernes, et deviennent un moyen de convaincre le monarque.

En-dehors de la façon de dresser les cartes, le reste de l'atlas se présente de manière relativement classique. Les cartes y sont présentées à la suite les unes des autres, de l'Ouest vers l'Est, c'est à dire depuis le lac Vänern jusque vers l'embouchure de la Baltique. Chacune de ces cartes semble être numérotée, car B. von Platen les cite régulièrement dans sa *Description*. Chaque mention de carte est suivie d'une courte description. Ainsi, la carte n°25 est celle de Motala. Sa description détaillée se retrouve dans le rapport :



Minute de T. Telford (1808)<sup>375</sup>

Quand vous traversez le Vättern, une profondeur d'eau suffisante continue vers la plage sur la partie Nord de la rivière Motala. Là, un creusement devrait être commencé et continué de manière quasiment parallèle au cours de la rivière. Cependant, si l'on choisit la terre la plus difficile à creuser, un renchérissement du travail devient inévitable.<sup>376</sup>

Ce type de description fait prendre tout son sens au travail réalisé par les dessinateurs du canal. L'objectif de l'atlas est certes de faire comprendre au souverain tout le tracé du canal.

Cependant, la mention précise des terres agricoles et du relief permet de faire prendre

<sup>375</sup> Linköpings Universitet Arkiv, Kartwebben [en ligne] [22/01/2019] <http://www.ep.liu.se/ea/gotakanal>

<sup>376</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 41

conscience du coût associé à de tels travaux. Nous sommes donc bien face à un outil administratif considéré comme la fondation des futurs travaux. Ce souci de précision apparaît dans l'ensemble des cartes contenues dans l'atlas. Les commentaires associés à la dernière carte, celle qui donne une vue d'ensemble du canal de Göta à travers la Suède, incarne bien ce souci particulier apporté à la précision cartographique. Cette carte figure l'ensemble du territoire :





Il s'agit de la pièce maîtresse de l'atlas, celle qui doit montrer un territoire presque naturellement traversé par le canal. La représentation d'une carte géométrique figurant les principales localités suédoises et les formes de relief est censée donner la matérialité du projet<sup>378</sup>. C'est pour cette raison que B. von Platen se montre prudent dans son rapport :

Une carte générale est jointe, pour donner une impression d'ensemble. Il est généralement connu et des infrastructures existantes en témoignent, que souvent, dans le but de ne pas causer trop de rupture dans l'ensemble, des différences mineures peuvent apparaître entre cette carte et les cartes plus précises, dont les dessinateurs ont mal suivi les mesures.<sup>379</sup>

Ici, le baron désamorce toute critique en renvoyant à la précision des plans de situation. Si elle n'est pas parfaite sur le plan des mesures, elle prouve la faisabilité du projet. Les manques de la carte ne peuvent que provenir de l'erreur humaine, et non d'une impossibilité technique de la réalisation. Cette carte atteste de la capacité des ingénieurs à le mettre en chantier.

L'introduction de B. von Platen et le rapport de T. Telford occupent la majeure partie de la *Description*. Si nous avons pu voir les modalités de la traduction du rapport de l'ingénieur britannique, rien n'a encore été dit sur les relevés effectués par les ingénieurs suédois au cours des mois de septembre et d'octobre 1809. Les neuf pages en annexe sont en réalité la mise en forme de ces chiffres dans des tableaux lisibles par les autorités royales. Ils se présentent sous la forme suivante :

---

<sup>377</sup> Linköpings Universitet Arkiv, Kartwebben [en ligne] [22/01/2019] <http://www.ep.liu.se/ea/gotakanal>

<sup>378</sup> MUKERJI, Chandra. *Op. cit.*, p. 56

<sup>379</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 14



Slussarnas sänning i fot.	Kanal- gräfnings längd i famnar.	Antal af Kub. famn- jord att gräfva.	Förbindningen af sjön Viken med sjön Vettern Kiddösund.	Banco Specie.
			Muddring och rensning i östra ändan af Sundet, botten bestående af grus och stora stenar, 244 alnars längd till 80 fots bredd, 5 fots djup, 24,400 kub. alnar, à 8 sk. . . . .	4066 32
			Muddring vid vestra ändan, botten bestående af sandmudder 226 alnars längd till 100 fots bredd och 3 fots djup 16950 kub. alnar à 3 sk. . . . .	1059 18
			Genomgräfning af Näset vid Edet.	
	120	867	Kub. famnar att gräfva under sjöns vattenyta . . . . .	1156 —
	140	4210	Kub. famnar öfvergräfning, à 32. . . . .	2806 32
			Billströmmen.	
	300	2979	Kanalens danande genom gräfning och Bankars anläggning vid Billströms-landet . . . . .	3972 —
	141 $\frac{1}{3}$	2434	Kub. famnars gräfning under Sjöarnas vattenytor, à 1 R:dr 16 sk. per kub. famnen . . . . .	1419 40
11			Att bygga en enkel sluss vid stranden gent emot Forsviks bruk . . . . .	20000 —
			Rödesund.	
			Genomgräfning af landtungan vid Rödesund samt Hamnbyggnaden i Vettern.	
	105 $\frac{1}{3}$	762	Kub. famnar att gräfva under Sjöarnas vattenytor, à 1 R:dr 16 sk. per famn . . . . .	1016 —
	149 $\frac{1}{3}$	4590	Kub. famnar öfvergräfning, à 32 sk. . . . .	3060 —
			1 Jetté af fyllsten, 190 famnar lång, innehållande 902 kub. famnar, à 3 R:dr per famn . . . . .	2706 —
11	956	15842		41262 26
			Kanalen från sjön Vettern till sjön Boren.	
	151 $\frac{1}{3}$	1094	Kub. famnars gräfning under Sjöarnas vattenytor, à 1 R:dr 16 sk. . . . .	1458 32
	599	21396	Kub. famnar öfvergräfning, à 32 sk. . . . .	14264 —
	1510	14994	Kub. famnar vanlig gräfning, à 32 sk. . . . .	9996 —
			Att bygga 1 bestämmande Sluss vid Vettern . . . . .	15000 —
54			Att bygga 6 Slussar tillsammans vid utgången till sjön Boren . . . . .	75000 —
54	2260 $\frac{1}{3}$	37484		Transport 115718 32

La page présentée ici comporte plusieurs éléments<sup>381</sup>. On retrouve d'abord une séparation en trois colonnes, qui prend en compte chaque section du canal représentée sur les cartes. La première colonne arbore notamment la profondeur en pieds du canal, la longueur de la portion qui sera creusée à cette profondeur, et enfin la masse de terre à extraire. La deuxième colonne comporte quant à elle les éléments à construire afin de réaliser les opérations et les éléments du canal qui devront figurer dans cette portion : écluses, moulins, palissades, leviers et remblais. Enfin, la colonne de droite indique le coût de chacune des opérations de transport de ces éléments et des tonnes de terre à enlever.

Cet usage des tableaux de coûts peut tout à fait s'inscrire dans « l'avalanche des chiffres imprimés » mise en évidence par l'historiographie au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>382</sup>. La période est en effet caractérisée par un souci de mettre à fin à tout déterminisme et à faire preuve de davantage de précision, notamment dans les domaines des manufactures, des mines, du commerce ou de la guerre. De plus en plus, les autorités accordent du crédit aux chiffres davantage qu'à l'expérience individuelle. C'est notamment le cas ici, où T. Telford doit certes fournir un rapport donnant son avis sur le projet, mais celui-ci ne peut se passer de chiffres.

Il faut dire que ces chiffres ont plusieurs avantages. Aux yeux du faiseur de projet, ils permettent de montrer que l'itinéraire choisi est le meilleur. On utilise des paramètres physiques comme mesure de l'efficacité et on y insère les coûts de construction, de maintenance, de transport<sup>383</sup>. Pour les autorités, ils permettent d'utiliser les chiffres pour éviter de faire croire que le tracé du canal est déterminé par de l'intérêt privé. Si on fait un calcul rigide pour décider de la trajectoire d'un canal, c'est pour éviter d'être submergé par des demandes relatives à la politique locale<sup>384</sup>.

La question de l'usage de ces documents par les autorités royales reste en revanche difficile à résoudre. Le rapport et l'atlas sont remis à M. Rosenblad au mois de février 1809, mais Gustave IV est destitué par un coup d'Etat au mois de mars. Le roi ne semble pas avoir eu le temps de consulter les documents. Le dépôt du projet semble alors se faire auprès du

---

<sup>380</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, annexe

<sup>381</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 53

<sup>382</sup> HACKING, I. *The Taming of Chance*. Cambridge : Cambridge University Press, 2002, p. 5

<sup>383</sup> PORTER, Theodore. *Trust in numbers : The pursuit of objectivity in science and public life*. Princeton : Princeton University Press, 1995, p. 59

<sup>384</sup> *Ibid.*, p. 116

Comité parlementaire des Affaires générales et économiques de la nouvelle diète, constituée dès la fin mars. Malheureusement, aucune archive de ce comité ne subsiste et ne permet donc de rendre compte de l'usage des documents par ses membres. Cependant, cette procédure entreprise auprès de la nouvelle diète montre la rupture que représente 1809. Le projet s'entend toujours comme une pratique du pouvoir, désormais reprise par les parlementaires.

Le dépôt du dossier du canal de Göta auprès des autorités monarchiques permet de mettre en évidence l'utilisation de savoirs divers. Savoirs cartographiques, savoirs de l'ingénieur, science du tracé des canaux sont au cœur du processus de traduction d'un projet technique vers un projet politique. En ce sens, la constitution de l'atlas et du rapport sous forme d'ouvrage constitue un moment d'interaction et de convergence des savoirs pour mettre en oeuvre l'action publique<sup>385</sup>. La mobilisation de ces savoirs correspond à un impératif de précision pour les promoteurs qui souhaitent utiliser le dossier comme base de négociation avec l'Etat. Les cartes et les calculs contenus dans le rapport apparaissent dès lors comme des instruments de faisabilité de l'entreprise. Toutefois, la présence d'agents royaux au cours de la constitution des pièces justificatives montre une transformation des relations entre l'Etat et les particuliers. Le rôle de l'administration est désormais de rassembler des données issues de détenteurs de savoir divers et de décider sur la base de ces informations, en tenant compte de l'intérêt du plus grand nombre. Dans le cas suédois, elle se traduit par la création d'un corps d'ingénieurs hydrographiques, ce qui est le cas dès la fin de l'année 1809.

L'association du canal de Göta au nom de Gustave IV joue aussi en sa défaveur. Le canal en vient à symboliser le pouvoir royal sur le territoire, à une époque où le soutien au souverain vacille parmi les élites dirigeantes<sup>386</sup>. Si le pouvoir monarchique s'implique de manière exponentielle, c'est qu'il entend utiliser le projet pour servir ses objectifs, notamment sur le plan diplomatique. Si là encore cette récupération politique bénéficie au projet du canal, elle apporte son lot de contraintes. Les nouvelles pratiques du pouvoir qui sont employées sur le canal lui donnent une dimension politique. Le canal n'est plus seulement une idée mais un projet politique, qui subit alors des variations en fonction des changements que connaît le royaume de Suède dans les années 1808-1809.

---

<sup>385</sup> MONTEL, Nathalie. Art. cit., p. 50

<sup>386</sup> JORGENSEN, Christer. *The Anglo-Swedish Alliance against Napoleonic France*. Basingstoke : Palgrave Mac-Millan, 2004, p. 136





### Chapitre 3 : Un projet politique transformé par la guerre

Les chapitres précédents montrent que le canal vise un double objectif. Pour les marchands, il s'agit d'être à la hauteur des grands enjeux commerciaux qui traversent la Suède au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Pour le pouvoir royal, le projet du canal de Göta constitue un potentiel instrument de contrôle du territoire suédois, en plus de celui d'outil diplomatique. Ces deux objectifs concomitants ne sont pas sans influence sur la projection que les élites suédoises et même leurs collaborateurs étrangers ont du royaume. La mise en projet, notamment sous la forme de productions cartographiques, crée tout un horizon d'attente autour du canal. Cette mise en projet donne à la voie d'eau une première réalité, mais l'inscrit aussi dans un territoire qu'elle transforme. Si pour le pouvoir elle matérialise une emprise politique, elle donne aux négociants une nouvelle perception des enjeux commerciaux contemporains. La carte générale du canal donne ainsi à voir une voie d'eau qui redéfinit complètement la place de la Suède et les flux commerciaux en Europe du Nord. C'est dans cet état d'esprit que se trouvent les promoteurs du canal au début de l'année 1809, alors qu'ils patientent pour présenter le projet aux autorités, royales et parlementaires, pour leur approbation.

Cependant la perte de la Finlande au cours de l'année 1809 fait voler en éclats toute la structuration du royaume scandinave et les flux qui le traversent et l'entourent<sup>387</sup>. Elle provoque chez les contemporains une profonde remise en question sur la nature de la relation entre les élites suédoises et leur territoire. Pour les promoteurs du canal, l'argumentaire élaboré tout au long des années 1800 doit être repensé à l'aune de cet événement. Il faut désormais convaincre les sceptiques, qui voient dans ce projet une dépense somptuaire. Ses défenseurs se voient contraints de réorienter leur argumentaire en chargeant l'ouvrage technique d'enjeux politiques, économiques et militaires. Cette évolution du projet transparaît au travers des archives parlementaires, dans lesquelles les négociants et leurs alliés expriment leur nouvelle vision du canal devant la représentation nationale. Si la dimension politique ne doit pas être oubliée, la confrontation de ces débats aux sources diplomatiques françaises et à la correspondance des négociants permet de voir la lente mutation du projet du canal qui conduit à son acceptation, puis sa mise en oeuvre au cours des années 1810.

---

<sup>387</sup> EDGREN, Henrik. When Finland was lost : Background, Course of Events and Reactions. *NordEuropaForum*, 2009, vol. 19, n°2, p. 61



## 1. L'instrument d'une diplomatie parallèle

L'idée de traverser la Suède de part en part au moyen d'un canal est ancienne, cependant sa relance ne part pas de Scandinavie mais du Royaume-Uni. Les auteurs britanniques sont les premiers à émettre l'idée d'un canal construit selon les sciences des canaux ayant cours dans leur pays. Les auteurs suédois, au premier rang desquels B. von Platen, ne nient pas l'origine britannique de cette idée et l'assument pleinement. Les contacts que le faiseur de projet entretient avec les Britanniques sont alors à la base d'une nouvelle politique diplomatique. A rebours d'une histoire diplomatique qui présente le revirement diplomatique suédois comme le seul fait du monarque, on postule ici que liens individuels établis à la faveur de la constitution du projet du canal de Göta sont peu à peu repris par la dynastie gustavienne.

### 1.1. Un instrument diplomatique inattendu

L'intégration progressive des Britanniques dans le projet du canal de Göta résulte d'un jeu complexe joué à la fois par le faiseur de projet, mais aussi par les autorités royales suédoises. Pour B. von Platen, il s'agit de poursuivre la logique à l'oeuvre lors de la rédaction des ouvrages et de réaliser un transfert des méthodes britanniques vers la Suède. Pour le pouvoir royal suédois, les motivations sont plus complexes. Les années 1806 et 1807 sont l'occasion pour Gustave IV de se détacher définitivement d'une alliance française remise en cause depuis la Révolution française<sup>388</sup>. Le souverain décide alors d'entamer, contre l'avis de sa noblesse, une politique pro-anglaise encore inédite dans le royaume scandinave<sup>389</sup>. Le canal de Göta prend place opportunément dans cette politique diplomatique. Le souverain use de l'élaboration du projet pour se rapprocher des Britanniques au cours de la guerre de Finlande.

Le lien entre le canal et le Royaume-Uni n'est en effet pas présent dans l'esprit du roi au moment où il lance la constitution des pièces pour le dépôt du projet. Rien dans les premiers documents qui sont émis au mois de février 1808, ne laisse présager que les Britanniques doivent s'impliquer dans l'élaboration du projet de canal. Les instructions données par le roi prévoient ainsi que « l'ancien directeur des travaux sur le canal de Trollhätte, Samuel Bagge, un

---

<sup>388</sup> CARR, Raymond. Gustavus IV and the British Government 1804-9. *The English Historical Review*, 1945, vol. 60, n°236, p. 51

<sup>389</sup> *Ibid.*, p. 66

homme rompu à de tels travaux, doit préférablement être engagé.<sup>390</sup> » Les instructions sont explicites. Le souverain recommande expressément l'ingénieur Samuel Bagge comme ingénieur chargé des relevés lors de la constitution du projet du canal de Göta. Ce n'est qu'en cas d'indisponibilité de Bagge que le souverain laisse la possibilité de faire appel à T. Telford. L'idée d'un transfert de connaissance n'apparaît même pas. En revanche, l'idée de réaliser un transfert de technologie depuis le Royaume-Uni est bien présente dans les ouvrages publiés alors par le faiseur de projet, B. von Platen. Les circonstances favorisent peu à peu ce cas de figure.

Le baron explique dans le rapport qu'il remet au roi en mars 1809, qu'il ne trouve pas Samuel Bagge en arrivant à Göteborg le 19 février<sup>391</sup>. Celui-ci est parti pour la Norvège, qui dépend alors du Danemark, pays ennemi. Baltzar von Platen évoque dans la suite de son propos des envois de lettres à l'ingénieur suédois, mais celles-ci restent sans réponse. C'est face à cette déconvenue, qu'il s'adresse à J. J. Oddy afin qu'il le mette en contact avec T. Telford. Comme l'écrit le baron : « au cours de la belle saison, je me suis fait du souci pour l'aboutissement de la construction. Le mois d'avril était déjà là, et suivant les gracieuses instructions de Votre Majesté, Mr. Telford a été interrogé pour son conseil, et dès que possible, une réponse est venue.<sup>392</sup>»

Il est difficile d'offrir une interprétation unique à ces écrits. Il semble important de se demander si son absence est la seule raison de l'éviction de S. Bagge au profit de T. Telford. Rien ne permet de l'affirmer, mais Platen raconte ultérieurement à T. Telford la relation orageuse qu'il entretient avec S. Bagge. En mars 1809, il écrit :

Lastly that I have absolutely done with Mr Bagge ! Without farther (sic) explication he has broken our mutual engagement and at least he was an impardonable negligence in it. This makes me free and brings me for many reasons to the absolute resolution that we shall not have to deal with each other any more, if I can find other way.<sup>393</sup>

Cette lettre montre que les relations entre les deux hommes sont particulièrement exécrables. Cependant cette inimitié semble servir de prétexte. Pour B. von Platen, elle permet

---

<sup>390</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Instructions royales, 12 février 1808

<sup>391</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 7

<sup>392</sup> *Ibid.*

<sup>393</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 2 mars 1809

d'avoir recours à un ingénieur britannique, solution qu'il semble plébisciter dès le lancement du projet. Dans son rapport de mars 1809, il indique d'ailleurs que l'absence de S. Bagge pour les relevés n'a pas été un problème car elle a permis de réaliser les pièces justificatives selon les standards britanniques, ce que n'aurait pu faire un ingénieur suédois<sup>394</sup>. Cet aboutissement montre toutefois qu'au printemps 1808, le faiseur de projet semble avoir la main sur l'aspect politique en imposant son propre expert, un ingénieur britannique.

Toutefois, l'intervention de T. Telford dans le projet du canal de Göta attire rapidement l'attention du pouvoir royal. Dès la signature du traité de Tilsit en juillet 1807 entre la France et la Russie, Gustave IV se lance dans une politique de rapprochement avec le Royaume-Uni<sup>395</sup>. Elle atteint son point d'orgue le 21 février 1808 avec la signature d'un traité d'assistance financière. Dans ces circonstances, le monarque saisit l'occasion offerte par la coopération technique autour du canal pour traduire cette politique de rapprochement en actes. Pendant plusieurs mois, les deux usages du projet de canal vont de concert, correspondant aux objectifs des deux acteurs impliqués.

Du côté de von Platen, le canal permet d'atteindre l'objectif du transfert technique. Le faiseur de projet maintient sa logique selon laquelle le Royaume-Uni est le modèle européen à importer pour la construction de canaux en Suède. En effet, si le souverain suédois mentionne aussi explicitement la présence d'un Britannique dans les instructions royales, c'est sans doute que le travail mené par B. von Platen au cours de l'audience royale a réussi à le convaincre de leur prétendue supériorité technique. La première lettre envoyée à T. Telford par le baron va dans ce sens :

His Majesty wishing the performance of this national work to be made in the most perfect manner which natural circumstances allow, has natural looked for advices from a country where such performances are common and particularly has fixed his gracious attention upon the first all these performances the Caledonian canal and his chief known by several publications about this work not unknown in Sweden.<sup>396</sup>

On voit bien ici que ce qui motive la présence de Britanniques aux yeux de B. von Platen, c'est le fait que ce pays soit considéré comme le modèle européen de construction des

---

<sup>394</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 19

<sup>395</sup> CARR, Raymond. *Art. cit.*, p. 66

<sup>396</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 28 avril 1808

canaux. En août 1808, dans un mémoire envoyé au secrétaire d'Etat M. Rosenblad après le passage de T. Telford, on mentionne ainsi que les calculs ont été effectués par des « Anglais compétents » qui font preuve d'une « expérience exceptionnelle par rapport à tous les autres peuples sur ce sujet.<sup>397</sup>» Le projet du canal de Göta s'inscrit alors assez classiquement dans les jalons posés par l'historiographie des transferts de connaissance. Ils sont le résultat d'une succession d'étapes commençant par l'identification ce que l'on considère être un centre d'excellence technique<sup>398</sup>, ici le Royaume-Uni. Ils se poursuivent par le mouvement des idées, permis ici par les publications, et enfin le déplacement des hommes, comme T. Telford<sup>399</sup>. Le projet permet d'importer du Royaume-Uni un modèle en termes d'affaires nouvelles, d'investissements, de développement économique et d'attitude politique face aux transferts techniques, comme ce sera le cas quelques années plus tard en France avec les machines<sup>400</sup>.

Le pouvoir royal semble quant à lui assigner de nouveaux objectifs à la coopération technique sur le canal au fur et à mesure que l'année 1808 s'écoule et que la guerre s'enlise. En effet, en dépit du traité signé en février, les liens entre les deux royaumes restent limités<sup>401</sup>. Certes, les autorités britanniques soutiennent le pays en lui fournissant des subsides, mais elles se montrent prudentes. Dans ces circonstances, Gustave IV semble se reposer de plus en plus sur le projet du canal pour évaluer au mieux la vigueur de l'alliance.

La traversée de la mer du Nord par T. Telford est exemplaire à cet égard. Le Britannique écrit le 2 juin 1808 qu'il redoute la traversée de la mer en raison des corsaires danois et français qui croisent au large du Jutland. Il écrit donc à B. von Platen afin qu'il demande à son gouvernement « un vaisseau militaire suédois ou anglais à Aberdeen en demandant au gouvernement.<sup>402</sup>» La réponse que le baron reçoit des autorités suédoises suite à cette demande est intéressante. Le secrétaire d'Etat M. Rosenblad lui ordonne de faire la demande d'un navire directement auprès des autorités britanniques en faisant valoir l'alliance unissant les deux pays. Il faut dire que depuis le 26 mai 1808, une escadre commandée par l'amiral britannique John

---

<sup>397</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, août 1808

<sup>398</sup> GOUZÉVITCH, Irina. Les voyages en France et en Angleterre et la naissance d'un expert technique : le cas d'Augustin Bétancourt (1758-1824). *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 99

<sup>399</sup> HARRIS, John. *Industrial Espionage and Technology Transfer : Britain and France in the Eighteenth Century*. Londres : Routledge, 2000. 680 p.

<sup>400</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., p. 119

<sup>401</sup> CARR, Raymond. Art. cit., p. 58

<sup>402</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de T. Telford à B. von Platen, 2 juin 1808

Moore mouille dans le port de Göteborg<sup>403</sup>. B. von Platen entreprend donc d'éprouver l'assistance britannique en écrivant le 21 juin à T. Telford dans une lettre rédigée à plusieurs moments de la journée, où il indique qu'il va entamer « une demande directe auprès de l'amiral britannique de la place.<sup>404</sup> »

La rencontre avec l'amiral James Saumarez racontée dans la suite de la lettre est éloquent. Von Platen explique qu'après s'être fait conduire en-dehors de Göteborg jusqu'à un canot pour atteindre la flotte britannique, il fait face d'abord au refus des matelots britanniques de le faire monter à bord du navire amiral. Une fois devant l'amiral britannique, celui-ci refuse de mettre à disposition un navire pour les Suédois. A l'issue de l'entrevue, Platen se montre sceptique. Saumarez accorde pourtant une frégate censée rejoindre l'escadre pour le mois d'août. T. Telford débarque finalement à Göteborg le 4 août 1808 dans les navires de l'amiral Moore. Cet épisode raconté par la suite dans une lettre à M. Rosenblad et sans doute rapporté au souverain révèle la fragilité de l'alliance britannique au moment où le souverain s'inquiète de plus en plus d'être abandonné par ses alliés<sup>405</sup>.

L'épisode de l'entrevue avec l'amiral britannique représente un point de basculement. C'est le moment où la coopération technique du faiseur de projet s'efface et laisse la place à une coopération diplomatique entre les deux royaumes. Le pouvoir royal suédois s'engage pour montrer aux Britanniques combien l'alliance compte à ses yeux. Pourtant, au fur et à mesure que l'année passe, l'implication britannique dans le projet devient de plus en plus restreinte. C'est un coup du sort pour les promoteurs du canal, car jusqu'alors les relations entre les deux pays sont plutôt à la coopération lors de la guerre de Finlande en 1808-1809<sup>406</sup>. Si nous avons vu que des navires de guerre visent à protéger l'intégrité territoriale de la Suède, les citoyens britanniques aussi se mobilisent. Ils mettent en place des aides à un pays qu'ils considèrent comme moins développé et en guerre<sup>407</sup>. Des donations sont ainsi allouées à la Suède et on réalise des quêtes à Londres pour récolter de l'argent afin d'aider les réfugiés suédois de Finlande. Cependant, ces gestes d'amitié entre les deux peuples ne suffisent pas à compenser la

---

<sup>403</sup> JORGENSEN, Christer. *Op. cit.*, p. 144

<sup>404</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 21 juin 1808

<sup>405</sup> JORGENSEN, Christer. *Op. cit.*, p. 126

<sup>406</sup> GÖTZ, Norbert. The Good Plumpuddings' Belief : British Voluntary Aid to Sweden During the Napoleonic Wars. *The International History Review*, 2015, vol. 3, n°37, p. 522

<sup>407</sup> *Ibid.*

défiance entre gouvernements. Entre octobre 1808 et mars 1809, c'est le démantèlement de l'alliance anglo-suédoise<sup>408</sup>.

En mars 1809, alors que l'armée suédoise s'écroule en Finlande, le roi émet un document accordant des avantages énormes à tout ingénieur britannique qui accepterait de venir en Suède pour superviser les travaux du canal. Gustave IV prend alors des dispositions encore jamais vues dans l'espace suédois, à une époque où d'autres industries sont pourtant mises en place dans le royaume. Ainsi, Samuel Owen, industriel britannique qui installe une fabrique mécanique en 1809 à Stockholm ne reçoit aucun avantage particulier à l'exception de l'emplacement de sa fonderie<sup>409</sup>. L'ingénieur du canal de Göta doit recevoir quant à lui divers avantages que B. von Platen précise à T. Telford :

Having promised this much I conclude that a superintendent fit for carrying dually on a business like this ought to be granted with a considerable portion of good and will situation either being already, or proper for forming, an estate to be possessed by him and his lawful heirs with as as free liberty any on the country only that it cannot be sold by him though by his heirs and for this reason he is to be nobility in this country after two years residing (...).<sup>410</sup>

Une telle multiplication de privilèges montre la place que tient à ce moment le projet du canal de Göta dans la politique royale vis à vis du Royaume-Uni. Il est certes habituel en Europe du Nord depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle de valoriser davantage les détenteurs de compétences étrangers plutôt que nationaux<sup>411</sup>. Cependant, le souverain suédois propose ici l'octroi d'une terre, des laboureurs payés par la couronne pour entretenir le domaine, un titre de noblesse héréditaire et même l'ordre de Vasa<sup>412</sup>. Le projet du canal, dernier lien entre la Suède et le Royaume-Uni, devient le seul moyen d'action d'un souverain fragilisé sur le plan international.

En somme, on peut voir que le projet du canal de Göta fait l'objet d'un double usage, et ce dès sa soumission auprès du monarque au début de l'année 1808. Le premier, employé par

---

<sup>408</sup> JORGENSEN, Christer. *Op. cit.*, p. 153

<sup>409</sup> PETTERSSON, Jan-Erik. Samuel Owen [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1994 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/7877>

<sup>410</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 2 mars 1809

<sup>411</sup> GOUZÉVITCH, Irina. Le transfert des connaissances et les réformes de Pierre I<sup>er</sup>. *Bulletin de la Sabix*, 2003, n°33, p. 85

<sup>412</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 28 février 1809

le faiseur de projet, est celui d'un ouvrage technique qui vise à transférer vers la Suède des connaissances venues du Royaume-Uni. Le second, mis en oeuvre par le pouvoir royal, vise à utiliser le projet du canal comme un outil de rapprochement avec l'allié britannique. Si les deux usages du projet coopèrent au début, chaque acteur pouvant en tirer satisfaction, la guerre de Finlande les fait peu à peu entrer en concurrence. Pour le faiseur de projet, il s'agit de poursuivre le projet en dépit des circonstances. Pour le pouvoir royal, il s'agit de subordonner le projet à la diplomatie. Cette dernière conception finit peu à peu par l'emporter. Le coup d'Etat du printemps 1809 contre Gustave IV porte alors un grand coup au projet qui se trouve désormais pris dans les camps politiques suédois qui se forment<sup>413</sup>.

## 1.2. Un projet fragilisé par la politique étrangère

La conversion du projet du canal de Göta d'une coopération technique binationale vers un avatar de la politique étrangère suédoise bouscule les relations établies entre le faiseur de projet et ses contacts britanniques. Alors qu'au cours des années 1800 le projet semble être « la pointe émergée d'une masse de relations invisibles »<sup>414</sup>, son intégration dans la diplomatie fait vaciller cet édifice. Le lien nouvellement établi entre le pouvoir royal et le projet lui donne une coloration politique qui oblige les acteurs à définir leur rapport au canal. Pour des individus habitués jusqu'alors à communiquer sans tenir compte des statuts assignés par les Etats, le choc est rude. Au cours de l'année 1809, les tensions politiques entre la Suède et le Royaume-Uni s'accroissent<sup>415</sup>. Le coup d'Etat du mois de mars contre Gustave IV au printemps affecte même les sociabilités privées comme celle entre T. Telford et B. von Platen. Les identités se crispent et les échanges sont moins approfondis. En s'intéressant aux acteurs, on peut aller à rebours du récit mythique des origines. En focalisant notre attention à l'échelle des passeurs et de leur transmission de savoirs, on s'éloigne d'une histoire générale qui passe sous silence les tâtonnements dans les relations interpersonnelles<sup>416</sup>.

---

<sup>413</sup> CARR, Raymond. Art. cit., p. 352

<sup>414</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Échanges techniques dans la métallurgie légère entre la France et l'Angleterre au XVIII<sup>e</sup> siècle In GENET, Jean-Pierre, RUGGIU, François-Joseph (dir.). Les idées passent-elles la Manche ? Savoirs, représentations, pratiques (France-Angleterre, X<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles). Paris : Presses Universitaires Paris Sorbonne, 2007, p. 163

<sup>415</sup> CARR, Raymond. Art. cit., p. 353

<sup>416</sup> *Ibid.*, p. 164

Les atermoiements diplomatiques de Gustave IV au début de l'année 1809 sont complexes mais peuvent être résumés à grands traits. En effet, vers la fin de l'année 1808, le monarque craint de plus en plus que le Royaume-Uni ne laisse la Suède faire face seule à la Russie. Cela conduit le souverain à déclarer aux Anglais en février 1809 qu'il est prêt à s'allier avec le Danemark et à déclarer un embargo sur l'ensemble des navires britanniques dans le port de Göteborg, alors le seul accessible en Europe. Face à ce chantage, les Britanniques refusent d'augmenter leurs subsides, ce qui provoque une crise entre les deux alliés<sup>417</sup>.

Celle-ci se ressent jusqu'au niveau des relations entre les acteurs du canal car le baron écrit en février à T. Telford : « J'oublie de dire que ce que je crains le plus est que les gouvernements puissent un jour ou l'autre être en de tels termes que l'exportation des hommes et des machines ne sera pas autorisée.<sup>418</sup> » En février, Gustave IV est contraint d'augmenter les impôts, ce qui conduit les chefs militaires conjurés à marcher sur Stockholm, et à destituer le roi en mars<sup>419</sup>. Le coup d'Etat est réalisé par des militaires proches de la politique traditionnelle de l'alliance avec la France. C'est la raison qui pousse B. von Platen à se montrer rassurant avec T. Telford dans une lettre qu'il lui adresse au mois de mars, soit quinze jours après la destitution de Gustave :

The change in government seems as yet to occasion very little disturbance in the country, as no opposition as yet has been heard of any quarter (...). I hope you will not let your friend helpless as I would make an ugly appearance in the house of Nobles if not duly fitted out by you. (...) the king was in a state of mind who made a change unavoidable, some of the first in the state are out of place or will be so (...) and for the rest hope as yet Sweden will come in a state of neutrality best suited for its position.<sup>420</sup>

Le ton de la lettre est volontairement rassurant. Pour B. von Platen, il s'agit de minimiser les changements survenus à l'occasion du coup d'Etat. Il va même jusqu'à indiquer que ce changement se fait pour le mieux car il permettrait à la Suède d'accéder à la neutralité sur le plan international. Il est conscient que désormais lié à la politique étrangère, le projet de canal risque d'être évincé par le changement de monarque. Son rappel de l'amitié qui est censée unir les deux hommes montre qu'il craint pour les relations établies avant la révolution. Il sait bien

---

<sup>417</sup> JORGENSEN, Christer. *Op. cit.*, p. 159

<sup>418</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 28 février 1809

<sup>419</sup> JORGENSEN, Christer. *Op. cit.*, p. 169

<sup>420</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 28 mars 1809



que le parti pro-français est désormais à la manoeuvre en Suède, et que le gouvernement britannique reste circonspect. Dans une lettre qu'il adresse à la même période à l'amiral Saumarez il s'étonne : « Il est vraiment singulier que notre plus grand ennemi Bonaparte ait reconnu le roi et notre premier et seul allié non ! » et va même jusqu'à lui demander si « L'Angleterre souhaiterait se débarrasser de nous, comme un lourd fardeau seulement soutenu par un certain sens de la générosité ?<sup>421</sup> » De tels propos montrent que B. von Platen craint pour l'alliance commune et par conséquent pour la poursuite du projet du canal de Göta. T. Telford lui adresse d'ailleurs des conseils relatifs à ce changement politique au mois de mai :

(...) when the news of your revolution led me to conclude that for the present, it was more prudent to postpone any further moving in the business, as you may well suppose that whatever reasons a nation may have to change its government of governors, it could not be believed in a foreign country, that in the midst of a political revolution, and before any permanent government had been established, that a project, such as your navigation, could be undertaken with any judicious effect.<sup>422</sup>

On remarque ici que les attermoiements politiques suédois entraînent une défiance du côté britannique et le souhait de mettre entre parenthèse les relations établies. Le lien désormais inextricable entre le projet et la politique étrangère suédoise joue contre le faiseur de projet. Si la correspondance se poursuit, on note du côté britannique une réticence à renouveler les circulations humaines entamées à l'été précédent. T. Telford écrit ainsi à B. von Platen qu'il ne souhaite pas demander d'autorisations pour envoyer des ustensiles ou des ouvriers, par « peur que les personnes qui pourraient me venir en aide ne soient alarmées et ne refusent tout en même temps.<sup>423</sup> »

Si les relations personnelles se maintiennent et ne disparaissent pas totalement, la révolution met toutefois le projet à l'arrêt. L'ingénieur britannique ne souhaite pas aller à l'encontre de la politique et son gouvernement et celui-ci se montre hostile face à un pouvoir dont il ne sait pas de quel côté il va pencher<sup>424</sup>. Par conséquent, aucun Britannique ne peut se rendre en Suède sans accord de son gouvernement, et ceux qui seraient prêts à entreprendre le voyage

---

<sup>421</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à J. Saumarez, août 1809

<sup>422</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 29 mai 1809

<sup>423</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 29 mai 1809

<sup>424</sup> JORGENSEN, Christer. *Op. cit.*, p. 171

restent tout de même circonspects face aux événements qui se déroulent de l'autre côté de la mer du Nord.

L'implication britannique se restreint aussi sur les plans des exportations de marchandises depuis la Grande-Bretagne, ce qui complique largement la fin de la réalisation des dessins et cartes et le début de la mise en chantier. Alors que B. von Platen indique dans une lettre à T. Telford datée du 3 octobre 1808 que « (...) il [Rosenblad] m'indique que notre gouvernement a écrit auprès des Anglais pour l'exportation des outils (...).<sup>425</sup>», la révolution repousse cette demande. Il faut attendre juin 1809 pour que l'ambassadeur suédois de Londres, Carl Gustave von Brinkman, annonce à T. Telford qu'il a reçu la permission de déposer une demande auprès du gouvernement britannique pour l'exportation des instruments<sup>426</sup>. Au cours de l'été 1809, le projet est totalement à l'arrêt car les exportations vers la Suède sont interdites tant que le pays n'a pas signé de paix avec la Russie. Le baron s'en plaint d'ailleurs auprès de Saumarez, en accusant directement le Royaume-Uni de ne pas fournir de munitions pour la guerre contre la Russie<sup>427</sup>. Maintenus dans leur hésitation par le temps que les Suédois mettent à déterminer leur nouvelle politique étrangère, les Britanniques se montrent particulièrement prudents. Comme l'écrit T. Telford au tout début de l'année 1810, ce sont pour ceux qui les vivent des « temps très étranges.<sup>428</sup>»

Pourtant, la situation des exportations s'améliore dès les derniers mois de l'année 1809. La signature au mois de septembre 1809 du traité de paix entre la Suède et la Russie donne davantage confiance aux Britanniques<sup>429</sup>. Dès le mois de novembre, Samuel Bagge, bon connaisseur du Royaume-Uni pour y avoir vécu plusieurs années, écrit à T. Telford en lui demandant de préparer « ce dont nous avons besoin pour la construction, des brouettes et des wagons pour les chemins de fer, construit selon les meilleures méthodes.<sup>430</sup>» Dès le mois suivant la signature du traité, les circulations créées par le canal reprennent. Le 7 décembre 1809, l'ambassadeur C. G. von Brinkman adresse à T. Telford une missive dans laquelle il indique que le gouvernement britannique a accepté l'exportation des « outils et des dessins nécessaires à la

---

<sup>425</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 3 octobre 1808

<sup>426</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de C. G. von Brinkman à T. Telford, 29 juin 1809

<sup>427</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à J. Saumarez, août 1809

<sup>428</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 24 janvier 1810

<sup>429</sup> JORGENSEN, Christer. *Op. cit.*, p. 172

<sup>430</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de S. Bagge à T. Telford, 14 novembre 1809

construction des canaux (...).<sup>431</sup>» S'il en fallait encore un, c'est bien le signe que le canal est devenu un avatar de la politique étrangère suédoise vis à vis du Royaume-Uni. Seule la clarification de cette politique étrangère aboutit à la reprise des circulations et des échanges nécessaires à la construction du canal de Göta.

En somme, la fragilisation du projet du canal de Göta semble bien avoir pour cause la transformation de ce projet technique en projet politique. Avant 1808, le canal est en effet un projet technique inspiré d'échanges entre des auteurs issus de pays différents. Ces acteurs possèdent des compétences techniques et leur appartenance nationale ne constitue en aucun cas un frein à leurs échanges. Cependant, la démarche entreprise auprès du pouvoir royal par B. von Platen lui confère peu à peu une coloration politique. Celle-ci s'accroît brusquement lors de la guerre de Finlande et des tensions diplomatiques entre la Suède et le Royaume-Uni. La prudence de T. Telford sur son éventuelle participation à la construction du canal est éloquente : le Britannique ne veut pas s'associer au projet politique d'un Etat qui serait devenu ennemi. L'utilisation du projet du canal comme un instrument diplomatique par Gustave IV achève d'en faire un projet politique. Au moment de la perte de la Finlande, le projet se trouve donc lié à la dynastie gustavienne. Conscients qu'ils jouent alors la survie d'un projet auquel ils ont accordé du temps, les promoteurs promeuvent alors une nouvelle interprétation du rôle du canal. Ils chargent alors l'infrastructure de l'ensemble des enjeux que connaît le royaume pour être certains d'emporter la décision.

## **2. Une réponse à la défaite : un outil pour repenser le royaume**

L'impact de la défaite face à la Russie en 1809 et la perte de la Finlande ont été abondamment discutés par l'historiographie suédoise<sup>432</sup>. Si le consensus historiographique s'est longtemps fait autour de l'existence d'un traumatisme national, les travaux actuels tendent plutôt à remettre en question cette vision<sup>433</sup>. Il semble bien plus que si la perte de la partie orientale du royaume, territoire suédois depuis près de six cent ans, touche les contemporains, elle entraîne davantage chez eux un questionnement qu'un réel marasme.

---

<sup>431</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de C. G. von Brinkman à T. Telford, 7 décembre 1809

<sup>432</sup> pour un travail reprenant l'historiographie complète, voir SUNDIN, Anders. Statskuppen Koch regeringsformen tillkomst vom tolkningsprocess. Doctorat : Histoire : Uppsala : Uppsala Universitet, 2006. 288 p.

<sup>433</sup> EDGREN, Henrik. Traumakonstruktionen, Svensk historieskrivning om rikssprängningen 1809. *Scandia*, vol. 1, n°76, 2010. p. 9-39

Il se trouve que l'année 1809 est aussi celle de la présentation du projet du canal de Göta auprès des autorités suédoises. B. von Platen adresse en février ses documents à Gustave IV, qui est destitué un mois après. Le dossier est alors repris par le Comité des Affaires générales et économiques du Riksdag, le parlement suédois élu, et examiné pendant le printemps et l'été. Le territoire finlandais est définitivement perdu au mois d'août. Cette amputation de tout un pan du royaume a un impact direct sur le projet du canal dont la présentation se fait au mois d'octobre. Face aux nouveaux questionnements qui émergent au sein des différents groupes sociaux, les promoteurs réagissent pour attribuer de nouveaux objectifs à l'infrastructure. Il se trouve dès lors chargé d'enjeux qui lui étaient jusqu'alors étrangers et devient un moyen d'assurer à la fois le redressement national, mais aussi de développer et de défendre le pays en utilisant ses ressources propres. Parmi celles-ci, l'agriculture se voit confier un rôle particulièrement déterminant comme nouveau moteur du dynamisme économique d'une Suède péninsulaire, en lien étroit avec la construction du canal de Göta.

La voie d'eau en vient ainsi peu à endosser le rôle d'une infrastructure patriotique, selon un modèle alors courant en Scandinavie<sup>434</sup>. En analysant ici les discussions qui conduisent à la fondation de la compagnie du canal de Göta, il s'agit de montrer que les acteurs de la compagnie transforment l'ouvrage technique en une société d'encouragement au cours des années 1809-1810. Tant l'infrastructure elle-même que les objectifs qui lui sont assignés contribuent à l'inscrire dans ces institutions caractéristiques des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles européens.

### 2.1. La perte de la Finlande et le questionnement territorial

La guerre de Finlande constitue une rupture majeure dans l'historiographie classique suédoise<sup>435</sup>. Le conflit conduit à la chute de Gustave IV Adolphe et à la perte de la Finlande. L'ampleur de ces événements a donc constitué une rupture aisée à définir pour marquer la fin d'une forme d'Ancien Régime suédois à la période contemporaine. Récemment, la célébration du bicentenaire a amené les historiens à reconsidérer cette rupture et ses conséquences sur la

---

<sup>434</sup> pour le cas danois, voir notamment ENGELHARDT, Juliane. Patriotism, nationalism and modernity : The patriotic societies in the Danish conglomerate state, 1769-1814. *Nations and Nationalism*, 2007, vol. 13, n°2, p. 205-224

<sup>435</sup> EDGREN, Henrik. Art. cit., 2010, p. 9

Suède. Longtemps, l'historiographie a envisagé la perte du tiers de la superficie du royaume et du quart de sa population comme un traumatisme national<sup>436</sup>. Les nouvelles générations de chercheurs évaluent aujourd'hui avec mesure cette dernière notion<sup>437</sup>. L'historiographie traditionnelle établissait des psychologies nationales, mais aujourd'hui les études prêtent davantage d'attention aux catégories sociales concernées, et à la singularité de leur réaction face à la perte de la Finlande<sup>438</sup>. Si cette dernière questionne profondément les contemporains, elle apparaît comme un moment propice pour repenser le territoire. Les promoteurs du projet de canal de Göta en tirent d'ailleurs parti pour ériger leur infrastructure au rang de réponse à ce questionnement.

Comprendre le lien entre la perte de la Finlande et la construction du canal de Göta implique de se questionner sur l'ampleur du traumatisme qui serait à l'oeuvre à cette période. Depuis une dizaine d'années, les chercheurs s'appliquent à évaluer la réaction de la population suédoise face à la perte de la Finlande en 1809. Certains sont même allés jusqu'à remettre en cause l'existence d'un questionnement sur la place de la Suède au sein des élites politiques<sup>439</sup>. Si les assertions de l'ancienne génération d'historiens suédois sur l'existence d'un traumatisme national semblent bien trop caricaturales, il semble nécessaire de discuter plusieurs éléments avancés par leurs contempteurs.

Leur réflexion repose majoritairement sur trois éléments. D'abord, ces historiens excluent d'emblée les débats du Riksdag de 1809-1810 en expliquant que ceux-ci ne gravitent qu'autour de la rédaction du nouvel instrument de gouvernement pour garantir une pratique plus constitutionnelle du pouvoir<sup>440</sup>. Les débats parlementaires ne feraient donc pas mention d'un quelconque questionnement sur la situation du royaume suite à la perte de la Finlande.

Ensuite, ils acceptent la probabilité de l'existence d'un traumatisme mais estiment son apparition autour de l'année 1812 et le limitent à certains cercles intellectuels<sup>441</sup>. Enfin, ils

---

<sup>436</sup> voir notamment les travaux de HECKSCHER, Gunnar

<sup>437</sup> O'REGAN, Christopher. *I stormens öga : Gustav IV Adolfs regeringstid och revolten 1809*. Stockholm : Forum, 2009.

<sup>438</sup> HAAPALA, Pertti, JALAVA, Marja, LARSSON, Simon. Introduction In HAAPALA, Pertti, JALAVA, Marja, LARSSON, Simon (eds.). *Making Nordic historiography : connections, tensions and methodology, 1850-1970*. Oxford : Berghan Books, 2017, p. 4

<sup>439</sup> EDGREN, Henrik. Art. cit., p. 61-82

<sup>440</sup> SUNDIN, Anders. *Op. cit.*

<sup>441</sup> voir notamment WELLS, Chloe. The « lost city » of Vyborg and the construction of remembered borders between Finland and Russia In STOKLOSA, Katarzyna (ed.). *Borders and Memories*. Zürich : LIT, 2019, p. 17

pointent du doigt le fait que la défaite ne serait quasiment pas mentionnée dans la presse suédoise et que la signature de la paix avec la Russie au mois de septembre aurait donné lieu à davantage de célébrations que de regrets sur la perte de cette partie du royaume.

Or, notre dépouillement des archives parlementaires relatives au canal de Göta permet de battre en brèche ces trois idées, et de montrer que même s'il est difficile de parler de traumatisme, on peut tout au moins parler de questionnement. En effet, le projet de construction du canal est déposé aux comités parlementaires de la diète de 1809 et nombre de débats émaillent son adoption. Loin de se limiter à la rédaction de la constitution, les discussions entre les promoteurs du canal et leurs opposants prennent de plus en plus la forme d'un débat sur ce que le canal apporterait à une Suède profondément remodelée. Face à des promoteurs qui reprennent les arguments de l'utilité publique, les contempteurs opposent la vision d'un pays trop faible pour entreprendre ce type de travaux. Ainsi, lors d'un discours en janvier 1810, au moment où le projet est discuté, le maire de Vadstena, en Östergötland, M. Ullberg, déclare :

En ce moment, les provinces demandent de cesser leur participation au fardeau de l'Etat pour payer leur propre subsistance, alors que 100 000 citoyens souffrent de la faim et de la maladie, que l'empire est endetté à hauteur de trente millions, que le numéraire manque, que les pertes des territoires de l'empire ne permettent plus de subvenir aux besoins inévitables de la population (...).<sup>442</sup>

Cet extrait du discours d'un représentant à la diète illustre bien que contrairement aux idées reçues, les délégués de la diète ne débattent pas uniquement de la constitution. De plus, s'il ne nous est pas possible de reproduire ici l'intégralité des discours tenus sur le sujet, ils sont tout aussi fréquents au sein de l'ordre des paysans, un des quatre composantes du Riksdag. Cet extrait montre bien que dès 1809-1810, la situation du royaume interroge ses représentants, et que ces discussions ne se cantonnent pas à des sphères intellectuelles. Le débat sur la construction d'un canal de Göta prend donc place dans une période où il y a une profonde remise en question de ce qu'est le territoire suédois. Le maire Ullberg incarne ici une partie de la représentation parlementaire qui souhaite que les fonds encore à disposition soient consacrés en tout premier lieu aux provinces qui souffrent de la guerre. La perte de l'empire au-delà de la mer Baltique oblige désormais les représentants à se concentrer sur la Suède péninsulaire. Mais

---

<sup>442</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de J. Ullberg, 20 janvier 1810

surtout, ce qui apparaît déjà est le sentiment d'urgence vis à vis de la production agricole suédoise, que le territoire finlandais permettait d'accroître notablement<sup>443</sup>.

La Finlande est en effet le grenier à grains de la capitale, Stockholm<sup>444</sup>. Depuis le XIV<sup>e</sup> siècle, le territoire finlandais est un des plus riches du royaume, celui dont on exploite allègrement les matières premières. L'argument agricole pèse donc lourdement dans la balance, pourtant l'historiographie récente sous-estime le souci des acteurs économiques suédois face à la perte de la Finlande. Les historiens expliquent que la paix de septembre 1809 constitue simplement un pré-requis pour la croissance économique suédois, en se reposant principalement sur les chiffres du commerce dans les années 1810<sup>445</sup>. Ils montrent ainsi que les échanges commerciaux ne chutent pas, et que la presse économique suédoise ne fait ressortir aucune crainte particulière. Cette lecture nous paraît tronquée, car elle ne prend en compte que le commerce. Si l'on se place du point de vue de la production agricole, l'inquiétude est palpable. A tel point qu'elle contraint les promoteurs du canal à l'intégrer dans leur argumentaire, comme le fait le maître de forges Malmberg au cours de la même séance du 20 janvier 1810, où il déclare « Avec la Finlande, nous avons beaucoup perdu, de manière inédite, plusieurs exportations de valeur, l'accès à certains minéraux absolument nécessaires, des chantiers navals et avec, l'accès à des vaisseaux et des réseaux de commerce.<sup>446</sup> » Cette citation a le mérite d'être extrêmement explicite et claire : le canal de Göta est présenté comme le moyen de remédier à une situation économique jugée préoccupante. Malmberg est l'un des principaux investisseurs et promoteurs du canal. Il évoque ici par le détail l'ensemble des pertes subies par le royaume suite à l'annexion de cette province. Ce discours est relativement neuf par rapport aux documents déposés devant le souverain : il met davantage l'accent sur les retours agricoles. Il s'agit bien entendu de se gagner les contradicteurs comme le maire de Vadstena, et de lui démontrer que les fonds alloués au canal seront des fonds alloués aux provinces du royaume.

Dès les premiers moments du débat, le canal se trouve donc lié à cette défaite en Finlande, d'abord parce qu'il est présenté comme un potentiel concurrent aux politiques de secours, ensuite parce qu'il en devient un des remèdes. En effet, l'argumentaire des promoteurs

---

<sup>443</sup> MORELL, Mats, MYRDAL, Janken (eds.). *Op. cit.*, p. 267

<sup>444</sup> MARJANEN, Jani. *Economic Societies in the Eighteenth Century : Remarks on the Swedish Case* [en ligne]. *Perspectivia.net*, 2012 [22/01/2019] <https://www.perspectivia.net/publikationen>

<sup>445</sup> EDGREN, Henrik. *Art. cit.*, 2010

<sup>446</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de J. Malmberg, 20 janvier 1810

va jusqu'à présenter la construction de la voie d'eau comme un moyen de rendre à la Suède sa dignité et surtout, de rebâtir un ensemble territorial cohérent, sur la Suède péninsulaire. Comme ailleurs en Europe, ils n'hésitent pas à présenter la construction du canal comme un moyen de contribuer à l'intégration territoriale, à la construction d'un marché national et à la fabrication d'un sentiment patriotique<sup>447</sup>. Faisant face à une hostilité des représentants locaux qui usent de l'argument de la guerre pour faire vaciller le projet, les promoteurs du canal emploient à leur tour des arguments sur ce sujet, avec succès. En effet, la grande majorité des représentants de la bourgeoisie vote pour le projet. De plus en plus, ils identifient la construction du canal à l'idée d'une reconquête à partir de l'intérieur du pays. Le canal apparaît dans leur propos comme un moyen de conquérir les provinces et d'en tirer les ressources nécessaires à un nouveau souffle national. Il s'agit de gagner une bataille nouvelle, celle de son propre sol. A cet égard, il n'est pas anodin de noter que des soldats russes ayant déserté et qui travaillent alors sur le chantier du canal de Södertälje sont déplacés dès 1810 au chantier du canal de Göta pour travailler sur le nouvel ouvrage patriotique<sup>448</sup>.

Cette reconquête par l'intérieur intègre peu à peu l'argumentaire des promoteurs du canal, même après le lancement des travaux. Pour B. von Platen, il s'agit de montrer à la nation que les Suédois sont capables de remporter une victoire sur leur sol en construisant un ouvrage d'exception. Il explique ainsi dans une lettre au secrétaire d'Etat Rosenblad en avril 1811 :

Tout est mis en ordre et j'espère que cet été démontrera la capacité de notre nation. J'espère sincèrement que par ce moyen nous n'oublierons pas que nous sommes puissants malgré notre rang secondaire, nous ne devons pas aller au-delà de ce que la nature nous a heureusement donné et au sein de laquelle nous avons de si nombreuses manières de nous régénérer et de panser plusieurs fois nos plaies les plus douloureuses. Seule une attitude pareille peut nous donner de l'espoir pour le futur et espérer que nous regagnerons un jour l'importance qui est appropriée et suffisante pour notre pays.<sup>449</sup>

La perte de la Finlande transforme chez B. von Platen le rôle que tient le canal de Göta. Il s'enrichit d'une perspective patriotique en montrant que les Suédois sont capables de mener

---

<sup>447</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 197

<sup>448</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Inkomna kungliga brev (1808-1818), Décret royal de Charles XIII, 1<sup>er</sup> mai 1810

<sup>449</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, 3 avril 1811



à bien de grands projets dans un pays pourtant éprouvé par la défaite. Le canal illustre la capacité de la nation à se redresser en faisant la preuve son habileté technique. Il s'inscrit dans une multitude de projets scientifiques utiles, de l'assèchement des marais à la gestion des montagnes et innovations agricoles<sup>450</sup>. Mais cet extrait montre aussi que l'amputation du royaume donne une nouvelle vision au pays qui se confond désormais avec la péninsule suédoise. Le canal est un moyen de donner une unité nouvelle à ce territoire en reliant les deux rives. La défaite militaire change l'attitude politique face au territoire et à la nation. Dans les années 1810, nombre d'associations sont ainsi créées qui comportent les termes « Suède » ou « suédois » dans le nom<sup>451</sup>. Il n'est donc guère étonnant que le canal ne soit appelé à partir de 1809 que sous le terme de canal de Göta, du nom de la rivière qui tire elle-même son nom des Goths.

En somme, s'il est impossible de déterminer l'existence d'un traumatisme dans le royaume scandinave suite à la perte de la Finlande, on peut tout au moins admettre l'existence d'un questionnement sur la situation du pays. La perte de cette partie du territoire constitue une brèche dans laquelle les partisans d'un redressement de la Suède par la conquête intérieure s'engouffrent. Les propos tenus par les promoteurs du canal de Göta au sein du Riksdag s'inscrivent dans cet argumentaire. Ils présentent le creusement du canal de Göta comme une partie de la réponse à ce questionnement, en bâtissant un ouvrage susceptible de redresser moralement et économiquement le royaume. Le lien entre la perte de la Finlande et la construction du canal s'exprime de plus en plus au fur et à mesure que le temps passe. Le grand poète Esaias Tegner écrit ainsi dans son poème *Svea* en 1811 :

Guider les flots de la rivière comme des sujets domptés,  
Et dans les frontières suédoises, reconquérir la Finlande !<sup>452</sup>

Ces deux vers, les plus célèbres de ce poème connu en Suède, lient ici la construction du canal de Göta avec la reconquête de la Finlande par l'intérieur. La large diffusion de ce poème auprès du public lettré en Suède achève de faire de la construction du canal une réponse patriotique à une défaite militaire. Par conséquent la compagnie du canal de Göta en vient à

---

<sup>450</sup> GADD, Carl-Johan. The agricultural revolution in Sweden, 1700-1870 In MORELL, Mats, MYRDAL, Janken (eds.). *Op. cit.*, p. 118-164

<sup>451</sup> MARJANEN, Jani. Den ekonomiska patriotismens uppgång och fall. Finska hushållningssällskapet i europeisk, svensk och finsk kontext 1720–1840. Doctorat : Histoire : Helsinki : Université d'Helsinki, 2013. p. 143

<sup>452</sup> TEGNER, Esaias. *Svea*. 1811

acquérir pour les promoteurs et les négociants un statut particulier, celui d'une entreprise patriotique. C'est par la participation à la construction du canal que le patriotisme des négociants peut se manifester, alors que les nobles eux se sont investis physiquement dans la guerre.

## 2.2. Une société patriotique ?

Les archives des débats parlementaires de l'année 1809-1810 relatifs à la construction du canal de Göta se révèlent particulièrement riches pour comprendre les motivations des promoteurs ainsi que leur argumentaire. Nous l'avons vu, la défaite de 1809 questionne profondément la manière dont les acteurs économiques et politiques suédois perçoivent le territoire et par extension, la manière dont le projet du canal s'y insère<sup>453</sup>. La perte de la Finlande vient remettre en question l'argument d'un canal utile au royaume pour transporter les marchandises depuis le golfe de Botnie vers la mer du Nord. La défaite militaire transforme le projet du canal de Göta en l'enrichissant d'une nouvelle dimension patriotique. Les promoteurs du canal ne conçoivent plus seulement le canal comme un moyen de poursuivre leurs activités commerciales, mais également comme un instrument pour assurer le redressement du pays.

Les discussions parlementaires de l'année 1809 ainsi que les documents octroyés par le couronne en 1810 mettent au jour cette ambition patriotique. Toutefois, cette dernière ne s'exprime pas de manière chaotique. Les promoteurs du canal semblent ici s'inspirer des sociétés patriotiques européennes créées en Europe dès le XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>454</sup>. Ces sociétés jouent alors un rôle important, surtout dans les États germaniques où elles promeuvent la mise en oeuvre des avancées scientifiques et technologiques. Elles sont ainsi très présentes dans le royaume de Suède à partir de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, où l'on s'inspire principalement du modèle des sociétés britanniques. Dès 1770, on assiste à une multiplication des créations de mouvements de réforme patriotique mais aussi de clubs chargés de réveiller l'amour de la patrie ou d'exalter le caractère national<sup>455</sup>. A la différence d'autres pays européens, les sociétés patriotiques suédoises sont bien souvent des sociétés qui se désignent comme « économiques »<sup>456</sup>.

---

<sup>453</sup> EDGREN, Henrik. Art. cit., 2010

<sup>454</sup> JENSEN, Niklas Thode. The Tranquebarian Society : Science, enlightenment and useful knowledge in the Danish-Norwegian East Indies, 1768–1813. *Scandinavian Journal of History*, 2015, vol. 40, n°4, p. 543

<sup>455</sup> BERG, Anne. Rikspatrioterna och det välordnade fäderneslandet. Université d'Uppsala, Working paper, 2009, p. 1

<sup>456</sup> MARJANEN, Jani. Art. cit., p. 8

Leur nombre demeure toutefois relativement modeste. On compte ainsi sept sociétés patriotiques ou apparentées pour tout le royaume en 1809<sup>457</sup>.

Récemment, l'historiographie suédoise et plus largement scandinave s'est intéressée à ces sociétés patriotiques<sup>458</sup>. Si les auteurs n'ont pas dressé de typologie permettant de définir avec précision ce qui constitue une société patriotique, nous avons identifié les éléments principaux présents dans chacune de ces sociétés. En recoupant ces caractéristiques avec le discours des promoteurs du canal de Göta, il semble possible d'intégrer dans une certaine mesure la fondation de la compagnie du canal de Göta à la fondation d'une nouvelle société patriotique.

Le premier élément qui rapproche la soumission du projet d'une compagnie du canal de Göta à la création d'une société patriotique est le recrutement social des soumissionnaires. Sans revenir ici sur la sociologie des promoteurs du canal de Göta déjà évoquée au chapitre premier, on peut noter ici le fait que les soutiens au projet sont issus dans leur immense majorité des mêmes rangs que ceux qui soutiennent habituellement les sociétés patriotiques. Ainsi, la plupart des membres sont des négociants ou des maîtres de forge, issus des villes les plus importantes du royaume. Si l'on y trouve des agents de l'Etat, c'est parce qu'ils appartiennent à des lignées négociantes. On retrouve donc dans les sociétés patriotiques tout comme dans la compagnie du canal de Göta une surreprésentation des valeurs bourgeoises. La création de la compagnie, tout comme celle des sociétés patriotiques, symbolise d'ailleurs le changement de l'acception du terme « bourgeoisie », qui passe d'un « état » à une distinction sociale, une communauté avec un mode de vie et des valeurs<sup>459</sup>. Il n'est à cet égard pas étonnant que le projet n'émane pas des rangs de la noblesse, car tant le projet de canal que les groupes patriotiques entretiennent une forte aversion envers la noblesse comme classe et comme représentante d'une culture aristocratique qui ne met pas l'accent sur les vertus civiques. Le seul personnage issu des rangs de la grande noblesse d'épée est ainsi B. von Platen. Il s'intègre pourtant bien dans ce groupe car il correspond parfaitement à ce qu'attendent les bourgeois au sein des sociétés patriotiques : un engagement civique, aucune estime particulière pour la naissance ou le rang<sup>460</sup>. Il ne fait généralement état que de son zèle patriotique et absolument pas de son origine noble, comme nous avons pu le voir auparavant.

---

<sup>457</sup> MARJANEN, Jani. *Op. cit.*, p. 76

<sup>458</sup> voir surtout les travaux de MARJANEN, Jani.

<sup>459</sup> ENGELHARDT, Juliane. *Art. cit.*, p. 209

<sup>460</sup> *Ibid.*, p. 216

Le deuxième élément qui rapproche le projet du canal de Göta d'une société patriotique est notamment le souci perpétuel de défendre les intérêts économiques de sa communauté auprès des autorités politiques, entendue ici comme la communauté commerciale des négociants et maîtres de forge<sup>461</sup>. Certains historiens suédois ont vu dans la création des sociétés patriotiques l'émergence d'une classe moyenne composée de fonctionnaires, d'universitaires et de maîtres de forge<sup>462463</sup>. On y trouve en effet un nombre très faible voire inexistant de fermiers, d'artisans ou de marchands. Ces maîtres de forge et négociants, souvent présents dans les instances municipales ou dans les institutions locales, cherchent ici à se distinguer des catégories sociales inférieures et à faire valoir leurs propres intérêts au travers des sociétés patriotiques. Ils utilisent ainsi ces sociétés, ou ici la compagnie du canal de Göta, pour accroître le nombre de relations qu'ils entretiennent avec l'Etat royal et avec les autorités en général. Les lettres échangées entre les divers comités au cours de l'élaboration de la compagnie du canal de Göta montrent que là comme dans les sociétés patriotiques, on a les mêmes personnages qui cherchent à défendre leur intérêt. Ces bourgeois sont mentionnés en janvier 1810 dans une lettre qu'ils adressent au souverain : Lagerheim, Rosenblad, Platen, Järta, Arvidson, Santesson<sup>464</sup>.

Ici les noms mentionnés renvoient aux plus grandes familles négociantes de la place de Göteborg. La compagnie du canal regroupe donc les principaux bourgeois de la ville. Ils sont déjà membres pour la plupart de certaines instances municipales mais le canal leur permet de gagner en influence politique. Ils acquièrent ici la possibilité de pouvoir participer à une entreprise soutenue par le pouvoir royal mais aussi en lien constant avec ce pouvoir royal. Cela est notamment visible dans le récit d'un voyageur anglais, Thomas Thomson, qui explique en 1812 que les principaux membres de la compagnie ont une influence décisive auprès des autorités locales et qu'ils ont leurs entrées chez le gouverneur<sup>465</sup>. On retrouve donc bien ici, à l'instar des sociétés patriotiques, le fait qu'on assiste à une montée en puissance des catégories sociales bourgeoises et de sa volonté d'influence politique<sup>466</sup>.

---

<sup>461</sup> BERG, Anne. Art. cit., p. 38

<sup>462</sup> SÖDERBERG, Tom. *Två sekel svensk medelklass. Från gustaviansk tid till nutid*. Stockholm : Bonnier, 1972. 377 p.

<sup>463</sup> CARLSSON, Sten. *Ståndssamhälle och ståndspersoner 1700–1865*. Lund : CWK Gleerup, 1973. 414 p.

<sup>464</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Göta à Charles XIII, 31 janvier 1810

<sup>465</sup> THOMSON, Thomas. *Travels in Sweden in 1812*. Londres : Robert Baldwin, 1813, p. 12

<sup>466</sup> ENGELHARDT, Juliane. Art. cit., p. 219

Le troisième facteur de proximité entre les promoteurs de la compagnie du canal de Göta et les membres des sociétés patriotiques est la défense d'intérêts régionaux spécifiques<sup>467</sup>. L'historiographie récente montre en effet que les acteurs des sociétés voient dans celles-ci le moyen de mettre en place des réformes pensées d'abord au sein d'une communauté. Les groupes marchands scandinaves sont en effet très présents dans les activités politiques, même pendant la période absolutiste<sup>468</sup>. Pour eux, la participation politique est importante parce qu'elle montre le lien entre le bourgeois et sa cité d'origine, en proposant des améliorations pour son développement. S'il s'agit initialement de promouvoir de meilleures pratiques agricoles pour assurer un approvisionnement plus constant, les marchands deviennent peu à peu les ambassadeurs de leur ville au niveau national. Les sociétés patriotiques leur permettent alors de relayer leur message au niveau de tout le royaume. En Suède, cela se traduit dans les années 1800 par une multiplication des sociétés patriotiques dans les parties du royaume les moins favorisées, ou moins favorisées que Stockholm<sup>469</sup>. En 1803, les sociétés d'Örebro et du Värmland sont créées, et leur rôle devient rapidement de mettre en oeuvre les pratiques propices au développement de leur territoire. Ici le cas est relativement semblable pour la compagnie du canal de Göta qui devient le forum de Göteborg, qui ne possède pas de société patriotique. Le rapport du représentant français à Göteborg en 1810 explique ainsi que les débats sur la construction d'un « canal à travers la Suède » émanent d'une requête portée par les représentants de la ville de Göteborg à l'avantage de la ville :

Gothembourg étant la première place de commerce de la Suède, beaucoup de négociants de cette ville ont des actions dans la ferme des douanes, dont une partie des directeurs généraux est nommée par le roi, l'autre par les actionnaires qui font les règlements qu'ils jugent nécessaires, lesquels cependant doivent être soumis à la sanction du Roi, il sera donc toujours difficile, avec une pareille organisation, d'empêcher les négociants de faire tout le commerce qu'ils voudront.<sup>470</sup>

---

<sup>467</sup> MARJANEN, Jani. Den ekonomiska patriotismens uppgång och fall. Finska hushållningssällskapet i europeisk, svensk och finsk kontext 1720–1840. Doctorat : Histoire : Helsinki : Université d'Helsinki, 2013. 304 p.

<sup>468</sup> FRYDENLUND, Bård. Political merchants in Denmark and Norway in the period of Absolutism in IHALAINEN, Pasi, BREGNSBO, Michaël, SENNEFELT, Karin, WINTON, Patrik. Scandinavia in the age of revolution : Nordic political cultures, 1740-1820. Londres : Routledge, 2011, p. 243

<sup>469</sup> LJUNGGREN, Lars. *Op. cit.*, p. 6

<sup>470</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothembourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport du consul de France à Göteborg au Ministre des Affaires Étrangères, 14 août 1811

Nous voyons bien ici que le projet de construction du canal de Göta et la compagnie regroupent des habitants de Göteborg désireux d'oeuvrer à l'amélioration des conditions de commerce dans leur ville. Déjà réunis au sein d'institutions plus ou moins informelles, comme la loge maçonnique du *Bachelor's Club*, les négociants et maîtres de forge entendent utiliser la compagnie comme porte-voix<sup>471</sup>. La compagnie du canal permet là encore comme dans le cas des sociétés patriotiques, de promouvoir la cause d'une région, ici celle de Göteborg<sup>472</sup>. C'est une des caractéristiques des sociétés patriotiques scandinaves.

Les membres des sociétés patriotiques ont une large tendance à se définir comme des patriotes qui oeuvrent pour le bien commun<sup>473</sup>. On peut noter que le patriotisme scandinave ne se conçoit pas à l'époque simplement comme un sentiment mais comme une vertu accompagnée de réalisations concrètes pour la patrie. Ainsi, le citoyen patriote est celui qui s'engage et s'enthousiasme à la fois, s'opposant à l'apathie et à l'égoïsme. C'est encore davantage le cas en 1809 lorsque les révolutionnaires qui ont renversé Gustave IV se montrent comme les porte-paroles de toute la nation et se décrivent comme des « citoyens » et « patriotes » qui pensent au bien du royaume<sup>474</sup>. La présentation du canal de Göta par l'évêque Carl von Rosenstein semble alors parfaitement s'intégrer dans cette caractéristique des sociétés patriotiques.

Pour commencer, on peut noter dans ce discours la forte présence de la rhétorique du bien commun lors de la présentation du projet du canal auprès de la Diète. On peut voir que l'argument de l'utilité vu dans le chapitre premier apparaît ici de nouveau sous la forme d'un intérêt commun qui serait supérieur à l'intérêt personnel. C'est un élément commun aux sociétés patriotiques où les membres insistent fortement sur leur amour du pays comme opposé à la recherche de leur bénéfice privé<sup>475</sup>. Sans que l'on sache si les promoteurs du canal l'emploient pour convaincre les sceptiques ou par réel croyance, il n'en reste pas moins que l'argument est largement présent. Les membres des sociétés patriotiques insistent ainsi sur le fait que les infrastructures économiques doivent être construites pour servir à améliorer la production domestique et diminuer les importations. Ils cherchent à diminuer l'importance des produits étrangers et à promouvoir l'économie nationale. L'évêque C. von Rosenstein emploie précisément

---

<sup>471</sup> ULVENSTAM, Lars. *The Royal Bachelor's club, 1769-1944*. Göteborg, Wezäta, 1945. 94 p.

<sup>472</sup> MARJANEN, Jani. *Op. cit.*, p. 87

<sup>473</sup> ENGELHARDT, Juliane. *Art. cit.*, p. 213

<sup>474</sup> NORDLAND, Hugo. *Känslor i krig : Sensibilitet och emotionella strategier bland svenska officerare 1788–1814*. Doctorat : Histoire : Uppsala : Université d'Uppsala, 2015, p. 119

<sup>475</sup> MARJANEN, Jani. *Op. cit.*, p. 87

cet argument lorsqu'il présente le projet à l'ordre du clergé en octobre 1809, en expliquant que « Les bénéfices irremplaçables qui seront naturellement apportés pour l'agriculture et la subsistance le seront pour le bien particulier et général. Seul le sentiment patriotique est à prendre en considération.<sup>476</sup> »

On voit que l'objectif du représentant est ici d'exprimer les avantages attendus pour le bien public davantage que les intérêts des promoteurs du canal dans cette affaire. Le canal ne sert pas d'abord les intérêts des négociants et des maîtres de forge, mais d'abord celui du royaume. On peut noter ici en reprenant notre dualité qu'il s'agit du sentiment ou du moins de l'intention patriotique.

Mais celle-ci ne suffit pas à faire des promoteurs du canal de Göta de véritables instigateurs d'une société patriotique. Ils doivent encore faire la démonstration de leur amour de la patrie en acte. Ils reprennent à cette occasion des arguments utilisés habituellement pour les sociétés patriotiques en insistant sur les sacrifices personnels qu'ils sont prêts à endurer pour voir le canal construit. Le D<sup>r</sup> Almqvist, lui aussi partisan du canal, propose ainsi de mettre en oeuvre une limitation des dividendes pour les futurs actionnaires de la compagnie pour « garantir sa réputation patriotique sur la convoitise individuelle.<sup>477</sup> » On se trouve ici au coeur de la rhétorique des sociétés patriotiques qui se proposent de soutenir l'industrie ou l'économie nationale en ne bénéficiant d'aucun retour économique<sup>478</sup>. Ces sociétés se présentent comme patriotiques au sens où le patriote ne l'est réellement que s'il travaille pour sa patrie et pas son intérêt personnel, les deux s'excluant l'un l'autre. L'étude des archives des promoteurs de la compagnie du canal de Göta permet d'approfondir la démonstration de ce patriotisme. Le compte-rendu de l'assemblée générale préparatoire d'avril 1810 montre ainsi que l'orateur emploie à plusieurs reprises cette expression, en désignant les dons financiers du canal comme « les dons patriotiques qui sont rassemblés à l'occasion de cette assemblée générale.<sup>479</sup> » Dans cet extrait, on voit bien que les dons financiers accordés au canal de Göta apparaissent comme des preuves du patriotisme des investisseurs.

---

<sup>476</sup> RH, Prästeståndets riksdagsprotokoll, Intervention de C. von Rosenstein, 1<sup>er</sup> décembre 1809

<sup>477</sup> RH, Prästeståndets riksdagsprotokoll, Intervention de D<sup>r</sup> Almqvist, 1<sup>er</sup> décembre 1809

<sup>478</sup> MARJANEN, Jani. Moral economy and civil society in eighteenth-century Europe: the case of economic societies and the business of improvement. *Journal of Global Ethics*, 2015, vol. 11, n<sup>o</sup>2, p. 209

<sup>479</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1836), Minutes de l'assemblée générale de la compagnie du canal de Trollhätte, 7 avril 1810

Le dernier point de proximité entre les sociétés patriotiques et la compagnie du canal de Göta est le rapport que les deux entretiennent avec le pouvoir royal. La mise en place d'une compagnie ou d'une société patriotique sous la forme d'un privilège donne au pouvoir royal le moyen de pallier un déficit d'expertise et de bénéficier de conseils sur l'économie qui font défaut, surtout dans les Etats modestes comme l'est la Suède de l'époque. L'octroi du statut de la compagnie comme celui de la société patriotique permet ainsi de la rendre visible aux yeux de tous ces marchands et de les légitimer aux yeux des autorités politiques<sup>480</sup>. Après la défaite de Finlande, le pouvoir royal considère ainsi la compagnie du canal de Göta comme une compagnie civique. Le mot est lui-même inscrit dans une lettre qu'il explique à la compagnie en mars 1810 que « la nouvelle compagnie est animée d'un véritable esprit civique.<sup>481</sup> »

La mention de cet esprit civique est importante car on retrouve le même type de termes dans les autorisations de fondation de sociétés patriotiques. On y fait mention de valeurs fondamentales comme l'honneur ou le bien public. Ces termes prennent une connotation encore plus importante dans les périodes de conflit<sup>482</sup>.

Peu à peu, les promoteurs du canal tout comme les membres des sociétés patriotiques semblent se percevoir comme des extensions de l'Etat, même s'ils ne sont pas des fonctionnaires. On peut noter ici le fait que les membres sont influencés par la logique caméraliste qui postule que l'Etat ne doit pas intervenir directement dans la vie économique, mais créer les conditions pour une économie dynamique en fournissant des moyens pour assurer un dynamisme économique<sup>483</sup>. Dans le cas du canal comme dans celui des sociétés, on considère que l'Etat est une organisation bureaucratique, et dans ce cadre les entreprises patriotiques apparaissent comme des solutions locales à des problèmes universels. Les sociétés ou la compagnie ne sont pas alors opposées à l'Etat, elles le secondent dans ses activités et partagent ses objectifs. En suivant cette perspective, les soutiens de la compagnie du canal estiment que la compagnie doit bénéficier de garanties financières publiques, comme le réclame le négociant B. H. Santesson :

J'exprime ici le désir que cet État, qui plus encore que les autres pays, souffre actuellement de l'absence d'un canal, dont il tirera d'abord et avant tout nombre de bénéfices

---

<sup>480</sup> GARNER, Guillaume. Introduction in GARNER, Guillaume (dir.). *Op. cit.*, p. 15

<sup>481</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1836), Décret de Charles XIII, 28 mars 1810

<sup>482</sup> MARJANEN, Jani. Art. cit., 2015, p. 205

<sup>483</sup> ENGELHARDT, Juliane. Art. cit., p. 211



quand il sera terminé, doit accepter la proposition royale d'assistance financière pour le canal, pour contribuer au bien du royaume.<sup>484</sup>

Ici on voit bien que l'objectif est d'assurer la prospérité du pays en offrant des garanties financières à une institution privée. Les promoteurs mettent de côté le statut privé, et insistent sur leur passion pour les affaires publiques<sup>485</sup>. Dans la même logique, les années 1810-1811 sont marquées par la multiplication d'obtention d'avantages par les membres de la compagnie, qui acquièrent de plus en plus de responsabilités au sein des administrations royales comme la douane de Göteborg ou les institutions de mise en quarantaine, ou encore les académies royales<sup>486</sup>.

La construction du canal de Göta à compter de 1809 semble conforter les partisans de l'économie morale. La défaite contre la Finlande en 1809, si elle ne crée pas de traumatisme, provoque chez les contemporains la volonté de redresser le pays. Le contexte de la crise nationale fait émerger le besoin de développement économique<sup>487</sup>. Contrairement aux critiques adressées aux travaux sur la construction des canaux américains, on trouve des droits et une action désintéressée pour le bien commun, l'honneur et le patriotisme<sup>488</sup>. On peut en quelque sorte constater que l'on se trouve face à une économie morale scandinave où l'amélioration économique et le patriotisme sont associés. La situation difficile du pays rend les investisseurs davantage enclins à la recherche du bien commun et à l'amour du pays plutôt qu'à l'action économique pure. En ce sens, le canal de Göta semble résoudre la contradiction entre la recherche d'un profit personnel et un sentiment de responsabilité morale.

En somme, si la compagnie du canal de Göta n'est pas une société patriotique dans un sens chimiquement pur, on peut toutefois dire qu'on y retrouve nombre des éléments qui les caractérisent. Tant la forme que les motivations à l'oeuvre ici contribuent à en faire des institutions d'amélioration de la société. Cela passe notamment par la mise en application des dernières découvertes scientifiques et techniques. La dimension patriotique se traduit essentiellement au travers du soutien à l'activité économique, en désenclavant les régions agricoles pour libérer le potentiel productif de la population rurale au bénéfice de la patrie. Par ce biais, on

---

<sup>484</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de A. Wasell, 20 janvier 1810

<sup>485</sup> MARJANEN, Jani. Art. cit., 2012, p. 4

<sup>486</sup> RA, Kommerseråd Gustaf Henrik Ekmans privatarkiv

<sup>487</sup> MARJANEN, Jani. Art. cit., 2015, p. 210

<sup>488</sup> SHERIFF, Carol. *Op. cit.*, p. 65

améliore le quotidien des paysans et des classes populaires tout en oeuvrant au redressement. Malgré leur faible nombre, on peut supposer que les promoteurs du canal de Göta, qui appartiennent pour certains à ces sociétés ou en côtoient des membres, connaissent les arguments à l'origine de leur fondation. Si l'historiographie sur les sociétés patriotiques a eu tendance à dire que leur expansion était marquée par un coup d'arrêt dans les années 1808-1809 à cause du conflit de Finlande, on peut au contraire penser que la compagnie du canal de Göta, si elle n'en porte pas le nom, est conçue par les contemporains comme une société patriotique<sup>489</sup>. En 1811, la plupart de ses membres sont même intégrés dans la nouvelle académie d'agriculture<sup>490</sup>. La construction du canal est désormais intimement liée au développement du territoire suédois.

### 2.3. Nourrir le territoire suédois

Nous avons cherché précédemment à mettre en évidence les similitudes entre la création de la compagnie du canal de Göta et la création de sociétés patriotiques scandinaves au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Si les motivations à l'origine de leur création ainsi que la manière d'exercer leur rôle au sein du royaume sont semblables, la ressemblance ne se limite pas à ce point. Les objectifs des sociétés patriotiques se rapprochent pour beaucoup de ce que les promoteurs du canal de Göta entendent faire du canal, du moins lorsqu'ils font part de leurs intentions. Sans prétendre résoudre l'éternel problème de la distinction entre l'argumentaire destiné à convaincre un public et les objectifs réels du canal, on peut toutefois s'intéresser aux éléments que les investisseurs présents au Riksdag fournissent à leurs collègues.

Les débats parlementaires sur l'autorisation de la construction du canal de Göta pendant l'année 1809-1810 sont particulièrement riches d'enseignement sur les objectifs que l'infrastructure doit remplir aux yeux de ses promoteurs. Dans le contexte de la défaite, le canal n'est pas conçu comme une fin en soi mais plutôt comme une politique qui se met en oeuvre sur le territoire. Il doit donc tenir le rôle de levier sur le territoire et chaque partie du royaume doit être vivifiée par sa construction. C'est pour remplir cet objectif patriotique que les représentants qui soutiennent le projet transforment leurs arguments pour convaincre les sceptiques des quatre ordres de la noblesse, du clergé, de la bourgeoisie et de la paysannerie. Au sein de ces quatre états, on réemploie l'argument de l'utilité mais on insiste essentiellement sur deux points

---

<sup>489</sup> MARJANEN, Jani. Art. cit., 2012, p. 4

<sup>490</sup> MARJANEN, Jani. *Op. cit.*, p. 140

: il s'agit de favoriser l'agriculture et d'offrir du travail aux plus démunis. Ces deux objectifs ne sont pas étonnants pour une entreprise qui s'apparente de manière frappante à une société patriotique.

Le modèle germanique des entreprises patriotiques est fondé avant tout sur le souci d'améliorer le quotidien des paysans et de libérer leur potentiel productif pour le bénéfice de tout le royaume<sup>491</sup>. Ce souci pour la production agricole est prégnant en Suède sous toute la dynastie gustavienne et le coup d'Etat de 1809 ne constitue donc pas une rupture en la matière. Cependant, le pays manque d'une société patriotique spécialement dédiée à l'agriculture. Il existe en Suède depuis 1772 une Société Royale Patriotique (*Kungl. Patriotiska Sällskapet*)<sup>492</sup>, calquée sur le modèle de la Société royale d'encouragements des Arts, manufactures et commerce, fondée en 1754 à Londres<sup>493</sup>, mais elle reste une entreprise à vocation généraliste. Le projet du canal de Göta, conçu comme nous l'avons vu comme une société, se voit donc assigner par ses promoteurs celui de société d'encouragement de l'agriculture suédoise, selon plusieurs modalités.

Dès qu'elles s'emparent du projet, les autorités royales lui octroient une fonction agraire, reflet du souci de la dynastie gustavienne pour les questions de production agricole<sup>494</sup>. Dès l'émission du décret lançant les opérations de préparation du canal en 1808, Gustave IV évoque l'intérêt du canal pour améliorer les productions agricoles suédoises : « (...) et la continuation de ce dernier depuis le lac Vänern jusqu'à la mer Baltique apporterait les plus grands bénéfices pour l'agriculture, tout comme pour l'usage et le soutien au commerce et à l'intérieur du royaume.<sup>495</sup>» Le canal est donc conçu avant même sa construction comme un ouvrage utile pour l'agriculture. Cela se manifeste selon plusieurs modalités. On retrouve ainsi lors des échanges entre B. von Platen et T. Telford la mention des progrès agricoles britanniques. Le baron suédois évoque notamment le fait que le privilège pour la venue d'un ingénieur britannique sur le canal permettrait de faire venir avec lui un intendant des domaines. Dans la lettre qu'il lui adresse, il précise :

---

<sup>491</sup> JENSEN, Niklas Thode. Art. cit., p. 543

<sup>492</sup> MARJANEN, Jani. Art. cit., 2012, p. 13

<sup>493</sup> ENGELHARDT, Juliane. Art. cit., p. 208

<sup>494</sup> GADD, Carl-Johan. Art. cit., p. 132

<sup>495</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Inkomna kungliga brev (1794-1850), Instructions royales du 12 février 1808

Another field on the side of administration is naturally taken if possible for the useful knowledge for ever in the country. (...) as his public business not will permit him to take care of his proper business, he will be under the obligation of bringing a manager for his estate along with him, with at least one laboring Englishman more for each hundred Swedish acres to get.<sup>496</sup>

Si la correspondance reste relativement elliptique ici, la suite de la lettre précise ce que le baron attend de ce « manager » destiné à prendre les rênes du domaine accordé à l'ingénieur britannique. Il lui faudra apprendre aux Suédois la manière dont les Britanniques mettent en oeuvre leurs méthodes d'agriculture et les outils qui seraient nécessaires à l'amélioration des conditions agricoles en Suède. Cette lettre montre que même avant la défaite face à la Finlande, on cherche à doter la Suède d'une agriculture productive et moderne.

La perte du territoire finlandais en 1809 entraîne chez les représentants du Riksdag de 1809 la peur d'une crise frumentaire sans précédent. On décèle chez eux une quête de l'auto-suffisance et à leurs yeux il est absolument nécessaire de développer le pays car on assiste à une hausse de la demande agricole<sup>497</sup>. Certains prêchent pour une assistance directe aux producteurs de denrées. Les promoteurs du canal voient d'un mauvais oeil cette mesure car dans un contexte de contraction budgétaire, les quelques fonds qui viendraient en secours aux agriculteurs ne seraient plus disponibles pour rassurer les futurs investisseurs du canal de Göta. Pour faire face à ces enjeux, les soutiens du projet de canal de Göta adaptent leur argumentaire aux préoccupations du moment.

De manière classique, ils présentent le canal comme le meilleur instrument pour faciliter le transport des céréales sur l'ensemble du territoire suédois. Si l'argument n'est pas original, il résonne dans un pays aux fortes disparités en termes de production agricole, avec des régions fortement excédentaires comme la Scanie et des régions fortement déficitaires comme le Jämtland<sup>498</sup>. Elle permettrait donc de désenclaver certaines régions fertiles afin de mieux répartir les grains dans le pays. Le rapport du comité de 1809 insiste d'ailleurs abondamment sur cette utilité du canal de Göta :

---

<sup>496</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 2 mars 1809

<sup>497</sup> MARJANEN, Jani. *Op. cit.*, p. 142

<sup>498</sup> SVENSSON, Henrik. « Stonescape » : farmer's differential willingness to invest in landesque capital in nineteenth-century Sweden In HAKANSSON, Thomas, WIDGREN, Mats (eds.). *Landesque capital. The historical ecology of enduring landscape modifications*. Londres : Routledge, 2014, p. 144

Dès que le comité a compilé les documents, avec tous les écrits et informations disponibles à ce sujet, il a obtenu la complète conviction que l'ouverture de ce canal permettrait de remplir l'objectif suivant : la remédiation de l'agriculture et de l'industrie, la vigueur du commerce et du mouvement des grains, tout comme la diffusion des informations. (...) qu'en addition le même canal pourra être perçu comme le premier à partir duquel tous les autres canaux, dans le futur, traverseront les provinces les plus fertiles du royaume (...).<sup>499</sup>

Au-delà même du canal de Göta, on note que le comité prévoit ensuite le percement de nouveaux canaux qui relieraient entre elles les régions fertiles du pays avec les lieux de consommation. Les canaux américains contemporains comme le canal Erié sont bâtis en suivant la même logique : celle de créer des régions pourvoyeuses de denrées pour le reste du pays<sup>500</sup>. Si cette mesure n'est pas évoquée directement par le comité, on peut aussi supposer qu'il s'agit ici de favoriser l'égalisation des prix dans l'espace grâce à l'interdépendance entre les régions excédentaires et celles qui sont déficitaires, selon un argument développé tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>501</sup>. Si les transports routiers posent problème à cause de leur prix, la navigation permet de diminuer les dépenses pour le transport et l'entretien du réseau routier. En outre, ce mode de transport permettrait de stimuler les anciens modes de culture et d'en développer de nouveaux. Le conseiller du Collège des Mines et maître de forge Rothoff l'exprime plus loin en apportant son soutien au projet :

Un canal permet de faciliter le transport, de réduire son coût et laisser un profit pour le producteur. Tous les mouvements obtiennent plus de vigueur. Le commerce, l'industrie, l'agriculture et la sylviculture ne servent plus seulement à assurer une ressource suffisante, mais permettent aussi d'accroître, de créer de nouvelles cultures, et c'est par ce moyen que l'agriculture doit recevoir son soutien d'urgence, d'une manière diligente et censée.<sup>502</sup>

---

<sup>499</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Compte-rendu du comité parlementaire des Affaires générales et économiques, 25 septembre 1809

<sup>500</sup> TIMMONS, Todd. *Science and Technology in Nineteenth-Century American*. Westport : Greenwood Press, 2005, p. 91

<sup>501</sup> CONCHON, Anne. Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace. *Annales historiques de la Révolution française*, 2008, n°352, p. 9

<sup>502</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de B. F. Rothoff, 20 janvier 1810

Le dernier passage de la citation est révélateur. Il fait entrer d'emblée dans le débat entre ceux qui souhaitent le soutien direct à l'agriculture et ceux qui envisagent le canal comme un levier pour améliorer la production agricole. Rothoff reprend ici les arguments classiques du transport comme un instrument de valorisation des productions agricoles ou forestières. Il reprend ainsi les mots de C. von Rosenstein, membre du comité, qui postule que le canal créera « nombre de champs encore inutilisables, qui dans les pas du canal, seront bientôt en culture.<sup>503</sup>» Le canal ici est conçu comme l'aide indirecte qui permet de soutenir l'agriculture et dans le même temps d'améliorer les circulations. Cependant, Rothoff laisse de côté un argument pourtant souvent employé lui aussi pour défendre la construction de voie d'eau : celui du transport des produits miniers.

Faut-il dès lors y voir une omission stratégique destinée à satisfaire les ambitions de négociants et de maîtres de forge désireux de faire accepter leur projet ? La question reste à trancher. Il convient toutefois de se montrer prudent car depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, on assiste à une hausse démographique et donc à une hausse de la demande de produits agricoles dans le royaume scandinave<sup>504</sup>. Les épisodes de disette se multiplient dans les régions les plus éloignées des centres de production agricole. Les populations paysannes accusent dès lors les maîtres de forge d'être l'origine de ces épisodes de disette. Il les désigne comme responsables à cause de l'encombrement des routes pour les chargements de fer ainsi que leur quasi-monopole sur les charrois pour les denrées<sup>505</sup>. Ces événements se produisant dans les années 1790 trouvent sans doute encore un écho en 1809. En présentant le canal comme un ouvrage profitable au transport des marchandises agricoles, les négociants en fer et maîtres de forge ne s'assurent-ils pas du soutien de l'ordre de la paysannerie à la diète ? Il serait péremptoire d'y répondre mais il paraît légitime d'émettre l'hypothèse.

Les futurs travaux de percement du canal sont aussi perçus par une partie des représentants de la diète de 1809 comme un chantier de charité en puissance. Il faut dire que le royaume rencontre alors une hausse importante du nombre de travailleurs sans emploi<sup>506</sup>. La guerre de Finlande est là encore à l'origine de ces maux. Nombre de soldats reviennent du conflit par leurs propres moyens depuis les frontières du Nord et sont livrés à eux mêmes. Le système qui

---

<sup>503</sup> RH, Riddarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de C. von Rosenstein, 1<sup>er</sup> septembre 1809

<sup>504</sup> MORELL, Mats, MYRDAL, Janken. Introduction In MORELL, Mats, MYRDAL, Janken (eds.). *Op. cit.*, p. 15

<sup>505</sup> FLOREN, Anders. et al. Swedish iron before 1900 In ÅGREN, Maria, RYDEN, Göran (eds.). *Op. cit.*, p. 36

<sup>506</sup> sur tout le paragraphe suivant, voir GÖTZ, Norbert. *Art. cit.*

leur alloue normalement une terre à exploiter pour un fermier est à bout de souffle. Un grand nombre de réfugiés afflue aussi depuis la Finlande. Le marasme économique s'ajoute encore à cette pauvreté grandissante. Si l'idée n'est pas la plus répandue chez les promoteurs du canal, elle n'en reste pas moins présente. Elle est avancée essentiellement par l'officier judiciaire (*lagmannen*) Wasell au cours de la journée du 20 janvier 1810, qui demande l'ajout de deux objectifs au projet : « le soutien à l'agriculture et le canal comme soutien au manque de travail.<sup>507</sup> »

La proposition du juge est claire et ne semble pas déclencher de réaction particulièrement vive dans les rangs des sceptiques. Il est relativement usuel dans le reste de l'Europe de considérer les chantiers des canaux comme des ateliers de charité<sup>508</sup>. Les travaux du canal sont certes financés par des particuliers, mais ils sont censés bénéficier du soutien royal en termes de dons. Or, il est d'usage courant pour les couronnes de financer ou d'accompagner des constructions d'infrastructures susceptibles de résoudre le problème de la misère<sup>509</sup>. Ici, c'est le caractère de l'entreprise patriotique qui permet au canal de Göta d'envisager de prendre sur le chantier une main-d'oeuvre bon marché. Les monarchies européennes refusent généralement de financer les travaux qui profitent aux seuls particuliers mais acceptent des travaux qui sont considérés comme utiles car ils profitent au plus grand nombre<sup>510</sup>.

En somme, la compagnie du canal fait office de société patriotique au moment de sa création. Il faut en effet attendre 1811 pour que la Suède se dote d'une académie d'agriculture, et que nombre de membres influents de la compagnie du canal la rejoignent<sup>511</sup>. En attendant, le projet du canal de Göta se voit chargé de nouveaux objectifs : celui de garantir l'amélioration de la production agricole suédoise et de fournir du travail aux plus pauvres. Si cette accumulation d'enjeux peut paraître étonnante, elle ne l'est pas pour les économies d'Ancien Régime. Les canaux amalgament les effets sociaux comme la lutte contre la pauvreté, les effets économiques comme la hausse de la production agricole, avec des effets technologiques comme la stimulation des transferts de technologie<sup>512</sup>. L'infrastructure est dès lors perçue comme un élé-

---

<sup>507</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de A. Wasell, 20 janvier 1810

<sup>508</sup> CONCHON, Anne. Les travaux publics comme ressource : les ateliers de charité dans les dernières décennies du XVIII<sup>e</sup> siècle. *Mélanges de l'Ecole française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, 2011, vol. 1, n°123, p. 173

<sup>509</sup> *Ibid.*, p. 176

<sup>510</sup> MARCONI, Cyrille. Les ateliers de charité en Dauphiné : l'assistance par le travail entre secours et enjeux économiques (1771-1917). Doctorat : Droit : Grenoble : Université de Grenoble, 2012. p. 128

<sup>511</sup> MARJANEN, Jani. Art. cit, 2012, p. 16

<sup>512</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 195

ment qui doit faire partie d'un système national. Il s'agit d'utiliser les caractéristiques hydrauliques et techniques du canal pour accroître une production agricole qui sera ensuite facilement distribuée sur le territoire national au moyen d'une voie d'eau accessible à tous.

#### 2.4. Améliorer les transports intérieurs pour une nouvelle prospérité

La question de la vitesse de circulation des marchandises est restée relativement inexplorée par l'historiographie, tant française que suédoise. Les travaux qui portent sur la vitesse des transports grâce aux infrastructures prêtent essentiellement leur attention au ressenti des contemporains et des autorités sur la vitesse d'accélération<sup>513</sup>. Pourtant, le souci d'améliorer la vitesse des infrastructures de transport est présent depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle en Suède. En 1793 déjà, la construction du canal de Trollhätte vise à améliorer et accélérer le temps de transport des produits exportables entre le lac Vänern et la ville de Göteborg.

Les promoteurs du canal de Göta devant le Riksdag reprennent donc une idée ancienne en utilisant l'argument de la rapidité du transport des marchandises. Si nous avons vu précédemment que le canal est conçu pour permettre une meilleure circulation des marchandises agricoles à l'échelle du royaume, ce qui paraît relativement logique pour une voie d'eau, il n'en reste pas moins que la question de la vitesse du transport de marchandises semble de plus en plus cruciale dans les sources. Mais cette question prend une nouvelle résonance vers la fin des années 1800 car la défaite militaire va de pair avec l'affirmation des rivaux économiques russes et britanniques, notamment dans le commerce du fer, ce qui remet en question la richesse suédoise<sup>514</sup>. Au Riksdag de 1809-1810, durant lequel le projet du canal de Göta est déposé, les discussions sur les routes sont vives. Face au renchérissement des coûts de transports, nombre de catégories socio-professionnelles se plaignent de ne pouvoir faire face. Les débats portent alors essentiellement sur le financement de l'amélioration des infrastructures, la vieille loi de 1734 disposant qu'il convient aux propriétaires mais aussi aux paysans exploitants de payer pour l'entretien des routes qui traversent le royaume<sup>515</sup>. Les paysans se plaignent du temps de transport des marchandises mais refusent de payer pour leur entretien. Là encore les promoteurs se saisissent de ce débat pour adapter leur discours aux préoccupations de l'auditoire.

---

<sup>513</sup> STUDENY, Christophe. L'invention de la vitesse, France, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle. Paris : Gallimard, 1995, 416 p.

<sup>514</sup> FLOREN, Anders. et al. Art. cit., p. 36

<sup>515</sup> MONTELIUS, Jan Olof. Svensk vägadministration : en historisk översikt. *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, 2000, n°39, p. 4



La question du coût du transport est intimement liée à celle de la vitesse, tout ralentissement entraînant des surcoûts. C'est pour faire face aux fortes dépenses engendrées par le mauvais état des routes suédoises que les négociants de Göteborg construisent le canal de Trollhätte. Cependant, la voie d'eau ne résout pas entièrement le problème de la vitesse du transport. Rapidement, les investisseurs du canal se plaignent de la faible vitesse des barges transportant les matériaux. Il faut dire que les corporations gèrent alors les transports sur les rivières, ce qui entraîne une hausse des prix<sup>516</sup>. Par conséquent, les marchands se plaignent dès la fin des années 1790 de la lenteur du transport, dans une lettre qu'ils adressent à Gustave IV :

La ville de Vänersborg force les bateaux chargés de fer et destinés à Göteborg, depuis Åmål, Borgvik et d'autres villes, à décharger alors qu'elle ne bénéficie pas du statut de ville d'étape, et que cela affecte le transport du métal et hausse les charges sur le fer, nous demandons la fin de cette coercition et de ces désagréments alors que nous avons créé un moyen de communication entre des places distantes, pour améliorer la vitesse (...).<sup>517</sup>

On le voit ici, les directeurs de la compagnie du canal se plaignent déjà de la faible vitesse de la navigation sur le canal, provoquée par un problème institutionnel. Le problème est alors courant en Europe de se plaindre de la régulation comme l'un des principaux phénomènes ralentissant le trafic des bateaux sur les canaux<sup>518</sup>. Les monopoles royaux conférés à certaines confréries de pilotes ou de bateliers empêchent ainsi de réellement accélérer les moyens de transport alors que les marchands construisent les canaux précisément à cet effet.

Mais les années 1800 marquent surtout l'affirmation de nouveaux acteurs économiques majeurs sur les divers marchés européens, à l'instar de la Russie. L'ouverture des ports russes aux navires étrangers entraîne une prise de conscience des acteurs économiques suédois, tandis que la concurrence des produits britanniques s'accroît et rend les marchandises suédoises plus

---

<sup>516</sup> SZOSTAK, Rick. *The role of transportation in the Industrial Revolution : A comparison of England and France*. Montréal : McGill University Press, 1991, p. 149

<sup>517</sup> RA, Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv, Skrivelser, Till Kamreraren, dir. Chalmers och dir. Bagge (1794-1823), Lettre du Landshövdingen (gouverneur) Hjerta à Gustave IV Adolphe, 15 juillet 1797

<sup>518</sup> BOGART, Dan. *The Transport Revolution in Industrializing Britain: A Survey*. Université de Californie à Irvine, Working paper, 2013, p. 11

chères à produire et donc plus difficiles à exporter<sup>519</sup>. En 1809, la guerre de Finlande, qui s'accompagne d'une hausse du prix des fourrages et la pénurie des chevaux, provoque encore une hausse du prix de toutes les marchandises suédoises<sup>520</sup>. Sur fond de crise financière, économique et sociale, les négociants, les artisans et les propriétaires terriens se plaignent du risque de faillite. Comme lors de la Révolution française, les infrastructures de transport sont conçues comme les vecteurs de l'espace marchand et les canaux comme une source de richesse<sup>521</sup>. La rapidité du transport des marchandises est perçue unanimement chez eux comme la source de l'enrichissement du royaume. Dans la proposition rendue par le comité à l'été 1809, on note ainsi que l'objectif est bien « d'améliorer la communication entre la mer du Nord et la mer Baltique et réaliser les bénéfices d'une communication dans le royaume entre l'Östergötland, le Närke, le Värmland, le Dalsland, le Bohuslan, le Västergötland et le comté de Jönköpings.<sup>522</sup> »

On voit bien ici que ce qui motive la construction du canal, c'est le développement des relations entre les différentes villes et provinces du royaume, dans un contexte de mauvais entretiens des routes terrestres. Traditionnellement entretenues par des soldats, les routes sont complètement délaissées pendant le le conflit avec la Russie<sup>523</sup>. On estime donc que la construction d'une voie d'eau permettrait de relier les différentes parties du royaume suédois. Comme vu précédemment, le fer n'est pas directement mentionné, afin de ne pas trop porter au fait que ce sont surtout les marchandises pondéreuses qui bénéficient de la baisse des tarifs de transport apportée par la construction des canaux.

En effet, l'évêque C. von Rosenstein, membre du comité des Affaires générales et économiques, pourtant proche de B. von Platen, reste relativement prudent sur les avantages apportés par la voie d'eau. Il conclut par la suite que :

Même si ces événements en attestent, la construction d'un canal peut encourager et promouvoir un mouvement nouveau mais qui reste en grande partie inconnu. Ils témoignent aussi de ce qui peut advenir d'un transport rapide de biens, pour lequel la nature

---

<sup>519</sup> FLOREN, Anders. et al. Art. cit., p. 23

<sup>520</sup> KARONEN, Petri. The peace treaty of Fredrikshamn and its aftermath in Sweden and Finland. *Sjuttonhundratalet*, 2010, vol. 7, p. 175

<sup>521</sup> CONCHON, Anne. Art. cit., 2008, p. 9

<sup>522</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Compte-rendu du comité parlementaire des Affaires générales et économiques, 15 août 1809

<sup>523</sup> MONTELIUS, Jan Olof. Art. cit., p. 4

a exclu toute solution, mais qui même difficile n'est pas impossible. Pour le canal en question il y a des calculs à effectuer, même si les probabilités sont prometteuses. Les biens et les commodités qui existent déjà dans le royaume peuvent être transportés par la route. Une portion significative de fer et de céréale est concernée ici, mais aussi ce transport routier dépend aussi d'une variété d'événements qui ne peuvent être prévus.<sup>524</sup>

Il faut dire que si le comité reste ainsi sur ses gardes, c'est que l'on n'assiste pas au cours des débats de la diète de 1809 à la présentation de calculs comme c'est le cas ailleurs en Europe<sup>525</sup>. Traditionnellement, on évalue les gains du commerce en évaluant l'abaissement des coûts de transport unitaire résultant de la réalisation d'une nouvelle infrastructure en multipliant le résultat obtenu par le volume de marchandises qui transitent d'ores et déjà entre les deux points dont la liaison va se trouver améliorée<sup>526</sup>. Or, les calculs présentés par T. Telford et B. von Platen ont été étudiés par le comité mais ne sont pas transmis directement à la Chambre. Par conséquent, les représentants doivent voter sans pour autant savoir le réel bénéfice pour le royaume.

Cela explique que malgré l'argument de la rapidité offerte par les voies d'eau, une opposition subsiste. Dans le contexte du débat sur les transports entre l'amélioration des routes existantes et la voie d'eau, certains se montrent opposés à la garantie financière offerte au canal par le pouvoir et donc à l'immobilisation d'une forte somme. Ainsi, un des représentants de la bourgeoisie, M. Clementson, déclare que « le canal ne sert pas pendant 2 à 3 mois par an, alors que d'un autre côté, le transport routier fonctionne pendant l'hiver tandis que de tels ouvrages sont complètement inutilisables.<sup>527</sup> »

Clementsson oppose ici directement l'utilité des routes contre celle des canaux. S'il ne parvient pas à décider la représentation à voter contre le projet, il montre toutefois tous les parlementaires suédois ne soutiennent pas unanimement le canal. S'il ne les mentionne pas ici, on peut supposer qu'ils s'attaquent là aux maîtres de forge et négociants qui veulent utiliser les

---

<sup>524</sup> RH, Prästeståndets riksdagsprotokoll, Intervention de C. von Rosenstein, 1<sup>er</sup> décembre 1809

<sup>525</sup> CONCHON, Anne. Art. cit., 2008, p. 10

<sup>526</sup> PICON, Antoine. De l'utilité des travaux publics en France aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle in MONTEL, Nathalie. Acteurs privés et acteurs publics : une histoire du partage des rôles. Paris : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1994, p. 129

<sup>527</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de H. Clementsson, 20 janvier 1810

canaux pour déplacer leur fer, ce que ne pourrait offrir les routes<sup>528</sup>. L'historiographie n'est pas parvenue à s'accorder sur les motivations à l'origine de cet anti-canalisme. Certains soutiennent que les opposants ne se mobilisent pas tant contre la construction des canaux que contre leur mise en réseau<sup>529</sup>. D'autres encore estiment que l'anti-canalisme est plus souvent le résidu du long débat du XVIII<sup>e</sup> siècle qui oppose les constructeurs de route aux promoteurs des canaux<sup>530</sup>. Au vu de la citation précédente, il semble que le deuxième argument soit davantage opérant dans le cas de l'opposition au percement du canal de Göta.

En somme, la question de l'amélioration du transport est au coeur des arguments des promoteurs du canal de Göta. Cependant, la question de la rapidité des transports et par conséquent, de la baisse de leur coût ne semble pas trouver ici un écho aussi unanime. Les voies d'eau sont opposées aux routes depuis une longue période, et les représentants ne sont pas dupes quant au fait qu'elles favorisent particulièrement le transport de certaines marchandises. Cela n'empêche finalement pas la construction de la voie d'eau, mais il faut avoir recours à d'autres éléments pour décider de cette construction.

## 2.5. Un « rempart contre la barbarie »<sup>531</sup>

Dans une dimension plus modeste, le canal de Göta est aussi présenté comme un ouvrage militaire. Cette fonction émane directement du conflit de 1809 et de la nouvelle conception que les Suédois ont de la place qu'ils occupent en Europe du Nord. Le territoire suédois est désormais envisagé comme vulnérable face à un ennemi qui se situe de l'autre côté du golfe de Botnie mais avec lequel on partage aussi une longue frontière septentrionale<sup>532</sup>. Du côté de la mer, les îles Åland sont considérées dans les sources comme une menace sur le territoire suédois.

---

<sup>528</sup> MAW, Peter. *Transport and the industrial city : Manchester and the canal age, 1750–1850*. Manchester : Manchester University Press, 2013, p. 256

<sup>529</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 194

<sup>530</sup> CONCHON, Anne. *Art. cit.*, 2008, p. 10

<sup>531</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 27 mars 1810

<sup>532</sup> JORGENSEN, Christer. *Op. cit.*, p. 177

L'attribution aux canaux d'une dimension militaire n'est pas neuve, et le canal de Göta s'inscrit dans cette chronologie. Au XVIII<sup>e</sup> siècle déjà, les canaux sont conçus comme avantageux tant en temps de paix qu'en temps de guerre<sup>533</sup>. Ils permettent à la fois de faire baisser le coût des marchandises, comme nous l'avons vu, mais aussi de déplacer plus rapidement les troupes d'un point à un autre du royaume. Durant la période napoléonienne, la fonction militaire des canaux retrouve un second souffle au Royaume-Uni. A partir de 1805, les Britanniques construisent le Royal Military Canal, dans le Kent, pour acheminer les troupes plus rapidement sur les côtes en cas d'invasion française<sup>534</sup>. Après la guerre de 1812, les militaires britanniques exportent l'idée dans leur colonie canadienne où ils craignent une invasion américaine et construisent le canal Rideau. Le canal de Göta se situe entre ces deux phases de construction, et prend donc place dans un contexte où l'on n'attribue pas seulement aux canaux des propriétés civiles mais où celles-ci se trouvent mêlées à des avantages tactiques.

La nouvelle position du royaume face à la Russie donne aux promoteurs du canal de Göta un nouvel argument dans leur manière de présenter la voie d'eau. Tout comme les Britanniques au Canada quelques années plus tard, cette fonction militaire contribue donc au développement de projets d'utilité publique<sup>535</sup>. On imbrique les deux en estimant que la voie d'eau défensive a un impact sur le développement du royaume en créant des emplois, en stimulant l'agriculture, l'industrie et le commerce<sup>536</sup>. C'est dans cette perspective que le canal est présenté à la représentation nationale comme un outil susceptible d'améliorer la résistance de la Suède en cas d'attaque.

Les guerres napoléoniennes et leurs conflits corollaires bouleversent la situation internationale du Nord de l'Europe<sup>537</sup>. Bousculés par les grandes puissances, la Suède et le Danemark voient leur rôle redéfini au sein de cet espace. La défaite de la Suède face à la Russie change profondément la vision stratégique des élites suédoises. Les personnalités liées à la construction du canal laissent transparaître dans leur correspondance les craintes et les espoirs

---

<sup>533</sup> CAIRE, Guy. Vauban, la Défense et la cohésion de l'économie nationale. *Innovations*, 2008, vol. 2, n°28. p. 149-175

<sup>534</sup> TULLOCH, Judith. The Rideau Canal. Defense, transport and recreation. *History and Archaeology*, 1981, n°50, p. 5

<sup>535</sup> *Ibid.*

<sup>536</sup> RAUDZENS, George. The British Ordnance Department and Canada's Canals, 1815-1855. Waterloo : Wilfrid Laurier University Press, 1979, p. 5

<sup>537</sup> SANDSTRÖM, Åke, ENGMAN, Max. Inledning In SANDSTRÖM, Åke, ENGMAN, Max (eds.). *Det nya Norden efter Napoleon*. Stockholm : Almqvist & Wiksell International, 2004. p. 9 - 17

qu'ils ressentent face à ces changements politiques. De la même manière que les militaires britanniques se considèrent vers la fin des années 1800 comme le dernier rempart en Europe face à la France, les Suédois de 1810 se considèrent de plus en plus comme le dernier bastion face à la Russie en Europe du Nord<sup>538</sup>. B. von Platen s'émeut de cette nouvelle situation auprès de l'amiral britannique J. Saumarez comme auprès de T. Thomas. Dans une lettre qu'il lui adresse en mars 1810, il lui explique ainsi :

For the rest I hope as yet Sweden will come in a state of neutrality best suited for its position if by any means other powers will permit it. (...) Perhaps Europe once will have reason to lament that the barrier against the Eastern barbarism has been permitted to be overthrown !! Though Finland is lost by the foolishness of our own administration and by the inactivity of..... Yet I hope the world shall have some more proofs that the Swedish spirit is yet as undaunted as he is quiet and orderly.<sup>539</sup>

Si le canal n'est pas mentionné directement dans cette partie de la lettre, on y décèle des liens indissociables entre la façon dont il conçoit désormais la place du royaume en Europe du Nord et la place qu'il accorde au canal de Göta dans le royaume. Comme dans le cas britannique, toutes les échelles sont impliquées. Lors de la construction du canal du Kent dans les années 1805-1810, les Britanniques envisagent leur voie d'eau comme une barrière pour les forces d'invasion afin de hâter le mouvement des défenseurs et d'assurer l'approvisionnement<sup>540</sup>. Le cas suédois est le même : être le rempart face à la puissance russe en Europe du Nord implique de construire une barrière militaire susceptible de contrer une offensive. Mais l'ouvrage puisant son inspiration chez les Britanniques, on peut encore déceler ici des théories qui s'appliquent alors à l'espace canadien<sup>541</sup>. La construction sert aussi à stimuler l'identité et à contrer les attaques économiques et commerciales russes qui exercent une attraction forte sur la partie orientale du pays, tandis que les marchandises russes ont un prix qui ne cessent de baisser<sup>542</sup>. De plus, la construction d'une ligne de défense au milieu de la Suède marque en quelque sorte un déplacement de la frontière. Les recherches sur les Etats-Unis montrent qu'elle

---

<sup>538</sup> SANDSTRÖM, Åke, ENGMAN, Max. Art. cit., p. 16

<sup>539</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 27 mars 1810

<sup>540</sup> LIPSCOMBE, Nick. Napoleon's Obsession – The Invasion of England. *British Journal for Military History*, 2015, vol. 1, n°3, p. 126

<sup>541</sup> TULLOCH, Judith. Art. cit.

<sup>542</sup> FLOREN, Anders. et al. Art. cit., p. 23

ne correspond pas tant aux limites de l'Etat qu'à des zones considérées comme sous-développées à faible population<sup>543</sup>. De la même manière, les Britanniques considèrent au Canada britannique que la force du territoire ne peut se fonder sur la population, qui est infiniment plus nombreuse du côté américain. On met alors en place un canal pour faire circuler les navires, seuls susceptibles d'accorder la victoire aux Britanniques et d'assurer le déplacement d'un nombre suffisamment important de soldats<sup>544</sup>. Il en va de même dans le cas suédois, où le transport est au coeur de l'argumentation des promoteurs du canal.

En 1809-1810, le canal de Göta est présenté dans les débats au Riksdag comme un ouvrage absolument décisif dans le cadre du transport militaire, selon une double logique. On pense le canal comme le moyen le plus sûr de pouvoir déplacer les troupes d'une partie à l'autre de la Suède, mais aussi comme moyen de faire transiter la flotte de guerre d'une façade maritime à l'autre. Il faut dire que les autorités suédoises attribuent aux lacunes du transport la défaite contre la Russie<sup>545</sup>. Les troupes suédoises n'auraient pu se porter suffisamment rapidement contre les troupes russes et la défaite serait née de ce manque de rapidité. Cette même raison explique d'ailleurs aussi la construction de canaux aux Etats-Unis dès 1812<sup>546</sup>. L'évêque Rosenstein le présente dans cette optique en septembre 1809 :

En ce qui concerne notre ouvrage de défense, il est également impossible de dire que les bases pour le stationnement de nos vaisseaux les plus petits ne seront pas utiles. Il est absolument certain que nombre d'entre eux pourraient être déplacés de la côte Ouest vers la côte Est en fonction des besoins. La navigation de ces navires de guerre entre la frontière occidentale et le reste de nos villes y gagnerait pour beaucoup, sauvegardant ainsi le pays mais aussi les finances.<sup>547</sup>

Dans son discours, on peut distinguer deux arguments. D'abord, de manière classique, le fait que les bâtiments de guerre puissent être déplacés, tout comme les troupes, d'une partie de la Suède à l'autre au moyen du canal. Ensuite, on voit que Rosenstein en appelle à des considérations budgétaires dans un contexte de reconstruction de la flotte de guerre suédoise, détruite en grande partie lors de la guerre. Le fait de pouvoir faire transiter les navires évite de

---

<sup>543</sup> RAUDZENS, George. *Op. cit.*, p. 7

<sup>544</sup> *Ibid.*, p. 8

<sup>545</sup> FRILUND, Göran. *Art. cit.*

<sup>546</sup> JOHNSON, Leland, PARRISH, Charles. *Kentucky River Development : The Commonwealth's Waterway*. Louisville : US Army Corps of Engineers, 1999, p. 17

<sup>547</sup> RH, Prästeståndets riksdagsprotokoll, Intervention de C. von Rosenstein , 1<sup>er</sup> septembre 1809

construire deux flottes et permet au contraire d'en utiliser une seule pour les deux côtes. L'argument semble ici pertinent dans la mesure où les opérations militaires dans l'espace baltique sont essentiellement liées au transport maritime qui permet à la fois de permettre de concentrer les forces mais aussi de nourrir les troupes. La guerre dans cet espace étant essentiellement une guerre de siège, Rosenstein sait ici qu'il a de bonnes chances de faire mouche car les attaques ne peuvent être menées que par des forces amphibies<sup>548</sup>.

L'argumentaire du canal de Göta comme principal outil de la nouvelle défense suédoise ne doit pas là encore faire oublier qu'il s'agit avant tout de convaincre la représentation nationale. Il faut alors se poser la question, sans pouvoir toutefois y répondre, de la stratégie des promoteurs. En effet, faire du canal de Göta un des éléments de la nouvelle stratégie militaire pourrait permettre aux promoteurs de bénéficier de fonds du Collège de la guerre, ou encore de troupes pour la construction du canal. Dans tous les cas, il pourrait s'agir de bénéficier d'avantages réduisant drastiquement le coût de construction de la voie d'eau.

D'abord, en démontrant l'utilité du canal pour la défense nationale. Pour poursuivre la comparaison avec les canaux américains et canadiens, on peut voir que le gouvernement américain n'accepte de prêter son concours qu'à des canaux qui sont utiles pour l'ensemble de la population, et souvent dans le cas où cette voie d'eau représente une forme de défense collective<sup>549</sup>. Les autorités n'acceptent de payer que dans les cas où les infrastructures de transport servent aussi à assurer la défense nationale et le bien-être du pays.

Ensuite, les autorités doivent trouver dans ces travaux de défense un moyen d'accroître les richesses du territoire. Pour employer de nouveau l'exemple canadien, les marchands désirent construire un canal civil mais rencontrent un manque crucial de moyens<sup>550</sup>. Les marchands et les militaires combinent alors leur intérêt : les militaires doivent montrer que les dépenses de défense bénéficieront tout de même à la prospérité canadienne. Les deux groupes en appellent à Londres, et parviennent à convaincre les autorités<sup>551</sup>. Ici, les gouvernements sont aussi conscients que les constructions militaires permettent de venir greffer sur des travaux civils des

---

<sup>548</sup> GLETE, Jan. *Swedish Naval Administration, 1521—1721 : Resource Flows and Organisational Capabilities*. Leiden : Brill, 2009, p. 41

<sup>549</sup> WOTEN, Rick Lee. *Navigating internal improvement: rivers, canals, and state formation in the 19<sup>th</sup> century midwest*. Doctorat : Histoire : Ames : Iowa University State, 2009, p. 33

<sup>550</sup> RAUDZENS, George. *Op. cit.*, p. 40

<sup>551</sup> RAUDZENS, George. *Op. cit.*, p. 41



soldats désœuvrés, selon la logique déjà vue pour les chantiers de bienfaisance. Les gouvernements veulent diversifier le rôle de leurs forces armées dans des activités de construction vues comme essentielles quand les civils ne peuvent pas ou ne veulent pas les faire.

Ces deux arguments achoppent auprès de plusieurs parlementaires qui demeurent sceptiques. Le parlementaire Norling explique ainsi que « la voie d'eau n'est pas appropriée pour notre flotte de ligne, puisque les navires contribuent à la défense, et devront obligatoirement stationner dans les ports de cette compagnie.<sup>552</sup> » Ce n'est donc pas réellement une opposition, mais plutôt une controverse sur le but réel du canal. S'il s'agit d'une installation de défense, alors il faut en faire un ouvrage public. Ici, on ne comprend pas pourquoi une voie d'eau privée permettrait d'assurer la sécurité nationale.

Avant même le lancement du chantier, le projet du canal de Göta suscite donc un certain nombre d'enjeux qui en font un élément majeur de la politique intérieure suédoise. La reconfiguration du territoire suédois suite à la perte de la Finlande entraîne une réaction chez les acteurs économiques du royaume. Ils mettent en oeuvre par le biais du canal une oeuvre patriotique destinée à encourager les activités économiques sur le territoire mais aussi à assurer une sécurité alimentaire et militaire au pays. Le canal apparaît dès lors comme une solution à de multiples enjeux dans une période où les fonds publics sont très réduits et pour la plupart affectés au canal. Celui-ci en vient à tenir un rôle qu'il ne possédait pas jusqu'alors.

### **3. Un instrument commercial national : assurer la prospérité**

Le développement du territoire suédois comme réponse à une défaite militaire apparaît comme une nécessité aux yeux des contemporains. La logique adoptée est encore celle du XVIII<sup>e</sup> siècle au nom de laquelle les acteurs économiques s'inscrivent dans l'amélioration par l'agriculture, la production et le commerce, dans une logique qui est celle des lumières économiques. Dans ce contexte, certains recherchent le développement par l'innovation technologique<sup>553</sup>. Le canal tient une place centrale pour repenser la manière dont le territoire devient productif. Toutefois, le contexte des guerres napoléoniennes ne conduit pas les promoteurs et leurs contemporains à voir dans le canal seulement un outil de politique intérieure. Il s'agit

---

<sup>552</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de L. H. Norling, 20 janvier 1810

<sup>553</sup> MARJANEN, Jani. Art. cit., 2015, p. 208

aussi de repenser sa place commerciale en Europe du Nord et plus globalement dans le monde atlantique.

La signature des décrets de Berlin en 1806 et l'instauration du Blocus continental par les Français dans l'Empire et les pays satellites conduit à une reconfiguration complète des flux commerciaux<sup>554</sup>. En 1808, la Suède est le seul pays encore accessible aux navires britanniques ou neutres. Le pays connaît une expansion commerciale sans précédent. La signature de la paix avec la Russie oblige le royaume à intégrer le système continental. Toutefois, le commerce se poursuit. Dans ce contexte, on conçoit le canal de Göta comme l'outil susceptible de favoriser les exportations des marchandises suédoises vers le marché atlantique. Ses promoteurs présentent la voie d'eau comme un facteur d'attraction majeur pour les marchands britanniques et américains désireux de se fournir en matières premières. Elle permet en outre de perpétuer la domination économique suédoise dans le domaine du fer alors que cette industrie amorce son déclin.

### 3.1. A la recherche d'une nouvelle politique douanière

Introduites au début du XV<sup>e</sup> siècle, les droits de l'Öresund tiennent une place importante dans les motivations qui conduisent à la construction du canal de Göta<sup>555</sup>. Depuis la dissolution de l'union entre la Suède et le Danemark au XVI<sup>e</sup> siècle, les droits de douane sur le détroit du Sund tiennent une place centrale dans les relations entre les deux monarchies. Tous les navires étrangers passant le détroit sont soumis à un droit de péage qui correspond à un pourcentage de la valeur de la cargaison du navire. Des péages sont également prélevés sur les deux autres détroits du Grand et du Petit Belt. Pour le Danemark, le produit de ces pages représente au début du XIX<sup>e</sup> siècle environ 10% de l'ensemble des revenus de l'Etat. Si la Suède obtient à plusieurs reprises des exemptions suite à des victoires militaires sur son voisin, sa défaite lors de la Grande Guerre du Nord en 1720 la contraint de payer à nouveau ces droits de douane, même si le pays possède désormais la partie orientale du détroit<sup>556</sup>.

---

<sup>554</sup> MARZAGALLI, Silvia. La riposte de Londres au décret de Berlin In BONIN, Hubert, MARZAGALLI, Silvia. Négoces, ports et océans, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Bordeaux : Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 423

<sup>555</sup> BIZIERE, Jean-Maurice. Sources douanières et histoire économique : considérations sur la douane d'Elseigneur à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle. *Revue du Nord*, 1968, vol. 50, n°196, p. 6

<sup>556</sup> VAN TIELHOF, Milja. The mother of all trades : the Baltic grain trade in Amsterdam from the late 16<sup>th</sup> to the early 19<sup>th</sup> century. Leiden : Brill, 2002, p. 41

Les Danois contrôlent donc toutes les entrées et les sorties des navires transitant en mer Baltique. Ils utilisent les divers chenaux de passages comme un moyen de pression sur les pays dépendants du Sund à plusieurs reprises au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>557</sup>. Les Suédois, dont une large partie de la flotte est alors stationnée à Stockholm, voient leurs navires civils et militaires incapables de se déplacer librement. Lors de la guerre russo-suédoise de 1789-1790, les navires suédois de la côte orientale mettent plusieurs semaines à arriver sur le théâtre d'opération<sup>558</sup>. En termes commerciaux, les navires convoyant des marchandises au départ de la Finlande ou de Stockholm sont contraints de passer par le Sund pour exporter leurs produits vers l'espace atlantique. Les droits de péage sur le détroit renchérissent le coût des marchandises. S'il paraît possible de faire transiter la plupart des marchandises par des routes intérieures rejoignant Göteborg, fondée au XVII<sup>e</sup> siècle à cet effet, les communications intérieures sont encore largement insuffisantes pour le déplacement fréquent de marchandises<sup>559</sup>. Le mauvais entretien des routes empêche d'assurer des délais de livraison raisonnable.

Au moment des guerres napoléoniennes, le chiffre moyen des 10 000 navires annuels transitant par le détroit chute<sup>560</sup>. La baisse du trafic et les politiques d'alliances conduisent à la formulation de plusieurs projets pour un canal qui contournerait le Sund. A la diète de 1809, il ne s'agit plus seulement d'un débat sur les infrastructures, mais d'une discussion sur les douanes. Celle-ci est vive, mais les caractéristiques spécifiques de la Suède font que l'on se tourne rapidement vers une critique des douanes extérieures, les douanes danoises.

Au fur et à mesure que les guerres napoléoniennes gagnent en intensité, la pression fiscale s'accroît dans les divers Etats européens<sup>561</sup>. Depuis les premières mesures restrictives du commerce lors des guerres révolutionnaires, des groupes de pression se mettent en place dans les institutions consultatives ou représentatives afin de demander à ce que les marchan-

---

<sup>557</sup> *Ibid.*

<sup>558</sup> VELUWENKAMP, Jan Willem, SCHELTJENS, Werner (eds.). *Early Modern Shipping and Trade Novel Approaches Using Sound Toll Registers*. Leiden : Brill, 2018, p. 45

<sup>559</sup> MONTELIUS, Jan Olof. Art. cit., p. 4

<sup>560</sup> POURCHASSE, Pierrick. La Baltique, une zone active du grand cabotage européen XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles. *Revue d'Histoire maritime*, 2008, n°8, p. 39-66

<sup>561</sup> BORDO, Michael, WHITE, Eugene. A tale of two currencies : British and French finance during the Napoleonic Wars. *The Journal of economic history*, 1991, vol. 51, n°2. p. 303-316

disent puis circuler librement sur le territoire. Cette volonté de fluidifier les relations commerciales va généralement de paire avec la réclamation de construire de nouvelles routes et de nouveaux canaux. On veut à la fois lever les barrières matérielles et les barrières institutionnelles qui entravent les circulations<sup>562</sup>. Dans les monarchies parlementaires comme au Royaume-Uni, ces groupes de pression dans les chambres regroupent essentiellement des industriels, des négociants et des armateurs, qui défendent les intérêts de leur commerce. Dans les années 1800, ils utilisent les réunions parlementaires afin de critiquer la hausse des taxes due aux guerres entre les divers États européens<sup>563</sup>.

En Suède, le projet du canal de Göta est présenté lors de la diète de 1809, première assemblée à se réunir depuis 1800, après toutes les hausses d'impôts ordonnées par la dynastie gustavienne<sup>564</sup>. Si la constitution de 1809 donne davantage de poids aux parlementaires, les décisions sur la douane reviennent au souverain. Les promoteurs du canal entendent donc faire pression pour diminuer les taxes qui frappent leur commerce. Dans le message qu'il adresse aux États du clergé, l'évêque C. von Rosenstein explique ainsi qu'en « quelques années il serait possible de compenser entièrement le coût de la voie d'eau, car nécessairement tout ce commerce, par le soutien d'institutions propices, créera de tels retours financiers.<sup>565</sup> »

Pour le groupe de pression du canal, l'idée est relativement simple. Si le canal est soutenable sur un plan financier lors des périodes de conflit grâce au commerce dont il pourra bénéficier, il faut tout de même accorder une partie des revenus de la douane à l'entreprise. Il paraît important de noter ici que nous sommes dans une logique tout à fait courante chez les négociants des espaces germaniques et scandinaves, empreints de caméralisme. A leurs yeux, les revenus douaniers ne représentent qu'une entreprise secondaire et doivent être essentiellement affectés à la mise en œuvre de réseaux de transports efficaces et susceptibles d'améliorer le commerce<sup>566</sup>. Ici, il s'agit d'utiliser les droits de douane sur le canal au profit de l'entretien de la voie d'eau. La réclamation d'une baisse des droits de douane par un mécanisme d'affectation

---

<sup>562</sup> MARTIN, Virginie. La statistique administrative au service de la diplomatie commerciale : l'enquête inédite du ministère des relations extérieures du 5 décembre 1796. *Annales historiques de la Révolution Française*, 2017, vol. 3, n°389, p. 132

<sup>563</sup> SKED, Alan. The fiscal-military state in Eighteenth-Century Europe : Essays in honour of P. G. M. Dickson. *The English Historical Review*, 2011, vol. 126, n°520, p. 707-708

<sup>564</sup> GLETE, Jan. The Swedish fiscal-military State and its Navy, 1521-1721 In BACKHAUS, Jürgen. Navies and state formation. Zürich : LIT, 2012, p. 161

<sup>565</sup> RH, Prästeståndets riksdagsprotokoll, Intervention de C. von Rosenstein, 1<sup>er</sup> décembre 1809

<sup>566</sup> GARNER, Guillaume. La question douanière dans le discours économique en Allemagne (seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle). *Histoire, économie et société*, 2004, vol. 23, n°1, p. 43

d'une partie des revenus douaniers à la compagnie du canal peut aussi s'intégrer dans la logique classique d'une contestation des droits de douane. Les années 1800 constituent une période au cours de laquelle les négociants et les maîtres de forge assistent à une baisse de leurs exportations et une hausse des importations étrangères. Par conséquent, ils demandent à ce que les droits de douanes baissent pour favoriser leurs exportations<sup>567</sup>.

Cependant, il faut noter ici un élément spécifique à la Suède qui conduit les débats de l'année 1809 non pas vers une critique des tarifs douaniers du pays, mais vers les douanes extérieures, celles du détroit. En effet, la Suède présente une situation singulière par rapport à la France où les financiers fermiers de la douane et les négociants s'engagent à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle dans un conflit sur les méthodes plus ou moins précises de détermination du montant et de la perception des douanes<sup>568</sup>. Il se trouve que dans le royaume, les plus grands négociants sont les fermiers généraux de la douane. Les promoteurs du canal de Göta, quasiment tous membres de la ferme des douanes de Göteborg, sont donc bien plus enclins à critiquer les droits de douanes extérieurs, ceux imposés par le Danemark, que les droits de douanes intérieurs. Le consul français de Göteborg explique ainsi son fonctionnement en 1810 :

Toutes les douanes du royaume sont affermées à une compagnie d'actionnaires dont le comte Ugglå à Stockholm en est le principal représentant et le directeur général ; le Roi en est le plus fort actionnaire, Gothenburg étant la première place de commerce de la Suède, beaucoup de négociants de cette ville ont des actions dans cette ferme, une partie des directeurs généraux est nommée par le roi, l'autre par les actionnaires qui font les règlements qu'ils jugent nécessaires (...).<sup>569</sup>

On voit donc bien ici que le débat sur la perception des droits intérieurs ne peut rester que limité. Cela explique que le débat sur les douanes provoqué par la présentation du projet de canal ne conduise pas à une critique des douanes intérieures mais plutôt à une critique des douanes extérieures. Les soutiens de l'entreprise demandent au souverain et aux Etats d'accepter le canal en expliquant qu'on veut éviter les droits de douanes danois, qui n'enrichissent

---

<sup>567</sup> HÄGGVIST, Henric. On the ocean of protectionism : The structure of Swedish tariffs and trade 1780-1830. Uppsala : Acta Universitatis Upsaliensis, 2015, p. 75

<sup>568</sup> DURAND, Yves. Négociants et financiers en France au XVIII<sup>e</sup> siècle In *La Fiscalité et ses implications sociales en Italie et en France aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*. Rome : École Française de Rome, 1980, p. 101

<sup>569</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothenbourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport du consul de France à Göteborg au Ministre des Affaires Étrangères, 11 décembre 1810

qu'un royaume étranger, mais en réalité les droits seront perçus à Göteborg, par le royaume mais aussi et surtout par les négociants et industriels qui promeuvent le canal.

On peut alors se demander dans quelle mesure il existe une tension entre la volonté caméraliste de fluidifier le territoire et le maintien de douanes. Comme nous l'avons vu précédemment, il s'agit de fluidifier et d'unifier ce nouveau territoire, par des moyens de transport susceptibles d'améliorer la circulation des biens<sup>570</sup>. Si dans la plupart des cas étudiés dans l'espace germanique ce discours vient critiquer la mise en oeuvre des douanes intérieures, nous sommes ici dans un cas particulier car les marchandises suédoises sont soumises dans tous les cas aux droits de péage du Sund, qui fonctionnent comme une douane intérieure mais que l'on ne peut contrôler. Dans ce contexte, la rhétorique caméraliste qui défend l'élimination des droits intérieurs se tourne peu à peu vers les droits extérieurs. Dans le discours qu'il fait devant les États du clergé en décembre 1809, de C. von Rosenstein fait ainsi mention du commerce de la Baltique, qu'il s'agirait de capter :

Le troisième intérêt de ce canal est la partie qui concerne le commerce baltique, qui un jour bénéficiera certainement à ce projet. Les événements tels que ceux qui se produisent aujourd'hui, et peuvent même encore se produire, montrent que cet intérêt deviendra le plus important de tous, et que pour cette année, le canal couvrirait en entier son coût.<sup>571</sup>

Dès lors, le canal est intimement chargé de créer la prospérité du nouveau territoire national, comme nous l'avons vu précédemment. Dans ce que dit Rosenstein, on sent qu'il faut aligner le système du royaume, l'administration du commerce et des douanes pour pouvoir tirer des bénéfices de la mise en oeuvre du canal.

Or, au début du XIX<sup>e</sup> siècle la logique caméraliste postule la concordance entre le territoire national et l'espace douanier<sup>572</sup>. De plus en plus, les acteurs économiques suédois critiquent le fait de devoir payer pour passer de la côte Est à la cote Ouest, de dépendre d'un autre Etat pour faire transiter leurs marchandises. Sans compter le fait que ces douanes danoises renchérissent le coût des matières premières. On voit donc bien que progressivement, les promoteurs présents à la diète présentent le projet du canal de Göta comme un projet national,

---

<sup>570</sup> GARNER, Guillaume. Caméralisme et territoire. État, espace et économie dans le discours économique allemand au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Revue du Nord*, 2003, vol. 4, n° 352, p. 738

<sup>571</sup> RH, Prästeståndets riksdagsprotokoll, Intervention de C. von Rosenstein, 1<sup>er</sup> décembre 1809

<sup>572</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2004, p. 44

destiné à s'affranchir de douanes étrangères. Il faut avant tout de valoriser et de protéger les entreprises nationales. Ces parlementaires exhortent le souverain et les représentants à promouvoir l'entreprise car elle permet de diminuer les coûts des marchandises nationales et de commerce librement. Comme le dit C. von Rosenstein, il s'agit de « générer un avantage par le fait que les droits de douanes non payés en Suède sont payés actuellement au Danemark.<sup>573</sup> »

Cette phrase intègre la logique caméraliste dans la mesure où le paiement des douanes danoises semble indu, seule la géographie empêchant pour le moment la Suède de bénéficier de ses atouts naturels, notamment son réseau hydrographique<sup>574</sup>. On perçoit chez les promoteurs du canal de Göta un agacement face à l'état du commerce baltique qu'ils cherchent à contourner, en faisant appel à la géographie naturelle des lacs suédois vue précédemment. Cette nouvelle voie d'eau permettrait à la fois de contrer le Danemark mais aussi d'enrichir le pays. C. von Rosenstein écrit ainsi par la suite : « Les droits du Sund, les années de paix, font au moins 1 000 000 de riksdaler, parmi lesquels on peut raisonnablement considérer que la Russie et la partie de la Suède potentiellement intéressées par le canal en constitue un tiers.<sup>575</sup> » Ici finalement on voit que nous sommes face à une nouvelle vision de l'espace politique suédois, projetée par les promoteurs du projet. Ils présentent la perte de la Finlande comme une opportunité qui offre au territoire une cohérence, cohérence généralement recherchée par les caméralistes germaniques car elle permet de rendre les décisions douanières applicables<sup>576</sup>. La nouvelle forme de la Suède rend possible l'évitement car il suffit de traverser la péninsule pour se retrouver libéré de l'emprise danoise et créer un marché intérieur unifié.

S'il y a une nouvelle vision de l'espace politique suédois, c'est parce que la perte de la Finlande possède alors une résonance dans les milieux éclairés suédois, sans que l'on puisse toutefois parler d'une opinion publique<sup>577</sup>. Les promoteurs centrent alors le discours sur le territoire, le patriotisme économique et l'utilité commune pour défendre le projet du canal<sup>578</sup>. Cela conduit à une nouvelle vision du territoire qui conduit à se repenser le projet du canal, qui devient une issue pour le commerce dans la mer fermée que forme la mer Baltique.

La volonté de s'affranchir des droits du Sund est ancienne. Dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, des pamphlétaires suédois critiquent le retour des taxes sur les produits suédois alors que le pays

---

<sup>573</sup> RH, Ridderståndets riksdagsprotokoll, Présentation du mémoire de C. von Rosenstein, 1<sup>er</sup> septembre 1809

<sup>574</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2004, p. 49

<sup>575</sup> RH, Ridderståndets riksdagsprotokoll, Présentation du mémoire de C. von Rosenstein, 1<sup>er</sup> septembre 1809

<sup>576</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2003, p. 740

<sup>577</sup> EDGREN, Henrik. Art. cit.

<sup>578</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2004, p. 52

contrôle la moitié du détroit<sup>579</sup>. Ils accusent la monarchie danoise d'appauvrir à dessein le commerce suédois. Suite à la constitution des alliances dans le contexte des guerres napoléoniennes, le Danemark se rapproche de la France et la Suède du Royaume-Uni. Cette hausse des tensions conduit à repenser encore à un projet qui permettrait de contourner les droits de péage. Dans son traité de 1806, B. von Platen écrit ainsi :

Si le canal vers la mer Baltique était construit immédiatement, on peut dire que, en suivant l'autorité des libre-échangistes au moins 5 pour-cent de toute la valeur des marchandises qui passent sur le Sund passeraient par cette voie, et comme le bénéfice sur le Sund a été en 1804 de 900 000 ou 1 million de riksdaler pour la cour du Danemark. On peut alors, pour cette raison, se débarrasser de 30 000 riksdaler de taxes, somme qui semble indiscutablement suffisante pour lancer le projet.<sup>580</sup>

On voit donc clairement ici que l'idée de construire un canal pour éviter de payer les droits de douanes danois sur le Sund est déjà présente lors de la formulation du projet dans son ouvrage de 1806. Pour B. von Platen, la question douanière rend le projet du canal absolument nécessaire. Les droits de douanes qui ne seront pas payés au Danemark permettront de faire gagner de l'argent aux armateurs sur les marchandises suédoises. Cependant, lorsqu'il formule l'idée en 1806, B. von Platen a en tête une conception du territoire où le royaume de Suède s'étend jusqu'en Finlande, et où les connexions avec l'empire russe sont nombreuses. L'objectif d'alors est de détourner les navires venus des côtes de la Finlande et des possessions russes afin qu'ils utilisent le canal de Göta au lieu du détroit du Sund, comme il l'explique lui-même dans son ouvrage :

Peut-on s'attendre à ce que les navires chargés de sel et de bois de Pétersbourg, Narva, Viborg et Reval, qui pour de nombreuses raisons se tiennent loin de nos côtes depuis longtemps, et que l'administration des douanes trouve difficile de faire venir dans notre royaume, viennent ? ; que ces navires pourraient alors payer nos taxes, si les dimensions des écluses le permettent, pour ne pas rencontrer d'obstacle ni sur nos lacs ni sur le fleuve Göta (...).<sup>581</sup>

---

<sup>579</sup> POURCHASSE, Pierrick. Le commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII<sup>e</sup> siècle. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2006, p. 36

<sup>580</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1806, p. 45

<sup>581</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1806, p. 26



L'idée ici est relativement claire : il s'agit de capter les navires qui passent le Sund pour récupérer les revenus douaniers qui sont associés au passage du détroit. La construction d'un canal permettrait d'attirer les marins rebutés par la navigation difficile de la Baltique et le risque de perte de la cargaison en proposant une route alternative. Le canal doit donc servir le commerce en gagnant en indépendance.

Cette logique s'accroît encore au cours des années 1807-1808. Avec l'adhésion définitivement du Danemark dans l'alliance française, la perte de la Finlande alors que la Russie est toujours alliée à la France, les gouvernants suédois craignent une forme d'encerclement par des pouvoirs ennemis, qui mettent le pays à la merci des autres pouvoirs nordiques<sup>582</sup>. Cette idéologie défensive n'est pas nouvelle dans l'esprit suédois, où dès le XVII<sup>e</sup> siècle la peur de l'encerclement est présente<sup>583</sup>. Lors des guerres révolutionnaires et napoléoniennes, cette crainte réapparaît, notamment parce que les Danois utilisent le Sund comme un verrou en fonction des changements diplomatiques et militaire. Ainsi, les forces danoises mettent en oeuvre dès 1807 la fermeture du Sund et du Grand Belt aux navires ennemis de la France. Les Suédois ressentent alors cette fermeture comme une situation de blocus sur le pays, même si Göteborg reste ouverte au commerce international<sup>584</sup>.

Les élites suédoises repensent alors complètement la position de leur pays dans le jeu international. Avec la perte de la Finlande, il semble désormais facile de contrer l'ennemi danois en changeant les circuits de communication dans la mer Baltique. Les débats de la diète de 1809-1810 sont l'occasion de remettre en cause la politique danoise. Ainsi, en février 1810 les représentants à la diète suédoise attaquent directement la politique commerciale danoise qui consiste à décider de la fermeture ou non du détroit alors que les Suédois entretiennent en partie les phares et balises qui sont situés de leur côté du détroit<sup>585</sup>. Les parlementaires les plus favorables à la libéralisation du commerce réclament déjà à obtenir un rabais sur les droits de douanes. Dans la correspondance qu'il entretient avec J. Oddy, B. von Platen laisse entendre que le canal sert justement à assurer l'indépendance suédoise vis à vis des détroits danois. En 1812, le Britannique lui répond :

---

<sup>582</sup> FELDBAEK, Ole. Denmark in the Napoleonic Wars: A Foreign Policy Survey. *Scandinavian Journal of History*, 2001, vol. 26, n°2, p. 95

<sup>583</sup> GLETE, Jan. *Op. cit.*, p. 34

<sup>584</sup> FELDBAEK, Ole. *Art. Cit.*, p. 96

<sup>585</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, 24 février 1810

The execution of the grand canal will perpetuate your name as long as it shall exist, would to God it had been effected, at the time you published your project, how important it would make Sweden, as it certainly will ; for the passage of the Belt will be a constant scene of interruption in the portable new changes of political boundaries, so that Sweden may yet carry on all the trade of the Baltic through that canal, instead of that this Holstein, the Sound and the great Belt.<sup>586</sup>

On voit donc bien ici que la peur des marines russes et danoises est ressentie à la fois par les Britanniques mais aussi par les Suédois eux-mêmes<sup>587</sup>. Il faut dire qu'à l'époque les deux pays ont besoin l'un de l'autre pour contrer le Blocus continental.

En somme, les autorités suédoises constatent qu'une grosse partie des péages part dans les caisses danoises par le biais des droits du Sund. Construire le canal ne coûte rien au souverain, mais permet de faire baisser ces droits indirects. Par conséquent, le souverain autorise la construction du canal. Si les autorités veulent bénéficier d'une voie de communication sûre, rapide, et peu onéreuse, c'est que le trafic vers la Suède s'accélère énormément au début du XIX<sup>e</sup> siècle, avec la mise en place de circulations commerciales issus des guerres révolutionnaires puis napoléoniennes.

### 3.2. Un commerce nordique et atlantique capté par la Suède

Depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, il est d'usage pour le commerce suédois de connaître une expansion à chaque grande période de conflit entre les Etats européens<sup>588</sup>. La guerre de Sept Ans et la guerre d'indépendance américaine constituent ainsi des moments d'accroissement du tonnage de la flotte suédoise, augmentation corrélée à celle des exportations depuis le royaume scandinave. Cette grande force de la position commerciale suédoise vient de son statut de neutre dans la plupart des conflits de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle en Europe<sup>589</sup>. Le pays est ainsi un

---

<sup>586</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de J. J. Oddy à B. B. von Platen, 6 août 1812

<sup>587</sup> HALL, Christopher. *British Strategy in the Napoleonic War, 1803-15*. Manchester : Manchester University Press, 1992, p. 90

<sup>588</sup> SCHNAKENBOURG, Eric. *Entre la guerre et la paix. Neutralité et relations internationales, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 90

<sup>589</sup> MÜLLER, Leos. *Nordic neutrals and Anglo-French wars, 1689-1815*. Uppsala paper for IEHC Congress, Helsinki, 2006, p. 18

des membres fondateurs de la première Ligue de Neutralité Armée en 1780 et de la seconde en 1800.

Au cours des années 1800, les guerres napoléoniennes et les affrontements entre les grandes puissances maritimes que sont la France et le Royaume-Uni entraînent une immobilisation de leur flotte commerciale et une réorientation des crédits de construction navale uniquement vers les navires de guerre<sup>590</sup>. Les pays anciennement neutres pourvus d'une flotte de taille conséquente comme le Danemark et la Suède tirent profit de cette situation. C'est singulièrement le cas du royaume suédois, qui bénéficie à partir de 1806-1807 d'une redirection des flux commerciaux<sup>591</sup>. La signature par Napoléon des décrets de Milan puis de Berlin imposent un Blocus continental sur l'ensemble de l'Empire et des territoires vassaux. Dans ce contexte, la Suède reste un des rares Etats hors de portée de la force militaire française. Les ports du royaume s'ouvrent aux marchandises venues de toute l'Europe et du commerce atlantique<sup>592</sup>. Dès 1807, les chiffres des importations explosent, car la Suède devient l'entrepôt où viennent les marchandises anglaises et américaines avant d'être redistribuées vers l'Europe continentale. La Suède exporte alors essentiellement des produits issus de la sylviculture, comme la poix ou la chaux, mais aussi du hareng, du fer et de l'acier. Le minerai représente 50% des exportations. Mais surtout le pays réexporte des marchandises comme le sucre, le café ou le rhum<sup>593</sup>. Si les marchands de Göteborg estiment qu'il y a urgence dans la construction d'une voie d'eau, c'est précisément parce qu'ils entendent utiliser le canal pour assurer une meilleure circulation des marchandises entre l'Est de l'Europe et le monde atlantique.

La question de l'application des décrets instaurant le Blocus continental en Suède est directement liée à la construction du canal de Göta. Les sources négociantes se montrent particulièrement prolixes sur le lien à établir entre une restructuration des flux commerciaux vers la Suède et la construction d'une voie d'eau destinée à fluidifier le transport des marchandises. Depuis 1806, la Suède est l'un des seuls pays d'Europe accessible aux navires de toutes les

---

<sup>590</sup> TODOROV, Nicola. Le redressement naval de 1810-1813 napoléonien et la géographie maritime de l'Europe. *Cahiers du Centre d'études d'histoire de la défense*, 2008, n°36, p. 13

<sup>591</sup> MARZAGALLI, Silvia. « Les boulevards de la fraude ». *Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813*. Villeneuve d'Ascq : Presses Universitaires du Septentrion, 1999, p. 167

<sup>592</sup> MARZAGALLI, Silvia. Napoléon, l'Europe et le Blocus continental : Application et réactions à partir de l'étude de trois villes portuaires : Bordeaux, Hambourg et Livourne IN MARTIN, Jean-Clément (dir.). *Napoléon et l'Europe : Colloque de La Roche-sur-Yon*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2002 [en ligne]

<sup>593</sup> HÄGGVIST, Henric. *Op. cit.*, p. 14

nations, France exceptée<sup>594</sup>. Si la révolution de 1809 entraîne en une réorientation de la politique diplomatique vers la France et en théorie l'entrée dans le système continental, le flot de marchandises étrangères arrive toujours en Suède<sup>595</sup>. Les navires, essentiellement britanniques, ne passent donc plus le Sund, soumis aux Danois alliés des Français et déchargent directement leurs marchandises à Göteborg. Sur ce sujet, les archives consulaires françaises sont extrêmement limpides. Le consul écrit en octobre 1810 :

Depuis l'entrée en 1808 dans la baie de Gothenbourg d'une escadre anglaise et du convoi qu'il portait de 25 à 30 mille homme de débarquement, (...) cette place de commerce a commencé à avoir des relations directes et immédiates avec l'Angleterre. Bientôt cette ville est devenue l'entrepôt général de tout le commerce anglais dans la Baltique et la baie le rendez-vous de tous les bâtiments destinés tant de l'Angleterre pour la Baltique, que de la Baltique pour l'Angleterre.<sup>596</sup>

Les divers chiffres fournis par l'historiographie suédoise montrent que les écrits du consul français ne sont pas une exagération émanant d'un ressortissant d'un pays ennemi. Il se trouve que la ville de Göteborg est alors le principal port de débarquement des marchandises venues des îles britanniques<sup>597</sup>. Le commerce britannique inonde alors littéralement la Suède de produits destinés à être réexportés. On se situe alors dans la pleine période de ce que les commerçants nomment dès les années 1820 *den briljanta tiden*, à savoir l'ère brillante<sup>598</sup>. Les consuls suédois en Grande-Bretagne se montrent d'ailleurs tout aussi clairs dans leurs rapports. Ainsi, en février 1811, le consul Claes Grill décrit que « Depuis la déclaration de guerre de Sa Majesté contre l'Angleterre, il n'y a aucun changement du tout dans les relations avec la Suède dans le commerce et la navigation, il continue aussi librement et n'est pas entravé.<sup>599</sup> » Par la suite, le consul mentionne le relâchement de bateaux britanniques par les autorités suédoises avec des marins étrangers à bord, illustrant le fait que la Suède connaît dans le même temps

---

<sup>594</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 167

<sup>595</sup> MÜLLER, Leos. *Consuls, corsairs, and commerce. The Swedish consular service and long-distance shipping, 1720-1815.* Uppsala : Acta Universitatis Upsaliensis, 2004, p. 204

<sup>596</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothenbourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport du consul de France à Göteborg au Ministre des Affaires Étrangères, 13 octobre 1810

<sup>597</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Art. cit.*, 2002

<sup>598</sup> FORSBERG, Per. *Större skeppsägare i Göteborg 1782-1820.* Stockholm : BoD, 2016, p. 18

<sup>599</sup> RA, Kommerskollegium, *Skrivelser från svenska (svensk-norska) konsulter, London (1730-1814)*, Rapport de C. Grill au secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, 19 février 1811

que la redistribution des flux commerciaux une forte émigration marchande issue d'autres espaces de l'Atlantique Nord.

Le Blocus continental provoque une remise en cause profonde des circuits commerciaux vers la Suède. En outre, les invasions françaises dans les espaces traditionnellement actifs sur le plan commercial, comme Hambourg ou Amsterdam, provoquent l'arrivée en Suède de nombreux marchands dont l'histoire se mêle peu à peu à celle du canal de Göta<sup>600</sup>. Depuis les guerres révolutionnaires de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, on assiste à un changement de la sociologie des marchands en Suède, essentiellement sur la côte Ouest. Les marchands d'origine étrangère sont de plus en plus nombreux, et ils travaillent essentiellement avec les îles britanniques ou les Etats-Unis<sup>601</sup>. Leur nombre explose à partir de 1808 : on compte 200 inscrits dans les listes de la bourgeoisie de Göteborg en 1806, ils sont 400 en 1809<sup>602</sup>. Parmi eux, on retrouve des futurs investisseurs du canal en 1810 comme Alexander Barclay, les frères Hall, Olof Wijk ou encore James Dickson. Ces marchands viennent souvent de Hambourg, comme A. Barclay, et possèdent des réseaux importants dans toute l'Europe du Nord. Le consul français en fait une description détaillée dans son rapport du 13 octobre 1810 :

Gothembourg devenue l'entrepôt du commerce anglais, une infinité d'étrangers, venants de la Hollande, de Hambourg, de Copenhague et enfin de l'Angleterre y ont fixé leur résidence et établi des comptoirs, tous ces étrangers ne sont pas des Anglais proprement dits, mais ils sont restés de longues années en Angleterre. (...) Depuis 1808, jusqu'au traité de paix du 6 janvier dernier entre la France et la Suède, Gothembourg a donc été l'entrepôt général du commerce anglais dans la Baltique.<sup>603</sup>

La description du consul français est limpide. Elle montre que la plupart des marchands émigrés à Göteborg entretiennent des relations commerciales avec le Royaume-Uni. La ville est déjà traditionnellement depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle tournée vers le commerce britannique, cependant cette situation ne fait que se renforcer avec le blocus<sup>604</sup>. Le canal vient précisément s'intégrer dans cette stratégie au cours des années 1809-1810. Si le commerce avec le

---

<sup>600</sup> MARZAGALLI, Silvia. Art. cit., 2002

<sup>601</sup> *Ibid.*

<sup>602</sup> MÜLLER, Leos. *Op. cit.*, p. 205

<sup>603</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothembourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport du consul français de Göteborg au ministre des Affaires Étrangères, 13 octobre 1810

<sup>604</sup> FRITZ, Martin. *Sveriges industrialisering och släkten Keiller*. Göteborg : Warne förlag, 2008, p. 12

Royaume-Uni était déjà florissant et que les principaux promoteurs du canal sont intéressés dans ces échanges bilatéraux, la plupart d'entre eux considèrent la mise en oeuvre du Blocus continental comme l'occasion pour faire aboutir le projet de canal. Les forts retours commerciaux qu'ils perçoivent leur permettent de financer l'infrastructure, l'explosion du commerce permet d'assurer les sceptiques de l'utilité du projet, tandis que la présence de marchands étrangers permet d'élargir l'actionnariat. S'ils s'intéressent particulièrement au canal de Göta, c'est parce que les canaux sont déjà considérés comme le support qui permet ce commerce depuis Göteborg.

Le commerce depuis la capitale de l'Ouest de la Suède s'apparente en grande partie à de la contrebande, du moins entre 1810 et 1812, période de l'application du Blocus continental sur le territoire suédois. L'historiographie européenne et suédoise se sont déjà intéressées à la question de cette contrebande, de son extension et de sa proportion dans le commerce international durant les guerres napoléoniennes<sup>605</sup>. Si l'on ne prétend pas ici discuter du poids que représente la contrebande dans le commerce extérieur de la Suède dans les années 1810, on peut toutefois insister sur la normalité de cette forme de commerce. Les recherches estiment actuellement que celle-ci représente en effet 20% de l'ensemble des échanges commerciaux suédois dans la période 1800-1820<sup>606</sup>. Les membres de la compagnie du canal de Trollhätte mais aussi de la future compagnie du canal de Göta sont directement intéressés par l'existence de cette contrebande. Ainsi, B. von Platen écrit au conseil suédois à Londres, Claes Grill, le consul suédois de Londres, précise à B. von Platen en août 1809 que « la corvette Minx sera placée au large du Skagen avec un signal lumineux au sommet de son mât pour guider les navires de contrebande entrant ou sortant du Kattegat, ce qui est particulièrement intéressant pour nos vaisseaux suédois.<sup>607</sup> » Si Claes Grill juge ici utile d'informer le baron, c'est que l'ensemble des directeurs de la compagnie du canal sont, nous l'avons vu, des négociants intéressés dans le commerce entre la Suède et le Royaume-Uni. Cette contrebande a un impact direct sur les activités des canaux qu'ils possèdent. Le consul français de Göteborg explique ainsi l'utilité du canal de Trollhätte dans un tel contexte :

---

<sup>605</sup> O'ROURKE, Kevin. The worldwide economic impact of the French Revolutionary and Napoleonic wars, 1793-1815. *Journal of Global History*, 2006, vol. 1, n°1, p. 127

<sup>606</sup> HÄGGVIST, Henric. Op. cit., p. 68

<sup>607</sup> RA, Kommerskollegium, Skrivelser från svenska (svensk-norska) konsuler, London (1730-1814), Rapport de C. Grill au secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, août 1809

L'exportation des denrées coloniales introduites ici se poursuit toujours avec activité pour les ports que j'ai déjà signalés à V. E. on en embarque même sur le fleuve, et elles passent par le canal de Trollhätte qui aboutit dans la province de Värmland, on présume que ces marchandises et denrées sont débarquées et emmagasinées dans les forges et mines de cette province, pour être soustraites aux mesures de séquestre qu'on craint ici.<sup>608</sup>

On voit donc clairement ici que les canaux trouvent une utilité accrue pendant la période du Blocus continental car la plupart des marchandises étrangères qui transitent par la ville de Göteborg passent sur le canal de Trollhätte, à l'exportation ou à l'importation. D'autant plus qu'il faut garder présent à l'esprit que la plupart des membres de la direction sont aussi des actionnaires de la douane de Göteborg. Ils ont donc tout intérêt à promouvoir cette contrebande et à promouvoir un canal susceptible d'améliorer encore les circulations de marchandises au cas où la situation resterait stable pendant de nombreuses années. Dans une des premières mentions qu'il fait du projet du canal de Göta en mai 1811, le consul français explique la motivation des marchands ainsi :

(...) j'ai parlé dans une correspondance de la douane générale de ce royaume, qui est une règle divisée en actions, beaucoup de seigneurs de la Cour et les plus riches négociants de Gothembourg en sont les principaux actionnaires. En conséquence, on veut continuer à faire les bénéfices accoutumés en tolérant et facilitant la contrebande.<sup>609</sup>

Aux yeux du consul français, les motivations à l'origine de la construction du canal de Göta sont bien plus simples que celles que nous avons pu voir jusqu'à maintenant. Il s'agit de construire un instrument commercial destiné à assurer l'expansion commerciale de la ville dont on considère que la guerre provoque la richesse.

Il ne faut pas s'arrêter à l'impression de boom économique donnée par les archives diplomatiques françaises. Certes le Blocus continental constitue une période de richesse encore jamais connue à Göteborg. Cependant, cet essor économique ne doit pas masquer le fait que le

---

<sup>608</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothembourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport du consul de France à Göteborg au Ministre des Affaires Étrangères, 26 octobre 1810

<sup>609</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothembourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport du consul de France à Göteborg au Ministre des Affaires Étrangères, 6 mai 1811

canal de Göta vise autant à résoudre des problèmes commerciaux structurels qu'à pérenniser un phénomène d'expansion économique.

### 3.3. Conserver et gagner de nouveaux réseaux commerciaux

L'essor économique dont bénéficie la Suède à l'occasion de la redéfinition des circuits économiques européens ne doit pas masquer le fait que le canal doit servir à résoudre des problèmes économiques présents depuis le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les années 1750 sont en effet considérées aujourd'hui comme la remise en question de l'hégémonie suédoise sur son principal atout commercial : l'exportation du fer<sup>610</sup>. Confrontés aux nouveaux procédés britanniques au coke et à la concurrence d'un fer russe bien meilleur marché, les producteurs et les négociants en fer cherchent à inverser la tendance à la baisse de leurs exportations. Si nous avons pu voir auparavant la question de l'encerclement politique, il en va de même pour l'économie où les compétiteurs de la Suède sont aussi ses voisins. La construction de canaux en Russie et au Danemark contraint les Suédois à repenser leur vision en Europe<sup>611</sup>.

D'autant plus que le Blocus continental ne constitue pas réellement une amélioration pour la catégorie particulière des maîtres de forges. Si les négociants peuvent encore se targuer d'être les actionnaires principaux de la douane de Göteborg et tirent profit des nouveaux flux commerciaux, il n'en reste pas moins que la plupart des échanges se font au détriment de la Suède<sup>612</sup>. Certes, le pays exporte des matières premières et produits bruts, mais le commerce est constitué en réalité d'importations. Les importations doublent en réalité entre 1806 et 1810. Cette réalité économique est totalement présente aux yeux des promoteurs du canal qui entendent aussi utiliser la voie d'eau pour assurer de meilleurs débouchés à leurs produits et assurer un prix convenable pour les marchandises.

Le premier élément qui encourage les négociants et les maîtres de forges suédois à investir est la construction de canaux dans les pays voisins de la Suède. Dans les années 1770,

---

<sup>610</sup> POURCHASSE, Pierrick. *Op. cit.*, p. 36

<sup>611</sup> pour le Danemark, voir KJAERGAARD, Thorkild. *The Danish Revolution, 1500–1800: An Ecohistorical Interpretation*. Cambridge : Cambridge University Press, 1994, p. 40

pour la Russie, voir FRENCH, Robert. *Canals in pre-revolutionary Russia* In BATER, John, FRENCH, Robert. (eds.). *Studies in Russian Historical Geography*. Londres, 1983, p. 451 - 479

<sup>612</sup> HECKSCHER, Eli. *The continental system : an economic interpretation*. Oxford : Clarendon Press, 1922, p. 178



le Danemark entreprend la construction du canal de l'Eider, qui relie la mer du Nord à la mer Baltique<sup>613</sup>. De leur côté, les autorités russes relancent à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle leur projet de construire un canal qui relierait la mer Baltique à la Volga et par conséquent, l'Europe du Nord à la Méditerranée<sup>614</sup>. Ces projets de construction entraînent une prise de conscience chez les élites commerciales suédoises. Elles craignent que le royaume soit de plus en plus marginalisé par les routes commerciales européennes, en dépit de la possession d'une large flotte. En réalité, les navires suédois opèrent généralement pour le compte d'armateurs d'autres pays<sup>615</sup>. Sous le règne de Gustave III, le ministre J. Liljencrantz envisage ainsi d'attirer les flux commerciaux vers la Suède en créant un pôle de redistribution au moyen d'exemption de taxes, en prenant pour modèle les ports de Marseille ou Livourne<sup>616</sup>. Cependant, le projet reste lettre morte.

Toutefois, les négociants et les maîtres de forges de la fin du XVIII<sup>e</sup> et du début du XIX<sup>e</sup> siècle partagent toujours les craintes d'un changement des flux commerciaux<sup>617</sup>. Lors de la période de maturation de l'idée du canal de Göta, nombre de références sont faites aux canaux étrangers. Comme nous avons pu le voir précédemment, les canaux britanniques ne sont pas les seuls à être mentionnés par les promoteurs des canaux suédois. On trouve ainsi la mention du canal de l'Eider chez J. J. Oddy, le négociant britannique qui inspire les écrits de B. von Platen<sup>618</sup>. Mais surtout on retrouve à la fois les canaux danois et russes sous la plume du traité de B. von Platen, en 1806 :

De manière certaine, seule la Suède peut offrir un aussi beau, aussi large et peut-être aussi utile canal à travers toute l'Europe, quand le Vänern et le Vättern seront réunis et enverront les bateaux vers les mers de l'Est ou les mers de l'Ouest. (...) la mer Baltique est le plus nécessaire et presque seul canal pour le commerce anglais avec une partie de l'Asie. Le fret et l'assurance peuvent prendre en charge depuis l'Angleterre jusqu'à Constantinople à travers la mer Baltique, Riga et les canaux russes bientôt terminés.<sup>619</sup>

---

<sup>613</sup> KJAERGAARD, Thorkild. *Op. cit.*

<sup>614</sup> POURCHASSE, Pierrick. Art. cit., 2010, p. 102

<sup>615</sup> MÜLLER, Leos. Art. cit., 2006, p. 18

<sup>616</sup> WILSON, Victor. *Commerce in disguise. War and trade in the Caribbean free port of Gustavia, 1793-1815*. Åbo : Åbo Akademi University Press, 2010, p. 70

<sup>617</sup> POURCHASSE, Pierrick. *Op. cit.*, p. 65

<sup>618</sup> ODDY, Joshua Jepson. *Op. cit.*, p. 304

<sup>619</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1806, p. 42

Plus loin, il écrit que « La Suède devrait suivre la politique du Danemark qui s'est assuré une route en ouvrant le canal de Holstein (...).<sup>620</sup>», ce qui prouve bien que la vision de B. von Platen est d'offrir à la Suède une place au sein des nouveaux flux commerciaux qui sont en train de se créer. Il mentionne ainsi le commerce britannique vers l'Asie à une période où la Couronne britannique est de plus en plus tournée vers la Méditerranée qui lui permet de s'assurer le sous-continent indien<sup>621</sup>. Pour le promoteur de la voie d'eau, la traversée de la Suède au moyen d'un canal permet d'ancrer solidement les flux commerciaux au milieu du royaume et de supplanter ainsi le rôle commercial central que détient alors Copenhague<sup>622</sup>. Cette logique suédoise de la construction d'une infrastructure pour éviter le déclassement économique rejoint finalement celle que l'on peut observer à la même époque environ au Canada<sup>623</sup>. La construction des canaux canadiens se conçoit ainsi comme un moyen d'attirer les produits du Midwest alors en pleine expansion vers Montréal en contrant le pouvoir d'attraction des canaux new-yorkais comme le canal Erié<sup>624</sup>.

Cependant, la volonté de concurrencer des canaux étrangers n'est pas la seule préoccupation commerciale des négociants et maîtres de forges suédois. Il s'agit aussi de diminuer la perte des parts de marché que subissent les marchandises suédoises depuis des décennies. A compter de 1750 environ, la Suède connaît une remise en question de sa position dominante sur le marché du fer. Traditionnellement, les maîtres de forge ont une tendance à rationner les quantités de fer envoyées à l'étranger afin de maintenir des prix élevés. Le fer suédois est alors considéré comme le meilleur du monde, grâce à sa faible teneur en phosphore. La grande masse des négociants de Göteborg sont intéressés dans le commerce de ce fer. Le consul français mentionne d'ailleurs la dépendance à cette unique marchandise dans un rapport de 1811 :

Il faut ajouter à cela que les seigneurs du royaume, les ministres, enfin les gens les plus marquants et les plus influents dans le gouvernement, sont, en général, tous propriétaires de mines et de forges, et de fabriques d'alun, qu'ils ont des contrats passés avec le commerce, qu'ils ont reçu des avances, que leur revenu enfin ne consistent que dans le débouché de ces produits. Le véritable intérêt de l'Etat les touche peu, ils ne voient

---

<sup>620</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1806, p. 55

<sup>621</sup> GRAINGER, John. *The British Navy in the Baltic*. Suffolk : Boydell Press, 2014, p. 208

<sup>622</sup> MÜLLER, Leos. Swedish neutrality and shipping in the second half of the eighteenth century. EHS Annual Conference, 2006, p. 5

<sup>623</sup> TULLOCH, Judith. *Art. cit.*

<sup>624</sup> RAUDZENS, George. *Op. cit.*, p. 6

que le présent, et ils favorisent de tout leur pouvoir le commerce qu'on continue de faire avec l'Angleterre.<sup>625</sup>

Les individus influents évoqués ici par le consul sont les membres des principales familles des commerçants de Göteborg, identifiés depuis longtemps par l'historiographie suédoise : Ekman, Santesson, Wohlfahrt, Malm et Carnegie<sup>626</sup>. La quasi totalité des membres de ces familles sont aussi intéressés dans la construction du canal. Or, si nous avons déjà indiqué que le canal sert en grande partie à exporter le fer de Värmland, il est surtout conçu pour remédier à la crise que connaît le commerce du minerai.

Depuis le XVIII<sup>e</sup>, la hausse de la production du fer russe, de moins bonne qualité mais bien moins coûteuse, remet en cause la domination du fer suédois au Royaume-Uni<sup>627</sup>. Les Britanniques mettent en place de leur côté le procédé au coke qui leur permet d'accroître leur production et de devenir à leur tour des exportateurs. En presque cinquante années, la Suède passe de 40% à 13% de la production mondiale de fer. Pour les négociants et maîtres de forges suédois, il faut réagir en agissant sur les coûts de la marchandise<sup>628</sup>. Pour réagir, ils veulent baisser le coût de leurs produits sans rogner ni sur leurs marges ni en élargissant leur production. La dernière solution reste donc la diminution du coût de transport. C'est dans cette stratégie économique que semble s'inscrire la construction du canal de Göta. Le fait semble d'ailleurs suffisamment connu pour que les promoteurs en parlent lorsqu'ils présentent le projet à la diète :

Il est facile de se représenter que le temps viendra où beaucoup d'industries dans le coeur du royaume cesseront d'exister, juste à cause du coût du transport. Cette voie d'eau sécurise le commerce et l'ouverture du canal en question pave la voie pour le commerce étranger (...). Le mouvement intérieur gagnera significativement à travers des transports moins coûteux pour les métaux venus de nos magasins des régions minières, par un accès facilité aux grains que nos plaines fertiles produisent. Nos produits, grâce à des prix de transport moins onéreux seront toujours plus accessibles. Le second

---

<sup>625</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothembourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport du consul de France à Göteborg au Ministre des Affaires Étrangères, 26 juin 1811

<sup>626</sup> FORSBERG, Per. *Op. cit.*, p. 21

<sup>627</sup> POURCHASSE, Pierrick. *Op. cit.*, p. 66

<sup>628</sup> HECKSCHER, Eli. Un grand chapitre de l'histoire du fer : le monopole suédois. *Annales d'histoire économique et sociale*, 1932, vol. 4, n°15, p. 236

intérêt est pour les biens qui doivent bénéficier d'un transport doux. Le charbon et la chaux sont ainsi considérés comme les sources de revenus les plus sûres des canaux anglais.<sup>629</sup>

On voit donc bien ici que le canal cherche à résoudre ce problème commercial majeur de la perte de marchés. Il s'agit de construire un canal pour rendre les marchandises suédoises plus accessibles en diminuant les coûts de transport. Cependant, la stratégie commerciale des marchands suédois est loin de se limiter à la construction du canal de Göta, ils envoient aussi des agents chargés de s'inspirer des modes de production britanniques au coke<sup>630</sup>.

Le dernier usage commercial que les négociants et les maîtres de forges attendent du canal de Göta est de gagner des nouveaux marchés afin de compenser la perte de vitesse sur les marchés traditionnels. Le principal marché émergent est alors le marché américain, qu'on pense pouvoir approvisionner en fer comme on le fait déjà avec le canal de Trollhätte<sup>631</sup>. Il faut dire qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les marchands américains sont les plus gros acheteurs de fer suédois. La production de fer aux Etats-Unis est alors encore balbutiante et les mauvais moyens de transport accroissent le coût de la marchandise. Les navires américains qui viennent commercer en Europe embarquent alors avec eux pour le retour des barres de fer suédoises qui servent de ballast mais qui se vendent aussi facilement sur le marché nord-américain. En 1806, les exportations sont multipliées par 6 par rapport à l'année précédente. Ces échanges commerciaux entre les deux pays s'accroissent d'autant plus qu'à compter de 1807, les Français et les Danois s'emparent des navires neutres qu'ils trouvent, ce qui entraîne un repli des navires américains des ports russes vers Göteborg, plus facilement accessible<sup>632</sup>. Cette présence est visible dans les archives consulaires françaises, où le consul rapporte en décembre 1810 :

Ainsi, les bâtiments neutres sont reçus dans les ports de Suède. Les certificats d'origine dont ces bâtiments sont porteurs doivent être considérés comme faux, les consuls de S. M. en Amérique n'en délivrant plus depuis longtemps. (...) Il sera donc toujours diffi-

---

<sup>629</sup> RH, Präteståndets riksdagsprotokoll, Présentation du mémoire de C. von Rosenstein, 1<sup>er</sup> septembre 1809

<sup>630</sup> ARPI, Gunnar. The Swedish Ironmasters' Association. *Scandinavian Economic History Review*, 1960, vol. 8, n°1, p. 87

<sup>631</sup> EVANS, Chris, RYDEN, Göran. *Baltic Iron in the Atlantic World in the Eighteenth Century*. Leyden : Brill, 2007, p. 17

<sup>632</sup> FLEISHER, Eric. The beginning of the transatlantic market for Swedish iron. *Scandinavian Economic History Review*, 1953, vol. 1, n°2, p. 185

cile, avec une pareille organisation, d'empêcher les négociants de faire avec l'Angleterre et les Américains, tout le commerce qu'ils voudront, commerce dont ils se trouvent si bien qu'en 1809, les douanes ont donné aux actionnaires 40 pour-cent de bénéfice.<sup>633</sup>

Le consul de France à Göteborg semble être une source fiable. Les historiens ont montré que nombre de capitaines américains et de navires de la même nationalité viennent mouiller à Göteborg dans le cadre du Blocus continental<sup>634</sup>. Or, la plupart des négociants qui sont en lien avec les marchands américains sont des promoteurs de la compagnie du canal de Göta. Ils sont d'ailleurs pour la plupart d'entre eux actionnaires du canal de Trollhätte. Sans doute faut-il voir ici dans la construction du canal un moyen d'accroître les capacités de transport depuis les forges du Värmland et du Bergslagen vers Göteborg. Depuis ce port, les négociants peuvent écouler leurs marchandises à des marchands issus d'un pays dont la demande de fer ne cesse d'augmenter<sup>635</sup>.

Pour les Suédois, le canal de Göta se conçoit donc comme l'instrument d'un renouveau commercial. Par sa capacité à offrir une forme d'indépendance douanière, en pérennisant la position acquise grâce au Blocus continental et en diminuant les frais de transport. Cette politique est résumée par le consul français dans un de ses rapports, rédigé en août 1811 :

Le canal de Gothie commence à Söderköping, province d'Ostrogothie, c'est un petit port sur la mer Baltique, il doit passer à 3 1/4 de mille de Mariestad, province de Westrogothie, pour se joindre par le lac de Vättern et Vänern, à celui de Trollhätta, qui aboutit par Gothenburg à la mer du Nord. Ainsi, les bâtiments qui font la navigation intérieure, partant soit de Strömstad et de Gothenbourg, soit de tous les ports environnants le lac Vättern, et celui de Vänern, pourront se rendre à Stockholm, sans passer le Sund, en abrégant beaucoup ce voyage, sans courir de risques, et sans payer d'assurance.<sup>636</sup>

---

<sup>633</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothenbourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport du consul de France à Göteborg au Ministre des Affaires Étrangères, décembre 1810

<sup>634</sup> MÜLLER, Leos. *Op. cit.*, p. 206

<sup>635</sup> WILSON, Victor. *Op. cit.*, p. 113

<sup>636</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothenbourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport du consul de France à Göteborg au Ministre des Affaires Étrangères, 14 août 1811

Ce rapport, écrit alors que le canal est déjà mis en chantier, fait la démonstration de l'ampleur des enjeux commerciaux du canal. Le consul français fait ici la description d'un nouveau territoire suédois, mieux relié et plus homogène.

Ce premier temps met en évidence la transformation d'un projet de voie d'eau privée et commerciale à l'échelle régionale en une politique d'ampleur nationale entre le début des années 1800 et les années 1810.

\*\*\*\*\*

Lors de sa conception, le canal de Göta n'est que la poursuite logique du canal de Trollhätte. L'infrastructure est présentée comme une oeuvre d'utilité publique, néanmoins ces promoteurs ne peuvent parvenir à dissimuler complètement leurs intérêts commerciaux et industriels. La recherche d'arguments audibles par le pouvoir les contraint à mettre en récit leur dessein de bâtir une voie d'eau en l'intégrant plus largement dans l'histoire de la Suède. Il s'agit en quelque sorte d'« inventer la tradition », en faisant reposer la légitimité du canal sur l'histoire et le passé. Comme souvent, cette invention de la tradition gagne en substance avec la défaite militaire de 1809 et le traumatisme qu'elle provoque. Pour promouvoir la légitimité de leur entreprise, les promoteurs font alors appel à une prétendue tradition historique qui ferait du canal une infrastructure pratiquée mais impensée (pendant l'ère viking) puis pensée à travers les siècles. La construction ne serait alors qu'un moyen pour le royaume, désormais capable de dominer les anciens obstacles, de se projeter dans le futur en réalisant une infrastructure susceptible d'améliorer les circulations dans le royaume<sup>637</sup>.

Cette idée ne peut toutefois s'exprimer de manière brute. Peu à peu, le dessein de construire un canal qui traverserait la Suède de part en part s'apparente à un projet, c'est à dire un « ensemble de formes sociales, d'objets stabilisés, de normes, de procédures plus ou moins explicites ou implicites, qui règlent les multiples participations à l'action collective »<sup>638</sup>. Cette mue s'opère notamment par l'intervention du faiseur de projet, ici B. von Platen. Ce dernier façonne l'idée et lui donne une forme susceptible d'intéresser les autorités royales. Celles-ci imposent les normes et les procédures qui rigidifient la forme que prend le projet. Elles contribuent à le transformer en une politique publique sur le territoire suédois. Pour les respecter, le faiseur de projet s'entoure d'assistants ou fait appel à son réseau, pas toujours avec succès. Sa position particulière le soumet au bon vouloir des administrations provinciales. Néanmoins, sa capacité à mener à bien le travail de mise en forme des données collectées lors de l'enquête sur le terrain assure sa position à la tête du projet. Les cartes et documents produits à cette occasion font la démonstration d'une nouvelle manière de maîtriser le territoire. Dans ce cadre, le projet du canal de Göta s'apparente à une politique publique mise en oeuvre sur le territoire du royaume.

---

<sup>637</sup> HARRISON, Carol, JOHNSON, Ann. National identity : the role of science and technology. *Osiris*, 2009, vol. 24, n°1, p. 3

<sup>638</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., p. 7-33

Dans un troisième temps, le projet du canal de Göta, d'abord projet de l'Ancien Régime suédois, s'intègre peu à peu dans les contraintes politiques et économiques du moment. Dans le cadre des relations extérieures, il passe du statut de projet soumis aux aléas diplomatiques à celui de moteurs des relations bilatérales suédo-britanniques. En ce qui concerne la politique intérieure, il révèle peu à peu une nouvelle échelle territoriale de pensée, celle du royaume. Contrairement au cas français, l'impécuniosité de l'Etat suédois n'empêche absolument pas la mise en oeuvre d'une politique publique<sup>639</sup>. Il faut noter tout de même que le passage devant les comités parlementaires et la mention des futurs canaux à construire peut se rapprocher des propos tenus lors des débats parlementaires de la Révolution en France. La révolution suédoise de 1809 et la perte de la Finlande constituent à leur tour des événements majeurs. En un sens, cette recherche sur le canal de Göta vise aussi à comprendre les effets de cette guerre sur la vision que les élites suédoises projettent sur leur pays. Alors que le canal de Trollhätte n'était conçu que comme un ouvrage commercial sans portée nationale, les parlementaires de 1809 pensent le territoire suédois comme homogène, une entité cohérente qui doit être innervée par des voies d'eau et structuré par une logique réticulaire. Des débats parlementaires se dégagent bien une typologie hiérarchisée des lignes de transport et l'idée d'un système articulé. On veut mettre en place un axe de communication qui est censé désormais unifier le pays en reliant les différentes parties du territoire. L'idée est bien désormais, selon les mots d'E. Tegner, de « conquérir la Finlande par l'intérieur du royaume ». Si l'on y a longtemps vu une injonction à se tourner vers les provinces du Norrland, ne s'agit-il pas aussi ici de stimuler l'intérieur du royaume en créant un marché national ?

La transformation du projet du canal de Göta en politique encadrée par l'Etat étant ainsi fondée, il convient maintenant d'analyser la mise en chantier de cette infrastructure dans le cadre d'une coopération internationale.

---

<sup>639</sup> CONCHON, Anne. Art. cit., 2008, p. 16





## Deuxième partie : Mettre en oeuvre un chantier (autour de 1810 - autour de 1820)

Le début des années 1810 marque la mise en chantier du canal de Göta. Le projet politique apparaissant sur des documents pendant les dix années précédentes prend peu à peu une forme matérielle. Les circuits de transport de la main d'oeuvre traversent le pays, des outils et des matériaux parcourent le royaume. Aux alentours de la ligne du canal, des bâtiments sont construits afin d'héberger hommes et instruments. Au coeur du chantier, les travaux de terrassement transforment directement le territoire en réalisant une excavation importante. Cette irruption de la forme matérielle du projet théorique contribue à changer les relations qui se nouent autour de l'infrastructure. Si jusqu'alors les acteurs cherchaient à influencer la forme du projet, ils visent désormais à inscrire leurs conceptions directement dans le réel. Dans ce cadre, le chantier devient, comme le montrent les travaux de N. Montel sur le chantier du canal de Suez, un laboratoire d'innovations, un processus de production et un lieu d'expertise<sup>640</sup>. L'ensemble de ces dimensions sera pris en compte dans ce chapitre.

La particularité du chantier du canal de Göta réside dans le fait que les innovations, la production et l'expertise mentionnées ci-dessus sont liées à des circulations internationales intenses. L'actionnariat marchand mais surtout la présence du chef de projet parmi les milieux négociants contribuent à faire du chantier du canal un point de convergence des flux, humains comme matériels. Ils viennent pour leur quasi-totalité des îles britanniques. L'inclinaison diplomatique vers le Royaume-Uni, pourtant entamée par Gustave IV, résiste au coup d'Etat de 1809<sup>641</sup>. La conclusion de l'ouvrage de N. Montel appelle à élargir cette histoire technique aux circulations, en invitant à mener des recherches sur la question des transferts techniques dans le cadre des chantiers, comme les travaux en histoire moderne l'ont fait<sup>642</sup>. Il est possible d'observer ces phénomènes d'hybridation et de circulation à une échelle locale. Ici, il s'agit de s'inscrire dans cette approche mais de l'enrichir encore en analysant finement l'ancrage du projet dans les milieux négociants pour interroger les supports de ces transferts. Ces derniers empruntent principalement aux formes des relations entre négociants et cheminent le long de circuits

---

<sup>640</sup> MONTEL, Nathalie. *Op. cit.*

<sup>641</sup> ZETTERBERG, Kent. *Scandinavia in the era of Revolution and Napoleon* In ROWE, Mark. *Collaboration and Resistance in Napoleonic Europe*. Basingstoke et New-York : Palgrave Macmillan, 2003, p. 210

<sup>642</sup> MONTEL, Nathalie. *Op. cit.*

commerciaux. Par conséquent, ils rencontrent des écueils communs à ces entreprises commerciales, entre lenteur, difficultés de transport et échecs patents.

Les recherches récentes mettent en évidence le fait que la transformation des projets en chantier renforce encore leur dimension politique<sup>643</sup>. Si la mise sous forme du projet du canal de Göta a provoqué sa récupération par le pouvoir royal, les régulations autour du chantier mettent aux prises des conceptions parfois antagonistes. Comme l'explique F. Graber, plusieurs couples de concepts s'opposent lors de la mise en chantier, comme l'innovation et le contrôle, la singularité et les institutions, ou encore la conception et l'exécution<sup>644</sup>. Ces notions trouvent un écho direct dans le cas du canal de Göta. Avec le coup d'Etat de 1809, le chantier anglo-suédois est davantage encadré par le parlement et les institutions nées de la nouvelle constitution. La mise en chantier provoque à l'échelle intermédiaire des conflits sur l'interprétation des documents du projet. Dès lors, le canal devient un lieu à la fois physique et mental autour duquel convergent et s'organisent les conceptions des acteurs et des groupes divers. Le pouvoir royal, les négociants, les parlementaires, les résidents des espaces traversés ou non s'impliquent tour à tour ou simultanément dans cette élaboration. Cette large participation contribue à faire du chantier du canal une arène politique à l'échelle du royaume.

---

<sup>643</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2011, p. 19

<sup>644</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2011, p. 19

## Chapitre 4 : Un chantier binational

Les travaux récents sur l'histoire des transferts techniques insistent beaucoup sur le rôle des échanges internationaux dans les processus d'innovation et d'intensification de la technique<sup>645</sup>. Le processus de construction du canal de Göta prend la forme d'un chantier qui se déroule entre deux États, le Royaume-Uni et la Suède. A l'occasion du percement du canal, des flux humains et matériels convergent vers le chantier. Ce dernier émet lui-même des flux vers la Grande-Bretagne. Ils prennent la forme d'un nombre important de circulations d'individus, d'objets et d'idées. En adoptant ici une approche transnationale au plus près des acteurs, il est possible d'observer comment se manifestent les processus de transfert et d'appropriation techniques, entre ingénieurs, techniciens et ouvriers suédois comme britanniques.

La grande spécificité du canal de Göta est son caractère binational. Le chantier s'étend naturellement sur le territoire suédois, mais aussi sous une autre forme sur le territoire britannique. Cette dimension de chantier binational apparaît dès les premiers moments de la construction. Les acteurs mis en relation au cours de l'élaboration du projet poursuivent leurs échanges en dépit des événements politiques. Ils élaborent collectivement les étapes, déterminent ensemble les techniques employées sur le chantier, et s'accordent sur les recrutements à effectuer. La conception du chantier du canal implique en effet de recruter des individus détenteurs de compétences techniques particulières. Ce chapitre explore autant les raisons qui déterminent le choix des dirigeants du canal et de leurs homologues que celles qui encouragent ces ouvriers qualifiés à s'engager. On s'intéresse ainsi à la prise de décision du départ des ouvriers et techniciens, en fonction du rôle tenu par chacun dans l'espace originel et les occasions offertes par le pays d'accueil<sup>646</sup>. Ces séjours de travail longs ne sont pas les seuls à avoir lieu dans le cadre du chantier du canal. Les motivations à l'origine des voyages techniques sont elles aussi à explorer. Ces deux circulations humaines impliquent d'anticiper les modalités des voyages. L'encadrement mis en oeuvre par les autorités des deux pays comme celles du canal déterminent la manière dont elles conçoivent le chantier. Le support pour l'ensemble de ces décisions est la relation marchande. Les moyens de mise en relation comme la correspondance entretenue par les divers acteurs répondent aux normes négociantes en vigueur à l'époque. Elles inscrivent le chantier du canal de Göta dans une aventure marchande qui

---

<sup>645</sup> sur ce sujet, voir les travaux d'HILAIRE-PEREZ, Liliane.

<sup>646</sup> BUTI, Gilbert, RAVEUX, Olivier. Introduction. *Cahiers de la Méditerranée*, 2012, n°84, p. 12

trouve sa concrétisation au moment de la mise en circulation des hommes et des objets, après celle des idées de construction.

Les circulations constituent le véritable cœur battant du chantier. Plusieurs travaux historiques considèrent déjà les espaces maritimes comme des laboratoires pour étudier les liens entre le travail et les déplacements humains<sup>647</sup>. Ici, il s'agit de voir comment la mer du Nord devient le support de toutes les circulations entre d'un côté, des espaces identifiés comme des lieux de recrutement, de production ou d'innovation, et de l'autre le chantier du canal de Göta, entendu comme un laboratoire technique. Tout d'abord, il apparaît nécessaire d'identifier et de cartographier les trajectoires de ces circulations. Ces dernières dépendent en grande partie des représentations des dirigeants de la compagnie et de leurs homologues, qui associent des espaces aux innovations. Une fois ces zones identifiées, c'est le temps du voyage ou du fret. Les objets, les idées et les hommes circulent, à une période on l'on considère la culture de la mobilité comme un des principaux facteurs d'acquisition de savoir-faire<sup>648</sup>. Les processus de collecte des informations et de mise en forme des savoirs sont multiples, et dépendent du statut du voyageur ou de l'expéditeur, de sa personnalité, des passeurs, des commanditaires ou des supports disponibles. Là encore, les sociabilités marchandes jouent à plein. Ces circulations font alors apparaître une « zone de contact » avec des réseaux, des circuits, un multilinguisme et des processus de traduction<sup>649</sup>. On voit alors émerger, selon les mots de C. Rabier, un « espace de la technique » dans lequel se tissent des « déplacements réels des hommes, des textes et des objets »<sup>650</sup>. Il faut noter que ces circulations ne se font pas à sens unique : les Britanniques se montrent parfois intéressés par des produits ou des ouvrages suédois. Enfin, il convient de se montrer prudent sur les rythmes de ces circulations : des éléments exogènes comme la conjoncture politique internationale ou le climat jouent eux aussi un rôle dans la fréquence et l'intensité de ces flux.

La réception des circulations et leur adaptation au contexte suédois constitue la dernière partie de ce chapitre. Ce n'est que récemment que les travaux de l'historiographie suédoise se

---

<sup>647</sup> BUTI, Gilbert, RAVEUX, Olivier. Art. cit., p. 12

<sup>648</sup> BARTOLOTTI, Fabien. Mobilités d'entrepreneurs et circulations des techniques : les chantiers portuaires de Dussaud frères d'un rivage à l'autre (1848-1869). *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2015, vol. 2, n°51, p. 174

<sup>649</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., p. 18

<sup>650</sup> RABIER, Christelle. Les techniques chirurgicales autour de 1800 entre France et Grande-Bretagne : les enjeux des échanges. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 65

sont intéressés à la réception des savoirs issus de processus de circulations transnationaux<sup>651</sup>. Dans un article publié récemment, les deux historiens suédois J. Östling et D. Heisenblad plaident pour un changement de paradigme dans l'étude des circulations. Ils souhaitent promouvoir l'étude des processus de circulations sous l'angle de la réception et du contexte plutôt que sous celui de l'origine et de la production des savoirs<sup>652</sup>. Si nous traitons de cette production, nous voulons ici porter une attention toute particulière à la réception des savoirs. Les ouvriers britanniques présents sur le chantier transmettent leurs méthodes et leur savoir-faire aux ouvriers suédois. Nous ignorons malheureusement la manière dont ces derniers reçoivent ces connaissances, ou s'ils en transmettent eux-mêmes. Toutefois, le contexte de réception apparaît dans les sources des dirigeants de la compagnie du canal. Ces sources mettent en évidence comment ces Britanniques vivent et travaillent dans un autre pays<sup>653</sup>. En étudiant l'accueil réservé à ces nouveaux savoirs, on peut aussi déterminer les ressorts de la décision des dirigeants du canal lorsqu'ils s'approprient telle ou telle technique. Les instruments, les outils et les méthodes sont accueillis en Suède selon des modalités diverses. Dans ces processus de choix, les relations de pouvoir ne sont pas absentes, et ceux qui choisissent visent des objectifs particuliers<sup>654</sup>. Les Suédois effectuent en effet dès cette période des sélections dans les connaissances transmises et formulent des critiques sur les savoirs britanniques. Ils interprètent, traduisent ou adaptent le savoir-faire étranger en fonction des besoins et des contraintes locales<sup>655</sup>. Peu à peu, on assiste à un phénomène d'appropriation de ces savoirs techniques. Au-delà des méthodes de construction, on distingue notamment le fait que les circulations sont conçues comme un moyen de transposer dans un contexte local une politique complète de construction des canaux qui se veut originale.

## 1. Un canal construit de part et d'autre de la mer du Nord

La principale originalité du chantier du canal de Göta réside dans sa position singulière, entre le territoire britannique et suédois. Les travaux à proprement parler se tiennent certes sur le sol du royaume de Suède, mais le territoire britannique apparaît dans les sources comme

---

<sup>651</sup> ÖSTLING, Johan, LARSSON HEIDENBLAD, David, SANDMO, Erling, NILSSON, Anna. *Circulation of knowledge : Explorations in the History of knowledge*. Lund : Nordic Academic Press, 2018, 256 p.

<sup>652</sup> ÖSTLING, Johan, LARSSON HEIDENBLAD, David. *Cirkulation : ett kunskapshistoriskt nyckelbegrepp*. *Historisk Tidskrift*, 2017, vol. 2, n° 137, p. 269-284

<sup>653</sup> BUTI, Gilbert, RAVEUX, Olivier. Art. cit., p. 13

<sup>654</sup> ÖSTLING, Johan, LARSSON HEIDENBLAD, David. Art. cit.

<sup>655</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., p. 162

espace intégrant du chantier. Il n'en est pas seulement une extension, mais une partie propre. Le Royaume-Uni apparaît en effet aux yeux des dirigeants de la compagnie du canal de Göta comme un centre technique et un modèle administratif majeur en Europe<sup>656</sup>. Dans une lettre qu'il adresse à T. Telford en mai 1816, B. von Platen regrette le retard que semble accuser la Suède :

For though we are more a century behind England we are certainly century before the rest the may boast ever the please, the have given fine proofs of their principles as well as hipness for political freedom !<sup>657</sup>

Si la lettre date de 1816, période directement postérieure aux guerres napoléoniennes, où la plupart des pays européens commencent à s'intéresser aux transformations économiques qui ont lieu au Royaume-Uni, la Suède porte tôt son attention sur cet espace<sup>658</sup>. Comme nous avons pu le voir, les souverains suédois entendent s'inspirer du modèle anglais dès le début du siècle<sup>659</sup>. Cette volonté de copier le modèle anglais fait écho au sein du groupe des élites négociantes et des maîtres de forge, actionnaires de la compagnie du canal de Göta. En s'impliquant fortement dans les transferts techniques qui ont lieu à l'occasion de la construction de la voie d'eau, ces membres de l'aristocratie du fer contribuent à en faire des circulations marchandes. Les modes de mise en relation, les modalités de déplacement ou encore les réseaux d'informations sont tous issus de ce monde négociant dans lequel gravite le faiseur de projet suédois, et par extension, l'expert britannique.

Les savoirs marchands sont utilisés dès les premiers temps du chantier, pour en assurer la mise en oeuvre. Les échanges de missives et d'instructions visent à assurer le recrutement des artisans de la transformation économique que veut être le chantier du canal. Il s'agit d'identifier de véritables experts transnationaux, des ingénieurs voyageurs, des machinistes migrants ou des ouvriers qualifiés, comme dans d'autres cas de transferts<sup>660</sup>. Pour chacune de ces caté-

---

<sup>656</sup> BRULAND, Kristine. *British Technology and European Industrialization : The Norwegian Textile Industry in the Mid Nineteenth Century*. Cambridge : Cambridge University Press, 1989, p. 3

<sup>657</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 11 mai 1816

<sup>658</sup> COTTE, Michel. Le rôle des ouvriers et entrepreneurs britanniques dans le décollage industriel français des années 1820. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 119

<sup>659</sup> YLLFORS, Karin. *Op. cit.*, p. 20

<sup>660</sup> PRETEL, David, FERNANDEZ, Nadia. *Technology Transfer and Expert Migration in Nineteenth-Century Cuba*. European University Institute, Working paper 2013, n°34, p. 2

gories, Suédois et Britanniques s'accordent afin de sélectionner précautionneusement les individus mais aussi de préparer attentivement leur déplacement. A cette occasion émerge la figure de l'intermédiaire britannique, destiné à favoriser les échanges. Souvent employé dans le cadre des relations de commerce franco-britannique, issu d'une longue tradition d'agents commerciaux, l'intermédiaire prend une place de plus en plus importante au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Ils agissent auprès de leurs mandataires en fournissant des renseignements, en nouant des relations, en rédigeant même des études et des plans pour leurs clients, et conseillent les implantations nouvelles<sup>661</sup>. Ici, la spécificité du canal réside dans le fait que c'est un ingénieur civil, Thomas Telford, qui tient ce rôle. Son statut social qui le met sur un pied de quasi-égalité avec le faiseur de projet B. von Platen lui octroie une capacité d'action élargie, qu'il convient d'étudier.

Toutefois, l'intensité des circulations entre le Royaume-Uni et la Suède ne doit pas masquer l'existence de circulations inverses. Tout au long de la période 1810-1820, des hommes sont envoyés depuis la Suède vers ce que les dirigeants de la compagnie et les autorités suédoises identifient comme un centre technique. Ces voyages donnent lieu à des processus de sélection et de préparation de circulations qui n'ont rien à envier à leurs homologues britanniques.

### 1.1. La correspondance du canal, une correspondance marchande ?

L'historiographie récente rompt avec une histoire du commerce presque entièrement envisagée sous l'angle d'une histoire des transports des marchandises. Les transactions qui ont lieu en amont et en aval de la circulation commerciale ne conservent dans la plupart des études qu'une part congrue. Dans le cas du canal de Göta, nous souhaitons nous inspirer des travaux récents qui accordent une attention particulière aux échanges épistolaires qui précèdent l'envoi de marchandises<sup>662</sup>. En somme, il s'agit de s'intéresser aux usages des acteurs impliqués dans la construction du canal à terre, en montrant que la correspondance qu'ils rédigent constitue le préalable à tout échange matériel d'ampleur.

---

<sup>661</sup> COTTE, Michel. Art. cit., p. 125

<sup>662</sup> BARTOLOMEI, Arnaud. La dépersonnalisation de la relation de commerce aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Paris I, Working paper 2011, p. 3



Si nous faisons appel ici à l'historiographie du commerce, c'est parce que les relations nouées au début de la construction de la voie d'eau nous semblent s'inscrire dans le cadre plus large des relations de type commercial. Les acteurs entretiennent une correspondance dense qui recouvre ce qui s'apparente à une relation d'affaire. Ils s'écrivent pour s'informer sur des individus ou des produits, se les procurer, ordonner leur circulation ou bien leur paiement par l'intermédiaire de supports de crédit. A cette occasion, ils utilisent de nombreux instruments propres au monde marchand comme les procurations ou les quittances<sup>663</sup>. Ce chapitre cherche ici à brosser à grands traits le portrait des relations commerciales entretenues par les acteurs gravitant autour du chantier, dans la lignée des travaux s'interrogeant sur le passage d'un commerce d'Ancien Régime fondé sur des relations personnelles à une société de marché qui serait caractérisée par davantage de rationalité<sup>664</sup>. Il s'agit de s'intéresser autant à la forme qu'au contenu de cette correspondance, ses trajectoires et enfin ce qu'elle nous révèle sur les relations entre les acteurs.

Dans le cas du canal de Göta, la correspondance entretenue par les acteurs des deux côtés de la mer du Nord concorde sur de nombreux points avec les modalités des correspondantes négociants de la fin du XVIII<sup>e</sup> et du début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>665</sup>. Tant leur forme que leur contenu s'apparentent à des échanges épistolaires que l'on peut trouver chez les communautés marchandes de l'Europe de l'Ouest. On y retrouve ainsi un savant mélange d'écrits relatifs à la fois aux nouvelles familiales, aux prix pratiqués dans tel ou tel lieu, à des opérations commerciales ou encore à des événements politiques<sup>666</sup>. Ces derniers sont particulièrement présents dans la correspondance entretenue par B. von Platen et T. Telford au cours de la période de la mise en chantier. Leur statut social élevé et leurs réseaux personnels et professionnels les tiennent informés des soubresauts européens de la période. Dans une lettre qu'il adresse en décembre 1813, T. Telford salue la victoire de Leipzig remportée par les coalisés sur Napoléon et évoque les célébrations à Edimbourg, notamment « votre prince héritier de Suède, dont l'effigie en transparence est apparue à ma fenêtre lors du feu d'artifice tiré lors de la grande illumination.<sup>667</sup> »

---

<sup>663</sup> BARTOLOMEI, Arnaud, DE OLIVEIRA, Matthieu, LEMERCIER, Claire. L'encastrement des relations entre marchands en France, 1750-1850 : Une révolution dans le monde du commerce ? *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2017, vol. 2, n°72, p. 430

<sup>664</sup> *Ibid.*, p. 427

<sup>665</sup> BARTOLOMEI, Arnaud. Art. cit., p. 1

<sup>666</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Bordeaux et les Etats-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*. Paris : Droz, 2015, p. 244

<sup>667</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 26 décembre 1813

L'événement mentionné constitue certes un tournant pour les populations des pouvoirs coalisés, mais figure à la fin d'une lettre relative aux proportions de matériaux à intégrer dans la composition du mortier pour le canal. On peut donc noter ici l'imbrication caractéristique de la correspondance négociante. Si ces échanges de lettres y puisent en grande partie leur forme et leur contenu, c'est aussi parce que les préoccupations que connaissent les deux groupes sont relativement semblables. La période des années 1810 à 1820 est caractérisée par une forte instabilité sur le plan politique avec la phase finale des guerres napoléoniennes<sup>668</sup>. Inclure dans une missive des éléments aussi généraux que les événements politiques du continent importe dans la mesure où ces derniers peuvent avoir une influence considérable sur la préparation ou l'interruption des expéditions marchandes. Pour le chantier d'un canal reposant précisément sur les échanges maritimes, ces informations revêtent une importance décisive. Bien souvent, les négociants sont parmi les premiers informés des bouleversements politiques car leurs réseaux de correspondance ou leurs navires transportent ces informations<sup>669</sup>. Ici, B. von Platen semble être celui qui a informé T. Telford de la victoire de Leipzig, sans que l'on puisse l'affirmer avec certitude.

La correspondance s'inscrit dans les canons des relations épistolaires marchandes tant par ses trajectoires que par le haut niveau de personnalisation des échanges.

Les circuits adoptés par les acteurs de cette correspondance sont en effet des circuits avant tout marchands. Les études sur les circulations montrent que dans le cadre des circulations scientifiques, auxquelles les circulations autour du chantier du canal empruntent dans une moindre mesure leurs formes, la distance ne joue pas un grand rôle. En effet, les espaces sont mis en contact par des liaisons maritimes dont la longueur n'effraie que rarement les individus impliqués dans des circulations. Ce qui semble compter davantage est l'intensité et la proximité des lignes entre les centres de commerce<sup>670</sup>. Dans le cas qui nous intéresse ici, les circulations autour du chantier du canal empruntent les réseaux commerciaux de la puissante maison de commerce de Gustave Ekman, beau-frère de B. von Platen<sup>671</sup>. Tout au long de la décennie, ce

---

<sup>668</sup> PINON, Victor. Les guerres napoléoniennes du Consulat et de l'Empire. Napoléon.org, 2009 [17/06/2020] <https://www.napoleon.org/histoire-des-2-empires/articles/les-guerres-napoleoniennes/>

<sup>669</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 255

<sup>670</sup> MEREDITH, Margaret. Friendship and knowledge : correspondence and communication in northern trans-Atlantic natural history, 1780-1815 In SCHAFFER, Simon (dir.). *The brokered world : go-betweens and global intelligence, 1770-1820*. Boston : Sangamore Beach, 2009, p. 168

<sup>671</sup> sur l'histoire de cette dynastie marchande, voir ANDERSSON, Magnus. *Kreditförbindelser med utgångspunkt från Göteborg. handelshuset Ekman & Co år 1810* In ANDERSSON, Gudrun, NYBERG, Klas (ed.). *Kommers. Historiska handelsformer i Norden under 1700- och 1800-talen*. Uppsala : Opuscula Historica Upsaliensia, 2010, p. 55

sont dans leur immense majorité les navires d'Ekman, négociant et armateur, qui assurent d'abord l'expédition de la correspondance, puis par la suite le transfert des hommes et des marchandises. Sans entrer ici d'emblée dans une cartographie qui sera menée ultérieurement, les circulations autour du canal se superposent aux circulations marchandes habituelles. On retrouve ainsi la mention d'envois de devis sur des navires de la compagnie Ekman, comme l'indique la firme Hazledine & Thompson à T. Telford en 1819<sup>672</sup>. Les devis et les lettres empruntent la mer depuis Bristol vers Göteborg, itinéraire commercial courant entre le Royaume-Uni et la Suède.

Si ces circuits sont aussi clairement identifiés par les acteurs, c'est parce que les relations se mettent en place d'individu à individu plutôt qu'entre deux points physiques déterminés<sup>673</sup>. Ainsi, la lettre précédente ne doit pas être perçue comme un envoi de Bristol vers Göteborg, mais de la compagnie Hazledine & Thompson à G. Ekman, dirigeant de la maison de commerce Ekman & Co. On remarque ici l'importance de l'envoi au nom propre, plutôt que dans un lieu déterminé, à la manière des négociants. Les consignes données aux agents commerciaux ou aux voyageurs sur la correspondance ordonnent ainsi souvent de prendre contact avec tel ou tel qui sera chargé d'acheminer la lettre plutôt que de l'envoyer d'un lieu à un autre. Ainsi, B. von Platen recommande à C. D. Skogman en janvier 1813 de remettre ses lettres à Mr. Tottie, de la maison de commerce Tottie & Compton, pour qu'il les transmette à son tour à G. Ekman qui les transmettra au baron<sup>674</sup>. Cette correspondance compte un haut degré de personnalisation qui se manifeste aussi par l'entrelacement perpétuel du privé et du professionnel, voire de l'officiel. En effet, le lecteur y retrouve à la fois le souci de trouver des solutions individuelles ou familiales pour maintenir le contact ou bien pour résoudre des affaires personnelles<sup>675</sup>.

Il semble que nous faisons ici face à une relation de commerce qui s'ancre dans les pratiques d'un capitalisme personnel et familial<sup>676</sup>. Les échanges se tissent entre des agents qui se connaissent ou du moins s'identifient au sein d'un groupe. Les liens ne se créent pas entre

---

<sup>672</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de Hazledine & Thompson à T. Telford, 22 octobre 1819 : « shipped for the Gotha canal & Co. by the captain Axel Waalborg, from Bristol, to the address of house Ekman & Co. in Gothenburg on which we have ensured 500£ agreeably to your desire. »

<sup>673</sup> MEREDITH, Margaret. Art. cit., p. 189

<sup>674</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 9 janvier 1813

<sup>675</sup> SALINERO, Gregorio. Une ville entre deux mondes. Trujillo d'Espagne et les Indes au XVI<sup>e</sup> siècle. Pour une histoire de la mobilité à l'époque moderne. Madrid : Casa de Velázquez, 2006, p. 176

<sup>676</sup> BARTOLOMEI, Arnaud. Art. cit., p. 7

des personnes inconnues mais entre des individus reconnus, qui nouent des relations personnelles, où le maître mot devient celui de la confiance.

La correspondance liée à la construction du canal de Göta s'apparente surtout à une correspondance négociante dans la mesure où elle est une correspondance de la confiance. Depuis longtemps les études historiques sur le commerce se sont intéressées à la notion de confiance. Elles ont notamment mis en évidence l'importance des « cercles de confiance marchande » dans le cadre de l'économie de la fin de l'Ancien Régime<sup>677</sup>. Plus récemment, les historiens ont mis l'accent sur le fait que les relations commerciales se fondent sur un usage conjoint des liens familiaux ou du nom propre, que nous avons vus, et sur des dispositifs juridiques, comme la lettre d'introduction ou de mise en relation<sup>678</sup>.

Le cas du canal de Göta semble s'inscrire là encore receler de ces caractéristiques typiques du monde marchand. Ainsi, B. von Platen a recours à plusieurs reprises à la pratique de la lettre de recommandation pour introduire certains de ses protégés auprès de T. Telford. Une lettre adressée par l'un d'entre eux, C. D. Skogman, en décembre 1812, nous apprend ainsi que :

Je vous ai écrit il y a quelques temps, mais à mon arrivée ici j'ai malheureusement envoyé une lettre à Londres ce qui fait qu'elle n'arrivera probablement pas rapidement. Pourtant je voudrais que vous me fournissiez une lettre d'introduction détaillée pour Telford qui probablement sera à Londres le mois prochain.<sup>679</sup>

L'octroi d'une lettre de recommandation par B. von Platen à C. D. Skogman ou en tout cas sa demande par ce dernier démontre que les acteurs engagés se pensent membres d'une aventure avant tout commerciale. Certes, la pratique de donner une lettre de recommandation avant le départ ne se limite pas au monde des négociants, mais les recherches récentes montrent que vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, ceux qui l'emploient, quel que soit leur milieu, cherchent à s'intégrer dans les pratiques marchandes<sup>680</sup>. Un fait notable : aucun individu impliqué ici, que ce soit B. von Platen, T. Telford ou C. D. Skogman, n'est un marchand. Mais chacun est entouré

---

<sup>677</sup> HIRSCH, Jean-Pierre. Les milieux du commerce, l'esprit de système et le pouvoir à la veille de la Révolution. *Annales Economies, sociétés, civilisations*, 1975, vol. 30, n°6, p. 1358

<sup>678</sup> BARTOLOMEI, Arnaud, DE OLIVEIRA, Matthieu, LEMERCIER, Claire. Art. cit., p. 432

<sup>679</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de C. D. Skogman à B. von Platen, 14 décembre 1812

<sup>680</sup> CHAPRON, Emmanuelle. « Avec bénéfice d'inventaire » ? Les lettres de recommandation aux voyageurs dans l'Europe du XVIII<sup>e</sup> siècle. *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, 2010, vol. 2, n°122, p. 432

de négociants. Ils adoptent donc cette forme de correspondance qui s'appuient sur des relations personnalisées<sup>681</sup>. La réclamation de C. D. Skogman suggère même que la lettre de recommandation est indispensable à sa mise en relation avec T. Telford, ce qui montre que comme dans les cas des relations négociantes, le cercle des acteurs impliqués dans la construction du canal est restreint et difficile à pénétrer<sup>682</sup>. La forte personnalisation de la correspondance se manifeste en outre par la forte place que tient la confiance au sein de celle-ci.

La pratique du mandat s'inscrit elle aussi dans cette correspondance de la confiance<sup>683</sup>. Le contrat de mandat se manifeste souvent sous la forme d'une procuration qui confère au destinataire le pouvoir d'agir pour le compte de l'émetteur. Dans le cadre des économies d'Ancien Régime, ces mandats sont régulièrement octroyés par des négociants qui souhaitent acquérir des marchandises dans un espace éloigné. Adressés la plupart du temps à des individus pour lesquels ils entretiennent une confiance, ces mandats sont parfois laissés en « blanc »<sup>684</sup>. Cette pratique du mandat existe dans le cadre du chantier du canal de Göta. Nous savons que B. von Platen utilise cette pratique pour se procurer des outils ou recruter des hommes au Royaume-Uni. Si le mandat en lui-même ne nous est pas parvenu, des lettres subsistent qui font la démonstration de la confiance que le faiseur de projet accorde à l'ingénieur britannique après leurs échanges épistolaires. Au cours de l'année 1810, il lui écrit ainsi :

Whatever expense you may judge necessary for executing the sending over of workmen and tools they will be paid to you by our ministry who long ago had sufficient credits on the purposes upon the Gold Smith in London.<sup>685</sup>

Si nous ne sommes pas ici à proprement parler dans le monde négociant, les pratiques employées par le baron suédois semblent s'en approcher. Son usage du mandat comme d'un moyen d'action à longue distance suppose une confiance absolue dans son interlocuteur. On retrouve là une dans caractéristiques des mandats qui sont souvent délivrés en direction d'un semblable ou d'un pair<sup>686</sup>. Nous sommes bien ici au coeur d'un cercle marchand qui correspond intensément.

---

<sup>681</sup> BARTOLOMEI, Arnaud, DE OLIVEIRA, Matthieu, LEMERCIER, Claire. Art. cit., p. 439

<sup>682</sup> *Ibid.*, p. 459

<sup>683</sup> PFISTER, Laurent. Un contrat en quête d'identité. Jalons pour une histoire de la qualification du mandat In DISSAUX, Nicolas (dir.). Le mandat : un contrat en crise ? Paris : Economica, 2011, p. 1-38

<sup>684</sup> *Ibid.*, p. 455

<sup>685</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 1810

<sup>686</sup> BARTOLOMEI, Arnaud, DE OLIVEIRA, Matthieu, LEMERCIER, Claire. Art. cit., p. 458

Les circulations à l'aube de la mise en chantier du canal de Göta sont donc d'ores et déjà structurées. Elles montrent que les acteurs se trouvent pris dans des liens qui s'apparentent dans une large partie à des liens de négoce. Ces formes de relation subsistent tout au long des années 1810, et persistent même jusqu'au début des années 1820. Tout ici semble donc indiquer une survivance des dispositifs anciens du commerce alors même que le nombre d'acteurs mis en relation par le chantier du canal s'accroît. Ce constat rejoint celui déjà fait par les récents travaux sur l'histoire du commerce, qui décèlent une complémentarité entre les nouveaux instruments du commerce et les pratiques anciennes<sup>687</sup>.

### 1.2. Recruter et s'engager pour le chantier du canal

Dans ses travaux sur les travailleurs britanniques vivant en France au XIX<sup>e</sup> siècle, F. Bensimon fait le constat d'un véritable vide historiographique en ce qui concerne les niveaux intermédiaires de circulations entre la France et le Royaume-Uni<sup>688</sup>. Cette assertion est aussi valable dans le cas des mobilités du travail entre la Suède et le Royaume-Uni. Il existe pourtant de nombreux travaux qui prêtent leur attention aux échanges littéraires ou commerciaux entre les mobilités et les circulations matérielles et immatérielles<sup>689</sup>. Cependant, ces études se bornent à présenter un cadre général. Les études sur les voyageurs quant à elles, pourtant assez nombreuses, se bornent à envisager les échanges à l'échelle individuelle<sup>690</sup>. Une exception notable est celle des études récentes menées sur l'industrie du fer, dans lesquelles on voit apparaître des circulations de groupes d'hommes spécialisés dans des procédés d'extraction ou de production de métal<sup>691</sup>. On sait que les ouvriers des périodes modernes ou du début de la période contemporaine connaissent une grande mobilité, qui ne se limite pas aux groupes marginaux ou aux vagabonds. La recherche de travail apparaît clairement comme le principal moteur de mouvement de populations.

---

<sup>687</sup> *Ibid.*, p. 431

<sup>688</sup> BENSIMON, Fabrice. British workers in France, 1815-1848. *Past & Present*, 2011, n°213, p. 147

<sup>689</sup> pour un travail récapitulatif, voir EVANS, Chris. Where in the World Was Sweden? A Brief Guide for Foreigners In RYDEN, Göran (ed.). *Sweden in the Eighteenth-Century World. Provincial Cosmopolitans*. Farnham, 2013, p. 33–37

<sup>690</sup> ORRJE, Jacob. Strangers to London: The transformations of travellers and go-betweens in three mid 18th-century travelogues In FOGELBERG ROTA, Stefano, BLENNOW, Anna (eds.). *Topoi, topographies and travellers*. Rome : Institut suédois de Rome, 2019, p. 148-162

<sup>691</sup> RYDÉN, Göran, EVANS, Chris. *The Impact of British Coal Technology in Nineteenth-Century Europe*. Londres : Routledge, 2005, p. 117

Le canal de Göta s'insère dans ces constats généraux : la circulation d'un groupe de moins d'une dizaine de techniciens spécialisés qui circulent entre leur espace d'origine, le Royaume-Uni, et le chantier du canal de Göta. Elle permet de poursuivre les questionnements sur la stabilité comme garantie des droits du travailleur, ou de meilleures conditions de travail ou de salaire<sup>692</sup>. Cette circulation donne lieu à une importante production documentaire qui permet à l'historien de l'aborder d'un double point de vue. D'abord, celui que la direction porte sur ce recrutement, la manière dont elle l'envisage. A cette occasion il nous semble primordial de nous intéresser au rôle tenu par T. Telford. En effet, les intermédiaires ont fait l'objet d'un nombre limité de recherches car les historiens ne bénéficient souvent que de témoignages indirects<sup>693</sup>. Pourtant, ce sont eux qui organisent la rencontre entre ceux qui cherchent des bras et ceux qui proposent leur force de travail. Ensuite, il s'agit de questionner les motivations des techniciens britanniques à quitter temporairement leur pays pour se rendre sur le chantier du canal. On peut à cette occasion observer leurs rapports avec leur lieu d'origine, même si les circulations autour du chantier du canal sont temporaires.

La question de l'identité des recrutés s'impose d'emblée lorsque l'on cherche à mettre au jour les modalités de recrutement sur le chantier du canal de Göta. Cette question implique de se pencher sur les professions des individus recrutés, l'objectif premier étant d'obtenir des travailleurs. Dans ce cadre, on se situe du côté de la compagnie, étant donné qu'il n'y a pas d'offre de travail, mais plutôt de la demande de travail de la part de la direction. Ce critère socio-professionnel ne suffit toutefois pas à déterminer entièrement l'embauche. Tant les compétences acquises précédemment que le caractère des individus déterminent le recruteur à s'intéresser à tel ou tel ouvrier.

Dès les premiers signes de l'acceptation du projet par les autorités suédoises, les futurs cadres de la compagnie du canal font part de leur intérêt pour des travailleurs britanniques auprès de T. Telford. Ils identifient leurs besoins en fonction des travaux indiqués dans le rapport Telford rédigé en 1808-1809. L'ingénieur suédois S. Bagge écrit ainsi à son homologue

---

<sup>692</sup> CARACAUSI, Andrea, ROLLA, Nicoletta, SCHNYDER, Marco. Introduction In CARACAUSI, Andrea, ROLLA, Nicoletta, SCHNYDER, Marco (dir.). *Travail et mobilité en Europe (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*. Villeneuve-d'Asq : Presses Universitaires du Septentrion, 2018, p. 12

<sup>693</sup> CARACAUSI, Andrea, MAITTE, Corine, MARTINI, Manuela. Introduction : pour une histoire des médiateurs du travail dans la longue durée. *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, 2017, vol. 1, n°129, p. 1

britannique dès janvier 1810 pour lui demander de recruter « an English mason, an earthworker and a carpenter, who will be exceedingly welcome here.<sup>694</sup> »

Cet inventaire des besoins en recrutement, relativement court, permet toutefois d'identifier précisément les besoins en main-d'œuvre. Parmi les professions demandées, on retrouve un maçon, chargé de réaliser des accotements et la maçonnerie des écluses, un terrassier, c'est à dire un spécialiste des méthodes d'excavation. Le chaulier ou chaufournier semble moins nécessaire, soit que la chaux n'entre pas dans les premières étapes, soit que les Suédois, coutumiers des travailleurs de la chaux à cause de l'industrie du fer, aient déjà un individu en tête. Quoiqu'il en soit, ces travailleurs britanniques sont indispensables aux yeux de la compagnie. En avril 1810, S. Bagge réitère sa demande : « It is with great anxiousness I every day expect to see accomplished your kind promise in sending us an expert earth worker, mason, and carpenter together with the tools you should send us as models.<sup>695</sup> ». L'anxiété est palpable dans le propos de l'ingénieur. Cette lettre permet de dresser une conclusion provisoire : les travailleurs appelés à oeuvrer sur le chantier du canal sont des artisans qualifiés.

Cependant, la nature des activités professionnelles ne constitue pas l'unique critère de recrutement qui oriente l'attention de T. Telford vers tel ou tel individu. La personnalité de l'ouvrier qualifié joue elle aussi son rôle. Dans une lettre écrite en avril 1813, T. Telford décrit les nouvelles recrues pour le chantier :

But the two persons I engaged for the earthwork, being now about to set out for Gothenburg I think it right to write you, to say. They are father and son, and have been always employed chiefly upon canal earth work, and in Freestone quarrier. Mr Ashworth (the father) is sober, good tempered, and of respectable character, and has occasionally been a contractor to perform work by measure, (...) he will readily attend to the direction of a superior.<sup>696</sup>

Ce qui frappe à la lecture de cette lettre, c'est que les qualités professionnelles d'Ashworth sont mises sur le même plan que ses supposées qualités morales. Sans doute faut-il voir dans cette mention explicite la réponse à une demande de B. von Platen sur le comportement des recrues. Le chantier du canal de Göta reste un chantier où l'immense majorité de la

---

<sup>694</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de S. Bagge à T. Telford, 15 février 1810

<sup>695</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de S. Bagge à T. Telford, 2 avril 1810

<sup>696</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 3 avril 1813



main-d'oeuvre est militaire, avec un encadrement disciplinaire strict. Le recruteur doit donc porter un soin particulier aux individus qu'il recrute afin qu'ils se montrent dociles ou du moins peu enclins à la contestation.

Enfin, la question salariale guide elle aussi ce choix de recrutement. La situation financière délicate de la compagnie et la hausse brutale des coûts du canal dans les années 1810 font que l'on prête une attention particulière à cette question. A chaque nouveau recrutement, Telford se soucie de préciser le salaire que l'on peut verser au travailleur britannique au vu de ces qualifications et du salaire auquel il peut prétendre au Royaume-Uni. La lettre relative à Ashworth traite largement des salaires :

You may wish to have a couple of masons accustomed to such works ; they maybe had, but somewhat greater wages than the earthworks say 150 per ann. each, exclusive of traveling expenses and board lodging and traveling expenses in Sweden. PS : Messrs Ashworth must be acceptable for one hundred pounds which I shall advance to them, and deliver their receipt to Mr Skogman, who will repay me the money.<sup>697</sup>

Se dessinent donc ici plus nettement les contours du groupe de travailleurs britanniques recrutés sur le chantier du canal. On recherche des ouvriers ou des artisans qualifiés, susceptibles de supporter la discipline militaire, et peu onéreux. Le rapport de T. Telford datant de 1813 permet de dresser une première liste de quatre ouvriers recrutés sur le chantier du canal : « M. Ashworth and son two experienced earth workers » ; « John Wilson, experienced mason and lockbuilder » ; « James Simpson, experienced mason and lockbuilder »<sup>698</sup>. Si cette liste ne semble pas complète (il y manque W. Hughes, parti en 1811 mais peut-être demeuré en Suède pendant tout ce temps<sup>699</sup>), elle permet d'obtenir des informations sur les individus envoyés. On y trouve J. Thomson (1787-1871) un ancien employé de forge, qui travaille en Ecosse, apparemment sur les chantiers des canaux de T. Telford, mais dont on ne connaît pas la profession au moment de son recrutement<sup>700</sup>. Un certain J. Wilson (1770-1850), fils d'un fermier, formé comme maçon, travailleur sur canal Crinan dans les années 1790 reçoit quant à lui un contrat de deux avec un salaire de 222 livres par an, voyages et dépenses comprises<sup>701</sup>.

---

<sup>697</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 3 avril 1813

<sup>698</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Rapport de T. Telford sur le canal de Gotha, 20 août 1813

<sup>699</sup> SKEMPTON, Arnold. *Op. cit.*, p. 347

<sup>700</sup> *Ibid.*, p. 706

<sup>701</sup> *Ibid.*, p. 787

Pour compléter ce portrait brossé à grands traits, on peut faire remarquer que la totalité de ces individus, ainsi que ceux qui sont recrutés dans les années ultérieures, vient d'Ecosse. Ce prisme géographique doit être remarqué, même s'il est difficile de l'expliquer avec certitude. On sait que T. Telford est né en Ecosse, dans la région d'Edimbourg<sup>702</sup>. Si ses travaux le conduisent à travers tout le territoire britannique dans les années 1790, il semble qu'il emploie majoritairement des compatriotes écossais. Au moment de la construction du canal de Göta, il se trouve sur le chantier du canal calédonien, en Ecosse. Il semble alors recruter des individus qu'il a lui-même employés auparavant. Dans ce cas, comme dans d'autres, il apparaît que l'origine joue comme la meilleure des recommandations pour intégrer le chantier du canal<sup>703</sup>. En outre, l'expérience professionnelle acquise sur un canal conçu par T. Telford n'est pas étrangère au recrutement : il se fonde sur une logique de cooptation entre des professionnels engagés sur un même canal, comme dans le cas de MacKenzie<sup>704</sup>, ou encore selon une logique familiale, comme dans le cas des Ashworth. Enfin, le fait qu'une forte diaspora écossaise vive à Göteborg n'est sans doute pas un facteur repoussant pour les ouvriers<sup>705</sup>.

A la question de l'identité succède logiquement celle des motivations qui en sont à l'origine. Mais si la première interrogation se conçoit essentiellement dans l'esprit des constructeurs du canal, la seconde se présente de manière double. Certes, les dirigeants de la compagnie ont des attentes spécifiques en fonction des profils recrutés, mais ces derniers expriment aussi des attentes sur leur participation au chantier.

Le recours aux travailleurs britanniques s'explique du côté suédois par la volonté de bénéficier de la force de travail d'individus maîtrisant ce que l'on considère comme un savoir rare voire inexistant en Suède. Là encore, les demandes de Samuel Bagge adressées à Thomas

---

<sup>702</sup> Pour la vie de cet ingénieur civil, il est possible de se reporter à RICKMAN, John (éd.). *Life of Thomas Telford, civil engineer, containing a descriptive narrative of his professional labours : with a folio atlas of copper platers*. Londres : James and Luke G. Hansard and sons, 1838. 2 vol.

<sup>703</sup> GRENET, Mathieu. *Vivre chez l'autre, travailler sans lui ? Les capotteri grecs de Venise, 1764-1804. Cahiers de la Méditerranée*, 2012, vol. 84, p. 133

<sup>704</sup> ICE, *Telford Papers*, *Telford Papers* vol. 3 (1-100), Lettre de M. Davidson à T. Telford, 13 avril 1814 : « Alexander Mackenzie is a strong likely young man and has worked the last two years at the locks for Mr Cargill. »

<sup>705</sup> BERG, Jonas, LAGERCRANTZ, Bo. *Scots in Sweden. Eighteenth century* [en ligne]. *ElectricScotland*, 1997 [22/01/2019] <https://www.electricscotland.com/history/sweden/18.htm>

Telford permettent de se faire une idée assez claire de ce que les Suédois attendent des travailleurs britanniques, que ce soit sur les procédés techniques, lorsqu'ils souhaitent recruter « especially people accustomed to the puddling process, as it is very little known, and I dare say, there is nobody here, ever has seen it practiced, except myself.<sup>706</sup> » ou encore des maçons accoutumés à travailler sur des canaux car S. Bagge reconnaît que les chefs du chantier sont « destitute of such people familiar to your mode of building locks.<sup>707</sup> »

Si la direction du canal veut recruter des Britanniques, c'est parce qu'on estime qu'ils détiennent un savoir-faire technique absent dans le royaume scandinave. Cet aveu de méconnaissance des procédés de fonte et de construction des écluses frappe dans un pays pourtant producteur majeur de fer et surtout au pays du canal de Trollhätte. Toutefois, le procédé de fonte est encore largement méconnu à cette époque en Suède<sup>708</sup>. Pour les écluses, nous en sommes réduits à supposer que la construction des ouvrages en bois sur Trollhätte est considérée comme différente de celle des ouvrages en pierre et métal. Les Suédois ne font toutefois pas figures d'exception : à la même période, les promoteurs de canaux américains recourent eux aussi à la main-d'oeuvre britannique qualifiée<sup>709</sup>. En France également, la prétendue supériorité technologique britannique incite les industriels français à faire appel à des ouvriers britanniques<sup>710</sup>.

Du point de vue du recruteur, T. Telford voit un autre intérêt dans le recours à la main-d'oeuvre britannique, celui du meilleur emploi des machines. Pour l'ingénieur britannique, les mobilités des travailleurs britanniques doivent certes permettre d'apporter des savoir-faire humains neufs, mais aussi des usages techniques de machine. Sa lettre sur le recrutement d'Ashworth le mentionne explicitement :

Mr Ashworth (the father) (...) therefore not only knows how to lay out the excavated earth to best advantage, but have to make puddles and to dispose the wheeling planks and use the working tools properly. Although not an engineer, he can level a little and

---

<sup>706</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de S. Bagge à T. Telford, 8 janvier 1810

<sup>707</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de S. Bagge à T. Telford, 15 février 1810

<sup>708</sup> HECKSCHER, Eli. *Op. cit.*, p. 181

<sup>709</sup> SEELY, Bruce. European connections to American engineering education 1800-1900 In GOUZÉVITCH, Irina, GRELON, André, KARVAR, Anousheh (dir.). La formation des ingénieurs en perspective. Modèles de référence et réseaux de médiation, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 54

<sup>710</sup> BENSIMON, Fabrice. Art. cit., p. 154

range out parts of the canal for workmen, (...). I have already said he understands working a freestone (sandstone) quarry but I do not think he has had any experience of granite.<sup>711</sup>

La valeur d'Ashworth ne réside donc pas seulement dans sa capacité à mettre en oeuvre les techniques mais à montrer les usages en cours sur les canaux britanniques. L'ingénieur britannique va ainsi jusqu'à recommander au mois d'août 1813 le recrutement d'une douzaine d'ouvriers destinés à mettre en oeuvre les nouvelles formes de travail<sup>712</sup>. Si cette recommandation n'est pas suivie d'effet, c'est que le coût est disproportionné. Les Suédois ne font pas figure d'exception : l'achat de machines anglaises par des chefs d'ateliers français après 1815 les conduit à avoir recours à des mécaniciens britanniques pour les entretenir, les réparer et surtout les utiliser<sup>713</sup>.

Les renouvellements historiographiques dans le domaine des mobilités du travail insistent sur la capacité des ouvriers et des artisans à mettre en oeuvre de leur propre chef leurs déplacements. L'attention des historiens se porte aujourd'hui principalement sur les motivations qui se trouvent à leur origine : contrainte ou liberté de mouvement<sup>714</sup> ? Les archives produites par les ouvriers qualifiés voire les techniciens impliqués dans le chantier du canal de Göta permet en partie de répondre à ces questions.

Le constat qui s'impose d'emblée à la lecture des sources est que ces circulations sont motivées par des situations financières difficiles et donc une forme de contrainte qui s'apparenterait à une émigration de pauvreté. Mais les migrations du canal s'inscrivent dans des migrations avec des perspectives d'emploi : les ouvriers et techniciens britanniques recherchent dans la mobilité une hausse de salaire ou à fuir un marché de l'emploi devenu trop compétitif<sup>715</sup>. Il faut donc nuancer cette vision d'une émigration de misère, la plupart des individus étant issus de l'aristocratie du monde ouvrier<sup>716</sup>. Il s'agit plutôt d'une migration conjoncturelle, qui dépend de la situation du marché britannique, comme l'explique T. Telford en mai 1810 :

---

<sup>711</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 3 avril 1813

<sup>712</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Rapport de T. Telford sur le canal de Gotha canal, 20 août 1813

<sup>713</sup> BENSIMON, Fabrice. Art. cit., p. 155

<sup>714</sup> CARACAUSSI, Andrea, ROLLA, Nicoletta, SCHNYDER, Marco. Art. cit., p. 19

<sup>715</sup> BENSIMON, Fabrice. Art. cit., p. 153

<sup>716</sup> MORIEUX, Renaud. La fabrique sociale des réseaux migratoires. Les ouvriers du lin entre Cambrésis, Pays-Bas autrichiens et Sussex dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 52

As there appears to be some difficulties as to sending workmen from this country, I hope that from M. Bagge observations while here that he will soon be able to teach some of the most tractable of your own workmen to do any operation necessary, this would beside save a great expense, as men sent from England would require to be paid what in Sweden would appear enormous. Especially as at present there is all cause this kingdom a very great demand to their services. Canal projects appear to be again coming forward in great numbers.<sup>717</sup>

Dans le contexte économique d'un boom des canaux à usage militaire, on voit que la perspective de travailler sur un chantier suédois n'attire guère les ouvriers britanniques. Huit ans plus tard, le même cas de figure se reproduit. T. Telford écrit à B. von Platen qu'il y a une véritable peine à trouver des salariés qualifiés au Royaume-Uni<sup>718</sup>. Ce n'est donc pas une réelle migration de pauvreté qui nourrit les équipes britanniques sur le chantier du canal, mais plutôt la perspective de remplir un calendrier de travail lors des périodes ou des années creuses. De la même manière que les ouvriers du textile anglais sans emploi se rendent en Normandie, les ouvriers des canaux écossais se rendent en Suède<sup>719</sup>.

Cette circulation par intermittence accroît largement les capacités de négociation des individus impliqués. La perspective d'un emploi dans leur pays d'origine fait peser de manière moindre l'urgence de trouver un emploi. Des échanges de lettres nous permettent de prendre en compte les cas de J. Wilson et de J. Thomson. Ces lettres trouvent leur origine dans la nature même des travaux. En effet, le travail ne peut avoir lieu que durant l'été, ce qui donne lieu à une grande souplesse dans l'emploi sur les chantiers, où l'on embauche pour chaque saison en fonction de l'avancée et des conditions climatiques<sup>720</sup>. La correspondance qu'ils entretiennent avec T. Telford à l'occasion des campagnes de recrutement successives pour les campagnes de construction du canal. Ainsi, la préparation de l'équipe de main-d'oeuvre britannique pour la saison 1815 est l'occasion pour J. Wilson d'exprimer son refus :

---

<sup>717</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de T. Telford à B. von Platen, 14 mai 1810

<sup>718</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 16 décembre 1818

<sup>719</sup> BENSIMON, Fabrice. Art. cit., p. 151

<sup>720</sup> CARACAUSI, Andrea, MAITTE, Corine, MARTINI, Manuela. Art. cit., p. 15

I was solicited to return to the Gotha canal but told them I would make no promise till I saw you. I may mention to you what you will readily perceive a very natural wish that could I find employment in Britain I would greatly prefer it to returning to Sweden. I never could think of taking my family there and it is not very convenient to live separate.<sup>721</sup>

La lettre du jeune maçon montre bien que tant ses obligations familiales que les perspectives positives d'emploi au Royaume-Uni le convainquent de décliner l'offre. C'est aussi le cas de son acolyte J. Thomson, qui invoque les mêmes raisons pour justifier son refus. Cependant, l'arrêt de la construction des canaux britanniques défensifs dégrade les perspectives d'emploi dans leur patrie<sup>722</sup>. Pendant plus d'une année, aucun des deux ne parvient à obtenir un emploi stable. En février 1817, J. Thomson reprend contact avec T. Telford et lui fait part de son envie de repartir : « I have a great inclination to go abroad, and have not the least objection to Sweden, but rather the contrary and from what I have heard of the situation, with the confidence I have in your character (...).<sup>723</sup> » L'année suivante, c'est au tour de J. Wilson de reprendre contact, en mentionnant ses raisons :

I am sorry I could not have a situation under you somewhere else then in Sweden but as nothing of that kind is to be had at this time I have made up my mind to return to Sweden if the works are resumed on the Gotha canal as I see no other prospect for the good of my family and so I wait your instructions for that purpose.<sup>724</sup>

Cette lettre est éloquente. Elle montre que le chantier suédois est perçu comme une solution en dernier recours. On pourrait penser que ce revirement vis-à-vis du chantier ne rencontre qu'un refus du côté de la compagnie. Bien au contraire, les minutes de la direction de 1817 montrent un accueil neutre vis à vis de la demande :

M. Thomson n'a pas souhaité renouveler son contrat, mais a aussi déclaré impossible de trouver quelqu'un d'autre susceptible de venir avec sa femme et ses enfants, car ceci ne pourrait pas se faire pour moins de trois ans. M. Thomson a demandé à obtenir un

---

<sup>721</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de J. Wilson à T. Telford, 15 décembre 1815

<sup>722</sup> SPIERS, Edward. The armed forces In WILLIAMS, Chris. A Companion to Nineteenth-Century Britain. Oxford : Blackwell, 2004, p. 80

<sup>723</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de J. Thomson à T. Telford, 10 février 1817

<sup>724</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de J. Wilson à T. Telford, 18 mars 1818

salaire de 430 £ par an, exception faite du logement pour lui et sa famille, ainsi qu'une terre pour leur subsistance, en somme un lieu qu'ils peuvent occuper.<sup>725</sup>

Les demandes mentionnées ici semblent pourtant exorbitantes au vu des difficultés financières que rencontre la compagnie du canal à l'époque. Les ouvriers britanniques réclament des salaires bien supérieurs à ceux touchés lors des premières saisons, mais aussi des salaires dignes de hautes fonctions au Royaume-Uni<sup>726</sup>. Wilson touche ainsi environ 450 livres par an<sup>727</sup>. Ils jouent de la rareté de leurs compétences en Suède pour faire monter les enchères. S'il ne faut pas en conclure que tous les ouvriers britanniques jouissent des mêmes conditions, il est remarquable que les ouvriers britanniques ont toutes les raisons de se rendre sur un chantier qui comble leurs périodes d'inactivité pour un salaire très élevé. D'autant qu'en décembre, Wilson réécrit : « (...) I am far from being fond of returning to the place I would greatly prefer some situation in this country I mean either Scotland, England or Ireland if in any of these parts you have any employment for me I shall most cheerfully serve you.<sup>728</sup>»

A défaut de pouvoir s'intéresser à un processus de recrutement suédois, les travaux étant effectués par l'armée, on peut en revanche se pencher sur celui ayant cours au Royaume-Uni. Les études sur les intermédiaires de recrutement sont assez limitées et récentes. Les témoignages indirects sur ces figures ont jusqu'alors peu intéressés les historiens<sup>729</sup>. Une définition a désormais été fournie pour ces figures. L'intermédiaire peut se finir comme un individu qui intercède entre les donneurs d'ouvrage et les travailleurs, et qui en perçoivent souvent, pas toujours, une compensation sous forme de commission ou de paiement<sup>730</sup>. Dans notre cas, cette définition semble correspondre parfaitement au rôle joué par T. Telford tout au long des années 1810.

Il faut dire que tout au long du processus de recrutement, c'est T. Telford qui intervient, comme nous avons pu le voir. Il tient en effet une position à mi-chemin entre la direction du canal et les ouvriers britanniques. Les bonnes relations qu'il entretient à cette occasion avec B.

---

<sup>725</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Minutes de la direction provinciale de la compagnie du canal de Göta dans l'Östgötaland, 29 juillet 1817

<sup>726</sup> Currency converter [en ligne]. The National Archives [22/01/2019] <http://www.nationalarchives.gov.uk/currency-converter/#currency-result>

<sup>727</sup> SKEMPTON, Arnold. *Op. cit.*, p. 787

<sup>728</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de J. Wilson à T. Telford, 25 décembre 1818

<sup>729</sup> CARACAUSI, Andrea, MAITTE, Corine, MARTINI, Manuela. *Art. cit.*, p. 5

<sup>730</sup> *Ibid.*, p. 8

von Platen en fait un agent de confiance, de manière analogue à ce que l'on peut observer au sein des réseaux commerciaux<sup>731</sup>. Dans une lettre adressée à l'agent administratif C. D. Skogman alors en voyage au Royaume-Uni, B. von Platen admet :

Telford s'est chargé lui-même d'une autre commission (...). C'est à propos du recrutement des ouvriers d'Angleterre sur lequel je dépends entièrement de lui, étant complètement absent, et il se trouve que les maîtres d'oeuvre sont ses intimes. C'est une question de temps avant que Telford ne fasse un tour de la Suède pour se représenter les compétences dont nous avons besoin.<sup>732</sup>

Dans cette lettre, le rôle d'intermédiaire de Telford apparaît au grand jour. Il est l'agent de B. von Platen au Royaume-Uni, parfaitement au courant des besoins du canal. Mais il est aussi un familier des contremaîtres britanniques susceptibles de lui indiquer les ouvriers à recruter. Cette position d'intermédiaire est tout de même particulière car il se trouve que T. Telford est ingénieur. Cela accroît donc grandement le prestige dont il jouit auprès des autorités du canal. Ainsi, les minutes de la direction de 1817 sont dithyrambiques, et illustrent le crédit dont semble jouir Telford dans les affaires de recrutement<sup>733</sup>. Il bénéficie d'une quasi autonomie dans les affaires de recrutement qu'il mène au Royaume-Uni.

Sa position en tant qu'ingénieur reconnu à l'échelle de toute la Grande-Bretagne le classe dans une catégorie particulière, tant aux yeux des Suédois que des techniciens britanniques. Si l'on reprend la typologie employée récemment dans les études sur les intermédiaires de recrutement, T. Telford appartient clairement à la classe des intermédiaires notables. Ces derniers oeuvrent d'ailleurs souvent dans le recrutement des terrassiers dans les travaux publics<sup>734</sup>. Ces intermédiaires possèdent un fort degré d'autorité et jouent un rôle de médiateur car ils jouissent d'un fort crédit, ce qui tend à rassurer tant les maîtres que les ouvriers<sup>735</sup>. Leur réputation permet ainsi aux ouvriers de savoir que leur famille pourra toujours facilement les contacter. Du côté des employeurs, ils savent que les intermédiaires n'hésitent pas à mettre en oeuvre un contrôle du travail et de la discipline, afin de ne pas mettre en jeu leur réputation.

---

<sup>731</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 269

<sup>732</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 4 janvier 1812

<sup>733</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Direktionsprotokoll (1816-1819), Minutes de la direction du canal de Göta, 8 janvier 1817

<sup>734</sup> CARACAUSI, Andrea, ROLLA, Nicoletta, SCHNYDER, Marco (dir.). *Op. cit.*, p. 17

<sup>735</sup> *Ibid.*, p. 4



L'intervention de T. Telford dans des affaires entre ouvriers britanniques et direction suédoise sera d'ailleurs requise à plusieurs reprises, nous le verrons.

La latitude dont il jouit le conduit jusqu'à endosser la personnalité de B. von Platen et de la direction du canal, notamment en signant les contrats. Généralement signés au printemps à la reprise des circulations maritimes, ils constituent le point d'orgue de l'engagement sur le chantier. A partir de cette signature, les ouvriers sont intégralement pris en charge, la compagnie organisant avec T. Telford le transport, suivant la logique de l'époque selon laquelle l'employeur régule la mobilité de ses employés<sup>736</sup>.

### 1.3. Désignations et objectifs des voyageurs suédois

Tout voyage scientifique commence préalablement par le choix des individus amenés à accomplir cette mission. Toutefois, si le premier objectif de cette étude est d'observer la manière dont les pouvoirs publics et les dirigeants du canal interagissent dans le cadre des circulations, peu d'études s'intéressent au choix des voyageurs. Les renouvellements historiographiques se sont davantage intéressés aux instructions et au déroulement des voyages scientifiques ou techniques. Peut-être que ce manque d'études sur le sujet est dû à la nature même des voyages entrepris à la fin du XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle en Europe. En effet, ceux qui circulent sont soit contraints par leur fonction de le faire, comme dans le cas des ingénieurs<sup>737</sup>, ou alors ils préfèrent voyager eux-mêmes et ne délèguent pas le voyage, comme dans le cas des naturalistes<sup>738</sup>.

Au cours de la décennie 1810-1820, plusieurs voyages sont préparés du côté suédois en direction du Royaume-Uni, et entrent de ce fait dans les circulations autour du canal de Göta.

Le premier voyage est préparé au cours de l'année 1812. Conçu par le prince héritier Charles-Jean, il doit mener un agent de la couronne au Royaume-Uni, puis dans la nouvelle colonie suédoise de Guadeloupe et enfin aux États-Unis, avec pour objectif de s'intéresser au

---

<sup>736</sup> ROLLA, Nicoletta. Mobilité et conflits. Travailler sur les chantiers de construction piémontais dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle In CARACAUSI, Andrea, ROLLA, Nicoletta, SCHNYDER, Marco (dir.). *Op. cit.*, p. 71

<sup>737</sup> LABOULAIS, Isabelle, VOGEL, Jakob. La construction du métier d'ingénieur des Mines à l'épreuve du terrain pendant la Révolution et l'Empire. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n°385, p. 47-66

<sup>738</sup> FORNASIERO, Jean, WEST-SOBY, John. Voyages et déplacements des savoirs. Les expéditions de Nicolas Baudin entre Révolution et Empire. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n°385, p. 23-46

système administratif et commercial dans ces espaces<sup>739</sup>. Le choix du voyageur est laissé au soin de l'administration suédoise. La nouvelle forme de gouvernement de 1810 donne une place accrue aux dirigeants des différents bureaux des administrations suédoises<sup>740</sup>. C'est donc le chef de l'administration du ministère, ici le secrétaire d'Etat au commerce et aux Finances, G. F. Wirsén, qui procède à la sélection des individus envoyés par la couronne à l'extérieur du pays. Si le voyage ne semble pas s'inscrire d'emblée dans les circulations du canal de Göta, B. von Platen s'intéresse dès le moment de sa désignation à C. D. Skogman.

Le second voyage quant à lui est prévu pour l'année 1813, après une inspection de T. Telford sur le territoire suédois. Il implique d'envoyer deux étudiants suédois en ingénierie se former au Royaume-Uni pour une durée de neuf mois. Malheureusement, ce voyage donne lieu à une production de documents bien moins généreuse que celle qui entoure le voyage de Skogman.

Le premier processus de désignation que nous envisageons ici est un cas particulier. Il faut garder à l'esprit que le voyageur que l'administration choisit au cours de l'année 1812 doit initialement se rendre dans l'espace atlantique afin d'y collecter des documents relatifs à l'administration et au commerce. Aucun élément lors de sa désignation ne le lie à la construction du canal de Göta.

Le choix du secrétaire d'Etat au commerce et aux finances, G. F. Wirsén, se porte sur un de ses protégés, C. D. Skogman. Ce dernier est alors membre de l'administration suédoise du commerce et des finances. En 1809, il devient un des premiers chanceliers du ministère. L'année suivante, il est secrétaire du protocole du nouveau département du commerce et des Finances (*handels- och finansexpeditionen*) créé à la suite du coup d'Etat contre Gustave IV. Ayant obtenu ce tremplin pour une carrière dans l'administration suédoise, il occupe en outre les fonctions de secrétaire général de la rédaction des débats lors des deux Riksdag de 1810 et 1812. C'est à cette occasion qu'il renforce sa position au sein du ministère en nouant des relations fortes avec les principaux responsables politiques de l'époque comme le chancelier M. Rosenblad, et les secrétaires d'Etat L. J. Hjärta, G. F. Wirsén et A. G. Mörner, ainsi que B. von Platen<sup>741</sup>. Il semble ici que c'est grâce à eux si Skogman obtient sa mission, qui va bien au-delà

---

<sup>739</sup> THOMASSON, Fredrik. Entre rêves coloniaux et réalités politiques : la Guadeloupe suédoise (1813-1814) et ses conséquences. *Bulletin de la Société d'histoire de la Guadeloupe*, 2017, p. 105-122

<sup>740</sup> LINNARSSON, Magnus. Vem tar bäst hand om det allmänna ? Politiska konflikter om privata och offentliga utförare 1720-1860. *Historisk tidskrift*, 2016, vol. 1, n°136, p. 32-63

<sup>741</sup> GIDLÖF, Leif. Carl David Skogman [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 2006 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/Sbl/Presentation.aspx?id=6025>

des attributions habituelles des employés de ministère. Les instructions qu'il reçoit précisent qu'il est sélectionné pour « son zèle et ses talents d'employé public.<sup>742</sup> » Ces lignes introductives se montrent particulièrement révélatrices sur ce qui semble avoir le choix de C. D. Skogman. Les instructions royales expliquent que la sélection s'est faite avant tout sur un critère de réputation. Cette pratique entre tout à fait en résonance avec ce que l'on peut déceler dans les voyages scientifiques entrepris pendant la période révolutionnaire en Europe. Les voyageurs sont choisis en grande partie sur leur bonne réputation<sup>743</sup>. Bien souvent, celle-ci dépend de réseaux qui jouent un rôle majeur, réseaux que possède C. D. Skogman dans la nouvelle administration suédoise<sup>744</sup>.

Le voyage de Skogman vise d'abord à identifier les principales mesures favorables au commerce extérieur mises en oeuvre au Royaume-Uni. L'objectif est de mettre en place une administration suédoise des affaires capable de mettre en oeuvre les réglementations et de prendre les bonnes décisions afin de garantir la prospérité commerciale du royaume. Ainsi, la première instruction donnée à Skogman est la suivante :

L'Angleterre étant le pays qui réunit à la fois le commerce le plus étendu, la plus longue expérience et les connaissances en ce genre les plus consommées, il s'ensuit que la connaissance de l'état économique et commercial de cette contrée et des principales mesures les plus essentielles qui ont été prises à cet égard, de leurs effets et des principes qui éclairent l'origine de ces règlements et à quel point ils sont applicables aux autres nations, doit former la base d'instruction les plus parfaites.<sup>745</sup>

Cette première mention montre que le commerce est au coeur de la mission de C. D. Skogman. Le canal de Göta étant un instrument commercial avant tout, il n'est donc guère étonnant que B. von Platen s'intéresse par la suite à ce voyage. Toutefois, cela ne suffit pas à expliquer l'intérêt appuyé du baron. En effet, la transmission des règlements de commerce est normalement du ressort des consuls. Le rôle des consuls suédois à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle est

---

<sup>742</sup> RA, A. G. Mörner arkiv, C. D. Skogmans utländska resa (1813-1815), Instructions pour le voyage de C. D. Skogman, 1812

<sup>743</sup> FORNASIERO, Jean, WEST-SOBY, John. Art. cit., p. 27

<sup>744</sup> BRASSART, Laurent. Les enfants d'Arthur Young ? Voyageurs et voyages agronomiques dans la France impériale. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n°385, p. 131

<sup>745</sup> RA, A. G. Mörner arkiv, C. D. Skogmans utländska resa (1813-1815), Instructions pour le voyage de C. D. Skogman, 1812

de promouvoir les contacts commerciaux mais aussi de transmettre les informations importantes sur les affaires. Ils permettent ainsi de maintenir des réseaux de manière permanente et de pallier à l'irrégularité et la lenteur des connexions<sup>746</sup>. Les consuls transmettent alors les prix, les législations, et aident les voyageurs suédois à visiter les zones de production des marchandises. L'absence du consul suédois de Londres, Claes Grill, dans les sources, est d'autant plus étonnante que ce dernier est membre d'une famille suédoise de maîtres de forges et de marchands<sup>747</sup>. La clé de cette absence réside peut-être dans le fait que les consuls de cette période se montrent souvent assez médiocres dans leur transmission des informations, car ils ne possèdent pas de formation spécifique pour l'exercice des fonctions consulaires, et ils peinent à rassembler des informations, précisément à cause de leur statut de négociants qui fait craindre la concurrence<sup>748</sup>. Si les consuls sont absents, c'est sans doute à cause de leur manque de compétences.

Si B. von Platen s'intéresse à C. D. Skogman et prend contact avec lui dès sa nomination, c'est parce qu'il possède des compétences qu'il juge nécessaire à la construction du canal de Göta. Les instructions envoyées à C. D. Skogman précisent en effet qu'il a « connaissance des règlements d'économie et de commerce.<sup>749</sup> » Or, ces compétences intéressent le baron von Platen. Il ne cherche pas ici une expertise technique, qu'il pourrait obtenir via sa correspondance avec T. Telford. Il s'attache au contraire un spécialiste de la chose administrative, expert en réglementation et en législation, recruté à la suite d'un examen caméral (*kameralexamen*)<sup>750</sup>. Cet intérêt pour un spécialiste s'inscrit dans un mouvement européen de sélection des voyageurs au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle. Les autorités politiques cherchent désormais à recruter des individus qui ont des connaissances approfondies et une formation préalable, en rapport avec l'objectif du voyage<sup>751</sup>. Les sélections des individus ne se font plus seulement sur des questions de réseaux, mais se doublent d'un souci de compétences<sup>752</sup>. Pour B. von Platen, ce voyage est

---

<sup>746</sup> MÜLLER, Leos. Art. cit., p. 1

<sup>747</sup> COZENS, Ken. Swedes, Merchants, Freemasons and East India Company Agents in 18<sup>th</sup> century East London [en ligne]. *Port towns & Urban culture*, 2016 [22/01/2019] <http://porttowns.port.ac.uk/swedes-merchants/>

<sup>748</sup> MÜLLER, Leos. Art. cit., 2006, p. 9 et BELISSA, Marc. Le rôle des consuls français aux Etats-Unis dans la transmission de l'information économique (1776-1815) In MARGAIRAZ, Dominique, MINARD, Philippe (dir.). *L'information économique (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*. Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2008, p. 242

<sup>749</sup> RA, A. G. Mörner arkiv, C. D. Skogmans utländska resa (1813-1815), Instructions pour le voyage de C. D. Skogman, 1812

<sup>750</sup> SUNDELL, Anders. Nepotism in the Swedish Central Public Administration 1790-1925. Gothenburg paper for American Political Science Association Annual Meeting, 2013, 27 p.

<sup>751</sup> KURY, Lorelai. Les instructions de voyage dans les expéditions scientifiques françaises (1750-1830). *Revue d'histoire des sciences*, 1998, vol. 51, n°1, p. 91

<sup>752</sup> BRASSART, Laurent. Art. cit., p. 131

une aubaine. Il lui permet d'utiliser un agent royal qu'il n'a pas à rémunérer pendant une période où les circulations sont encore limitées pour cause de guerre. Par conséquent, B. von Platen semble utiliser C. D. Skogman comme un agent pour recueillir des informations sur les politiques qui entourent la construction des canaux britanniques et les règlements sur la navigation intérieure.

Le second voyage que nous connaissons pour cette période est celui prévu au cours de l'année 1813 par les dirigeants de la compagnie du canal de Göta. Malheureusement, le processus de désignation des voyageurs ne nous est pas connu. Nous savons toutefois qu'il s'agit alors d'envoyer, selon une méthode relativement commune en Europe à l'époque, de jeunes étudiants en ingénierie pour qu'ils apprennent les techniques en cours dans un autre espace considéré comme un centre technique. Ce voyage marque la volonté de les faire passer du statut de praticien, de l'individu employé sur le chantier, à celui d'expert technique. C'est la raison pour laquelle la direction de la compagnie les envoie dans un espace considéré comme un centre d'excellence technique en modernisation accélérée<sup>753</sup>.

Les deux jeunes individus sélectionnés par la direction du canal de Göta pour effectuer le voyage sont Gustaf Adolf Lagerheim et Johann Peter Edström. Le premier nous est davantage connu que le second, mais on peut supposer que leurs parcours sont semblables car ils sont régulièrement cités ensemble dans les sources. Après des études universitaires en mathématiques, physique et mécanique à Uppsala, les deux scientifiques rejoignent le corps des ingénieurs militaires. Ils rejoignent en 1812 le chantier de construction du canal de Göta<sup>754</sup>. Leur première apparition dans les sources concorde avec leur désignation, que B. von Platen mentionne à C. D. Skogman au mois de novembre 1813 :

I have been able to bring him two students, who in his [Telford] company in January next year, to make the whole tour around the UK, and after returning to London, he will return to London spring, and I want to hope, to the father country with significant information.<sup>755</sup>

---

<sup>753</sup> GOUZÉVITCH, Irina. Art. cit., p. 97

<sup>754</sup> KJELLANDER. Gustaf Adolf Lagerheim [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1979 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=10900&forceOrdinarySite=true#Arkivuppgifter>

<sup>755</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1812-1814), Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 5 novembre 1813

Il s'agit ici de la seule mention relative à la désignation des deux jeunes ingénieurs avant leur voyage au Royaume-Uni. Le texte reste relativement succinct, mais montre toutefois que l'objectif de ce voyage est de faire en sorte que les élèves se forment auprès de T. Telford lors de ses tournées sur les multiples infrastructures dont il a la charge au Royaume-Uni. Ce voyage s'inscrit donc à la fois dans la catégorie des voyages d'études et des voyages de reconnaissance tels que définis par l'historiographie<sup>756</sup>. Il s'agit ici de mener des visites de lieux et de sites, de suivre une forme de stage auprès d'un ingénieur dont le savoir est unanimement reconnu. De plus, on peut supposer qu'il ne s'agit pas ici seulement de les former à la science de la construction des canaux, mais aussi aux autres constructions supervisées par Telford, comme des ponts ou des routes. Leur voyage est un voyage de reconnaissance, ou il s'agit de collecter des informations sur les inventions et innovations d'intérêt technique.

Il n'en reste pas moins que cette lettre ne permet pas de se représenter avec précision le processus de désignation des deux jeunes ingénieurs. Les conjectures restent donc entières. Est-ce la compagnie du canal, qui a décelé en eux un potentiel technique particulier ? Est-ce T. Telford lui-même, qui accepte de prendre en formation deux ingénieurs étrangers qu'il trouve prometteurs ? Enfin, est-ce une décision commune à l'ingénieur britannique et aux membres de la direction, accordés sur les personnalités à valoriser ?

#### 1.4. Préparer la circulation

Après avoir recruté ceux qui oeuvrent sur le chantier du canal et désigné ceux qui doivent se rendre dans un pays étranger pour enrichir leurs connaissances techniques, vient le temps de la préparation du voyage. Nous souhaitons interroger le rapport entre les voyageurs et les autorités politiques, en adoptant les perspectives qui ont été ouvertes par les travaux sur le champ des circulations au cours des périodes révolutionnaires puis impériale<sup>757</sup>. Ceux-ci considèrent unanimement la décennie qui entoure le passage du XVIII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle comme un tournant dans le rapport que les administrations entretiennent avec les acteurs des mobilités. Elles font preuve d'une tendance croissante au contrôle.

---

<sup>756</sup> GOUZÉVITCH, Irina. Art. cit., p. 99

<sup>757</sup> CHAPPEY, Jean-Luc, DONATO, Maria Pia. Voyages et mutations des savoirs. Entre dynamiques scientifiques et transformations politiques. Fin XVIII<sup>e</sup> - début XIX<sup>e</sup> siècle. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n°385, p. 3-22

Il s'agit ici de poursuivre la réflexion sur le rôle des institutions et de l'Etat dans la gestion des flux migratoires et de la mobilité professionnelle. Le chantier du canal de Göta donne la possibilité de mettre en évidence l'intervention des autorités avant même que la circulation se produise, et ce à plusieurs niveaux. Les structures étatiques renforcent leur contrôle sur ceux qu'elles envoient à l'étranger puiser leurs informations, à l'instar de Skogman, Edström ou Lagerheim<sup>758</sup>. Le voyage technique n'est pas seulement préparé par celui ou ceux qui s'appêtent à circuler, mais implique les autorités à toutes les échelles. L'encadrement du voyage commence avant même le départ. Dans une logique analogue, la présence des techniciens britanniques donne la possibilité de questionner l'application des mesures protectionnistes par rapport aux migrations des travailleurs ou, dans leur sens contraire, leur immigration sur un territoire étranger. Ces questions trouvent un fort écho à une période où on considère les artisans et les ouvriers comme des individus incontrôlables<sup>759</sup>. Ainsi, il s'agit d'étudier l'attitude du gouvernement britannique face à la mobilité des artisans qualifiés alors qu'elle est interdite depuis le début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Cette question est d'autant plus sensible que la préparation de ces voyages s'accompagne souvent d'un ajout de machines<sup>760</sup>. La préparation de ces voyages permet donc de mettre en évidence les modalités des politiques d'ouvertures, sur la manière dont l'Etat gère ces flux migratoires et cette mobilité professionnelle.

Les préparatifs du voyage les plus complexes se situent du côté britannique, où avant de mettre en oeuvre la préparation matérielle, il faut s'atteler à la préparation administrative. Il s'agit avant tout d'obtenir les autorisations de départ et d'exportation, car les techniciens partent avec leurs outils et quelques machines destinés à faciliter leur travail sur le chantier du canal, selon des modalités courantes pour les ouvriers de cette époque<sup>761</sup>. Cette étape est cruciale et donne lieu à une intense correspondance entre les deux rives de la mer du Nord. En effet, depuis les années 1780 les réglementations sur les voyages des ouvriers et techniciens hors de Grande-Bretagne se sont largement renforcées. Les ouvriers du textile ne peuvent quitter les îles britanniques, tandis que les ouvriers qui oeuvrent dans le travail du métal peuvent obtenir des dérogations<sup>762</sup>. Celles-ci restent relativement rares, et au début de l'année 1810, les

---

<sup>758</sup> CHAPPEY, Jean-Luc, DONATO, Maria Pia. Art. cit., p. 6

<sup>759</sup> CARACAUSI, Andrea, ROLLA, Nicoletta, SCHNYDER, Marco. Art. cit., p. 20

<sup>760</sup> BRULAND, Kristine. *Op. cit.*, p. 3

<sup>761</sup> JEREMY, David. *Damming the Flood : British Government Efforts to Check the Outflow of Technicians and Machinery, 1780-1843. The Business History Review*, 1977, vol. 51, n°1, p. 13

<sup>762</sup> JEREMY, David. Art. cit., p. 2

Suédois se montrent impatients. Ils écrivent à T. Telford pour connaître l'avancement des préparatifs pour le voyage des ouvriers et de leurs outils. Sa réponse au mois de mars indique qu'il souhaite obtenir « a regular authority from the English government directing me to comply with this requisition.<sup>763</sup> »

Si T. Telford se montre aussi prompt à vouloir obtenir un accord de la part des autorités, c'est parce que la législation sur le sujet est particulièrement sévère. Ainsi, tout ouvrier migrant reconnu coupable d'avoir quitté le pays sans autorisation risque ainsi la perte de sa nationalité britannique. Cette sanction est de loin la plus redoutée par les travailleurs migrants<sup>764</sup>. Certes, il est illégal de quitter le pays, mais il est aussi illégal d'encourager un travailleur à le faire<sup>765</sup>. De leur côté, les agents soupçonnés d'avoir recruté des ouvriers sur des chantiers ou des manufactures encourent une peine d'un an d'emprisonnement et 500 livres d'amende. Pour les matériaux, la peine s'élève à un an de prison et 200 livres d'amende<sup>766</sup>. La peine est renforcée si l'ouvrier ou le technicien est parti sans en informer son ancien patron. La connaissance de ces lois permet de mieux comprendre le temps que T. Telford accorde aux préparatifs administratifs du voyage. Comme celui-ci implique plusieurs ouvriers ainsi que des plans, des machines et des outils, il risque des poursuites judiciaires importantes en cas de non-respect des circuits administratifs. Il lui faut donc absolument obtenir les licences d'exportation des marchandises et des passeports pour les ouvriers.

L'obtention des passeports est en effet la deuxième contrainte administrative sérieuse qui occupe T. Telford en sa qualité d'agent, après les licences pour les marchandises.

Le passeport fait partie des outils dont usent les États européens depuis la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle pour réguler et contrôler les circulations hors et vers le territoire national<sup>767</sup>. Entendu comme la permission donnée à un individu pour se déplacer d'un lieu à un autre, le passeport acquiert sa forme contemporaine d'abord dans l'empire autrichien. Conçu pour tout sujet quittant son département, il s'étend à la plupart des royaumes d'Europe à la fin du siècle, afin de contrôler les populations mobiles. Les guerres révolutionnaires puis impériales constituent une rupture dans l'usage du passeport comme document par les autorités administratives. Au cours de cette période marquée par des affrontements incessants entre États, on assiste à

---

<sup>763</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de T. Telford à S. Brinkmann, 10 mars 1810

<sup>764</sup> JEREMY, David. Art. cit., p. 9

<sup>765</sup> BENSIMON, Fabrice. Art. cit., p. 151

<sup>766</sup> JEREMY, David. Art. cit., p. 2

<sup>767</sup> DE OLIVEIRA, Mathieu. Négocier et territoire : les passeports nordistes au XIX<sup>e</sup> siècle (1791-1869). *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2001, vol. 2, n°48, p. 104



une systématisation du contrôle de la mobilité. En France, le passeport répond peu à peu à une norme et suit un processus de délivrance auprès du maire ou du préfet. Dans le cas qui nous préoccupe ici, le passeport suédois pour les techniciens britanniques qui viennent travailler sur le canal ne semble pas difficile à obtenir. Ainsi, pour la campagne de construction de 1813, B. von Platen s'adresse d'abord à C. D. Skogman pour qu'il s'adresse à l'ambassadeur de Suède à Londres afin qu'il fournisse des passeports pour les ouvriers qui viennent travailler sur le canal. En octobre, T. Telford écrit au baron pour lui indiquer :

I have seen and arranged everything with the young mechanic, and he is to proceed by the next convoy from Leith on the 15<sup>th</sup> February I think he will service you well, I have given him a letter to M. Eckman, and another to you. I have written to the Swedish ambassador to send his passport to the Swedish consul at Leith who will see him on board and Mr. Eckman will forward him to you.<sup>768</sup>

Du côté suédois, l'octroi ne semble donc pas poser de problème ni prendre un laps de temps démesuré. Il faut dire que les Suédois sont les demandeurs de la main d'oeuvre sur le chantier. Les passeports sont conçus à l'époque pour éviter les activités d'espionnage, contrôler les mouvements des individus, les identifier et les surveiller<sup>769</sup>. Ils contiennent dès lors des informations sur l'identité civile, le domicile, et le signalement du porteur. Ce n'est pas le cas sur les passeports suédois mis en annexe. Les craintes sont sans doute moindres dans le royaume scandinave, qui se considère comme un allié du Royaume-Uni et un espace qui n'est pas un centre technique susceptible d'être espionné.

Sur l'autre rive de la mer du Nord, les démarches pour l'obtention des passeports, qui s'apparentent en réalité à des autorisations de quitter le pays, quittent les mains de l'ingénieur britannique pour aboutir dans celles des diplomates suédois auprès des administrations britanniques. Ils sont désormais impliqués dans la préparation du voyage.

Comme dans le cas français, aucune institution britannique ne possède à l'époque le monopole de l'émission des autorisations d'émigration des ouvriers et artisans ou des exportations d'outils et de machines<sup>770</sup>. Les départements ministériels du *Foreign Office*, du *Home*

---

<sup>768</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 2 octobre 1813

<sup>769</sup> DENIS, Vincent. Administrer l'identité. Le premier âge des papiers d'identité en France (XVIII<sup>e</sup>-milieu XIX<sup>e</sup> siècle). *Labyrinthe*, 2000, n°5, p. 78

<sup>770</sup> DENIS, Vincent. Art. cit., p. 76

*Office*, du *Privy Council*, du Trésor et du *Board of Trade* doivent donner leur autorisation préalable avant la délivrance de toute licence de circulation ou d'exportation<sup>771</sup>. Les demandes doivent être faites par les autorités du pays vers lequel les individus et les marchandises doivent circuler. Pendant les années 1815-1824, un nombre très faible de licences est accordé à des Etats étrangers<sup>772</sup>. L'obtention des autorisations pour le chantier du canal de Göta repose donc sur l'entregent des diplomates suédois auprès des administrations britanniques. Leur obtention repose donc sur un processus complexe qui donne lieu à une intense correspondance entre l'agent du canal au Royaume-Uni, T. Telford, les diplomates suédois et le baron von Platen. Il s'agit ici d'explorer le déroulement de ce processus afin de rendre compte du temps que prennent les préparatifs du voyage des individus et des outils qui les accompagnent. Au mois de janvier 1810, alors que les soubresauts politiques suédois se sont éloignés, T. Telford indique à B. von Platen qu'il compte se rendre au Foreign Office voir où en sont les démarches entamées au cours de l'année précédente par l'ambassadeur suédois, de Brinkmann :

(...) As soon as I reach London I shall go with de Brinkmann to the Foreign Office where your orders to him will have sufficiently prepared the way for them either to refuse or regularly otherwise me to send men, tools, drawings. If authorized I can then make exertions, the tools may be sent as soon as the ports open. But some more delay may take place regarding the trip of the men.<sup>773</sup>

Les exportations de produits ne semblent pas poser de problème ici. Il faut dire que depuis 1785, les autorités britanniques se montrent promptes à accorder l'autorisation de l'exportation d'outils de construction basiques. On peut supposer que T. Telford espère que les licences pourront être accordées pour les outils et les machines, de manière analogue à des exportations d'outils vers la Suède qui ont été obtenues par les diplomates suédois dans les années 1800<sup>774</sup>. Brinkmann se montre d'ailleurs, lui aussi, résolument confiant : « From this statement I am induced to think that no obstacles remain now for procuring the tools, drawings etc.<sup>775</sup> »

Cette démarche ne semble pourtant pas porter ses fruits, malgré les espoirs de Telford. Les mesures prises par le gouvernement britannique mettent en suspens la demande car plus

---

<sup>771</sup> JEREMY, David. Art. cit., p. 3

<sup>772</sup> *Ibid.*

<sup>773</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 24 janvier 1810

<sup>774</sup> JEREMY, David. Art. cit., p. 16

<sup>775</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de S. Brinkmann à T. Telford, 29 janvier 1810

d'un mois plus tard, Brinkmann écrit à Telford que l'obtention des passeports se complique et qu'il demande l'implication de figures militaires et politiques de premier plan :

Yesterday I saw lord Wellesley only a moment, and speaking about our business, I found that he consider it as an object entirely out of his way, but he promised to recommend it in the best manner to whom it belongs. I then went to Lord Bathurst, who has granted the permissions of exporting the tools & implements. His lordship assured me that to this there will be made no objection, but that respecting the workmen he dared not give one any hope, the British government being always very averse to grant such permissions.<sup>776</sup>

Les individus mentionnés ici par Brinkmann sont des personnalités de premier plan au Royaume-Uni. Arthur Wellesley, duc de Wellington, est alors l'un des plus grands chefs militaires britanniques, tandis que lord Bathurst n'est autre que le secrétaire d'État pour la guerre et les colonies<sup>777</sup>. Toutefois, leur poids politique semble peser bien peu face aux restrictions britanniques relatives à l'émigration des ouvriers. Brinkmann écrit à Telford qu'il a fait une nouvelle demande auprès du gouvernement britannique<sup>778</sup>. B. von Platen, qui est tenu informé de chaque étape, fait démonstration d'impatience dans une lettre qu'il adresse à Brinkmann début avril : « I confess that I did not expect such great difficulties from the person here, since this is not a factory worker, but only a worker in a fairly ordinary profession, which seemed to be possible, even without permission, as even Telford had without anything like that.<sup>779</sup> » Les règlements sur les migrations s'opposent aux visées du baron suédois. B. von Platen se montre d'autant plus insatisfait que la prohibition instaurée sur les migrations d'ouvriers concerne ceux qui travaillent dans les filatures ou les fonderies, pas dans les travaux publics. Il se plaint auprès de l'ambassadeur du Royaume-Uni en Suède, Foster, qui se trouve lui aussi impliqué dans l'obtention de ces autorisations préalables.

L'affaire traîne tout au long de l'année 1810 et se prolonge en 1811. Si les outils et les instruments sont finalement envoyés, car une lettre du mois de mai 1810 les mentionne<sup>780</sup>, il

---

<sup>776</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de S. Brinkmann à T. Telford, 10 mars 1810

<sup>777</sup> THORNE, Robert (ed.). The History of Parliament: the House of Commons 1790-1820. Londres : Haynes Publishing, 1986

<sup>778</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de S. Brinkmann à T. Telford, 17 mars 1810

<sup>779</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à S. Brinkmann, 2 avril 1810

<sup>780</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de S. Brinkmann à T. Telford, 5 Mai 1810

faut en réalité attendre l'année 1812 et la mise en oeuvre de la nouvelle politique diplomatique suédoise pour que les ouvriers britanniques tant attendus puissent se rendre dans les ports britanniques pour prendre un navire en direction de la Suède. Le constat est sans appel : les considérations politiques jouent un rôle majeur dans l'obtention des autorisations de quitter le territoire<sup>781</sup>. Les diplomates jouent un rôle non-négligeable dans la préparation de la circulation, comme on peut le voir ici. Ils permettent de nouer des contacts avec des acteurs politiques ou économiques locaux.

Les voyages entrepris à l'occasion de la construction du canal sont ordonnés postérieurement à l'obtention des autorisations de sortie des travailleurs britanniques, dans les années 1812 et 1813. Les préparatifs de ces circulations ne sont donc pas jalonnés par les mêmes processus complexes et éprouvants pour les acteurs du chantier. En outre, ces voyageurs partent du territoire suédois et reçoivent donc facilement les autorisations de voyage, surtout après la mise en oeuvre de la politique de 1812. Dès lors, la principale préparation de leur voyage réside dans la rédaction d'instructions par les autorités.

Les instructions de voyage sont un type de document de plus en plus fréquent depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle. Elles marquent une rupture avec les pérégrinations individuelles des siècles précédents. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les instructions se font de plus en plus précises : il faut désormais décrire les éléments rencontrés pendant la circulation puis les envoyer à l'autorité émettrice<sup>782</sup>. Au XIX<sup>e</sup> siècle, le voyage scientifique devient de plus en plus encadré par les administrations, et la première étape est celle de la réception des instructions<sup>783</sup>. Si elles sont si importantes, c'est parce qu'elles fixent les recherches scientifiques à mener<sup>784</sup>. De cette manière, les autorités peuvent répondre par anticipation aux nombreuses critiques qui pèsent sur des voyageurs toujours suspectés de préférer la gloire individuelle à la science<sup>785</sup>. Si nos voyages relèvent davantage de la technique que du domaine scientifique, ils s'en rapprochent par leurs modalités d'organisation.

Les instructions reçues par C. D. Skogman à l'occasion de son voyage en septembre 1812 dévoilent les préparatifs de son voyage. Etant donné que c'est l'Etat royal suédois qui

---

<sup>781</sup> JEREMY, David. Art. cit., p. 6

<sup>782</sup> BRASSART, Laurent. Art. cit., p. 125

<sup>783</sup> BLAIS, Hélène. Le rôle de l'Académie des sciences dans les voyages d'exploration au XIX<sup>e</sup> siècle [en ligne]. *La revue pour l'histoire du CNRS*, 2004 [22/01/2019] <https://journals.openedition.org/histoire-cnrs/587>

<sup>784</sup> FORNASIERO, Jean, WEST-SOBY, John. Art. cit., p. 28

<sup>785</sup> CHAPPEY, Jean-Luc, DONATO, Maria Pia. Art. cit., p. 7

ordonne et finance le voyage, les instructions sont d'abord rédigées en suédois par le bureau du Commerce et des Finances. Elles sont ensuite traduites en français puis soumises au prince héritier Charles-Jean. Enfin, elles sont corrigées puis traduites de nouveau pour C. D. Skogman. Chargé de manière générale de mener une inspection au Royaume-Uni et dans l'espace atlantique, on lui ordonne de « mettre en forme, dans un certain rapport systématique, toutes les connaissances et tous les avantages des changements opérés ces derniers temps dans la route et le développement du commerce (...).<sup>786</sup> »

On voit bien ici que les instructions visent à ce que le voyage de Skogman soit employé pour recueillir un maximum d'informations dans le domaine du commerce, entendu de manière large. C'est précisément ce qui intéresse B. von Platen dans le voyage entrepris par C. D. Skogman. Quelques semaines après l'arrivée de ce dernier au Royaume-Uni, il lui adresse une lettre qui s'apparente à une lettre d'instructions privée :

(...) n'oubliez pas de m'envoyer les règles et les privilèges sur les canaux britanniques qui ne servent pas seulement à la construction du canal de Göta mais sans lesquels l'établissement d'un atelier de construction du canal qui servirait au développement de la science elle-même, toujours présent à mon esprit, est impossible. Les règlements et les législations sur les ateliers peuvent être utiles et doivent aussi être acquises. Il faut repérer aussi des ouvriers d'Angleterre qui peuvent prendre part à la construction (...).<sup>787</sup>

Ce texte témoigne de la réception d'informations claires de la part du baron suédois. Les savoirs à recueillir lui sont fléchés et limitent sa capacité d'action dans le voyage, comme dans le cas de certains ingénieurs dans d'autres espaces européens<sup>788</sup>. Les travaux sur les voyages scientifiques montrent qu'entre 1780 et 1820, la figure du voyageur des Lumières laisse place à l'enquêteur au service de l'administration qui l'envoie. Les autorités valorisent désormais le comportement de l'enquêteur collecteur, qui doit mettre en oeuvre des techniques d'observation, de catalogage et de collection<sup>789</sup>. C'est le cas ici où le voyage de Skogman est contrôlé et supervisé, dans une forme d'institutionnalisation du savoir<sup>790</sup>.

---

<sup>786</sup> RA, A. G. Mörner arkiv, C. D. Skogmans utländska resa (1813-1815), Instructions pour le voyage de C. D. Skogman, 1812

<sup>787</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 4 janvier 1813

<sup>788</sup> LABOULAIS, Isabelle, VOGEL, Jakob. Art. cit., p. 50

<sup>789</sup> CHAPPEY, Jean-Luc, DONATO, Maria Pia. Art. cit., p. 6

<sup>790</sup> *Ibid.*, p. 9

Les instructions reçues par J. P. Edström et G. A. Lagerheim en 1813, au moment où T. Telford repart au Royaume-Uni, sont différentes. Le voyage n'est pas entrepris par un agent de l'Etat suédois mais par deux jeunes ingénieurs employés de la compagnie. Leurs instructions ne sont donc pas rédigées par une administration mais par la direction du canal. Un exemplaire est remis à chacun d'entre eux. Ce document démontre le véritable souci accordé à la préparation du voyage, souci qui recouvre une volonté d'encadrement accru.

L'itinéraire qui doit être suivi par les deux jeunes ingénieurs est déjà par lui-même le symbole du cadre contraignant que les instructions imposent. En effet, la première instruction remise à Edström et Lagerheim requiert :

1° A la fin de l'été, le lieutenant suivra à toutes les occasions et en respectant attentivement les ordres qu'il reçoit de M. Telford avec toute la précision que cet homme montre dans toutes ses actions. Il a ainsi le droit de le commander. Ceci se déroulera même si de tels ordres entrent en conflit avec ces instructions.<sup>791</sup>

Cette première règle montre qu'en réalité la direction de la compagnie conçoit le futur voyage des lieutenants comme une pérégrination dans les pas de T. Telford. Si elle ne détermine pas d'étapes préalables, c'est parce qu'elles ne dépendent pas de la volonté des deux ingénieurs. Ici il n'y a donc pas de préparation de l'itinéraire, car celui-ci est entièrement entre les mains du Britannique<sup>792</sup>. Si on se borne à l'étude de cette instruction, le voyage d'Edström et Lagerheim s'apparente à un voyage de formation, selon une logique assez proche des ingénieurs des Mines français qui doivent entreprendre un voyage en Saxe pour apprendre le métier puis mettre en oeuvre des transferts technologiques<sup>793</sup>.

Cependant, le reste des instructions distingue le voyage des deux Suédois du voyage d'études sous la houlette d'un ingénieur chevronné. En effet, les instructions suivantes correspondent davantage au canon du genre remis aux expéditions scientifiques au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle. Elles mentionnent ainsi « un journal de bord pendant le voyage dans lequel il notera tout ce qui pour les canaux est utile et remarquable (...).<sup>794</sup> » Les demandes

---

<sup>791</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Konzept till cirkulär och instruktioner (1810-1817), Instructions pour le voyage de J. Edström et G. A. Lagerheim, 1814

<sup>792</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Mémoire, voir document en annexe p. 578

<sup>793</sup> LABOULAIS, Isabelle, VOGEL, Jakob. Art. cit., p. 48

<sup>794</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Konzept till cirkulär och instruktioner (1810-1817), Instructions pour le voyage de J. Edström et G. A. Lagerheim, 1814 : « 3° Le lieutenant doit tenir attentivement un journal de bord pendant

adressées aux deux jeunes ingénieurs inscrivent la préparation de leur voyage dans la lignée de celle des autres expéditions scientifiques européennes de la même période. L'historien y retrouve par exemple la division du travail de collecte et de l'analyse, caractéristique du nouveau rôle accordé au voyageur. Ici, Edström et Lagerheim doivent collecter, en usant des instructions comme d'un véritable manuel consacré à l'enquête sur le terrain<sup>795</sup>. Leurs instructions requièrent ainsi que les informations qu'ils doivent recueillir ne leur servent pas personnellement, mais servent au contraire à transmettre un savoir utile et universel dans leur patrie<sup>796</sup>. On le voit d'ailleurs dans le fait que les instructions ne sont pas standardisées, mais répondent à des exigences bien précises.

Si la direction de la compagnie attache tant d'importance au voyage, son absence décide parfois les acteurs à faire des choix dans les circulations de livres. Comme le montrent les travaux de J. Harris sur les transferts techniques, les transferts commencent par le mouvement des idées, puis se concrétisent par le déplacement des hommes ou des objets, dans un environnement approprié<sup>797</sup>. Si les objets ne sont guère présents, c'est qu'ils sont davantage envoyés lorsque les voyageurs effectuent leur tour.

## 2. Les circulations du chantier<sup>798</sup>

La mise en chantier du canal de Göta repose sur la mise en circulation d'idées, d'objets et d'acteurs qui transitent d'une rive à l'autre de la mer du Nord. À cet égard, cette section veut s'intégrer dans le *spatial turn* qui caractérise désormais l'histoire des sciences et des techniques<sup>799</sup>. Née dans les études anglo-saxonnes, cette approche issue de la géographie accorde

---

le voyage dans lequel il notera tout ce qui pour les canaux est utile et remarquable, mais doit aussi prendre en notes les sujets économiques et architecturaux s'ils concernent le même sujet ou qui, d'une certaine manière, sont liés aux ouvrages des canaux (...).

4° Qu'il en est de même pour les établissements concernant les canaux avec leur description et en particulier ces établissements doivent être accompagnés de plans et dessins précis (...).

5° Les écrits et les livres qui, économiquement ou scientifiquement, ont un lien avec les sujets précédents seront achetés sur le compte de la compagnie avec l'avis de M. Telford, il en est de même au sujet des instruments »

<sup>795</sup> BLOND, Stéphane. Les transferts techniques du Corps des Ponts et Chaussées vers les États allemands au XIX<sup>e</sup> siècle In KRULIC, Brigitte. Savoirs et métiers de l'État au XIX<sup>e</sup> siècle. France et États germaniques. Berne : Peter Lang, 2014, p. 73

<sup>796</sup> KURY, Lorelai. Art. cit., p. 66

<sup>797</sup> COTTE, Michel. Art. cit., p. 120

<sup>798</sup> pour cette section, voir carte en annexe p. 582

<sup>799</sup> BERETTA, Marco. Between the Workshop and the Laboratory: Lavoisier's Network of Instrument Makers. *Osiris*, 2014, vol. 29, n°1, p. 198

une place centrale aux manières dont les acteurs appréhendent le territoire ou les lieux qu'ils traversent. Ce tournant spatial cherche avant tout à comprendre comment les opérations particulières de circulation et de mobilités ont un impact sur les configurations spatiales<sup>800</sup>. Dans ce cadre, les études du tournant spatial ne laissent pas de côté l'institutionnel mais prêtent aussi leur attention aux modes de transmission et aux dispositifs de contrôle. Ici, c'est aux circulations sur le chantier du canal de Göta, entendues comme « un ensemble formé par le déplacement dans le temps et l'espace d'une réalité sociale et par les phénomènes engendrés et affectés par ce mouvement.<sup>801</sup> », que nous souhaitons nous intéresser. Parmi celles-ci, la circulation des publications et des instruments a particulièrement retenu notre attention, car elle est un objet de recherche encore trop souvent marginal. S'intéresser aux circulations sur le chantier du canal de Göta implique de prendre en compte la manière dont se structurent les mouvements des hommes et des savoirs techniques. Les circulations s'effectuant dans des circuits marchands préexistants, ils en renforcent l'intensité.

Les voyages humains donnent lieu à des phénomènes de collecte et de mise en forme des savoirs. Les sources donnent corps à ces actions car elles sont produites avant même le départ, avant d'organiser le transport. Toutefois, ces circulations du chantier du canal de Göta sont une histoire sur la mer. Cette mer du Nord apparaît à cette occasion comme le support des circulations, le transport est le moment où le lieu où se produisent les contacts anglo-suédois<sup>802</sup>. On peut alors dresser toute une histoire relationnelle autour de la mer, qui apparaît davantage comme une frontière perméable qu'une barrière défensive impénétrable<sup>803</sup>. Cependant, la mer apparaît de temps à autre comme un espace capricieux, ou soumis à des contrôles intensifs. Il faut alors inclure une nouvelle variable, environnementale cette fois, à notre analyse. Les obstacles politiques ou physiques constituent en effet des moments d'allongement des circulations ou de diminution de leur intensité.

---

<sup>800</sup> JACOB, Christian. Qu'est-ce qu'un lieu de savoir ? [en ligne]. *OpenEdition Press*, 2014 [22/01/2019] <https://books.openedition.org/oepp/423?lang=fr>

<sup>801</sup> CHAGNY, Charlie, DUFRAISSE, Sylvain, MARTIN, Marguerite, POULY, Charlotte, QUILLIEN, Louise. Penser les circulations économiques. *Hypothèses*, 2014, vol. 1, n°18, p. 96

<sup>802</sup> MORIEUX, Renaud. La Manche au XVIII<sup>e</sup> siècle. La construction d'une frontière franco-anglaise. *Annales historiques de la Révolution française*, 2006, vol. 1, n°343, p. 167

<sup>803</sup> DALY, Gavin. English Smugglers, the Channel, and the Napoleonic Wars, 1800–1814. *Journal of British Studies*, 2007, vol. 46, n°1, p. 30



Toutefois, cette primauté des circulations ne doit pas nous faire perdre de vue le fait que l'intensité des relations commerciales transforme les manières de percevoir les façons d'échanger et de produire. P. Verley explique que la révolution des transports et la révolution commerciale étendent et intègrent les marchés nationaux<sup>804</sup>. Pour approfondir cette logique, il nous a paru intéressant de convoquer le concept d'« hectares fantômes » essentiellement utilisé dans l'histoire environnementale. Développé par G. Borgstrom dans les années 1970 et rendu célèbre par K. Pomeranz, il postule que les activités de pêche, de sylviculture et d'agriculture mises en oeuvre dans les Amériques au XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle ont permis à l'Europe de conserver des hectares libres et de les consacrer à leur développement industriel<sup>805</sup>. Ici on peut employer ce concept pour les opérations de collecte et d'achat des instruments et produits scientifiques britanniques utiles au chantier, que la Suède aurait autrement dû développer ou produire elle-même.

### 2.1. Éprouver le voyage

Les différents types de voyage ne donnent pas lieu à la même production d'archives. Il faut dire que les modalités diffèrent largement : d'un côté, des migrations de travail qui se soldent par un stationnement dans le village d'origine ou sur un point de la ligne du canal ; de l'autre côté, des pérégrinations d'acteurs dont l'objectif même du départ est de se déplacer à travers le Royaume-Uni. Ces dissymétries entre les deux types de voyage se superposent à la distinction sociale entre les voyageurs. Les ingénieurs et l'agent administratif maîtrisent l'écrit en plus de pouvoir facilement payer les frais d'affranchissement. De leur côté, les techniciens écrivent eux aussi mais se montrent moins prompts à écrire pour raconter.

Le prisme de recrutement écossais pour les travailleurs britanniques sur le chantier du canal de Göta limite le nombre de ports par lesquels ces individus peuvent espérer rejoindre les côtes suédoises<sup>806</sup>. En effet, au cours de la période, ce sont essentiellement les ports de Leith, Aberdeen et Inverness qui assurent les liaisons entre l'Ecosse et la Suède. Une fois passés les échanges de courrier et les signatures de contrat avec Telford lui-même où un de ces

---

<sup>804</sup> BARTOLOMEI, Arnaud. Art. cit., p. 4

<sup>805</sup> WHITED, Tamara, STOLL, Mark (ed.). Northern Europe : An environmental history. Santa Barbara : ABC-CLIO, 2005, p. 93

<sup>806</sup> CRISTOFOLI, Pascal, ROLLA, Nicoletta. Temporalités à l'œuvre dans les chantiers du bâtiment. Réseaux professionnels et circulations des entrepreneurs en Piémont au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Temporalités*, 2018, vol. 27, p. 5

agents, les techniciens doivent se rendre dans les ports pour grimper à bord d'un navire. Pour la campagne de 1814, un des agents de T. Telford en Ecosse, R. Wright, précise leurs noms<sup>807</sup>. Les individus partent ainsi d'Inverness au mois d'avril 1814 dans une corvette suédoise inscrite sur le registre maritime de la ville de Göteborg. Clachnaharry, un des débarcadères d'Inverness est un des ports les plus fréquentés au cours des migrations vers et au retour du chantier du canal de Göta. Le choix des ports est d'abord dû aux événements politiques qui se déroulent en Europe. Les migrations des premières années, entre 1812 et 1814, ont en effet lieu au cours de la période des guerres napoléoniennes. Le Royaume-Uni met alors en place un système de licences autorisant certains bateaux à accoster au Royaume-Uni et exporter des biens sous protection des bâtiments de la Royal Navy. On assiste alors à la mise en place de convois, avec des points de rendez-vous dans des ports particuliers 15 avril au 15 octobre, dont font partie ceux préalablement cités<sup>808</sup>.

Ces circulations ne se font pas à sens unique. En effet, les Britanniques effectuent des migrations saisonnières, comme il est alors de mise sur les chantiers du bâtiment<sup>809</sup>. Le travail de gros oeuvre se mène ainsi essentiellement pendant mois de printemps et d'été<sup>810</sup>. Au retour, la traversée s'effectue toujours depuis le port de Göteborg, sans exception. Il faut dire que les techniciens britanniques embarquent sur les navires sélectionnés ou armés par G. Ekman, dont le siège de la maison de commerce se trouve dans le port. A l'automne 1815, B. von Platen écrit à T. Telford afin de l'informer, comme tous les ans, du départ prochain des ouvriers britanniques : « After this several of your countrymen are to go over to England for the winter, viz : Wilson, Simpson, Ashworth, Carlisle, Urquhart and perhaps Smitt.<sup>811</sup> » S'il n'y a rien d'étonnant dans cette lettre, la suite des événements nous en apprend davantage sur les conditions de voyage des ouvriers britanniques à leur retour de Suède. Au mois de décembre, quelques jours après le départ des techniciens britanniques, B. von Platen adresse une lettre à T. Telford :

---

<sup>807</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de R. Wright à T. Telford, 13 avril 1814 : « The five undermentioned persons have sailed to day by the Swedish ship Naya-den Capt. Andersson for Gothenburg : James Smith ; David Lyon ; Urquhart ; Alexander Mackenzie ; Alexander Fraser. »

<sup>808</sup> WITT, Jan. Smuggling and blockade-running during the Anglo-Danish war from 1807 to 1814 In AASLES-TAD, Katherine, JOOR, Johan (eds.). *Op. cit.*, p. 158

<sup>809</sup> CRISTOFOLI, Pascal, ROLLA, Nicoletta. *Art. cit.*, p. 3

<sup>810</sup> *Ibid.*, p. 13

<sup>811</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 24 octobre 1815

I desired my brother in law to endeavor to get a passage for all four by a good merchant vessel straight to Scotland, as the passage upon the packet boat would be more circuitous to them and consequently of no use though more expensive. (...) Wilson in the name of the whole company who was present, though he the only speaker, not only declared to my brother in law that their intention was not to go with the brig, that they pretended not only the passage on the packet boat, but the first places, probably for to keep company with a Russian princess, for this time the only passenger of that rate. (...) Mr Wilson fell out in insolent expressions and several reflexions of the kind, which he desired my brother in law to communicate to me, all in presence of the other his countrymen (...).<sup>812</sup>

Si l'affaire peut sembler triviale, on peut toutefois y déceler des éléments intéressants sur les conditions de transport des travailleurs britanniques. Au-delà de leur intérêt supposé pour la princesse russe, on peut surtout noter que les hommes refusent de voyager à bord d'un brick, navire rapide mais petit et assez peu confortable. Ils semblent lui préférer le « packet boat », navires plus lents mais plus larges et destinés au transport de passagers, donc plus confortables<sup>813</sup>. Toutefois, le coût du voyage détermine la compagnie à leur payer une place moins chère.

En-dehors de cet événement unique au cours de la dizaine d'années où les Britanniques sont présents sur le chantier, on trouve peu de description du voyage du côté des techniciens engagés sur le chantier du canal. La plupart des lettres se bornent à relever le caractère plus ou moins agréable de la mer. Il n'y a que les événements réellement dangereux pour initier une mention dans une lettre. Une lettre envoyée par J. Ashworth à T. Telford en février 1818 fait la démonstration de ce laconisme : « I have the pleasure of writing to informing your lordship that we got safe home.<sup>814</sup> » Ce type de commentaire est courant dans les lettres des artisans britanniques, et laisse l'historien sur sa faim. Pour trouver des descriptifs plus poussés, il faut chercher du côté de T. Telford, qui voyage à l'occasion de son arrivée sur le chantier en 1813 avec des compatriotes employés sur le canal : « (...) on my Swedish expedition, I left Leith on the 15<sup>th</sup> July with two English or rather Scottish lock builders. We had a hideous and unpleasant passage of 13 days, to Gothenburg from there.<sup>815</sup> » Pour obtenir de nouveau des informations

---

<sup>812</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 24 décembre 1815

<sup>813</sup> BRINNIN, John Malcolm. *The Sway of the Grand Saloon : A Social History of the North Atlantic*. New York: Delacorte Press, 1971, p. 6

<sup>814</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de J. Ashworth à T. Telford, 7 février 1818

<sup>815</sup> RA, Brevsamlingar, Skogmanska samlingen, Lettre de T. Telford à C. D. Skogman, 3 octobre 1813

de la part des ouvriers britanniques embauchés sur le chantier du canal, il faut attendre l'orée du chantier.

Comme on pouvait facilement se le représenter, les voyages commandités par le secrétariat d'Etat aux Finances et au Commerce ou par la compagnie du canal de Göta donnent lieu à une production de documents bien plus importante, quoique les informations sur le voyage en lui-même se limitent souvent aux étapes. Les sources ne permettent que de faire état du trajet suivi par C. D. Skogman ou Edström et Lagerheim, toutefois une partie de leur correspondance ainsi que les compte-rendus de leur voyage permettent de se faire une idée plus précise des conditions et des étapes qui jalonnent la circulation sur le territoire britannique. Les voyages des Suédois au Royaume-Uni s'inscrivent dans la frénésie de voyages vers le Royaume-Uni qui touche les Etats européens dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>816</sup>. Il s'agit alors de s'inspirer des politiques et des méthodes mises en oeuvre dans les îles britanniques. Toutefois, il faut distinguer la nature du voyage auquel nous avons à faire.

Tout d'abord, le voyage de C. D. Skogman s'apparente à une mission publique. Celle-ci peut s'entendre comme le souci pour un Etat d'envoyer un individu pour s'inspirer et comparer les méthodes administratives alors en cours. Le voyage d'Edström et Lagerheim est quant à lui un voyage technique, même s'il se rapproche par certains aspects des voyages d'information<sup>817</sup>. Ces derniers sont des circulations entreprises pour obtenir des informations précises sur un sujet, à l'instar de ce que font alors les Français avec les ports, les fonderies et les arsenaux. A la toute fin du XVIII<sup>e</sup>, ils sont organisés par des négociants pour prospecter le marché, établir des dépôts et entrepôts, des contacts locaux, des liens avec les acteurs de l'économie<sup>818</sup>. Ces caractéristiques contribuent à rapprocher le voyage des deux ingénieurs à ce type de circulation.

Éprouver le déplacement commence d'abord par le choix de l'itinéraire. Celui-ci est un des éléments principaux car le choix des villes semble correspondre à un parcours considéré presque comme obligatoire, à plus forte raison parce que les deux voyages suivent pratiquement le même. On voit alors apparaître ici clairement l'idée que l'itinéraire est bien une rencontre entre un espace physique et une culture : cette dernière motive le choix des lieux de

---

<sup>816</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., p. 19

<sup>817</sup> GOUZÉVITCH, Irina. Art. cit., 2003, p. 14

<sup>818</sup> COTTE, Michel. De l'espionnage industriel à la veille technologique. Belfort : Presses universitaires de Franche-Comté, 2005. 294 p.

visite<sup>819</sup>. La culture spécifique de T. Telford le conduit à sélectionner des lieux auxquels il accorde un sens qui rend la visite de Skogman, Edström et Lagerheim nécessaire. On peut faire ici, en suivant l'historiographie sur les voyages culturels, faire la distinction entre le trajet, qui n'est pas codifié, et l'itinéraire, un trajet pourvu de sens, une route sélectionnée que des acteurs ont choisie consciemment et jalonnée de savoirs et de devoir. Dans le cas des circulations du canal de Göta, on retrouve des éléments comparables aux voyages de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle parmi les classes aisées. Le rôle de T. Telford ressemble quelquefois à celui du mentor du Grand Tour qui accompagne et instruit, tandis qu'il fournit un certain nombre de textes à lire pour garantir une transmission sociale normée<sup>820</sup>.

Nous l'avons dit, C. D. Skogman n'est pas directement envoyé pour des affaires relatives au canal, même si sa mission sur la politique commerciale s'en rapproche. Avec sa qualité d'expert administratif, c'est sans doute ce qui décide B. von Platen à lui adresser une lettre en novembre 1812, où il lui fait part de ses demandes : « Nous avons besoin d'acquérir des règles et de l'expérience : laissez moi savoir si vous souhaitez contribuer à ceci : aucune connaissance mécanique n'est requise. »<sup>821</sup>

Cette lettre a une influence décisive sur sa trajectoire. A compter de la réponse positive à cette lettre, les circulations de C. D. Skogman au Royaume-Uni intègrent celles autour du chantier du canal de Göta. Il mène ces deux missions de manière concomitante. Cela explique l'envoi par B. von Platen d'une lettre de recommandation à destination de T. Telford, dans laquelle il l'informe des compétences de Skogman sur les politiques des canaux<sup>822</sup>. L'itinéraire n'est alors pas directement choisi par l'agent administratif. Il voyage en effet aux côtés de T. Telford à travers le Royaume-Uni du mois de mai au mois d'août 1813, comme il en informe le secrétaire d'Etat au mois de mars.<sup>823</sup>

---

<sup>819</sup> DEVANTHÉRY, Ariane. Entre itinéraires et trajets : représentations des déplacements dans les guides de voyage au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle. *In Situ*, 2011, n°15, p. 2

<sup>820</sup> DEVANTHÉRY, Ariane. Art. cit., p. 13

<sup>821</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1812-1814), Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 28 novembre 1812

<sup>822</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1812-1814), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 8 novembre 1812 : « The bearer hereof is a Swedish gentleman with name Skogman who is to stop for some time in England and as he knows perfectly well the canal business though not in the mechanical way. »

<sup>823</sup> RA, A. G. Mörner arkiv, C. D. Skogmans utländska resa (1813-1815), Lettre de C. D. Skogman à B. von Platen, 16 mars 1813 : « For Mr Wirsen, the State Secretary, I have mentioned my intention to make a trip through England and Scotland in conjunction with the mechanic Telford, who is also renowned in Sweden, who fully offered it to me. »

On peut noter ici l'importance de la lettre de recommandation dans le cadre de ce voyage qui permet de bénéficier d'un accueil chaleureux et de s'insérer directement dans la société britannique en ayant recours aux connaissances de Telford. Cette lettre de recommandation éclaire aussi d'une autre manière la relation « principal-agent » qu'entretiennent l'ingénieur britannique et le baron suédois<sup>824</sup>. L'itinéraire qu'il privilégie est de rejoindre l'Écosse par les villes de l'Ouest de la Grande-Bretagne avant de redescendre par les provinces de l'Est. Il est certes déterminé en fonction des principales zones de production du fer britannique, concurrentes de la Suède<sup>825</sup>. Au mois de juin, C. D. Skogman écrit ainsi à Stockholm pour informer de son voyage :

Depuis ma dernière lettre, j'ai exécuté une partie du voyage en Angleterre entamé suite à votre commandement (...). J'ai traversé les plus grandes villes commerciales et manufacturières des endroits que j'ai parcourus jusqu'à présent et j'ai pu me procurer des chiffres tant sur la production de fer des maîtres de forge que sur l'état agricole du comté, de manière plus ou moins complète, en tant qu'étranger, au cours d'un bref séjour là où il les reçoivent habituellement.<sup>826</sup>

Au-delà de l'effet de source qui conduit souvent les voyageurs à montrer que leur temps a été habilement employé<sup>827</sup>, on voit donc que l'objectif de s'informer sur la politique de production et de commerce du fer britannique semble rempli. Toutefois, la présence de T. Telford contribue à rapprocher davantage le voyage de C. D. Skogman de la construction du canal de Göta. Mais il s'agit aussi des régions où l'on trouve les principaux canaux construits récemment sous l'autorité de Telford, précisément pour transporter les barres de fer jusqu'aux principaux ports du pays. En recommandant C. D. Skogman à T. Telford, B. von Platen cherche à lui faire visiter les principales voies d'eau, mais aussi sans doute à faire établir un réseau de correspondants et de connaissances utiles pour les charger d'une commission un jour. La marge de manoeuvre assez large sur l'itinéraire dont bénéficie Skogman dans ses instructions joue à

---

<sup>824</sup> BARTOLOMEI, Arnaud, LEMERCIER, Claire, MARZAGALLI, Silvia. Les commis voyageurs, acteurs et témoins de la grande transformation. *Entreprises et histoire*, 2012, vol. 1, n°66, p. 18

<sup>825</sup> HILDEBRAND, Karl-Gustaf. Foreign markets for Swedish iron in the 18<sup>th</sup> century. *Scandinavian Economic History Review*, 1958, vol. 6, n°1, p. 14

<sup>826</sup> RA, Brevsamlingar, Skogmanska samlingen, Lettre de C. D. Skogman à A. G. Mörner, 14 juin 1813

<sup>827</sup> BERTRAND, Gilles. Quand le voyage sert à inventer un nouvel espace. Le cas des inspecteurs des Ponts et Chaussées français en mission en Italie à l'époque napoléonienne. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n°385, p. 143

plein en faveur de la compagnie du canal<sup>828</sup>. Elle permet de laisser à l'agent administratif la latitude pour nouer des contacts et entrer directement en contact<sup>829</sup>.

L'itinéraire suivi par J. Edström et G. A. Lagerheim est bien plus balisé et focalisé sur la question des voies d'eau que le précédent. Il faut dire que les ingénieurs tout juste sortis de leur formation théorique accompagnent T. Telford à son retour au Royaume-Uni en octobre 1813, pour un séjour d'une durée de neuf mois, comme le rappelle les minutes de la réunion des directeurs de la compagnie à leur retour :

Thomas Telford a entrepris de la plus noble des manières de guider deux officiers du canal dans la direction de l'Angleterre et de l'Ecosse, pour un voyage de 9 mois avec eux, pour leur enseigner toutes les choses utiles au travail des canaux. Ce voyage a été fait depuis leur lieu de débarquement jusqu'à Londres et des côtes britanniques jusqu'à celles de l'Ecosse septentrionale, en commençant par l'Est puis en finissant par l'Ouest jusqu'au retour à Londres !<sup>830</sup>

Celui qui prend en charge le voyage depuis le début est T. Telford. Là encore, la méthode privilégiée par les membres de la compagnie se rapproche des coutumes alors en cours chez les négociants européens. Il est en effet d'usage de confier les jeunes membres de la famille à un autre négociant pour lui permettre de parfaire son éducation commerciale, de lui apprendre les usages et les pratiques d'une place éloignée, de parfaire ses connaissances linguistiques et de l'intégrer dans un réseau de relations personnelles avec des maisons auxquelles il pourra écrire plus tard. Dans le cas du canal de Göta, la compagnie donne à T. Telford le soin de former des ingénieurs qui seront utiles pour le chantier du canal, mais en suivant un mode de formation tout à fait propre au monde marchand.

La suite du voyage nous est communiquée par les sources produites par l'ingénieur britannique. Elles permettent notamment de suivre pas à pas le trajet des deux jeunes ingénieurs suédois. Le premier point est l'obtention des documents de voyage autorisant les deux Suédois à voyager à travers le territoire du Royaume-Uni. Telford explique ainsi à Skogman en octobre 1813 qu'il les obtient au moyen de ses contacts :

---

<sup>828</sup> BARTOLOMEI, Arnaud, LEMERCIER, Claire, MARZAGALLI, Silvia. Art. cit., p. 17

<sup>829</sup> *Ibid.*, p. 21

<sup>830</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Koncept till cirkulär och instruktioner (1810-1817), Description du voyage de J. Edström et G. A. Lagerheim, 1815

My friend M. Vansittart having enabled us to procure the necessary passports, we immediately departed and travelled along the Eastern side of the Island to this place, and a couple of days hence shall ...to the very northern extremity of the Island, and from hence range along the western side by Cheshire & Shropshire which will, I expect, afford my two Swedish pupils a variety of useful objects & exerce their talents and accomplish their mission, for which they appear abundantly zealous.<sup>831</sup>

On voit ici bien que comme dans d'autres espaces européens, T. Telford a besoin de solliciter le pouvoir pour obtenir des lettres de recommandation. S'il s'agit des autorités locales en France, ici c'est Nicholas Vansittart, chancelier de l'Echiquier, qui obtient pour Telford les passeports intérieurs afin de circuler avec Edström et Lagerheim<sup>832</sup>. Cette lettre est aussi l'occasion de constater que l'itinéraire choisi par Telford est là encore le fruit d'une réflexion en fonction des objectifs. Ici, l'ingénieur prend en charge deux officiers ingénieurs pour qu'ils ramènent des ouvriers avec du savoir-faire, qu'ils visitent les arsenaux, ramènent des plans de bateaux, expliquent les nouvelles inventions et les techniques, se procurent des instruments techniques et des livres, décrivent les installations militaires et les opérations.

La description détaillée du récit émerge ici d'une manière étonnante : elle se démarque du genre du récit de voyage, avec une narration qui progresse de façon continue de point A à un point B, avec récit qui commence dans un endroit connu pour remplir la fonction de départ du voyage, ici Londres<sup>833</sup>. Aucune des sources ne relate précisément l'itinéraire emprunté par les trois hommes, à l'exception des notes tenues par l'ingénieur britannique tout au long du parcours. On se trouve alors face à une liste-itinéraire avec une énumération de noms de lieux et la route empruntée entre chacun d'entre eux. On trouve ainsi une liste lacunaire, non datée, mais que l'on peut supposer avoir été dressée tout au long du parcours par T. Telford<sup>834</sup>.

En dépit de son caractère parfois fragmentaire, cette liste est précieuse. Elle nous montre que le voyage est rempli d'étapes utiles qui sont l'occasion de réaliser des inspections ciblées. Nous avons peu de connaissances des itinéraires suivis par les voyageurs au Royaume-

---

<sup>831</sup> RA, Brevsamlingar, Skogmanska samlingen, Lettre de T. Telford à C. D. Skogman, 3 octobre 1813

<sup>832</sup> CHAPPEY, Jean-Luc, DONATO, Maria Pia. Art. cit., p. 14

<sup>833</sup> DEVANTHÉRY, Ariane. Art. cit., p. 4

<sup>834</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Mémorandum, 1815, voir document en annexe p. 578



Uni au début du XIX<sup>e</sup> siècle, à part les visites de Londres ou Birmingham<sup>835</sup>. Ici, la liste permet de faire des analyses plus précises. Ainsi, Edström et Lagerheim visitent l'ensemble des espaces où des voies d'eau ont été construites, en Angleterre comme en Ecosse. Les ingénieurs visitent aussi Coalbrookdale, dans comté de Shropshire, où on trouve alors le fameux *iron-bridge* de Telford, un des premiers du genre. Sans compter que le voyage permet aussi de renforcer le réseau des interlocuteurs privilégiés. L'étape à Shrewsbury est par exemple l'occasion de rencontrer les William Hazledine père et fils, un des principaux fondateurs de portes pour écluses sur les canaux. Cette liste montre aussi que le voyage suit un rythme effréné, caractéristique des expéditions de l'époque napoléonienne<sup>836</sup>. Ici il est sans doute dû aux coûts du voyage, entièrement supportés par la compagnie, pour un total de 700 livres. Les ingénieurs sont là pour faire des observations, des reconnaissances, des observations<sup>837</sup>. Leur voyage n'est aucunement connu pour l'agrément, il s'agit de faire des étapes utiles à la science des canaux et de construire un réseau d'interlocuteurs privilégiés. D'ailleurs, ils ne possèdent qu'un jour avec quartier libre.

Malheureusement, les voyageurs ne tiennent pas de journaux intimes, toutefois quelques éléments dans les sources font affleurer leur quotidien en voyage. Au vu de la correspondance qu'ils nourrissent par la suite avec T. Telford et les avis que ce dernier émet tant sur C. D. Skogman que sur Edström et Lagerheim, ils ont de fréquentes conversations au cours de leur itinéraire. La correspondance de T. Telford avec le baron Platen rend quelquefois compte de la façon dont les ingénieurs suédois appréhendent le royaume britannique, comme lors de leur première visite à Londres en octobre 1813, où Telford note leur réaction à la découverte de cette « enormous city whom magnitude and splendor, you may readily conceive, astonished my pupils.<sup>838</sup> »

Si l'on ne possède pas de sources produites sur le terrain par Edström et Lagerheim, Telford rend compte de leur étonnement face à ce qui est alors la principale métropole mondiale. On y perçoit une manière déjà de s'appropriier l'espace britannique en le considérant comme le centre technique et commercial européen<sup>839</sup>. La proximité avec leur mentor apparaît

---

<sup>835</sup> GOUZÉVITCH, Irina. Art. cit., 2010, p. 105

<sup>836</sup> BERTRAND, Gilles. Art. cit., p. 142

<sup>837</sup> *Ibid.*, p. 143

<sup>838</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 2 octobre 1813

<sup>839</sup> BERTRAND, Gilles. Art. cit., p. 148

aussi dans les factures conservées par T. Telford. De nombreux achats sont effectués par l'ingénieur britannique pour le compte des deux jeunes hommes. Ainsi, le 8 décembre 1813, T. Telford fait rapiécer leurs manteaux et leur achète à chacun une paire de pantalons, deux chemises et deux caleçons de flanelle chez un tailleur d'Inverness pour une somme totale de 8 livres<sup>840</sup>. Lorsque B. von Platen lui propose de faire rembourser ces frais, l'ingénieur britannique lui objecte qu'il est satisfait de les payer de sa poche<sup>841</sup>. La proximité est d'autant plus grande qu'en-dehors des assistants et des professionnels gravitant autour de l'ingénieur britannique, les deux jeunes ingénieurs ne semblent pas fréquenter grand-monde. Skogman quant à lui rencontre davantage des personnalités politiques ou administratives, mais sans que cela concerne directement la politique des canaux.

La précaution dont T. Telford fait la démonstration dans le choix de ses itinéraires va de pair avec le soin qu'il met à sélectionner les ouvrages et les instruments et outils qu'il envoie en direction du chantier du canal. C. D. Skogman puis J. Edström et G. A. Lagerheim s'inspirent à leur tour de l'ingénieur britannique lorsqu'il s'agit de procéder à leur tour à des envois dans leur patrie.

## 2.2. Collecter les savoirs techniques

La figure du voyageur-philosophe des Lumières laisse peu à peu sa place au collecteur et à l'enquêteur au service de l'administration qui l'envoie<sup>842</sup>. Dans notre étude, nous avons fait le choix de nous limiter à la collecte des documents écrits et des instruments que les acteurs estiment, nous verrons dans quelle mesure, nécessaires au chantier. Ces deux catégories représentent en effet l'écrasante majorité des circulations entre les deux espaces, en plus d'être les supports des transferts techniques. Ici, la collecte répond dans la majorité des cas à une demande, pas à un choix du collecteur. On observe ici trois processus de collecte tant successifs que superposés : celui de l'ingénieur expérimenté, de l'agent administratif, et des étudiants. La présence de l'ingénieur britannique lors de deux voyages limite largement la marge de manoeuvre des Suédois présents sur le sol du Royaume-Uni. Toutefois, la correspondance que B. von Platen et Skogman échangent permet de se faire une idée plus précise de la nature de la collecte.

---

<sup>840</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Facteur de A. MacDonald pour T. Telford, 8 décembre 1813

<sup>841</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de T. Telford à B. von Platen, 31 octobre 1814

<sup>842</sup> CHAPPEY, Jean-Luc, DONATO, Maria Pia. Art. cit., p. 6

Grâce aux nombreux reçus et quittance des achats effectués par T. Telford, C. D. Skogman et les jeunes Edström et Lagerheim, il est possible de dresser un inventaire des publications collectées, des dessins réalisés et des instruments achetés au Royaume-Uni, caractéristique de la période où le voyageur devient un collecteur<sup>843</sup>.

T. Telford est le premier dont le rôle s'apparente à celui du collecteur. Tout au long des années 1810, il se charge de proposer, d'identifier, et de collecter les éléments demandés par B. von Platen ou susceptibles de l'intéresser. L'octroi de ce rôle tient à son statut d'ingénieur connu et reconnu au niveau national et international.

Dès les premières années de la mise en oeuvre du chantier, le baron lui adresse ainsi ses demandes relatives aux diverses publications que l'on peut obtenir au Royaume-Uni : « If any publications on this subject be of any try value are to be found, I wish you would send them with the reports you promised.<sup>844</sup> » Tout au long des années 1810, il demande à Telford de la même manière de lui fournir les publications afférentes aux travaux qui progressent, et notamment ceux du canal calédonien, construit au même moment que celui de Göta en Suède. Ce chantier britannique donne lieu à la publication de rapports annuels et d'articles au sein de revues spécialisées dans la mécanique, qu'ils soient écrits par T. Telford lui-même ou par les ingénieurs qui le secondent. Régulièrement, B. von Platen demande au Britannique de lui adresser tous les documents relatifs à la construction de ce canal<sup>845</sup>. Chez B. von Platen, le souci d'obtenir des informations et des publications de T. Telford se maintient tout au long de la décennie, avec un souci particulier remarquable pour l'innovation. Ainsi, le fait de recevoir les publications par T. Telford entraîne encore de nouvelles demandes. En 1816, il lui demande ainsi de transmettre « all sort of illustrations about steamboats.<sup>846</sup> »

Si la demande n'apparaît pas ici, d'autres sources ultérieures indiquent que B. von Platen demande à obtenir toutes les publications relatives aux bateaux à vapeur, alors en plein développement au Royaume-Uni. Il y a donc un souci constant de se maintenir à la page en ce qui concerne les innovations mécaniques. Cela explique que T. Telford adresse régulièrement les nouvelles parutions d'ouvrages, dont la totalité proviennent de Londres, où ils sont achetés chez Joseph Taylor, qui tient une librairie spécialisée dans l'architecture et les ouvrages d'art, sise au n°59 sur High Holborn Street<sup>847</sup>.

---

<sup>843</sup> CHAPPEY, Jean-Luc, DONATO, Maria Pia. Art. cit., p. 10

<sup>844</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 16 mars 1812

<sup>845</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 1<sup>er</sup> mars 1817

<sup>846</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 13 mars 1816

<sup>847</sup> HALLS, Julie. Inventions that didn't change the world. Londres : Thames & Hudson Ltd, 2014, p. 201

La seconde collecte dont T. Telford est chargée est celle des instruments pour le chantier du canal de Göta. Les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles sont marqués par une extension de l'usage des instruments par un nombre de plus en plus important de catégories professionnelles. Ces petites oeuvres d'ingénierie ou de mécanique se perfectionnent et deviennent aussi des objets dont les ingénieurs dialoguent<sup>848</sup>. Le début du XIX<sup>e</sup> siècle est alors caractérisé par une hausse de la demande de machines ou d'outils perfectionnés, que ce soit dans le secteur de la construction, des mines ou des ouvrages d'art. Par conséquent, des acteurs spécifiques émergent et se positionnent comme des producteurs semi-indépendants et fournissent les ingénieurs en instruments, jouant un rôle important dans la diffusion de technologie et innovation technique<sup>849</sup>. Le chantier du canal de Göta n'échappe pas à cette tendance, et B. von Platen passe ses commandes auprès de T. Telford :

I wish you would be so kind and takes out two or three leveling instruments for to have them sent over at the first occasion, which will be effectuality if they are delivered to Mr. T. W. Smitt trader in London, but I wish not to have them before you may have yourself to make choice of them ; instrument makers as other trades being apt to sent sent abroad rather the rebute when they are under no control.<sup>850</sup>

T. Telford est donc chargé tant de la sélection et de l'achat des instruments de mesure, qui doivent ensuite être remis à un négociant qui se chargera du transport vers le royaume scandinave. La communauté des fabricants d'instruments au Royaume-Uni est encore modeste, et les ingénieurs sont attachés à certaines maisons dont ils estiment la réputation et la fiabilité des instruments<sup>851</sup>. Dans notre cas, ils viennent tous de la maison Troughton, tenue par deux frères. Il s'agit alors de la firme la plus prestigieuse en termes de production d'instruments mathématiques<sup>852</sup>.

---

<sup>848</sup> MILLET, Audrey. Tracer le monde : outils et instruments de la Renaissance aux Lumières. *Artefact*, 2016, n°4, p. 224

<sup>849</sup> ROBERTS, Lissa. Full steam ahead : entrepreneurial engineers as go-betweens during the late eighteenth century In SCHAFFER, Simon (dir.). *Op. cit.*, p. 196

<sup>850</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 25 mars 1812

<sup>851</sup> BERETTA, Marco. *Art. cit.*, p. 199

<sup>852</sup> FIGUEIREDO, Fernando. From paper to erected walls : the astronomical observatory of Coimbra (1772-1799) In PISANO, Raffaele (ed.). *A Bridge between Conceptual Frameworks : Sciences, Society and Technology Studies*. Dordrecht : Springer, 2015, p. 172

L'innovation joue un rôle primordial aux yeux du faiseur de projet devenu chef de chantier. Les articles que T. Telford lui adresse nourrissent encore sa connaissance des instruments. De plus, les fabricants se comportent comme des praticiens et des entrepreneurs dont le but est de proposer de nouveaux produits aux clients<sup>853</sup>. Par conséquent, le baron n'hésite plus à commander directement auprès de Telford ce qu'il désire, en lui diminuant sa marge de manœuvre :

It will be very obliged if you will desire Mr Provis to go to Mr E. Troughton and buy for me Two small portable *camera lucida*, an instrument invented by Dr Wollaston to the Royal Society in 1807 one of these is for a gentleman in the plan, and the other for my own use, you can either pay them, and I will settle with you a meeting, or let Mr Troughton send the act and I will remit to him any way you think best.<sup>854</sup>

Ici, B. von Platen cherche à obtenir des *camera lucida*, appelée chambres claires en français, un dispositif optique qui permet de reproduire un sujet ou une perspective de manière directe, sans construction. Les deux viennent de chez E. Troughton, qui devient la maison attirée pour fournir le chantier tout au long de la décennie. Cette maison londonienne est passée maîtresse dans l'art de mettre en oeuvre les innovations principales, essentiellement dans le domaine de l'optique<sup>855</sup>.

L'année 1813 est marquée par l'entrée en scène d'une nouvelle figure de collecteur, C. D. Skogman. A son arrivée au Royaume-Uni en septembre 1812, l'agent du bureau des Finances et du Commerce n'occupe pas cette fonction. Ce n'est que suite sa réponse à la lettre de B. von Platen en novembre 1812 qu'il le devient. Son travail de collecte ne commence à proprement parler qu'au tournant de l'année 1813, lorsqu'il est mis en relation avec T. Telford. Les premières missions de C. D. Skogman consistent à effectuer des achats, de manière analogue aux demandes adressées à T. Telford. Ainsi, il lui demande en janvier 1813 d'acquérir un *cross staff*, ou bâton de Jacob, qui permet de calculer des distances en suivant la méthode

---

<sup>853</sup> MILLET, Audrey. Art. cit., p. 226

<sup>854</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 9 avril 1814

<sup>855</sup> MILLET, Audrey. Art. cit., p. 224

de la triangulation, ainsi qu'une édition de la *History of Inland Navigation* par Philipp<sup>856857</sup>. Ces premières opérations de collecte se bornent à des achats, et ne demandent pas une éducation particulière, à la différence des publications instruments sélectionnés par T. Telford. Sans doute faut-il y voir une épreuve adressée au commissionnaire, afin de voir s'il est capable de gérer des achats modestes (le bâton de Jacob est peu onéreux) avant de demander des missions plus importantes, à l'instar de ce qu'on peut observer chez les négociants<sup>858</sup>. Toujours est-il que C. D. Skogman semble relever le défi au fur et à mesure que les mois passent, le baron lui adresse des demandes de plus en plus complexes, relatives au chantier du canal. En mars 1813, il lui demande de sélectionner « Les cartes, les dessins, les livres, en particulier, car il n'y a pas de canaux sans ports, docks, magasins, ouvrages et autres installations connexes, conduites d'eau, irrigation, etc.<sup>859</sup> »

Même s'il est assisté par T. Telford dans son ouvrage de collecte, C. D. Skogman se trouve assez démuné face aux questions techniques. Il explique ainsi à B. von Platen qu'il a « commencé à lire plusieurs ouvrages et informations en anglais sur la production du fer et les canaux, (...) ce qui commence clairement à produire des résultats, alors que mes connaissances chimiques et pratiques étaient très imparfaites.<sup>860</sup> » On voit ici que C. D. Skogman manque d'une formation dans les arts mécaniques. Cet employé administratif suédois de haut niveau est un expert de la chose administrative. C'est précisément ce que le baron attend de lui, comme il lui explique en janvier 1813 :

Gardez présent à l'esprit les règles et les privilèges qui ne sont pas seulement requis pour exécuter le canal de Göta mais sans lesquels l'établissement d'une direction du canal qui pourrait servir au développement de la science elle-même ne pourrait voir le jour, ce qui n'a jamais cessé d'occuper mon attention. Je commence maintenant à voir ces sujets prendre forme et je veux travailler pour cette direction.<sup>861</sup>

---

<sup>856</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1812-1814), Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 24 janvier 1813

<sup>857</sup> MÖRZER-BRUYNS, Willem. *The cross-staff : history and development of a navigational instrument*. Zutphen : vereniging nederlandsch historisch scheepvaart museum, 1994. 127 p.

<sup>858</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 224

<sup>859</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1812-1814), Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 1<sup>er</sup> mars 1813

<sup>860</sup> RA, A. G. Mörner arkiv, C. D. Skogmans utländska resa (1813-1815), Lettre de C. D. Skogman à B. von Platen, 20 avril 1813

<sup>861</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 4 janvier 1813

Ce qui intéresse B. von Platen ici, ce ne sont pas les compétences techniques que ne possède pas Skogman, mais plutôt sa maîtrise des éléments administratifs. De plus, il ne faut pas oublier que cet agent maîtrise la langue anglaise, ce qui est alors relativement rare au sein de l'administration suédoise, où on lui préfère l'allemand. Si nous ne savons pas si Skogman a passé un examen de langue comme il est alors de mise dans certaines branches de l'administration suédoise mais aussi dans certains autres administrations européennes<sup>862</sup>, il est certain que sa connaissance de l'anglais est un élément déterminant car elle permet de sélectionner rapidement les documents administratifs intéressants, à l'instar des taux de douanes appliqués sur les canaux britanniques ou encore l'ensemble de la législation britannique relative aux canaux. En février 1813, C. D. Skogman adresse à B. von Platen une très longue lettre d'une dizaine de pages dans lesquelles il disserte sur l'histoire de la législation britannique sur les voies d'eau. Le mois suivant, il écrit au baron pour le prévenir de l'envoi de documents financiers et commerciaux ainsi que des cartes figurant des itinéraires de négociants<sup>863</sup>. La force de Skogman réside donc bien dans sa forte maîtrise des organisations administratives.

En comparaison avec T. Telford et C. D. Skogman, les ingénieurs en formation G. A. Lagerheim et J. Edström sont d'un niveau inférieur. L'itinéraire qui leur est imposé les contraint pour une grande part à collecter des éléments déjà identifiés par Telford. Les lettres de l'ingénieur britannique, qui adresse régulièrement des nouvelles à B. von Platen, comme celle de mai 1814, révèle la surveillance constante dont ils font l'objet :

If Edström and Lagerheim make a good use of what they collected in England, the former seems anxious and steady, the latter clever but rather volatile and easily deranged from useful pursuits, and too apt to and change, but rendered serious and steady will prove.<sup>864</sup>

Leur marge de manoeuvre est donc limitée par les cadres et l'itinéraire totalement décidé par l'ingénieur britannique, selon une stratégie de collecte bien déterminée<sup>865</sup>. D'autant plus que les instructions remises à leur départ sont, rappelons-le, relativement directives : il

---

<sup>862</sup> CHATZIS, Konstantinos. Art. cit., p. 10

<sup>863</sup> RA, A. G. Mörner arkiv, C. D. Skogmans utländska resa (1813-1815), Lettre de C. D. Skogman à B. von Platen, 16 mars 1813

<sup>864</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 2 mai 1814

<sup>865</sup> RUSQUE, Dorothée. Faire circuler les objets naturalistes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Jean Hermann comme intermédiaire dans les échanges entre la France méridionale et l'espace germanique. *Liame*, 2016, n°26, p. 11

leur faut collecter tous « les sujets économiques et architecturaux s'ils concernent le même sujet ou qui, d'une certaine manière, sont liés aux ouvrages des canaux (...).<sup>866</sup>» Cependant, il ne faut pas surestimer les contraintes qui pèsent sur les deux ingénieurs en formation dans leur processus de collecte.

En ce qui concerne les publications, on ne retrouve pas, à la différence d'autres espaces, de liste d'ouvrages à acheter<sup>867</sup>. Ici les ingénieurs doivent donc faire face à un choix des livres qu'ils doivent sélectionner eux-mêmes, choix dont il est possible de faire l'archéologie en analysant attentivement les commandes<sup>868</sup>. Les sources ne mentionnent pas les livres emportés par Lagerheim et Edström, voire même s'ils en ont emporté avec eux. En revanche, il est impossible de déterminer si les ouvrages achetés le sont pour leur propre usage ou pour la compagnie du canal de Göta. Il faut donc voir quels sont les ouvrages acquis au Royaume-Uni<sup>869</sup> :

---

<sup>866</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Koncept till cirkulär och instruktioner (1810-1817), Instructions pour le voyage de J. Edström et G. A. Lagerheim, 1814

<sup>867</sup> CHATZIS, Konstantinos. Des corps d'ingénieurs nationaux pris dans la circulation internationale des savoirs : l'exemple des ponts et chaussées français au XIX<sup>e</sup> siècle. Conférence internationale organisée par le Centro Internazionale per la Ricerca Matematica, 2014, p. 9

<sup>868</sup> BERTRAND, Gilles. Art. cit., p. 145

<sup>869</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Liste des livres, cartes, instruments mathématiques achetés pour MM. Lagerheim, Edström et la compagnie du canal de Göta, 5 mai 1814



	Agriculture	Mécanique	Médecine	Géographie	Philosophie
<b>J. Edström</b>	Farmers Calendar ; Grays Ploughwright ; Report on potatoes ; Agriculture report on Lincolnshire, North- umberland, Shrop- shire, Willshire ; Smeatons report ; Smith on meadows ; Elkington drainage ; Parys Dictionary ; Dicksons agriculture ; Palys evidences ; JHC Christian for stock- ings	Gregorys Mechanics ; Machinery of Black- friars bridge		Picture of London ; Nicholsons Diction- ary ; Kerveys works ; Romans works ; Ar- rowsmith map of Eu- rope	Fordyces moral philo- sophy
<b>G. A. Lagerheim</b>	Youngs Travel in France ; Survey of Es- sex ; Farmers Calen- dar		Burns on abortions, Clack on pregnancy, Denman on ruptures, Underwood tracts, Butler on fearers		

En observant la liste des ouvrages achetés par les deux ingénieurs, plusieurs traits ressortent. Le premier point qui apparaît est la surreprésentation des ouvrages relatifs à l'agriculture, avec notamment les ouvrages du grand agronome Arthur Young. Certes, le canal est un ouvrage agricole en partie, mais le nombre d'ouvrages dépasse allègrement ceux relatifs aux arts mécaniques. On peut supposer qu'il faut voir ici le fait que l'immense majorité des ouvrages utiles pour le canal a déjà été expédiée en Suède. Par conséquent, les deux ingénieurs recueillent des ouvrages sur les savoirs périphériques au canal, comme l'irrigation, les plantations ou le bétail. Ensuite, les oeuvres de géographie et de philosophie semblent être acquises pour le compte personnel de J. Edström, notamment les images de Londres qui s'apparentent à un livre de souvenir. Enfin, l'aspect le plus déroutant est sans aucun doute la liste d'ouvrages gynécologiques, en majorité liée aux questions d'avortement, achetée par G. A. Lagerheim. Elle est d'ailleurs rédigée sur un document à part, et les ouvrages sont achetés entre le 5 mai et

le 20 mai, à la toute fin du séjour. S'agit-il d'ouvrages destinés à assouvir un intérêt personnel pour la médecine ou alors une commande d'une ou d'un proche ?

Les dessins constituent l'autre élément collecté par les ingénieurs. Comme dans les cas d'autres expéditions avant le développement de la photographie, on fait réaliser un nombre important de dessins<sup>870</sup>. Il s'agit alors d'examiner, de faire des sondages et des calculs afin de constituer des dossiers riches de cartes, de relevés, mais aussi de profils, de rapports de mémoires<sup>871</sup>. L'ensemble de ces documents constitue le noyau des éléments rassemblés par Edström et Lagerheim au cours de leur voyage :

Pour leur patrie et pour la compagnie, les lieutenants Lagerheim et Edström, sous une direction éclairée et avec une attention de chaque instant, ont rassemblé un nombre important de plans, informations et descriptions, dont seule une petite partie peut être présentée aujourd'hui.<sup>872</sup>

Avant leur départ, T. Telford dresse ainsi une liste des dessins présents entre les mains des deux ingénieurs. On peut supposer que cette liste arborant le nombre de dessins est destinée à la douane. On y mentionne deux rôles, c'est à dire des cahiers tenus par les ingénieurs lors de leur trajet<sup>873</sup>. A partir de ces rôles, il est possible de dresser une liste, commune aux deux ingénieurs.

---

<sup>870</sup> DEMEULENAERE-DOUYERE, Christiane. Missions commerciales et collections techniques au XIX<sup>e</sup> siècle : l'introuvable « musée chinois » de la mission de Chine. *Artefact*, 2017, vol. 5, p. 89

<sup>871</sup> BERTRAND, Gilles. Art. cit., p. 144

<sup>872</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Koncept till cirkulär och instruktioner (1810-1817), Description du voyage de J. Edström et G. A. Lagerheim, 1815

<sup>873</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Liste des dessins en possession de MM. Lagerheim et Edström

Ponts	Ecluses	Machines	Bâtimens	Autres
<p>Pontyscylte aqueduc Cast Iron turn Bridge Provock Haddens Bridge Wooden Bridge Ab- erdeenshire Wooden Bridge Pad- dington, Middex Shillginford wooden bridge upon Thames Windsor wooden bridge upon Thames Granite bridge Aber- deen Nanon Bridges, Ellesmere canal Timber turn bridge for canal Cast iron Bridge for Caledonian canal Tunnels, grand junc- tion &amp; Regent canal Nanon bridge Elles- mere canal Centering for bridge over the Shewn con- nected with Caledo- nian canal Chiche aqueduc Sunderland bridges Coalbrookdale bridge Bonar bridge Lançaster aqueduc ; Bewdley bridge ; Surrey canal bridge ; West India docks en- trance ; Wei upon river Weaver ; Craig Ellachie bridge ; Helmsdale bridge ; Aylesbury canal bridges ; Bridve over the river Lea naviga- tion</p>	<p>Locks Ellesmere ca- nal Slop gates Ellesmere canal Locks iron turn for Caledonian canal Locks Aberdeen Ca- nal Sluices of Lincoln- shire Lock, lock gates Barnsly canal Entrance lock, Black- wall &amp; Limehouse Sluices, sections, plans of Bedford level in Lincolnshire ; counter front to lock wall, Aylesbury canal ; Barnsby canal lock gates ; cast iron pipes, section of lock</p>	<p>Dredging machines for Caledonian canal Passage, commer- cial, ice boats Pile engine Caledo- nian canal Cranes Chain pump, Caledo- nian canal Rail road wagons, Caledonian canal Dredging machines, Aberdeen Small steam engines Machine for raising vessels and of the river Weaver at Northwich Culverts, Caledonian canal Inclined plans Cale- donian canal Inclined plans to Sunderland Culverts, Tunnes, Ellesmere canal Capstan, Aberdeen ; dredging machines West India docks ; pumps at London Docks ; Hand chain pump ; Bramatis hy- drostatic crane ; tim- ber carriage ; capstan head</p>	<p>Canal office Elles- mere Leith Docks Plan of New Town of Edinburgh ; Blackwall and Lime- house dock</p>	<p>Queens Jerry Pier ; Sections of Highland roads ; Malt Kils at Ellesmere</p>

Les sources sont peu loquaces sur la dimension matérielle de ces dessins, à l'exception de leur support, du papier britannique, avec couleurs et des crayons achetés chez le vendeur de livre au cours de l'année, comme nous le montrent là encore les factures rédigées à cette occasion. On peut toutefois supposer qu'il s'agit de dessins techniques chargés d'informations. Il s'agit alors de remplir des journaux de mission de dessins, tels que les instructions le demandaient<sup>874</sup>. La liste ci-dessus permet de voir que les instructions sont bien remplies. On voit que les objectifs fixés sont remplis avec des ponts, des écluses et des docks. Pour ce faire, les méthodes les plus récentes sont utilisées. En effet, nos archives mentionnent la méthode dite du *centrolinead*, inventée en 1814 par Peter Nicholson, un mathématicien proche de Telford<sup>875</sup>. Il a été utilisé pour construire des dessins en perspective à 2 points où un ou les deux points de fuite existaient en dehors de la planche à dessin

La fin de notre section sur les opérations de collecte à l'été 1814 ne doit pas masquer le fait que ces opérations se poursuivent tout au long des années 1810 et jusqu'au début des années 1820. Les départs successifs de Skogman, Edström et Lagerheim conduisent T. Telford à reprendre son statut de collecteur unique pour la compagnie du canal de Göta. Toutefois, son travail s'alourdit. Tant C. D. Skogman qu'Edström et Lagerheim entretiennent une correspondance avec l'ingénieur britannique. Ils ont régulièrement recours à ses services pour se procurer des instruments au Royaume-Uni. Avec B. von Platen, ce petit groupe de correspondants suédois lui adressent de nombreuses requêtes, comme Edström en 1816, qui lui commande à son tour des instruments de mesure, un magazine, des rapports et des cartes<sup>876</sup>.

### 2.3. La mise en forme des savoirs techniques

L'étape de l'expédition des éléments rassemblés succède logiquement à celle de la collecte. Quelques travaux historiques se sont attachés à étudier la dimension matérielle des phénomènes de mise en forme des savoirs techniques à l'aube du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>877</sup>. En revanche, plus

---

<sup>874</sup> BLOND, Stéphane. Art. cit., 2014, p. 77

<sup>875</sup> PIEDMONT-PALLADINO, Susan. Tools of the imagination. Princeton : Princeton architectural press, 2006, p. 69

<sup>876</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de T. Telford à B. von Platen, 28 juin 1816

<sup>877</sup> voir par exemple MAITTE, Corinne. Les Chemins de verre. Les migrations des verriers d'Altare et de Venise (XVI<sup>e</sup> – XIX<sup>e</sup> siècle). Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2009. 377 p.

nombreux sont les travaux portant sur les sciences naturelles à apporter une réflexion attentive tant aux phénomènes de médiation dans la collecte des connaissances qu'aux processus d'intermédiation par la fabrication et la transmission des supports à ces connaissances<sup>878</sup>. Récemment, ces travaux se sont attachés à mettre au jour les systèmes de communication des connaissances, les ressources employées par les acteurs au sein de ces systèmes et enfin les obstacles rencontrés. Ils montrent que la transmission du savoir et sa mise en forme dépendent davantage des liens sociaux que des liens physiques entre les individus<sup>879</sup>. Les relations et les chaînes d'individus tiennent dès lors un rôle primordial dans les processus de transmission des connaissances. Les naturalistes doivent identifier les réseaux par lesquels ils souhaitent transmettre leurs informations<sup>880</sup>. Ce souci de la transmission apparaît aussi clairement dans les circulations au cours de notre chantier. Si les circuits sont déjà tracés par l'architecture des réseaux commerciaux, les savoirs techniques nécessitent une mise en forme pour passer d'un acteur à l'autre.

A ce moment de l'analyse, nous souhaitons porter une attention particulière aux supports de cette connaissance, en suivant les nouvelles perspectives ouvertes par l'histoire des sciences qui s'intéressent à la manière dont les matériaux ainsi que les savoirs techniques sont emballés, rédigés et signalés par les acteurs, le soin qui leur est prodigué<sup>881</sup>. Cet angle d'étude rejoint le tournant récent en histoire du commerce sur les processus d'emballage des objets, que D. Woronoff qualifie de « point aveugle de l'histoire des entreprises et du commerce »<sup>882</sup>. Les circulations autour du canal de Göta offrent la possibilité d'étudier cette question, le transport s'effectuant au loin, par mer. L'incertitude et les risques dominant alors dans l'esprit des acteurs de part et d'autre de la mer, d'autant plus que les instruments et matériaux sont d'une grande fragilité.

A l'instar de la précédente section, nous souhaitons accorder ici une place particulière aux instruments et machines qui transitent depuis le Royaume-Uni vers le chantier du canal de Göta. Il faut voir dans ce souci particulier le souhait de se placer dans la continuité des recherches récentes en histoire moderne qui prêtent une attention de plus en plus accrue à la

---

<sup>878</sup> MEREDITH, Margaret. Art. cit., p. 154

<sup>879</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., p. 16

<sup>880</sup> RUSQUE, Dorothee. Art. cit., p. 7

<sup>881</sup> MEREDITH, Margaret. Art. cit., p. 167

<sup>882</sup> WORONOFF, Denis. Histoire de l'emballage en France, du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours. Valenciennes : Presses universitaires de Valenciennes, 2015, 223 p.

matérialité des savoirs. Il faut y voir le souci de placer l'objet au coeur du processus de médiation, de transposition et de construction permanente des savoirs.

Les instruments optiques collectés au cours du voyage de C. D. Skogman durant l'année 1813 sont parmi les premiers concernés par la problématique du transport. La *camera lucida* ainsi que les instruments de mesure sont commandés puis achetés avant d'être expédiés au cours de l'année 1814. Ainsi, au cours de cette dernière année, T. Telford écrit à B. von Platen pour le prévenir de sa commande : « Mr Troughton & House to prepare two good practical leveling instruments and deliver them to any person bringing written instructions.<sup>883</sup> »

Il se trouve que ces instructions sont portées par C. D. Skogman, qui entame alors la partie retour de son périple américain. Il acquiert l'instrument au moyen des fonds de la compagnie du canal, mais à T. Telford le soin de mettre en oeuvre l'expédition des instruments. L'agent administratif doit en effet quitter le Royaume-Uni et l'ingénieur britannique est d'habitude accoutumé à expédier des outils aussi précieux. Un des agents de T. Telford à Aberdeen, R. Gibb, prend alors en charge la question des instruments. Il écrit à Telford pour lui demander si un de leurs convoyeurs en route pour l'Ecosse pourrait notamment transporter les instruments de Londres vers Harwich, sur sa route<sup>884</sup>.

Au-delà de cette dimension descriptive, cette correspondance nous informe sur le « monde social hétérogène » qui prend part à la mise en circulation des savoirs techniques autour du chantier du canal de Göta<sup>885</sup>. S'il est hétérogène, il n'en est pas moins soudé : les interactions prennent place au sein de réseaux anciens, où l'on se connaît et où une certaine familiarité avec le convoyeur permet de s'assurer du transport<sup>886</sup>. Dans le transfert évoqué, celui-ci se fait par l'homme de confiance de T. Telford qui connaît un convoyeur fidèle susceptible d'amener les instruments à bon port, sans risque de vol ou de dégradation. Quelques semaines plus tard, en mai, T. Telford écrit à B. von Platen :

I should have written some weeks ago but waited until I could mention an arrangement for the return of the five young men and some other articles. I found it better to get on

---

<sup>883</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de T. Telford à B. von Platen, 1814

<sup>884</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de M. Gibb à T. Telford, 9 avril 1814 : « If Mr Provis will get the camera lucida sent to Mr Jenkins agent for the Harwich snacks at Horse Wharf he will forward them. »

<sup>885</sup> GUICHARD, Charlotte. La coquille au XVIII<sup>e</sup> siècle : un objet frontière ? *Techniques & Culture*, 2012, vol. 2, n°59, p. 151

<sup>886</sup> RUSQUE, Dorothée. Art. cit., p. 6

board a ship with them in the same carriage here at once, being the most economical and least troublesome mode, besides being the safest for most of the material instruments.<sup>887</sup>

Plusieurs éléments émergent ici autour de la *camera lucida* et des instruments de mesure. On y observe surtout que T. Telford est particulièrement attentif aux modalités de transport des instruments, car sa lettre montre qu'il a conscience des dangers encourus et de la manière de les minimiser. En effet, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la gestion matérielle des colis est un souci prégnant<sup>888</sup>. Les expéditeurs cherchent à tout prix à limiter les risques de vol et les pertes dues à la négligence de la poste. C'est surtout le passage des barrières douanières au cours duquel ont lieu des fouilles désastreuses pour les pièces, qui sont redoutés. Le convoyage de pièces fragiles demande alors de recourir à ces personnes de confiance pour garantir la pérennité du conditionnement des envois. T. Telford cherche clairement à s'affranchir de la poste pour éviter toute altération des instruments. Cela explique sa préférence de les confier aux techniciens britanniques de sa connaissance en partance pour le chantier. Il est d'ailleurs courant à cette période que les intermédiaires voyageant avec les objets soient des employés, qui assurent la surveillance de la marchandise la plus précieuse. De plus, le choix du bateau se fait lui aussi avec soin : il s'agit d'un navire suédois dont on sait qu'il est armé par G. Ekman. On peut donc imaginer les consignes que le capitaine a reçues, comme le fait que G. Ekman, actionnaire de la douane, sera présent au moment de la vérification de la marchandise. Si cette organisation fonctionne entre acteurs familiers, elle se grippe sitôt qu'un nouvel entrant fait son arrivant, comme c'est le cas lors de l'envoi des portes d'écluses par J. Thomson en 1820, auquel B. von Platen reproche d'avoir envoyé les portes « at the baddest season as regard to the insurance, from the baddest place in this respect, as well as to freight in the baddest kind of vessel.<sup>889</sup> » Dans la suite de la lettre, B. von Platen reproche que cet envoi se soit mal déroulé à cause du manque d'habitude de Thomson à traiter ce sujet et à respecter les instructions du baron. Malgré ces problèmes, la plupart des objets arrivent sans encombre du côté suédois.

Cette réflexion autour du transport des instruments semble donc les apparenter à des « objets-frontières », qui peuvent se définir comme des objets capables d'intéresser et de souder

---

<sup>887</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 23 mai 1814

<sup>888</sup> RUSQUE, Dorothée. Art. cit., p. 7

<sup>889</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 7 avril 1820

temporairement des publics différents, issus d'horizons sociaux hétérogènes qui coopèrent pour produire de la connaissance à partir de ces objets tout en maintenant une pluralité de points de vue<sup>890</sup>. Les instruments sont recommandés par un ingénieur britannique puis sont achetés par un agent administratif suédois qui les transmet à un capitaine de navires appartenant à une maison de commerce, versé dans l'art du transport, afin de les remettre à un grand négociant qui les réceptionne puis les expédie à son tour sur un chantier où un noble suédois pour que des techniciens britanniques montrent à des artisans suédois comment s'en servir.

Dans le cas des plans d'ouvrages qui circulent, la transmission participe directement à l'élaboration des objets présents sur le canal. Ainsi, les premiers plans de portes pour écluses envoyés par T. Telford au tout début des années 1810 sont d'abord échangés sous forme de dessins, puis annotés et renvoyés à de multiples reprises, avant de prendre une forme bien réelle au Royaume-Uni puis d'être expédiées vers la Suède. La circulation participe donc à la mise en forme du savoir, en faisant intervenir les artisans, les ingénieurs, les fabrications d'instruments ainsi que les voyageurs et navigateurs. L'insistance sur ces circulations contribue à la remise en question de l'ancien modèle diffusionniste en histoire des techniques : l'innovation ne trouve pas son origine dans l'institution militaire ou savante, mais dans des chantiers civils britanniques<sup>891</sup>.

Si l'objet et l'instrument incorporent des savoirs, la culture scientifique et administrative accompagnent elle aussi les savoir-faire pratiques<sup>892</sup>. En effet, le processus de transfert ne se manifeste pas seulement par la mise en circulation d'objets matériels, mais aussi par des transmissions de connaissances au moyen de traductions et de mise en forme. L'étude des correspondances nous permet d'étudier les divers médiums au travers desquels s'opèrent des transferts de connaissances.

T. Telford, comme principal collecteur tout au long de la décennie 1810, est le principal acteur chargé de mettre en forme les savoirs issus de la culture technique. L'ingénieur britannique, maîtrisant les attentes de ses correspondants suédois et comme il est détenteur de savoirs

---

<sup>890</sup> GUICHARD, Charlotte. Art. cit., p. 151

<sup>891</sup> KOCAMAN, Metem. Techniques, État et société dans l'Empire ottoman In CARMINO, Guillaume, HILAIRE-PEREZ, Liliane, MAJSTORAC-KOBILJSKI, Alexandra. Histoire des techniques : mondes, sociétés, cultures (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle). Paris : PUF, 2016.

<sup>892</sup> BERNASCONI, Gianenrico. L'objet comme document. *Artefact*, 2016, n°4, p. 41



techniques, il sait comment assurer le bon placement des pièces qui accompagnent les informations qu'il fournit dans sa correspondance, les éléments à ajouter ou à ôter<sup>893</sup>. En mai 1810, il écrit ainsi à S. Bagge :

I have by a Swedish messenger who leaves London this day sent a ... box containing six drawings. I will by next post write M. Davidson to send from the Caledonian Canal to Leith to be sent to Gothenburg. 1 - Plans and sections of a lock, with gates to be opened by common swing 2 - Is a plan elevation and section of large gates for locks near the Sea. (...) I think it better to send them from there as I believe them of better forms than any has and it is more desirable to wait a little to get them of the right sort.<sup>894</sup>

Cette lettre montre le soin particulier dans l'élaboration du colis accompagnant sa lettre à destination de la Suède. T. Telford utilise d'ailleurs des boîtes, de manière analogue à ce que l'on retrouve chez les naturalistes de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. La boîte permet en effet aux correspondants scientifiques d'emballer soigneusement et de protéger des dangers de la mer les dessins et autres schémas rédigés lors des expéditions<sup>895</sup>. Si ces boîtes sont employées dès 1810, c'est aussi parce qu'elles inscrivent l'ingénieur britannique dans une certaine catégorie de correspondants, ceux à qui l'on peut faire confiance<sup>896</sup>. Les assurances qu'il contracte à chaque expédition d'ouvrages au cours de la décennie montrent elles aussi à leur manière ce souci particulier accordé à la transmission des savoirs vers la Suède.

C. D. Skogman participe lui aussi à cette mise en forme des savoirs, même si sa personnalité le fait oeuvrer sous un angle administratif. C'est donc un soin différent qu'il apporte à la rédaction des lettres qu'il destine à B. von Platen, même s'il s'inscrit toujours dans le cadre des instructions qui lui ont été remises et qui placent son voyage sous le signe d'un encadrement accru. Les livres qu'il se procure lui permettent de nourrir ses productions pour le baron.

Le premier envoi de savoirs administratifs par C. D. Skogman au baron von Platen date de février 1813, lorsqu'il lui adresse une longue lettre sur l'histoire administrative des canaux britanniques<sup>897</sup>. Cette lettre d'une dizaine de pages est caractéristique des compte-rendus de

---

<sup>893</sup> EASTERBY-SMITH, Sarah. Reputation in a box. Objects, communication and trust in late eighteenth-century botanical networks. *History of Science*, 2015, vol. 2, n°53, p. 208

<sup>894</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de T. Telford à S. Bagge, 14 mai 1810

<sup>895</sup> EASTERBY-SMITH, Sarah. Art. cit., p. 195

<sup>896</sup> RUSQUE, Dorothée. Art. cit., p. 11

<sup>897</sup> RA, A. G. Mörner arkiv, C. D. Skogmans utländska resa (1813-1815), Lettre de C. D. Skogman à B. von Platen, 6 février 1813

voyage habituellement demandés aux voyageurs naturalistes<sup>898</sup>. C. D. Skogman y adopte tout au long de sa rédaction un plan systématique, traitant des modes de construction, de financement, de l'encadrement légal et fiscal des compagnies de canaux, avant de s'intéresser aux droits de douanes en vigueur sur les voies d'eau. Cet exposé se clôt avec les tonnages par année sur les principales routes fluviales du Royaume-Uni. Ce plan systématique distingue Skogman du voyageur amateur dans la mesure où il ne répond pas à un questionnaire ni ne s'éloigne de son sujet. Il revendique d'ailleurs sa rigueur de plan tout au long de son propos, en spécifiant bien qu'il se borne à son sujet, mais ne traite pas de politique ou de mœurs. Il agit ici en expert administratif qui transmet dans sa lettre les données que l'on a souhaité qu'il recueille.

Cette mise en forme du savoir passe surtout par l'usage des tableaux statistiques, qui distinguent la correspondance de C. D. Skogman des autres correspondances entretenues par le baron suédois. Cet usage des statistiques est une forme de mise en forme des savoirs administratifs pour le mettre à disposition de B. von Platen. Mais cet usage des statistiques remplit un second objectif : il inscrit C. D. Skogman dans les pratiques du début du XIX<sup>e</sup> siècle dans les Etats européens, dans lesquels le modèle de l'Etat est d'être impartial, ce qui apparaît au moyen des statistiques<sup>899</sup>. La lettre que Skogman adresse montre clairement ce souci d'être impartial, qui parle pour les manufactures liées aux canaux suédois en comparaison avec les canaux anglais : « (...) on est tenté de croire que ces manufactures sont de taille plus modestes que les précédents calculs les ont exagérées.<sup>900</sup> » De manière analogue à ce que montre I. Laboulais dans ses travaux sur la « science des mines », nos sources montrent que Skogman non seulement fait des traductions linguistiques, mais offre également un enrichissement du travail original sur lequel il rend compte. Il fournit ainsi une première forme d'analyse au baron suédois, enrichissant les documents tout en les mettant à portée d'une personnalité moins versée dans le domaine administratif.

---

<sup>898</sup> BRASSART, Laurent. Art. cit., p. 125

<sup>899</sup> KARILA-COHEN, Pierre. Etat et enquête au XIX<sup>e</sup> siècle : d'une autorité à l'autre. *Romantisme*, 2010, vol. 149, n°3, p. 26

<sup>900</sup> RA, A. G. Mörner arkiv, C. D. Skogmans utländska resa (1813-1815), Rapport de C. D. Skogman à G. A. Mörner, 1813

En somme, la mise en forme des savoirs techniques à l'occasion des circulations entre le Royaume-Uni et la Suède aboutit à la création d'une forme de lieux de savoirs intermédiaires, ces « trading zones » mises au jour par l'historiographie<sup>901</sup>. Elles permettent notamment la mise en oeuvre de contacts fructueux entre savants et praticiens. Le chantier apparaît à nos yeux comme une « trading zone » à plusieurs égards. Le concept originel implique tous les échanges comme le paiement des salaires ou l'achat de biens, des transactions qui ont bien lieu autour de notre chantier<sup>902</sup>. Le canal s'inscrit aussi le rôle de trading zone tel que défini dans les travaux d'histoire des sciences. Ici, le chantier joue le rôle de la « trading zone » en mettant en relation les producteurs d'instruments, les ingénieurs détenant un savoir et les praticiens sur le terrain. Il s'apparente en effet à une arène dans laquelle les artisans et autres professionnels et les instruits s'engagent dans une communications en partageant leur expertise respective<sup>903</sup>. Ces circulations sur la mer effacent la différence entre technique et science, entre pratique et théorie. La science est alors le produit de la matérialité et les techniques viennent de l'intellect. Ici il ne faut pas différencier les sciences des canaux des techniques, elles transitent ensemble. Le chantier donne naissance à une « trading zone » avec des échanges de biens, mais aussi des échanges de techniques entre des ingénieurs professionnels et des artisans ainsi qu'un faiseur de projet, chacun possédant son expertise spécifique.

#### 2.4. Des circulations entravées

Les circulations entre la Suède et le Royaume-Uni procèdent par à coups : les acteurs reçoivent un grand nombre de lettres pendant une courte période de quelques mois. Puis les échanges peuvent soudainement s'arrêter en fonction des événements climatiques, militaires ou commerciaux<sup>904</sup>. A la différence d'autres travaux sur les négociants ou sur les échanges entre divers groupes sociaux, il est ici particulièrement difficile de trouver une régularité dans les envois de lettres, rendant ainsi impossible de calculer les retards à partir d'une norme<sup>905</sup>. Dans le cas qui nous préoccupe, la situation géographique de la Suède ainsi que les problèmes

---

<sup>901</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane, SIMON, Fabien, THÉBAUD-SORGER, Marie. Introduction In HILAIRE-PEREZ, Liliane, SIMON, Fabien, THÉBAUD-SORGER, Marie (dir.). *L'Europe des sciences et des techniques*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 9

<sup>902</sup> LONG, Pamela. Art. cit., p. 840

<sup>903</sup> *Ibid.*, p. 842

<sup>904</sup> LUPO, Sébastien. Inertie épistolaire et audace négociante au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Rives nord- méditerranéennes*, 2007, n°27, p. 116

<sup>905</sup> *Ibid.*, p. 117

militaires, bien supérieurs encore à ceux de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, rendent impossible ce calcul. Les acteurs eux-mêmes patientent de longs mois avant de considérer que les échanges dérogent à un rythme. Cette absence de rythme vient du mode d'expédition au moyen de navires commerciaux, et parfois de packet boat qui font régulièrement les trajets. On envoie quand on le peut ou quand on le désire, en fonction des bateaux qui relâchent dans les eaux suédoises<sup>906</sup>. En effet, le problème émane de la Suède, le Royaume-Uni étant situé au cœur des circulations maritimes dans cette première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce ne sont donc pas les Britanniques qui se plaignent d'un quelconque manque de circulation, mais les Scandinaves. On peut ici, à la suite des travaux déjà entamés depuis longtemps, faire reposer la définition de la vitesse de circulation sur trois éléments : la durée de traversée des navires, le temps nécessaire pour obtenir une réponse, la fréquence des départs de navires<sup>907</sup>.

Les aléas météorologiques sont à l'origine d'une absence de rythme régulier. Si l'historiographie a montré que la correspondance entretenue par les naturalistes prête une attention limitée à la distance physique, le chantier du canal repose sur une liaison unique, qui ne peut être que maritime, ce qui justifie son importance<sup>908</sup>. Les vents mais surtout l'hiver constituent les principaux obstacles. Dans la situation étudiée, les trajets hivernaux ne sont pas simplement rallongés, ils sont le plus souvent impossibles<sup>909</sup>. On peut considérer que l'hiver suédois et la prise de la mer par les glaces dans la Baltique bloque le pays du mois de décembre à mars, même si l'on trouve bien entendu des lettres pendant ces périodes, en fonction de la formation des glaces ou de leur fonte.

Les hivers constituent un obstacle à la poursuite du chantier, étant donné que les circulations dépendent des éléments météorologiques. La fin de l'été et les premiers mois d'automne sont particulièrement cruciaux, dans la mesure où ils donnent souvent lieu à des envois de lettre de dernière minute, destinées à obtenir les derniers ouvrages nécessaires ou instruments qui serviront pendant les longs mois d'hiver, comme l'indique cette lettre de B. von Platen à son beau-frère, G. Ekman, à l'automne 1817 :

---

<sup>906</sup> *Ibid.*, p. 115

<sup>907</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 257

<sup>908</sup> MEREDITH, Margaret. *Art. cit.*, p. 166

<sup>909</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 258

Une lettre à Tottie et Compton est incluse. Leur lenteur me rend fou, et si je n'obtiens pas les livres avant l'hiver, je serai complètement démuni pour réfléchir aux travaux de l'année prochaine. Je ne suis pas satisfait des circulations vers l'Angleterre, comment est-ce possible que le commerce ne soit pas plus régulier ?<sup>910</sup>

Cela entraîne parfois des situations dramatiques pour le chantier. Le manque de connaissances de certains individus et le mauvais choix des transports ont des conséquences directes sur l'avancement des travaux. La maîtrise des rythmes climatiques conduit parfois à des retards importants, notamment lorsqu'il s'agit de prévoir les glaces de la saison hivernale<sup>911</sup>, comme le regrette B. von Platen à l'hiver 1819-1820, lorsque des éléments des écluses sont bloqués en Norvège à cause du gel<sup>912</sup>.

Dans ce cas, l'envoi des portes par J. Thomson au mois de décembre 1819, choix peu judicieux alors que les glaces sont déjà formées dans le Sund, conduit le capitaine du navire à trouver refuge à Christiania, où le navire se trouve prisonnier des glaces jusqu'au dégel suivant, ralentissant d'autant le chantier. Si ce cas est un des plus symptomatique, le blocage par l'hiver concerne aussi la correspondance. T. Telford reprend ainsi contact avec B. von Platen au printemps, mais il faut attendre plusieurs lettres avant qu'il ne puisse répondre : « During last winter and spring our correspondence has, unavoiably, been very irregular but I expect your letters have all reached me the frequently at long dates going of the 15<sup>th</sup> March and 2<sup>nd</sup> and 11<sup>th</sup> of April are now before me.<sup>913</sup> » Cette instabilité de la correspondance a un impact direct sur la forme que prend la rédaction des lettres entre les deux correspondants. En effet, le temps de réponse dépend aussi de la rapidité du destinataire, et notamment ici de la présence de T. Telford à Londres ou non. Cela explique la longueur des lettres, surtout du côté de B. von Platen, dans lesquelles il n'hésite pas à demander nombre de renseignements, à coucher sur le papier toutes ses réflexions, comme s'il essayait d'anticiper les demandes éventuelles<sup>914</sup>.

---

<sup>910</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1815-1816), Lettre de B. von Platen à G. Ekman, 4 septembre 1817

<sup>911</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 260

<sup>912</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 9 janvier 1820

<sup>913</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 23 mai 1814

<sup>914</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 262

Les circulations autour du chantier du canal de Göta ne commencent pas en 1810, nous l'avons vu dans la première partie de ce travail. Les mobilités de T. Telford en Suède ont contribué à définir un nouvel espace, qui s'affranchit en partie des limites étatiques. Les acteurs gravitant autour du canal de Göta remettent en question par leurs déplacements et leurs échanges le principe de clôture des frontières étatiques<sup>915</sup>. Les flux maritimes qui se déroulent tout au long de la décennie contribuent à redessiner sans cesse les limites politiques, le canal se construisant autant au Royaume-Uni qu'en Suède. Cependant, si l'on a vu précédemment les mobilités des techniciens anglais, de C. D. Skogman et des ingénieurs Edström et Lagerheim, ces contacts se maintiennent alors même que des enjeux géopolitiques importants se tiennent. Si l'on a privilégié une échelle micro dans le cadre de cette histoire, il faut montrer dans quelle échelle macro ses mobilités prennent place<sup>916</sup>.

Si les transferts techniques doivent composer avec les aléas météorologiques, ils doivent aussi se faire dans une période perturbée à l'échelle européenne sur les plans politique, diplomatique et militaire. La période des guerres napoléoniennes constitue une des périodes les plus restrictives en termes de mesures de contrôle des déplacements à travers les différents Etats européens<sup>917</sup>. Dans le cas de Gustave IV se trouve validée l'hypothèse selon laquelle le règne d'un souverain peut incarner une rupture non pas tant dans la nature des flux mais une rupture quantitative et qualitative<sup>918</sup>.

Cette période de guerre est marquée par la nécessité d'employer des navires neutres. A compter de 1810, la Suède est en effet officiellement engagée aux côtés de la France dans le Blocus continental, et en situation de guerre avec le Royaume-Uni. La mise des ports britanniques sous embargo rend alors particulièrement difficile les circulations entre les deux pays, et donc les premières circulations autour du chantier<sup>919</sup>. Dans ce contexte, au lieu de recourir à un nouvel itinéraire, on utilise des navires neutres, ou se présentant comme tels au moyen de licences de contrebande. C'est la méthode que B. von Platen préconise à T. Telford dès la fin

---

<sup>915</sup> MORIEUX, Renaud. Art. cit., 2006, p. 169

<sup>916</sup> *Ibid.*, p. 171

<sup>917</sup> TORPEY, John, CHARLOT, Michel. Le contrôle des passeports et la liberté de circulation. Le cas de l'Allemagne au XIX<sup>e</sup> siècle. *Genèses*, 1998, n°30, p. 53

<sup>918</sup> ALLEAUME, Ghislaine. Les techniciens européens dans l'Égypte de Muhammad 'Alî (1805-1848). *Cahiers de la Méditerranée*, 2012, n°84, p. 185

<sup>919</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 263

de l'année 1810 : « For the interruption of navigation to Swedish ports with English vessel, I have reasons to think remedy will be found through neutral vessels.<sup>920</sup> »

Cependant, l'échange d'informations de manière pérenne et certaine souffre encore de ce pis-aller. Il faut dire que depuis 1807, les corsaires français et danois maintiennent une politique ferme à l'encontre des navires battant pavillon neutre, les harcelant et réquisitionnant l'ensemble de la cargaison<sup>921</sup>. De plus, les navires neutres se multiplient depuis la mise en place du Blocus continental en 1806, ce qui conduit sans doute B. von Platen à voir en eux le moyen le plus certain d'assurer des échanges réguliers entre les deux espaces<sup>922</sup>.

Cette pénétration des guerres napoléoniennes dans l'espace baltique provoque aussi chez les acteurs du chantier le besoin de recourir aux convois, dont les départs dépendent des conditions climatiques et du rassemblement des navires. Les négociants ont pourtant une grande répugnance à l'égard des convois, à cause du délai avant le départ et de l'allure lente de ce type de transport<sup>923</sup>. Il faut attendre que le danger soit particulièrement important ou que les conditions soient particulièrement favorables pour que les négociants joignent leurs navires aux escadres britanniques. Dans le cas du canal de Göta, les Suédois ne recourent jamais à ces escadres et les convois sont surtout privilégiés par les ouvriers britanniques qui rejoignent le chantier, comme le montre une lettre de l'agent R. Wright à T. Telford, où il explique que les ouvriers ne peuvent partir car le convoi militaire qui doit escorter les navires n'est pas encore réuni<sup>924</sup>.

On peut supposer que les ouvriers craignent fortement les attaques en mer, même lorsque le risque semble faiblir. Le fait pour la compagnie du canal d'avoir un relais en la personne de G. Ekman, l'un des plus grands négociants de Göteborg, joue alors au profit de la compagnie. En effet, la ville est, après le bombardement de Copenhague en 1807 par la flotte britan-

---

<sup>920</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 26 décembre 1810

<sup>921</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 267

<sup>922</sup> MARZAGALLI, Silvia. Port cities in the French Wars : The responses of merchants in Bordeaux, Hamburg and Livorno to Napoleon's Continental Blockade, 1806-1813. *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, 1996, vol. 6, n°4, p. 66

<sup>923</sup> POURCHASSE, Pierrick. *Op. cit.*

<sup>924</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de R. Wright à T. Telford, 29 avril 1814 : « the convoy is still detained in the roads by contrary wind, he is just now gone off to join the other five men who went on board before, by the Nayaden »

nique et l'alliance franco-danoise, le principal port ouvert aux navires britanniques, ce qui permet de bénéficier de nombreuses rotations<sup>925</sup>. L'année 1813 constitue l'apogée des affrontements dans la mer Baltique, comme en témoigne le récit du technicien britannique J. Simpson, alors en route pour le chantier du canal :

Our commandant behaving in a very foolish manner, took us within 3 English miles of the Jutland shore and their remained for 2 days and 2 nights we would see them. Quite plain hearing their signals, all along their coast, throughout every moment they would have come out with some of their gunboats and have taken and destroyed the whole of us.<sup>926</sup>

Le sentiment d'être passé près de l'affrontement est palpable dans les mots du Britannique. Il faut dire qu'en 1813, les Danois viennent en aide aux Français dans la Baltique au moyen de leurs navires légers et rapides, les fameux *gun boats*. Si les navires britanniques continuent à assurer les convois jusque dans les ports suédois, les tempêtes ou les difficultés de navigation obligent parfois les capitaines à s'éloigner de l'escadre principale et donc à prendre des risques. Après la bataille de Leipzig à l'automne 1813, l'état se desserre sur les mers du Nord<sup>927</sup>.

Les représentations des Suédois et des Britanniques concernant la traversée de la mer du Nord évoluent ainsi en fonction de la rigidité des frontières sur la mer du Nord, la réaffirmation de celles-ci lors des moments de défiance entre les deux pays ou encore à la suite de la signature des traités commerciaux ou militaires<sup>928</sup>. Cependant, il ne semble pas ici y avoir de tentatives particulières de réduction des aléas. On ne décèle pas dans les archives de double exemplaires de lettres, ou de la même lettre envoyer sur plusieurs navires avec des itinéraires différents. En revanche, on retrouve régulièrement la mention dans les lettres successives des dates des précédents envois<sup>929</sup>.

Les circulations ne s'accroissent pas à la fin des guerres napoléoniennes, la logique étant plutôt inverse. La disparition de la menace franco-danoise fait qu'en 1814, les forces navales britanniques abandonnent la Baltique et en mars 1815, la politique des convois est

---

<sup>925</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 265

<sup>926</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de J. Simpson à T. Telford, 1<sup>er</sup> septembre 1813

<sup>927</sup> GRAINGER, John. *Op. cit.*, p. 208

<sup>928</sup> DE OLIVEIRA, Matthieu. *Art. cit.*, p. 105

<sup>929</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 268



dissoute<sup>930</sup>. Les relations anglo-suédoises nouées à l'occasion du conflit napoléonien se poursuivent bien entendu au-delà de la fin de la guerre<sup>931</sup>. Mais tant la correspondance que les échanges matériels et humains deviennent de plus en plus difficiles au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la période du conflit, les circulations dans l'espace scandinave connaissant une fortune inverse de celle que l'on rencontre habituellement dans les autres espaces, où les moments de paix constituent des périodes de reprise des mobilités<sup>932</sup>. T. Telford fait le constat de cette redéfinition des circulations maritimes dans une lettre qu'il adresse en juillet 1820 à B. von Platen :

Only very few vessels now sail from Leith to Gothenburg. Mr Ekman writes to say that the most advisable way of sending, is whether to his correspondent at Hamburg or to any House in London that would forward the parcel punctually and safely.<sup>933</sup>

La dépendance aux réseaux commerciaux du Blocus continental, qui constituait jusqu'alors un avantage majeur pour le chantier du canal, devient un obstacle. Avec la fin de la guerre, les armateurs britanniques déploient leurs activités vers les ports de l'espace germanique et belge. Les destinations des navires changent en fonction des changements de régimes politiques, à l'instar de ce qui se passe dans le territoire français en 1815<sup>934</sup>. Göteborg semble dès lors connaître un déclassement relativement similaire à celui qui frappe Bordeaux, ce qui rend l'échange de lettres délicat dès que le contexte commercial se dégrade pour la ville<sup>935</sup>. Il n'est ainsi pas étonnant de voir les Suédois ou leurs correspondants britanniques recourir à des navires en direction de Hambourg, puis de là pour la Suède, pour transporter hommes et marchandises. Identifier les navires, inventer de nouveaux itinéraires et s'assurer de la qualité des conditions de transport ralentit alors considérablement le rythme de la circulation. Le début des années 1820 constitue aussi une rupture de ce point de vue. Les relations entre B. von Platen et T. Telford se distendent, comme l'écrit le baron suédois à son correspondant britannique : « Your last was of the 10<sup>th</sup> March. I have since written under the 12<sup>th</sup> May, 25<sup>th</sup> July, 16<sup>th</sup> October, 9<sup>th</sup> January.<sup>936</sup> » On peut ici s'approprier les mots de S. Marzagalli sur les liens entre la ville

---

<sup>930</sup> GRAINGER, John. *Op. cit.*, p. 211

<sup>931</sup> MEREDITH, Margaret. *Art. cit.*, p. 165

<sup>932</sup> ALLEAUME, Ghislaine. *Art. cit.*, p. 186

<sup>933</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 16 Juillet 1820

<sup>934</sup> DE OLIVEIRA, Matthieu. *Art. cit.*, p. 106

<sup>935</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 257

<sup>936</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 22 janvier 1820

de Bordeaux et les Etats-Unis au cours des guerres napoléoniennes, selon laquelle « (...) la fréquence des occasions de correspondre est directement proportionnelle à l'intensité des échanges commerciaux qui dépend d'un ensemble complexe de facteurs économiques et politiques.<sup>937</sup> »

En somme, ces entraves aux circulations montrent bien que les voyages sont lents, pénibles et dangereux à entreprendre. Cependant, les mobilités restent ici considérables au regard du chantier du canal<sup>938</sup>. Les transferts techniques et les exportations de machines vers le royaume scandinave jouent indéniablement un rôle conséquent sur le chantier du canal de Göta. Toutefois, la question reste difficile à trancher. En effet, si aucune avancée industrielle n'a lieu en Suède avant que ne commencent les importations de machines, alors on peut se laisser convaincre par la théorie des hectares fantômes ; mais si une évolution technologique interne a poussé la proto-industrialisation suédoise à ses limites, accroissant la demande de biens suédoise, alors les importations de produits britanniques ne sont que les conséquences de la révolution industrielle déjà en marche<sup>939</sup>. Les tensions ne se limitent pas aux moments de la circulation autour du chantier. Les modalités de paiement des salaires et la présence des étrangers sur les chantiers constituent aussi des moments de mise en tension.

### 3. Un chantier de formation

L'historiographie a souvent vu dans les transferts techniques le reflet d'un sentiment d'infériorité du pays récepteur envers le pays émetteur. C'est en effet le cas chez nombre d'études qui s'intéressent aux industriels, qui cherchent au début du XIX<sup>e</sup> siècle à utiliser les méthodes anglaises pour concurrencer les produits britanniques et augmenter la rentabilité des opérations commerciales<sup>940</sup>. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, cette volonté d'adopter des pratiques anglaises pour gagner des parts de marché est courante chez les industriels des pays européens<sup>941</sup>. Certes, les promoteurs du canal de Göta cherchent à copier les méthodes britanniques

---

<sup>937</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 268

<sup>938</sup> MEREDITH, Margaret. *Art. cit.*, p. 165

<sup>939</sup> MONNET, Eric. Le charbon et l'Empire [en ligne]. *La vie des idées*, 2010 [22/01/2019] <https://laviedesidees.fr/Le-charbon-et-l-Empire.html>

<sup>940</sup> CHALINE, Jean-Pierre. Modèle ou rivale ? L'Angleterre vue par les Rouennais du XIX<sup>e</sup> siècle. *Études Normandes*, 1983, vol. 32, n°1, p. 54

<sup>941</sup> BELISSA, Marc. *Art. cit.*, p. 244

de construction des canaux pour construire mieux et sans aucun doute augmenter la rentabilité de l'entreprise. Toutefois, leurs desseins ne se limitent pas à ces objectifs.

Le Royaume-Uni de l'époque représente certes un espace dans lequel on cherche des affaires nouvelles et des investissements<sup>942</sup>. Mais le pays incarne aussi des modèles de développement économique qui vont de pair avec une attitude politique et un système administratif que l'on juge favorables aux transferts techniques. Pour beaucoup de contemporains, une transposition réussie du modèle britannique ne peut aller de pair qu'avec une adaptation des politiques britanniques<sup>943</sup>. Le chantier du canal de Göta s'inscrit dans cette dynamique. Il est le moyen de mettre en oeuvre un modèle de construction. La direction de la compagnie du canal fait alors appel à des ingénieurs, des machinistes et des ouvriers britanniques pour importer des méthodes considérées comme modernes sur le chantier. La compagnie du canal devient une institution autonome qui favorise les transferts technologiques, à l'instar des plantations sucrières dans les espaces coloniaux<sup>944</sup>. Toutefois, le faible nombre d'ouvriers britanniques doit nous interroger. En 1817, à l'apogée du chantier, ils sont quinze<sup>945</sup>. Cette présence restreinte prouve que le chantier du canal devient certes un moyen de mettre en oeuvre le progrès technologique mais qu'il va au-delà.

Le rôle des Britanniques sur le chantier ne se limite pas à mener à bien la construction et à l'achever dans le temps imparti. Leur présence est surtout à inscrire dans le fait que le chantier apparaît aux yeux des directeurs de la compagnie comme une forme de laboratoire pédagogique. Il y a à la volonté d'y importer et d'y enseigner des modes de construction venus de l'étranger. Cependant, ces savoirs ne sont pas acceptés directement et sont réappropriés afin de servir à terme aux ingénieurs et ouvriers suédois sur leurs futurs chantiers nationaux. Aux côtés des documents transmis par C. D. Skogman sur les politiques des canaux en Angleterre, on voit bien que le chantier du canal est loin de se limiter à la construction de la voie d'eau.

---

<sup>942</sup> MARK, Thomas. L'Angleterre au cœur des financements internationaux. *Revue d'économie financière*, 1990, n° 14, 1990. p. 53-65.

<sup>943</sup> COTTE, Michel. Art. cit., p. 120

<sup>944</sup> FERNANDEZ DE PINEDO, Nadia, PRETEL, David. Technology Transfer and Expert Migration in Nineteenth-Century Cuba. European University Institute, Working Paper, 2013, 14 p.

<sup>945</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1810-1818), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Göta à Charles XIII, 30 janvier 1818

### 3.1. « Une école pratique d'ingénierie<sup>946</sup> »

Cette section comme ce chapitre cherchent résolument à s'inscrire dans les renouvellements historiographiques sur les phénomènes de mobilité de la main-d'oeuvre et les transferts techniques qui y sont associés. Récemment, les travaux sur les transferts de technologie ont renouvelé les approches sur la question des migrations des groupes professionnels<sup>947</sup>. Les sections précédentes se sont astreintes à montrer les politiques de recrutement, le fonctionnement de la circulation sous forme de filière ainsi que les échanges entre les centres de départ et les lieux d'accueil de cette main-d'oeuvre. Toutefois, les modalités de la transmission des savoirs restent souvent difficiles à explorer, car les ouvriers produisent peu de sources et celles qui apparaissent se bornent à présenter le transfert comme un processus positif sans accroc. Depuis la thèse de N. Montel, le lieu du chantier apparaît comme celui où peuvent être mises en évidence les évolutions que connaît le secteur du bâtiment<sup>948</sup>.

Sur le chantier du canal de Göta, la dimension identitaire est fortement affirmée avec un groupe social d'ouvriers qui provenant exclusivement du Royaume-Uni et même plus spécifiquement de l'Ecosse. Cette étude est rendue possible par le fait qu'il ne s'agit pas d'une communauté migrante venue peupler la Suède, mais au contraire d'ouvriers dont le rôle est précisément de montrer aux natifs les modes de construction en vigueur au Royaume-Uni. A la différence d'autres cas, ils ne deviennent pas une communauté d'immigrés sur le sol suédois<sup>949</sup>. Par conséquent, le chantier du canal de Göta permet de fournir quelques pistes sur les questionnements actuels relatifs aux questions hiérarchiques sur le canal ou sur les compétences linguistiques employées<sup>950</sup>. Le chantier sert à la fois de laboratoire pour les pratiques introduites suite aux transferts de technologie, mais c'est aussi une arène où se nouent les relations entre les individus<sup>951</sup>. Le chantier du canal de Göta constitue à cet égard un terrain d'observation particulièrement favorable. Les travaux étant encadrés par des ouvriers britanniques venus de chantiers écossais, on peut y mettre en évidence les circuits de transmission de technologie au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Les sources sont multiples pour appréhender ces processus de transmission. On y trouve la correspondance, mais aussi les minutes de la direction du canal

---

<sup>946</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de T. Telford à B. von Platen, juillet 1812

<sup>947</sup> BECHINI, Thibault. Buenos Aires (1880-1960). Transferts techniques et culturels [en ligne]. *ABE Journal*, 2015 [22/01/2019] : <http://journals.openedition.org/abe/2626>

<sup>948</sup> MONTEL, Nathalie. *Op. cit.*

<sup>949</sup> BENSIMON, Fabrice. Art. cit., p. 188

<sup>950</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., p. 6

<sup>951</sup> BARTOLOTTI, Fabien. Art. cit., p. 172

ou encore les lettres des ouvriers britanniques eux-mêmes. Autant de sources qui esquissent les tâtonnements avec lesquels les innovations techniques se mettent en place.

La circulation induite par la construction du canal de Göta donne la possibilité de mettre en évidence le regard que les ouvriers qualifiés britanniques projettent sur le royaume scandinave. Même si les recherches sur la perception des changements économiques et sociaux en Grande-Bretagne ont montré que les Britanniques eux-mêmes ne pensent guère une quelconque supériorité globale sur le reste des pays européens, il n'en reste pas moins que les employés britanniques sur le canal perçoivent la Suède comme un pays sans technique<sup>952</sup>.

Nous l'avons vu, T. Telford lui-même se montre dans les années préparatoires au chantier assez pessimiste sur sa capacité à attirer des ouvriers britanniques pour travailler sur le chantier suédois. Si la conjoncture économique et surtout l'essor de la construction des canaux constituent des motivations puissantes pour rester sur le territoire britannique, l'ingénieur écossais laisse entrevoir une autre piste de réflexion, comme montre la réponse que fait B. von Platen à une de ses lettres en 1812, où il explique que les « foreigners do not always succeed out of their country as commonly they carry a good deal of presumption along with them ; and particularly those of inferior ordres.<sup>953</sup> »

Le baron suédois répond ici aux craintes de T. Telford sur l'attitude présomptueuse des « ordres inférieurs » lorsqu'ils sont hors de leur pays d'origine. Au-delà du jugement moral porté par deux représentants de la classe supérieure, on peut déceler chez l'ingénieur britannique une réelle crainte quant à l'attitude des ouvriers une fois en Suède. Parce que le Royaume-Uni est l'épicentre de la construction des canaux en Europe, la construction d'un canal en Suède ne paraît guère attirante en termes de formation ou d'expérience. L'argent est le moteur de cette émigration, et la technique locale décevante, comme l'écrit J. Simpson à l'agent de T. Telford en 1812 : « (...) the others are very ignorant in regard of canaling.<sup>954</sup>»

Peut-être faut-il voir dans ce jugement hâtif sur les ouvriers et ingénieurs suédois un mythe des origines entretenu par les ouvriers britanniques eux-mêmes, selon lequel ils seraient les meilleurs bâtisseurs de canaux<sup>955</sup>. La critique serait alors davantage une forme de construction identitaire et de valorisation d'un groupe relativement réduit d'individus dans un pays qui

---

<sup>952</sup> RIELLO, Giorgio, O'BRIEN, Patrick. Regards sur la Révolution industrielle. Les perceptions du passage de la Grande-Bretagne vers une société industrielle. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 158

<sup>953</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1812-1814), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 16 mars 1812

<sup>954</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de J. Simpson à M. Davidson, 7 novembre 1814

<sup>955</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., p. 9

passerait pour particulièrement en retard. En effet, le regard que portent les Britanniques sur les Suédois n'est pas entièrement négatif, et se borne dans la plupart de leur correspondance aux aspects techniques. On décèle chez les Britanniques une forme d'admiration pour les capacités de travail des ouvriers et surtout des soldats présents sur le chantier, comme l'explique J. Simpson dans une lettre à sa famille en septembre 1813 :

It is almost beyond describing what is done by the Russians and the Natives in this country by his instructions they work the granite stone to great perception although none of them ever had a pick or a hammer into their hands before 13 months last spring they mark next but takes long time to the most of their operations.<sup>956</sup>

Ce type de remarque semble plutôt flatteuse, d'autant qu'elle se distingue fortement du jugement que les Britanniques émettent sur les autres peuples européens, et notamment sur les Français<sup>957</sup>. Les ouvriers ont souvent une tendance à jouer sur les préjugés favorables attachés à leur origine nationale, et notamment le fait qu'ils seraient des travailleurs acharnés<sup>958</sup>. Ce n'est donc pas le manque de travail qui est critiqué chez les Suédois, mais plutôt leur retard technique supposé.

La vie suédoise n'est pas particulièrement prisée par les ouvriers tout au long de la décennie. Au-delà de l'éloignement familial, ils déplorent longuement les rigueurs climatiques ou encore la pauvreté de la population. Mais le point noir qui transparaît au travers de la correspondance rédigée de la main des Britanniques est la discipline militaire qui règne sur le chantier. En 1814 déjà, J. Simpson fait part de son exaspération à l'agent de T. Telford, M. Davidson, lorsqu'il explique « we are ruled heard by majors, captains and lieutenants and no person here is much respected without he belongs to the navy or the army.<sup>959</sup> »

L'entrée de ces civils dans le monde militaire constitue donc une barrière difficile à franchir. Il faut dire que ces ouvriers britanniques n'ont jusqu'alors travaillé que sur des chantiers britanniques, intégralement dirigés par des civils. A la différence des chantiers militaires français, il semble que la contrainte par corps ou le recours à la violence soient relativement

---

<sup>956</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de J. Simpson à sa famille, 1<sup>er</sup> septembre 1813

<sup>957</sup> BENSIMON, Fabrice. Art. cit., p. 163

<sup>958</sup> *Ibid.*, p. 164

<sup>959</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de J. Simpson à M. Davidson, 7 novembre 1814

courants sur le canal, du moins si l'on en croit les sources britanniques<sup>960</sup>. La défiance s'applique d'ailleurs essentiellement aux officiers, les relations avec les soldats du rang étant plus cordiales, comme le montre une lettre adressée par B. von Platen à T. Telford en 1815 :

Mr Wilson has two locks nearly finished, (...) he and the whole regiment are equally satisfied with each other, as he frequently tells that never he saw better workmen in his life. (...) he fears he will not have the same regiment next year again !<sup>961</sup>

La coexistence avec les soldats travaillant sur le canal semble donc prendre un tour positif, peut-être parce que ces soldats sous les ordres des Britanniques sont précisément soustraits pour quelques heures à la surveillance de leurs officiers. Au fur et à mesure que les années passent, la peur qu'inspirent les officiers suédois semble disparaître au profit d'une sourde hostilité à l'encontre de la discipline militaire, que les ouvriers trouvent de plus en plus pesante. Les tensions culminent en 1817, au cours d'un accrochage entre des maçons britanniques au repos sur une section du chantier, et un officier suédois qui serait venu les rosser à coups de trique. Le conflit s'envenime jusqu'à ce que les maçons se décident à frapper l'officier : « The masons are very anxious and have attacked the Lieutenant Colonel several times to day on his head !<sup>962</sup> » L'affaire ne va finalement pas plus loin, grâce à la lettre ci-dessus envoyée à B. von Platen par J. Simpson. Le baron intervient et parvient à calmer l'officier suédois qui demande alors la mise en oeuvre du code de discipline militaire sur les maçons. Il faut toute l'habileté de B. von Platen qui en appelle à son ancien grade d'amiral pour calmer les ardeurs de son compatriote.

A plusieurs reprises, T. Telford est conduit à s'ingérer et à jouer un rôle de médiateur entre les Suédois et les Britanniques, parfois même entre le baron et les ouvriers. Il adresse régulièrement à B. von Platen des lettres dans lesquelles il explique que les ouvriers revenus récemment du chantier se montrent particulièrement élogieux à l'égard des travaux et de l'accueil des Suédois<sup>963</sup>. Lorsque des affaires éclatent, il n'hésite pas à faire preuve de diplomatie,

---

<sup>960</sup> CONCHON, Anne. Le travail entre labeur et valeur : la corvée royale au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, 2009, n°110, p. 46

<sup>961</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 27 août 1815

<sup>962</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de J. Thomson à B. von Platen, 10 octobre 1817

<sup>963</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1815-1816), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 30 août 1817

comme lorsque B. von Platen rapporte l'incident de l'embarquement à Göteborg entre son beau-frère et les trois ouvriers britanniques au moment de leur départ en décembre 1815<sup>964</sup> :

I had much conversation with Wilson and Ashworth from them I understood that there was a mutual good understanding between you and them and that my meant to return which I advice them strongly to do. The feeling therefore seems now to rest on your side, and to arise from what passed at Gothenburg. (...) you are aware that there is rudeness in the nature of Englishmen, and more especially artisans in the Northern part of the Island who affect independency.<sup>965</sup>

Le ton de la lettre se fait volontairement arrangeant et fait la démonstration des capacités de l'ingénieur britannique comme médiateur<sup>966</sup>. Il se montre à l'écoute à la fois des étrangers, mais aussi des détenteurs du pouvoir sur le canal afin de garantir la poursuite des échanges entre les deux pays.

Cette bonne entente entretenue par T. Telford fonctionne avant tout à l'avantage des Suédois. Comme l'ingénieur britannique l'explique à B. von Platen en juillet 1812, le chantier du canal est un espace particulier où transitent les savoirs, un lieu d'apprentissage, une « practical school<sup>967</sup> » Le fait de coucher cette idée sur le papier est décisive pour la suite des opérations sur le canal de Göta. Les ouvriers britanniques qui participent au canal ne sont pas là pour réaliser l'ouvrage, leur faible nombre le montre, mais pour faire la démonstration de leur savoir. L'idée du canal comme d'une école pratique du canal est reprise abondamment par B. von Platen, même quand il dialogue avec ses compatriotes suédois au sein de l'administration<sup>968</sup>. Dans les tâches assignées aux Britanniques sur le chantier, tout montre le parallèle qui peut être fait avec les établissements d'enseignement de l'ingénierie.

Comme bien souvent dans le reste de l'Europe, les Britanniques endossent ici le rôle de l'instruction de la main-d'oeuvre indigène<sup>969</sup>. Sous l'autorité formelle des ingénieurs responsables des tronçons du canal, ils occupent des fonctions qui les conduisent à faire apprendre aux ouvriers présents le maniement des machines et des outils. Ils sont, selon le mot de Liliane

---

<sup>964</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 24 décembre 1815

<sup>965</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de T. Telford à B. von Platen, 1816

<sup>966</sup> BUTI, Gilbert, RAVEUX, Olivier. Art. cit., p. 14

<sup>967</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de T. Telford à B. von Platen, Juillet 1812

<sup>968</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1812-1814), Lettre de B. von Platen à G. Wirsén, 29 juillet 1813

<sup>969</sup> APRILE, Sylvie, BENSIMON, Fabrice (dir.). La France et l'Angleterre au XIX<sup>e</sup> siècle : échanges, représentations, comparaisons. Paris : Créaphis, 2006, p. 347



Hilaire-Pérez, les détenteurs de « savoirs d'action »<sup>970</sup>. Les troupes quant à elle restent sous les ordres de leurs officiers. Pour assurer au mieux l'instruction des ouvriers et des soldats, les dirigeants de la compagnie répartissent les Britanniques sur la ligne du canal, comme le montre une description des travaux à l'été 1815 par B. von Platen :

Ashworth is largely advances at Motala he has brought up the deep cutting near the bridge and I hope we will next year (...). Ashworth latter son behaves very well only in the beginning it was necessary to tell him some truths now all is well and Lagerheim does very well on that side. Wilson as well (...), Mackenzie for to better carry on the quarry at Rökna. On the west side, (...) Master Fraser has nearly finished the embankment, as I think in a masterly way. The 4th and 5th lock in that very bad and rough ground. Mr Carlisle has more particularly attended to these business.<sup>971</sup>

La répartition des ouvriers sur le chantier n'est pas le fruit du hasard. Chaque Britannique est employé dans son domaine d'expertise. Comme l'explique en 1813 T. Telford au baron suédois, l'objectif est « to show the workmen and set the example himself in putting them into execution and explain what tools and implements are necessary.<sup>972</sup> » L'objectif est clair : il s'agit de montrer comment se manient les outils importés ainsi que les méthodes de travail alors en vigueur au Royaume-Uni. L'exportation du savoir-faire repose sur les flux humains et matériels, mais que la cohérence de l'ensemble repose sur la transmission de méthodes homogènes, obtenues par le biais des ouvriers britanniques sur le canal<sup>973</sup>.

La seconde modalité de cette transmission est la mise en apprentissage de jeunes natifs auprès des techniciens britanniques. Les minutes du canal montrent en 1816 la volonté de la direction de mettre en oeuvre une véritable politique de placement de jeunes apprentis auprès des étrangers<sup>974</sup> :

---

<sup>970</sup> HILAIRE-PÉREZ, Liliane. Savoirs techniques, et migrations : l'histoire face aux mythes. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2008, n°15, p. 3

<sup>971</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 27 août 1815

<sup>972</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 4 octobre 1813

<sup>973</sup> BARTOLOTTI, Fabien. Art. cit., p. 182

<sup>974</sup> HILAIRE-PÉREZ, Liliane. Art. cit., 2008, p. 8

L'ingénieur Mr. Höström estime que l'objectif d'engager des ouvriers anglais en maçonnerie vise à ce que les ouvriers deviennent plus rapidement familiers avec les travaux et sachent utiliser les outils davantage que par les descriptions et les dessins. Cet objectif a été, dans une large mesure, rempli, mais si ce le travail ainsi obtenu doit devenir utile, il est nécessaire que des apprentis indigènes, préalablement formés avec la connaissance théorique nécessaire, soient placés sous la supervision des ouvriers britanniques, pour qu'ils atteignent le niveau de perfection requis.<sup>975</sup>

L'objectif de la direction est global : les ouvriers suédois doivent se former grâce aux outils et méthodes transmises par les Britanniques, mais il faut aussi former de jeunes techniciens, voire des ingénieurs en devenir, aux techniques pratiques. Nous retrouvons ici une logique identique à celle du voyage de J. Edström et G. A. Lagerheim. La venue des ouvriers qualifiés britanniques est perçue comme l'envers du voyage des deux ingénieurs, une circulation inverse où des ouvriers-professeurs venus de l'étranger viennent former des élèves locaux. La comparaison avec l'école pratique peut même être poursuivie, car la logique est la même que celle des écoles polytechniques alors en plein essor en Europe : l'idée est de former des ingénieurs aux larges connaissances théoriques mais aussi pratiques, capable de s'adapter à une pluralité infinie de contextes<sup>976</sup>. Cette idée n'est pas ancienne, et remonte même à la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais trouve ici une réelle application<sup>977</sup>. Par exemple, les deux frères John et Nils Ericsson font leur entrée sur le chantier à la fin de l'année 1812, au niveau de Forsvik, là où réside leur famille<sup>978</sup>. En 1816, ils effectuent des opérations de mesure sous la supervision des techniciens britanniques et des ingénieurs suédois.

Dans tous ces processus de formation ou d'apprentissage, la langue tient une place centrale. Cette question se trouve actuellement au coeur des recherches des historiens travaillant sur les processus de transferts de technologie<sup>979</sup>. En effet, l'envoi de machines ou d'outils se couple souvent avec l'envoi d'ouvriers, comme le cas qui nous occupe ici. Il s'agit alors de

---

<sup>975</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Minutes de la direction provinciale de la compagnie du canal de Göta dans l'Östgötaland, 17 juin 1816

<sup>976</sup> BELHOSTE, Bruno. Les origines de l'École polytechnique. Des anciennes écoles d'ingénieurs à l'École centrale des Travaux publics. *Histoire de l'éducation*, 1989, n°42, p. 46

<sup>977</sup> CHATZIS, Konstantinos. Les ingénieurs français au XIX<sup>e</sup> siècle (1789 – 1914) – Émergence et construction d'une spécificité nationale. *Bulletin de la Sabix*, 2009, n°44, p. 56

<sup>978</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 23 décembre 1812

<sup>979</sup> GESLIN, Philippe. L'Apprentissage des mondes. Une anthropologie appliquée aux transferts de technologies. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1999, p. 150

voir comment ceux-ci parviennent à dialoguer avec les ouvriers natifs<sup>980</sup>. Cependant, bien souvent les sources se montrent relativement muettes sur ce sujet. Les échanges sur le canal semblent osciller entre l'anglais pour les discussions entre les ingénieurs suédois présents sur le canal ainsi que les membres de la direction, mais semblent se dérouler de plus en plus en suédois, comme l'explique B. von Platen à T. Telford en 1815, soit deux années seulement après l'arrivée des premiers ouvriers : « they have all learned the language enough for to be understood and know the ways and manners of the country.<sup>981</sup> »

Cette mention montre que les ouvriers britanniques bénéficient d'un avantage décisif au cours de leurs démonstrations techniques. Cette source renforce les jalons déjà posés par l'historiographie selon lesquels le mouvement de maîtrise des langues étrangères dans les milieux techniques ne se limite pas aux élites professionnelles<sup>982</sup>. Souvent, la maîtrise de la langue locale rend l'insertion des ouvriers étrangers compliquée dans leur nouvel environnement. Il est assez rare que les intermédiaires ou les entrepreneurs qui les emploient mette à leur disposition des interprètes<sup>983</sup>. Mais ici les termes techniques sont commentés et critiqués, appropriés par les techniciens et artisans, contribuant ainsi à une développer une langue technique commune. On assiste ainsi à la naissance d'une identité technicienne internationale<sup>984</sup>.

Cette politique de l'apprentissage n'est pas empreinte d'une admiration sans faille pour les ouvriers britanniques ou d'absence de préjugés. Les recherches actuelles tendent à démontrer l'importance des représentations véhiculées sur les migrants<sup>985</sup>. Dans le cas des Britanniques, la maîtrise technique n'est pas célébrée chez tous les ouvriers présents sur le canal. Toutefois, le mérite revient souvent à T. Telford, qui est souvent loué pour le choix des ouvriers qu'il a effectué. Le jugement sur les ouvriers, issus d'une condition sociale inférieure, est en revanche plus critique. Il faut là comme ailleurs restituer toutes les facettes et les nuances que l'on accorde à ces identités<sup>986</sup>.

---

<sup>980</sup> ROBERTS, Lissa. Art. cit., p. 235

<sup>981</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 24 octobre 1815

<sup>982</sup> KERR, Ian. Technologie et transfert de technologie dans l'Empire britannique en Inde [en ligne]. *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2018, [22/01/2019] : <http://journals.openedition.org/rh19/5533>

<sup>983</sup> BENSIMON, Fabrice. Art. cit., p. 160

<sup>984</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 2010, p. 21

<sup>985</sup> JARRIGE, François. The superiority of the British worker : How 19th century French textile manufacturers exploited the stereotype In CAPET, Antoine (ed.). *The Representation of working People in Britain and France : New Perspectives*. Cambridge : Cambridge Scholars Publishing, 2009, p. 47-59

<sup>986</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 2008, p. 8

En-dehors du stéréotype européen habituel sur les ouvriers britanniques<sup>987</sup>, le baron se montre particulièrement sensible sur la question de la prétendue supériorité technique britannique. Le Britannique J. Simpson recueille la plupart de ses critiques. Il mécontente le baron qui voit d'un mauvais oeil sa propension à encourager la consommation d'alcool ses compatriotes lors des fins de semaine, mais aussi sa prétention à l'égard de la technique suédoise. En 1815, à la suite de ses remarques incessantes, il l'envoie avec son compatriote Wilson à Karlskrona, le grand arsenal maritime suédois sur la côte Sud<sup>988</sup>. La destination est choisie avec soin : le port vient d'être entièrement reconstruit et des écluses et des installations en fer y ont été faites<sup>989</sup>. Le baron espère sans doute prouver aux ouvriers britanniques que les Suédois sont capables de réaliser à eux tout seuls des ouvrages techniques importants. Loin d'une image binaire où les Suédois seraient passifs face à des transferts techniques venus du Royaume-Uni, on retrouve bien ici l'idée prégnante dans l'historiographie récente de transferts de technologie à double sens<sup>990</sup>. Cependant, les deux Britanniques semblent ignorer la dimension pédagogique de ce voyage, qu'ils réduisent à un simple ordre dans la narration qu'ils en font à T. Telford. Le lieu ne semble d'ailleurs guère les impressionner, car leur correspondance ne mentionne pas ce qu'ils ont pu y voir<sup>991</sup>. On ignore s'ils en rapportent des croquis, même si nos recherches ne nous ont pas conduit à traiter de l'application des méthodes suédoises sur les canaux britanniques<sup>992</sup>.

Le fait de transférer des techniques dans un autre pays va bien au-delà de la simple transmission des connaissances et des matériaux manipulés par les étrangers. Il faut en effet prêter attention au monde social qui entoure les nouveaux venus, et faire cohabiter à la fois les nouveaux savoirs, les protocoles et les conventions scientifiques avec la communauté d'accueil, car les sociabilités privées ont elles aussi un impact non négligeable sur les modalités de transmission de savoirs<sup>993</sup>. Le regard que les ouvriers et les soldats suédois portent sur les Bri-

---

<sup>987</sup> BENSIMON, Fabrice. Art. cit., p. 165

<sup>988</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 20 février 1815

<sup>989</sup> REGNELL, Annika. Hanterandet av koleran i Karlskrona - en studie om de skyddsåtgärder som vidtog i Karlskrona under åren 1834 och 1853. Mémoire de master : Histoire : Kristianstad : Högskolan Kristianstad, 2011, p. 14

<sup>990</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 2008

<sup>991</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de J. Simpson à M. Davidson, 7 novembre 1814

<sup>992</sup> BUTI, Gilbert, RAVEUX, Olivier. Art. cit., p. 14

<sup>993</sup> RAJ, Kapil. Circulation and the Emergence of Modern Mapping In MARKOVITS, Claude, POUCHEPA-DASS, Jacques, SUBRAHMANYAM (eds.). Society and Circulation : Mobile people and itinerant cultures in South East Asia, 1750-1950. Londres : Anthem Press, 2006, p. 25-26

tanniques ne paraît pas en effet particulièrement flatteur, à l'exception de J. Wilson, déjà mentionné, le régiment dont il a la charge appréciant son enseignement. Dans les sources, le sentiment le plus prégnant est la jalousie, mentionnée par B. von Platen à T. Telford lors de la deuxième saison de travail, en septembre 1814 :

I have endeavored to make kind aware of the danger of being in a foreign country where under the jalousie of the naturals, far from thinking as under no necessity to be as exact as at home we should rather be more attentive than every which may be extended even to personal conduct.<sup>994</sup>

On pourrait penser que les problèmes se soldent avec le temps, mais il n'en est rien, car B. von Platen semble le mentionner comme un problème récurrent, quelques mois plus tard, en février 1815<sup>995</sup>. Plusieurs raisons peuvent motiver ce ressentiment vis à vis des Britanniques, en-dehors d'une différence nationale. D'abord, le processus de production distingue les deux groupes d'individus<sup>996</sup>. En effet, les nouvelles machines utilisées sur le chantier comme les machines à vapeur ou encore les instruments distinguent spatialement la place des ouvriers qualifiés britanniques de celle des terrassiers Suédois. A la différence des ouvriers indigènes, ce sont des artisans qualifiés<sup>997</sup>, un groupe social qui semblait absent sur le chantier du canal de Trollhätte. Ce groupe des ouvriers britanniques est, en sus d'un groupe à l'origine nationale différente, un groupe professionnel distinct<sup>998</sup>. De plus, les ouvriers britanniques n'appartenant pas à l'armée suédoise, ils ne sont pas placés sous l'autorité formelle des officiers qui encadrent la main-d'oeuvre. Si techniquement les Britanniques sont placés sous l'autorité des ingénieurs suédois en charge de chaque portion du chantier, ils se trouvent officieusement placés directement sous l'autorité de B. von Platen. La venue d'Edström et Lagerheim semble quelque peu changer cette organisation, en plaçant les Britanniques sous l'autorité d'ingénieurs suédois revenus du Royaume-Uni. De plus, les systèmes de primes ou de récompenses mis en place exacerbent les tensions. Ainsi, les visites princières ou royales sur le canal sont l'occasion de remettre des médailles ou de fortes sommes d'argent aux techniciens britanniques.

---

<sup>994</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 24 septembre 1814

<sup>995</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 20 février 1815

<sup>996</sup> ALLEAUME, Ghislaine. Art. cit., p. 192

<sup>997</sup> BUTI, Gilbert, RAVEUX, Olivier. Art. cit., p. 14

<sup>998</sup> RAUHUT, Christoph. La technique sur le tas. Aspects sociaux de l'utilisation des machines sur les chantiers de construction (Suisse, fin XIX<sup>e</sup> siècle). *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2012, n°45, p. 141

### 3.2. L'accueil des nouveaux savoirs

Face au modèle diffusionniste classique, qui postule une immédiateté du transfert qui se manifesterait par une forme d'acceptation de la technologie étrangère sans la remettre en cause, les travaux actuels d'histoire des sciences et des techniques insistent sur les interrogations et les adaptations au contexte local de techniques venues d'ailleurs<sup>999</sup>. Le chantier du canal de Göta permet, dans le même ordre d'idée, de mettre en évidence la grande complexité du phénomène de transferts. Les Britanniques et les Suédois qui prennent part à ce processus de transmission des connaissances technologiques rencontrent à plusieurs reprises et parfois simultanément des réussites, mais aussi des obstacles ou des échecs dans le passage de certains instruments ou certains savoirs, qui sont le plus souvent adaptés au contexte local. Les techniques circulent, mais sont altérées en fonction des besoins et des identités des acteurs, sans compter les usages qu'ils souhaitent faire de ces techniques matérielles ou immatérielles<sup>1000</sup>. Les processus sont alors complexes, car ils mettent aux prises des acteurs modestes, voire même anonymes, et des savants de haut niveau<sup>1001</sup>. Pour chacun de ces individus, les mobiles de la participation à cette entreprise de transmission des savoirs sont complexes. Comme depuis le début de cette entreprise, B. von Platen veut obtenir les modèles de production britannique car il semble les considérer comme les plus modernes, ce qui explique d'ailleurs l'envoi des deux jeunes ingénieurs dans ce pays<sup>1002</sup>. Le passage repose sur leurs épaules, mais aussi sur celles des instruments et des ouvriers britanniques.

L'accueil des nouveaux savoirs connaît un point d'orgue lors du retour des deux ingénieurs J. Edström et G. A. Lagerheim dans leur pays d'origine à l'été 1814. Les attentes à leur égard sont importantes, comme le montre la lettre que rédige B. von Platen à destination de T. Telford le jour même de leur débarquement, dans laquelle il déclare patienter pour les « drawings and memorandum for which purpose they are lodged separately at Riddarhagen.<sup>1003</sup> » Comme l'explique le baron ici, leur arrivée à Göteborg ne constitue pas le point final à la transmission du savoir, mais plutôt le début d'une nouvelle étape. Comme le demande B. von Platen, on souhaite que : « le résultat de ce voyage, les annotations et les croquis soient notés

---

<sup>999</sup> BERNASCONI, Gianenrico. Art. cit., p. 42

<sup>1000</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 2008, p. 4

<sup>1001</sup> *Ibid.*, p. 5

<sup>1002</sup> BROICH, John. Engineering the Empire : British water supply systems and colonial societies, 1850-1900. *Journal of British studies*, 2007, vol. 46, n°2, p. 354

<sup>1003</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 14 juillet 1814

et copiés, pour être utilisés dès que possibles, et présentés devant la prochaine assemblée générale.<sup>1004</sup>» Le séjour dans la propriété de Riddarhagen est studieuse, car la retranscription prend plus d'un mois. Les minutes de la direction rapportent que l'assemblée générale au cours de laquelle les résultats sont présentés se tient au mois de septembre 1814<sup>1005</sup>.

La narration de cette journée de septembre 1814 est riche d'enseignements du point de vue de l'objectif assigné aux deux jeunes ingénieurs. Ils retrouvent face à eux une audience qui semble large, pas seulement réduite aux quelques membres du comité de direction. En réalité, on peut supposer qu'il s'agit ici des membres de toutes les directions sur la ligne du canal, ce qui regrouperait les ingénieurs, les officiers et les membres du comité de direction du canal. Cette mise en scène de la transmission des savoirs démontre bien ici que comme dans d'autres espaces, la direction entend réaliser une « adaptation innovante » d'idées étrangères, en se basant sur le système socio-technique local, passant notamment par la présence des élites techniques<sup>1006</sup>. Les documents ne sont pas présentés à un groupe restreint et incapable de se les approprier, bien au contraire, on cherche plutôt ici à transmettre aux locaux des savoirs récoltés à l'étranger pour les adapter à un contexte local. Sitôt rentrés, les deux jeunes ingénieurs sont d'ailleurs mis au travail afin de mettre en oeuvre ce qu'ils ont appris au Royaume-Uni :

I have divided the mechanical business into two parts on each side of the Vättern : Lagerheim is on the East side, and Edström on the West side, and as they as yet are young men I have put them under a kind of surveillance but establishing the old man you saw on the West as a overseer and council for the whole line.<sup>1007</sup>

Les deux ingénieurs sont donc affectés aux travaux du canal près de deux mois après leur retour. La mention du « vieil homme » est intéressante, car sans que l'on connaisse son statut exact, il semble que cet acteur dont parle B. von Platen est un superviseur du site, que l'on retrouve ailleurs en Europe et qui sont souvent des artisans qualifiés qui se sont élevés socialement en acquérant des connaissances techniques<sup>1008</sup>. Sa présence démontre là encore la

---

<sup>1004</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Direktionsprotokoll (1814-1817), Minutes de la direction de la compagnie du canal de Göta, 11 juillet 1814

<sup>1005</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Direktionsprotokoll (1814-1817), Minutes de la direction de la compagnie du canal de Göta, septembre 1814

<sup>1006</sup> COTTE, Michel. Art. cit., p. 124

<sup>1007</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 24 septembre 1814

<sup>1008</sup> RAUHUT, Christoph. Art. cit., p. 136

fusion des connaissances théoriques et pratiques qui doit être mise en oeuvre lors de la construction. Cette nomination de J. Edström et G. A. Lagerheim incarne en outre le début d'une première forme d'autonomie vis à vis des Britanniques<sup>1009</sup>.

Si la section précédente nous a fourni des renseignements sur le positionnement qu'occupent les Britanniques sur le chantier, il nous a semblé important de s'intéresser à la mise en oeuvre des transferts d'outils et de matériaux que nous avons pu observer lors des circulations. Les instruments font ainsi partie des objets qui sont le plus sujets à un processus d'appropriation de la part des acteurs<sup>1010</sup>. Il est important de distinguer le fait de posséder les machines, les usages possibles permis par ces machines et les usages réels au quotidien<sup>1011</sup>. Les travaux de construction ne peuvent se passer de l'utilisation des outils adéquats, ce qui donne lieu à une manipulation intensive de ces objets qui permettent de réaliser les dessins qui serviront de base à la construction<sup>1012</sup>. Il n'est ainsi pas rare que les introductions d'instruments, si elles ne paraissent pas correspondre aux besoins sur le chantier ou si elles comportent des approximations ou des erreurs, soient mal accueillies<sup>1013</sup>. Ainsi, dès les premières années de construction du canal, B. von Platen se montre assez critique à l'égard des instruments employés par les Britanniques sur ce qui n'est encore que le tracé du canal<sup>1014</sup>. Cette mauvaise disposition à l'égard des équipements britanniques ne doit pas surprendre chez le baron. Ce dernier est un officier de marine de formation, rompu à la manipulation d'instruments complexes<sup>1015</sup>. Ces remarques montrent que ce que l'on nomme l'« origine sociale », c'est à dire la culture professionnelle, mais aussi l'éducation et les savoirs que possède un individu jouent un rôle prépondérant dans l'usage qu'il a des instruments<sup>1016</sup>. Les doutes du faiseur de projet vis à vis des instruments se font plus forts au fur et à mesure des années :

---

<sup>1009</sup> BENSIMON, Fabrice. Art. cit., p. 158

<sup>1010</sup> BELOT, Robert, COTTE, Michel, LAMARD, Pierre. La technologie au risque de l'histoire. Belfort : UTBM, 2000, 454 p.

<sup>1011</sup> RAUHUT, Christoph. Art. cit., p. 129

<sup>1012</sup> MILLET, Audrey. Art. cit., p. 216

<sup>1013</sup> BARTOLOTTI, Fabien. Art. cit., p. 180

<sup>1014</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 22 février 1809 : « I got at last the leveling instrument from Mr Troughton but as I expected certainly a very fine one but not so suitable as yours first the legs are in a way which makes the whole the double so heavy and voluminous though for the rest of fine mahogany the worst is that the ocular glass is not covered at all which certainly is a fault with an instrument always carried about and exposed to dust »

<sup>1015</sup> PRITCHARD, James. Le problème de l'Amérique du Nord dans la science nautique française aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle In MEYER, Jean, MERINO, Jose, ACERRA, Martine. Les marines de guerre européennes. Paris : PUPS, 1998, p. 356

<sup>1016</sup> RAUHUT, Christoph. Art. cit., p. 129



J'ai commandé dans les années passées à Telford deux instruments de mesure chez Troughton mais aucun document imprimé dans les boîtes ne les accompagnait. Certes, une annotation à la main dans la boîte figurait, mais elle était inadéquate, est-ce normal que Troughton ne place pas d'instructions plus détaillées dans ses boîtes d'instruments de mesure, pourtant aussi chers ?<sup>1017</sup>

B. von Platen, en tant qu'entrepreneur et directeur de la compagnie, est le seul à mettre en oeuvre une expertise dans l'évaluation des coûts et la définition des prix, ce qui est caractéristique. Au contraire, T. Telford se borne toujours à commenter les aspects pratiques de tel ou tel instrument<sup>1018</sup>. Au fur et à mesure que les années passent et que les travaux sur le chantier se mettent en place, il se montre plus exigeant, comme lorsqu'il exige de C. D. Skogman qu'il envoie « un sextant dans une boîte de noyer, avec un radius de 8 pouces anglais, mais sans aucune sorte d'horizon artificiel, que je ne souhaite plus avoir.<sup>1019</sup> » B. von Platen joue ici un rôle plus proche de celui de l'entrepreneur que de l'ingénieur : ses connaissances viennent de ses expériences et de ses lectures, sa culture professionnelle vise avant tout à satisfaire aux exigences de la construction du canal. On peut toutefois supposer que les remarques produites ici par le baron suédois ne sont que le relais de celles émises par les ingénieurs présents sur le chantier<sup>1020</sup>. Il est d'usage que les protagonistes sur les chantiers jugent de l'usage des machines ou des instruments sur le site. La machine acquiert une valeur dès lors qu'elle est utile au chantier. Si B. von Platen se montre si dur à l'égard des instruments qui lui sont envoyés depuis le Royaume-Uni, c'est parce qu'ils ne valent que s'ils sont utiles sur le canal de Göta. Dans le cas qui nous occupe, si T. Telford voit dans les machines un usage particulier, B. von Platen peut en envisager un autre, en fonction de ses connaissances mais aussi de l'expérience directe qu'il a du chantier<sup>1021</sup>. Ici comme dans la plupart des études déjà entreprises sur des chantiers, l'entrepreneur est celui qui possède le rôle décisif dans l'intégration de la machine sur le site de construction. Les relations de pouvoir jouent un large rôle dans la mesure où le pouvoir n'est pas réparti de manière uniforme sur le chantier, mais de façon hiérarchique. Si B. von Platen est à part, c'est du fait de sa longue expérience, acquise au cours de ses années au sein

---

<sup>1017</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1812-1814), Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 4 avril 1813

<sup>1018</sup> RAUHUT, Christoph. Art. cit., p. 139

<sup>1019</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 3 mars 1813

<sup>1020</sup> RAUHUT, Christoph. Art. cit., p. 130

<sup>1021</sup> *Ibid.*, p. 134

de la direction du canal de Trollhätte, mais aussi de ses lectures. Ses expériences lui confèrent un rôle si central dans l'intégration des innovations techniques<sup>1022</sup>.

La plupart d'entre elles sont en réalité issues des chantiers alors en cours de l'autre côté de la mer du Nord<sup>1023</sup>. Le recrutement montre bien que la plupart de ces ouvriers ont déjà travaillé sur le canal de Forth and Clyde ou bien sur le canal calédonien, qui se déroule simultanément que du canal de Göta. Il semble donc que ces ouvriers perçoivent tous ces chantiers comme un ensemble cohérent où ils testent, utilisent et réutilisent des méthodes et des instruments. A leurs yeux, l'emploi sur un chantier britannique ou suédois ne fait guère de différence<sup>1024</sup>. Mais il est courant dans le cadre des transferts techniques dans le domaine des travaux publics que les différences dans les sols entraînent des questionnements sur la technique transférée. En effet, les matériaux et les méthodes ne réagissent pas de la même manière que le territoire sur lequel les experts ont l'habitude de s'entraîner. Dès lors, les phénomènes de négociation se multiplient pour trouver une solution<sup>1025</sup>.

Dans le cadre du chantier du canal de Göta, le cas d'appropriation le plus présent dans nos archives est celui relatif aux ciments immergés. Ici comme dans d'autres cas, l'objectif est de diminuer le temps de prise du mortier et du ciment dans un milieu aqueux tout en réalisant un mélange susceptible de durer dans le temps<sup>1026</sup>. Un produit particulier, le ciment Parker, est recommandé par T. Telford dès le début des travaux, de manière élogieuse<sup>1027</sup>. Le ciment mentionné ici a été inventé en 1796 au Royaume-Uni et est depuis cette date utilisé par T. Telford sur tous ses chantiers, à la place d'un ciment hollandais. Il est surtout mis en oeuvre sur les ouvrages immergés. Sa composition se fonde sur les ciments romains antiques, composés de nodules de pierre<sup>1028</sup>. Si les Suédois se fournissent au début du chantier auprès de la cimenterie Parker, il n'en reste pas moins que B. von Platen lance des recherches pour fabriquer le ciment en Suède. Cette recherche est d'autant facilitée que le brevet d'invention du ciment Parker prend fin en 1810<sup>1029</sup>. Il est difficile dans ces premiers moments de savoir si la motivation est

---

<sup>1022</sup> *Ibid.*, p. 140

<sup>1023</sup> ASHTON, Thomas. *An Economic History of England: The Eighteenth Century*. London: Methuen, 1955, p. 90

<sup>1024</sup> BARTOLOTTI, Fabien. Art. cit., p. 176

<sup>1025</sup> BROICH, John. Art. cit., p. 349

<sup>1026</sup> SIMONNET, Cyrille. *Le béton. Histoire d'un matériau : économie, technique, architecture*. Paris : Parenthèses, 2005, p. 29-3

<sup>1027</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 14 juillet 1812

<sup>1028</sup> HEWLETT, Peter, LISKA, Martin (eds.). *Lea's Chemistry of Cement and Concrete*. Oxford : Butterworth-Heinemann, 2019, p. 7

<sup>1029</sup> GANI, Mary. *Cement and concrete*. Boca Raton : CRC Press, 1997, p. 6

financière (le ciment Parker coûte cher) ou s'il s'agit de développer un ciment propice au climat suédois. Il mentionne ces recherches au détour d'une lettre adressée à T. Telford à l'automne 1815 :

The second question is the use of our mortar which you know to be the result of a number of chemicals trials and which to judge by the work of Forsvik, is of a very good sort, this is the opinion of all your countrymen and Wilson too.<sup>1030</sup>

Si B. von Platen mentionne ici une nouvelle sorte de mortier, les recherches se poursuivent tout au long de la décennie. En effet, les commandes de ciment Parker continuent pendant encore plusieurs années, preuve que cette nouvelle forme de mortier ne convient pas totalement aux attentes des constructeurs. Environ un an après cette lettre, une lettre de B. von Platen nous apprend que ces expérimentations sont menées par J. J. Berzelius, un des plus grands chimistes de son temps, inventeur de la présentation actuelle des formules chimiques :

Dans une lettre récente, l'ingénieur Hagström m'a informé que vous étiez incliné à continuer les essais sur les mortiers entamés par Rohoff, avec un assistant. Convaincu de l'importance de ces essais, j'accepte sa recommandation et espère que votre action sera bénéfique pour le travail du printemps prochain. Probablement que la direction de l'Östergötland serait la mieux, car plus proche des sources de matériaux.<sup>1031</sup>

Cette lettre montre bien les interactions autour de cette question du ciment et du mortier. On peut déceler ici aisément les négociations entre les acteurs du génie civil sur les outils et les méthodes, caractéristiques des chantiers de construction<sup>1032</sup>. Ces recherches sur le béton et leur mention auprès de B. von Platen sont en tout cas une preuve que le mouvement du transfert technique n'est pas exclusivement orienté vers la Suède<sup>1033</sup>. Les expérimentations sur le mortier et le ciment sont ici transmis à T. Telford afin d'améliorer les dosages sur les chantiers à venir. Il faut dire que ces deux matériaux sont en effet des produits « de l'à-peu-près », qui

---

<sup>1030</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 19 septembre 1815

<sup>1031</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 14 juillet 1812

<sup>1032</sup> BARTOLOTTI, Fabien. Art. cit., p. 179

<sup>1033</sup> *Ibid.*, p. 177

fonctionnent essentiellement par tâtonnements<sup>1034</sup>. On peut aussi supposer qu'une fois ces mortiers et ciments réalisés, les ouvriers britanniques ont joué un rôle non négligeable dans leur réalisation, ce qui en fait un des maillons de la chaîne de l'élaboration technique entre les différents sites de construction<sup>1035</sup>. Nous faisons donc face ici davantage à une « interaction constructive » qu'à un pur transfert<sup>1036</sup>.

Ici, il faut sans doute se référer au choix de B. von Platen de demander des ouvriers ayant travaillé sur canaux écossais. Ils sont en effet eux aussi construits sur des terrains granitiques, avec les mêmes impératifs en termes de construction. Il l'explique par le caractère qui serait propre à leur origine géographique, mais on peut y voir le souci du faiseur de projet de tirer parti des aptitudes spécifiques des travailleurs écossais sur les canaux britanniques<sup>1037</sup>. Ici comme dans d'autres cas, le rôle que les ouvriers britanniques tiennent dans ce processus d'appropriation du mortier britannique n'apparaît pas clairement. Les sources se bornent à donner l'avis des ouvriers, ce qui démontre toutefois une forme de reconnaissance de leur expertise et par conséquent, de leur importance<sup>1038</sup>.

Au-delà des instruments, d'autres techniques sont importées et paraissent difficiles à maîtriser, comme celle de l'arche inversée, employée sur les écluses de Berg<sup>1039</sup>. Cependant, les sources restent pudiques sur le contenu concret des transferts, à l'exception des instruments et des matériaux comme le ciment et le mortier.

### 3.3. Au-delà de la technique, un chantier pédagogique et administratif

Dans le royaume suédois, les techniques de construction des voies d'eau connaissent un processus analogue à celui du développement de la vapeur en France<sup>1040</sup>. Tout commence

---

<sup>1034</sup> GUILLERME, André. Techniques et matériaux de construction (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle), une introduction. *History and Technology*, 1991, vol. 7, n°3-4, p. 170

<sup>1035</sup> BARTOLOTTI, Fabien. Art. cit., p. 182

<sup>1036</sup> BAKER, Michaël. Argumentation and Constructive Interaction In COIRIER, Pierre, ANDRIESEN, Jerry. *Studies in Writing*. Amsterdam : University of Amsterdam Press, 1999, p. 179

<sup>1037</sup> *Ibid.*, p. 174

<sup>1038</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 2008, p. 7

<sup>1039</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 24 septembre 1814

<sup>1040</sup> NUVOLARI, Alessandro. The theory and practice of steam engineering in Britain and France, 1800-1850. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 191

par le développement d'une expérience autonome dans le domaine concerné. Ici, la construction du canal de Trollhätte joue vraisemblablement ce rôle. Puis vient le temps de la dépendance technologique et de l'imitation, que nous avons pu voir sur le canal avec la mise en oeuvre des méthodes de construction britannique. Les dirigeants de l'entreprise recourent à des conseillers étrangers comme un moyen accéléré de former des techniciens et assimiler des modèles organisationnels et les techniques modernes<sup>1041</sup>. Enfin, une adaptation créative des inventions britanniques et l'amorce d'un phénomène de production nationale. C'est sur le début de ce phénomène que ce chapitre se clôt. En effet, par l'attention particulière que nous avons portée aux phénomènes d'adaptation des techniques britanniques, nous pensons offrir ici une première forme de réponse à l'article de J. Östling et D. Heisenblad sur la question des contextes dans lesquels les transferts vers et depuis la Scandinavie se produisent<sup>1042</sup>. Comme le montre B. von Platen dans une lettre de mai 1816, il entend faire de la Suède un concurrent pour le développement britannique<sup>1043</sup>.

Les dirigeants de la compagnie entendent utiliser les conceptions britanniques pour réaliser une voie d'eau considérée comme innovante. Toutefois, cette appropriation des méthodes n'implique en aucune façon un décalque des choix techniques britanniques. Comme dans le cas du mortier, les Suédois adaptent des techniques qui ne sont pas nécessairement celles privilégiées par les Britanniques sur leurs chantiers en Grande-Bretagne<sup>1044</sup>. Les techniques divergent peu à peu et le temps passant, il est de plus en plus difficile de considérer le Royaume-Uni comme un leader aux yeux des Suédois, mais plutôt comme un réservoir de techniques à adapter, comme le font les Français dans les années 1820<sup>1045</sup>.

A cet égard, l'usage que la compagnie du canal de Göta fait du chantier s'apparente dans une certaine mesure à celle d'une école d'ingénierie avant la lettre. Certes, il existe bien en Suède depuis 1798 une *Mekaniska skolan* (école mécanique) dirigée par un directeur sans salaire et composée de trois professeurs. Cependant, faute de présence dans les sources et par conséquent, dans l'historiographie, elle apparaît encore à ce jour comme une coquille vide plutôt qu'un véritable centre de formation<sup>1046</sup>. Dans ce contexte, le canal de Göta apparaît comme

---

<sup>1041</sup> KARVAR, Anousheh. Art. cit., p. 75

<sup>1042</sup> ÖSTLING, Johan, LARSSON HEIDENBLAD, David. Art. cit.

<sup>1043</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 11 mai 1816

<sup>1044</sup> NUVOLARI, Alessandro. Art. cit., p. 192

<sup>1045</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 2010, p. 17

<sup>1046</sup> BAECKSTRÖM, Arvid. Kungliga modelkammaren. Stockholm : Tekniska museet, 1959, p. 59

un lieu d'enseignement. On y retrouve en effet toutes les caractéristiques du corps des ingénieurs alors en vigueur en France<sup>1047</sup>. Un des meilleurs exemples est celui du voyage entrepris par les deux ingénieurs J. Edström et G. A. Lagerheim : tout comme les ingénieurs français voyagent au Royaume-Uni au nom de leur école, les deux ingénieurs suédois voyagent au nom de la compagnie du canal de Göta. Comme nous l'avons dit, la mention revient régulièrement sous la plume de B. von Platen ou de T. Telford, comme en octobre 1814, où ils évoquent une « practical school which can far exceed all scientific formation.<sup>1048</sup> »

Les ruptures des années 1818-1822 renforcent encore ce rôle. L'évolution définitive en ce sens est autant le résultat de facteurs externes que propres au chantier du canal lui-même. Ainsi, les difficultés financières rencontrées dans les années 1817-1818 et qui rendent impossibles les importations et la politique protectionniste mise en place à la fin des guerres napoléoniennes sont à l'origine du développement d'une industrie nationale sur le canal<sup>1049</sup>. Mais la volonté de ses membres de faire de ces sites de production des lieux de formation pour techniciens locaux par le biais de chefs d'ateliers britanniques inscrit aussi le canal dans le grand mouvement européen des années 1820 de création d'écoles pratiques d'ingénierie<sup>1050</sup>. Cependant, il ne s'agit pas seulement de construire un canal en utilisant des techniques nouvelles, mais de transposer dans un cadre suédois original une administration britannique des canaux. L'idée ici est de transposer un modèle de développement pour parvenir à faire aussi bien, sinon mieux.

Le transfert des savoirs d'Etat britanniques en matière de construction et de législation sur les voies d'eau se fait parallèlement au chantier. Depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, nombreux sont les membres des élites politiques européennes à voir dans le Royaume-Uni une référence majeure en matière d'administration, surtout lorsqu'elle a trait aux politiques économiques<sup>1051</sup>. Une lettre adressée par B. von Platen à T. Telford montre un souci particulier accordé à la politique de construction d'infrastructures sur le territoire britannique, au-delà du seul aspect technique<sup>1052</sup>. Il ne s'agit pas alors de demander des informations techniques, mais d'obtenir

---

<sup>1047</sup> CHATZIS, Konstantinos. Art. cit., 2009

<sup>1048</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de T. Telford à B. von Platen, 31 octobre 1814

<sup>1049</sup> MAGNUSSON, Lars. The reception of a political economy of free trade In MARRISON, Andrew (ed.). Free trade and its reception, 1815-1960 : Freedom and trade. New York : Routledge, 1998, p. 147

<sup>1050</sup> RÜEGG, Walter. Geschichte der Universität in Europa. Munich : C. H. Beck Verlag, 2004, p. 560

<sup>1051</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Transferts technologiques, droit et territoire : le cas franco-anglais au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 1997, vol. 44, n°4, p. 562

<sup>1052</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 19 septembre 1815

des informations sur les choix à l'origine des infrastructures. Il semble qu'il faille voir dans ce souci particulier relatif aux communications entre le Royaume-Uni et l'Irlande le besoin de construire une relation nouvelle entre le royaume de Suède et la Norvège, qui vient d'être annexée. La Grande-Bretagne sert là encore de modèle.

Toutefois, il semble surtout que les transferts administratifs visent à donner un cadre à un chantier ou les techniques employées sont nouvelles, afin de rationaliser au mieux ces activités<sup>1053</sup>. Si l'on transfère les machines et les méthodes de construction, il faut aussi transférer les cadres administratifs associés. A la différence du modèle napoléonien, où les transferts administratifs s'opèrent par le haut et au moyen de l'administration, dans notre cas le transfert se fait par une compagnie privée<sup>1054</sup>. Les descriptions de C. D. Skogman sont ainsi orientées vers les règlements qui entourent la construction des canaux, comme on le voit dans un mémorandum adressé en 1813 au baron B. von Platen :

Les lois encadrant la protection des canaux semblables au canal de Göta, avec des usines, des maisons et des installations associées, prévoient une superficie non négligeable mais semblent différer en fonction des lieux. La législation en Suède et en Angleterre, qui donne des exemples de peines pour les dégradations des canaux et des biens qui leur sont associés, comprend des peines assez dures, telles que 30 coups de bâtons et huit ans de prison en Suède ou la déportation en Angleterre (...).<sup>1055</sup>

Ici le développement de cette nouvelle infrastructure sous la forme d'une société capitaliste va de pair avec l'adaptation d'un nouveau système administratif. En somme, il s'agit de faire une hybridation entre le droit britannique et le droit suédois pour mieux mettre à profit les innovations et infrastructures importées et copiées de Grande-Bretagne<sup>1056</sup>. Cette hybridation est parallèle au transfert technologique. Le chantier binational devient par conséquent au cours de la décennie 1810, au-delà de son aspect technique, un chantier administratif. Les dirigeants de la compagnie puisent au Royaume-Uni les modes de fonctionnement des infrastructures produites au moyen des machines<sup>1057</sup>. A cet égard, le privilège apparaît comme la mise en

---

<sup>1053</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 1997, p. 556

<sup>1054</sup> TODOROV, Nicola. Vaincre la résistance administrative. Le combat pour l'application de la législation française dans un Etat-satellite : le cas du royaume de Westphalie In PETITEAU, Natalie. Conflits d'Empire. Poitiers : GERHICO, 2006, p. 31

<sup>1055</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Koncept till cirkulär och instruktioner (1810-1817), Memorandum de C. D. Skogman, 1813

<sup>1056</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., p. 560

<sup>1057</sup> *Ibid.*, p. 548

oeuvre sur le territoire suédois d'un outil juridique répandu en Europe, mais qui ici est rédigé sous une forme typiquement britannique. L'adoption de cet instrument légal à l'occasion d'un transfert technologique ne doit rien au hasard. L'adaptation du cadre législatif entendu de manière élargie reste quant à lui resté soumis à l'avancement des travaux et ne trouve un réel accomplissement qu'après l'ouverture de portions navigables du canal.





## Chapitre 5 : L'encadrement juridique du chantier

Dans ses travaux, D. Margairaz montre que dès l'Ancien Régime, l'Etat cherche à prendre en compte l'intérêt public, notamment dans la question de l'aménagement de l'espace avec les routes, les canaux, les relais de poste et l'ensemble des services publics naissants<sup>1058</sup>. L'historiographie s'accorde sur le fait que le début du XIX<sup>e</sup> siècle peut quant à lui être considéré comme une période d'extension de la sphère publique dans la société, au cours de laquelle les régulations mises en oeuvre élaborées et mises en oeuvre à la fin du siècle précédent deviennent plus efficaces<sup>1059</sup>. Les sections suivantes cherchent précisément à s'affranchir des écueils régulièrement dénoncés par les historiens lorsqu'ils étudient l'extension de cette sphère administrative, notamment la vision téléologique de l'extension des activités de l'Etat<sup>1060</sup>. Nous estimons au contraire que le chantier du canal de Göta offre la possibilité de montrer les tâtonnements politiques et les expérimentations institutionnelles qui pavent la voie à une prise en compte élargie des problématiques d'aménagement par les acteurs publics<sup>1061</sup>.

Ce chantier est d'autant plus intéressant qu'il se déroule après le coup d'Etat du printemps 1809 qui conduit à l'adoption d'un système monarchique constitutionnel lequel préfigure en quelque sorte celui de la France de la Restauration, dont la structure est définie par la Charte<sup>1062</sup>. Ainsi, à l'image du plan Becquey, bien connu dans l'historiographie française des canaux, le *Rapport au Roi sur le canal de Göta* est adressé à la fois au souverain Charles XIII mais aussi au Riksdag<sup>1063</sup>. Cette transmission du rapport aux autorités parlementaires illustre à sa façon la redéfinition des rapports entre l'administration royale, la société civile et le parlement. La nouvelle constitution de 1810 accorde une place accrue aux parlementaires et institutionnalise des réunions régulières du Riksdag, qui peut désormais se prononcer sur des sujets variés<sup>1064</sup>. Le groupe des acteurs publics évoqué précédemment s'enrichit alors de nouvelles

---

<sup>1058</sup> MARGAIRAZ, Dominique. « L'invention du « service public » : entre « changement matériel » et « contrainte de nommer » ». *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2005, vol. n°52, n°3, p. 10-32

<sup>1059</sup> HARRIS, John. Government and the economy, 1688-1850 In FLOUD, Roderick, JOHNSON, Paul (eds.). *The Cambridge Economic History of Modern Britain*. Cambridge : Cambridge University Press, 2004, p. 207

<sup>1060</sup> BRASSART, Laurent, ANDRO, Gaïd. Administrer sous la révolution et l'empire. *Annales historiques de la Révolution française*, 2017, vol. 3, n°389, p. 3

<sup>1061</sup> *Ibid.*, p. 9

<sup>1062</sup> BODINEAU, Pierre, VERPEAUX, Michel. L'émergence du régime parlementaire (1815-1870) In BODINEAU, Pierre (éd.). *Histoire constitutionnelle de la France*. Paris : Presses Universitaires de France, 2016, p. 47-76

<sup>1063</sup> MONTEL, Nathalie. L'État aménageur dans la France de la seconde Restauration, au prisme du rapport au roi sur la navigation intérieure de 1820. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2012, vol. 1, n°59, p. 34-61

<sup>1064</sup> PEKONEN, Onni. Parliamentarizing the Estate Diet. *Scandinavian Journal of History*, 2017, vol. 42, n°3, p. 249

institutions, qui s'affrontent et collaborent au cours des semaines qui suivent la remise du rapport du comité chargé de travailler sur le projet du canal, en séance plénière à l'automne 1809.

## 1. Entre tradition et modernité : le débat sur la forme de la compagnie

Lors des séances du Riksdag de 1809, le travail préliminaire des membres du comité chargé de se prononcer sur le futur chantier du canal de Göta est discuté puis voté par les représentants du royaume. Si les parlementaires ne peuvent se prononcer sur le fond de l'affaire, ils jouent tout de même un rôle déterminant sur la forme future de la compagnie. Il s'agit d'une rupture pour la procédure suédoise de travaux publics : le projet du canal de Trollhätte avait uniquement été soumis à la sanction royale et non à celle d'un parlement, celui-ci n'étant alors même pas réuni<sup>1065</sup>. A compter de 1809, les représentants suédois obtiennent un avantage décisif avec l'initiative des propositions de loi, les votent et peuvent les amender de manière notable, ce qui tranche avec le reste de l'espace européen<sup>1066</sup>. C'est dans le cadre de ces discussions législatives que les parlementaires se prononcent sur la forme juridique que doit prendre le chantier du canal de Göta.

### 1.1. Des discussions et un compromis

Les sessions plénières du Riksdag à la fin de l'été et au début de l'automne 1809 sont l'occasion pour les parlementaires suédois de discuter l'utilité même du projet du canal de Göta. Après l'acceptation définitive du projet de canal au début du mois d'octobre, il reste toutefois aux représentants des quatre ordres de la diète (Noblesse, Clergé, Bourgeoisie, Paysannerie) à déterminer les formes juridiques sous lesquelles le projet prendra forme sur le territoire suédois. Les débats parlementaires permettent de se faire une idée des conceptions sur ce que doit être la compagnie du canal de Göta, et plus largement d'une entreprise qui vise à l'utilité publique mais à capitaux privés. Dès la première séance d'octobre se pose ainsi la question des avantages qui seront garantis au canal<sup>1067</sup>. Si cet aspect légal retient notre attention dans ce chapitre, c'est que les dispositions juridiques attachées à la forme de la compagnie ont

---

<sup>1065</sup> BARTON, Arnold. *Sweden and Visions of Norway: Politics and Culture, 1814-1905*. Carbondale : Southern Illinois University Press, 2003, p. 11

<sup>1066</sup> MONTEL, Nathalie. Art. cit., p. 53

<sup>1067</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 15 octobre 1809

un impact direct sur la manière dont les travaux affectent le territoire du royaume par la suite. En effet, la conduite des travaux est avant tout déterminée par la forme juridique de la compagnie, dans un pays où, avant 1848, il n'existe pas de Code de commerce pour réglementer la forme juridique prise par les sociétés<sup>1068</sup>. En outre, c'est dans ce cadre réglementaire que s'élaborent les relations entre les directeurs de la compagnie, les acteurs locaux et les autorités royales, à toutes les échelles.

La Suède apparaît dès le XVIII<sup>e</sup> siècle comme un pays où l'activité économique est soumise à nombre de régulations<sup>1069</sup>. Si l'année 1807 marque en France l'instauration de la forme de la société anonyme, les débats de 1809 sur la forme de la compagnie du canal de Göta peuvent se rapprocher des discussions sur le rôle à donner à ces nouvelles sociétés privées<sup>1070</sup>. Dans la plupart des pays européens, l'ouverture de canaux est généralement considérée comme répondant à un besoin d'utilité publique. Elle réclame de grandes sommes et draine des fonds issus de l'industrie<sup>1071</sup>. Cependant, si les nouvelles formes juridiques des entreprises permettent de lever les capitaux nécessaires pour accomplir cette oeuvre d'intérêt général, les parlementaires suédois ne voient pas dans ces instruments juridiques une institution purement privée<sup>1072</sup>. A la différence de ce que l'on observe alors au Royaume-Uni, les parlementaires des années 1810 ne souhaitent pas véritablement voir disparaître les grands monopoles nationaux. Au contraire, ils s'attachent à suivre une forme de voie médiane, en usant à la fois des monopoles et de la forme de la compagnie par actions<sup>1073</sup>.

Au-delà de la question de la structure de la compagnie, l'existence même de ces discussions constitue déjà une rupture nette avec l'Ancien Régime suédois<sup>1074</sup>. Les procédures entourant la mise en oeuvre du chantier du canal de Göta illustrent la réaction des parlementaires suédois à l'absolutisme royal. A la différence de la période gustavienne, il n'appartient

---

<sup>1068</sup> MONTGOMERY, Arthur. L'évolution économique de la Suède au XIX<sup>e</sup> siècle. *Annales d'histoire économique et sociale*, 1931, vol. 3, n°12, p. 519-541

<sup>1069</sup> MAGNUSSON, Lars. Les institutions d'une économie de marché : le cas de la Suède. *Revue du Nord*, 1994, vol. 76, n°307, p. 839-852.

<sup>1070</sup> LEFEBVRE-TEILLARD, Anne. L'intervention de l'État dans la constitution des sociétés anonymes (1807-1867). *Revue historique de droit français et étranger*, 1981, vol. 59, n°3, p. 384

<sup>1071</sup> HAUTCOEUR, Pierre-Cyrille. *Op. cit.*, p. 393

<sup>1072</sup> ROBÉ, Jean-Philippe. Responsabilité limitée des actionnaires et responsabilité sociale des entreprises. *Entreprises et Histoire*, 2009, vol. 4, n°57, p. 168

<sup>1073</sup> HARRIS, John. *Art. cit.*, p. 206

<sup>1074</sup> BARTON, Arnold. *Op. cit.*, p. 29

plus seulement au roi de juger de l'utilité publique de la compagnie et de lui octroyer un privilège en conséquence<sup>1075</sup>. L'issue par la création d'une compagnie du canal de Göta apparaît alors comme le résultat d'un compromis. Les débats se concentrent sur une compagnie au caractère double, qui permettrait à la fois de retirer des avantages financiers importants, tout en bénéficiant d'une bienveillance de l'Etat et même son concours pour la main-d'oeuvre et une partie du capital initial.

Le 10 octobre 1809, le comité parlementaire en charge du traitement du dossier de la création d'une compagnie du canal de Göta présente pour la première fois ses conclusions sur la forme juridique que cette compagnie devrait adopter. Si le rapport est ainsi soumis à la représentation nationale, ce n'est pas du fait de l'initiative des promoteurs du canal mais sous la pression des membres de la nouvelle administration<sup>1076</sup>. Ses détenteurs d'office souhaitent rompre avec les pratiques précédentes et diffusent des informations qui jusqu'alors restaient simplement entre les mains des principaux ministres. Le projet du canal se trouve donc au coeur d'un changement d'époque : l'administration s'adapte aux nouvelles normes du parlementarisme, et les promoteurs du canal expérimentent ces nouvelles procédures<sup>1077</sup>. Selon des modalités assez fréquentes en Europe au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les promoteurs de projet cherchent à solliciter les réactions face à la mise en construction d'infrastructures<sup>1078</sup>. Cependant, ils ne présentent aux parlementaires qu'un projet sans réellement entamer d'enquête globale destinée à recueillir des informations sur l'opinion des localités concernées par le futur canal. Faut-il voir dans cette restriction de la consultation la peur de se confronter à une population paysanne majoritairement hostile à ce type de projet<sup>1079</sup> ? C'est C. von Rosenstein, chef du comité des Affaires générales et économiques, en faveur du projet de création de la société sous la forme demandée par les promoteurs, qui se charge de la description et de la déclaration préalable du comité :

---

<sup>1075</sup> PETERSSON, Olof. The Swedish constitution of 1809 In ÖZDALGA, Elisabeth, PERSSON, Sune. Contested sovereignties : government and democracy in Middle Eastern and European perspectives. Istanbul : Swedish Research Institute in Istanbul, 2010, p. 60

<sup>1076</sup> TORSTENDAHL, Rolf. Teknologins nytta: Motiveringar för det svenska tekniska utbildningsväsendets framväxt framförda av riksdagsmän och utbildningsadministratörer, 1810–1870. Uppsala : Almqvist and Wiksell, 1975, p. 274

<sup>1077</sup> MONTEL, Nathalie. Art. cit., 2012, p. 54

<sup>1078</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2016, p. 37

<sup>1079</sup> GRABER, Frédéric. L'introduction des enquêtes publiques à la fin de la Restauration. *Pour Mémoire*, 2017, n°22, p. 81

C'est pourquoi le comité croit que, si une si riche et grande entreprise doit être exécutée, tous les bénéfices doivent être portés par une compagnie par actions (*aktiebolag*). Le comité considère chaque retard de ce travail comme une perte pour le Royaume. L'expérience et les quelques essais infructueux ont montré les difficultés d'une telle entreprise, à laquelle le Riksdag doit apporter son aide.<sup>1080</sup>

L'intervention de C. von Rosenstein a le mérite de poser directement les demandes des promoteurs de la compagnie. Ils souhaitent à la fois la création d'une compagnie par actions, tout en bénéficiant d'une aide financière apportée par l'Etat. La forme de la compagnie est donc hybride, empruntant à la fois aux sociétés anonymes, aux sociétés à responsabilité limitée et aux compagnies à privilège d'Ancien Régime, dont les modalités précises seront explorées ultérieurement dans ce chapitre<sup>1081</sup>. Si le fonctionnement s'apparente à toutes les compagnies par actions, avec levée de capital, le fonds de base serait constitué d'un prêt de 800 000 riksdaler accordé par la Banque de Suède (*Riksbank*) comme le précise le comité bancaire dans son compte-rendu du 1<sup>er</sup> décembre 1809<sup>1082</sup>. Cette assise financière permettrait de rémunérer les premiers actionnaires au taux annuel de 5%, et de lancer les travaux. Cette dernière question est la plus propice à cristalliser les oppositions. La séance de présentation du projet d'octobre 1809 est une forme de préparation de la représentation nationale aux demandes ultérieures de la compagnie. En présentant le projet, B. von Platen et les membres intéressés par la création de la future compagnie peuvent déjà prévoir les oppositions qui naîtront au niveau local, la plupart des participants au débat étant issus des communautés concernées par le percement du canal. En anticipant sur ces oppositions, les promoteurs du canal cherchent à calibrer leurs arguments.

Pourtant, les promoteurs du canal tâtonnent face à la mise en oeuvre de ces nouvelles procédures. Nous avons pu voir dans la première partie comment le souverain constitue la seule autorité à convaincre pour le faiseur de projet, B. von Platen. Le Riksdag n'est jamais mentionné, et ce d'autant plus qu'il n'est plus réuni depuis 1800<sup>1083</sup>. Si après 1809 le passage devant

---

<sup>1080</sup> RH, Präteståndets riksdagsprotokoll, Intervention de C. von Rosenstein, 10 octobre 1809

<sup>1081</sup> GERVAIS, Pierre. Profit et pouvoir économique à l'Age du commerce, XVIII<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècle. Habilitation à diriger des recherches : Histoire : Paris : Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2012, p. 286

<sup>1082</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Compte-rendu du comité parlementaire des Affaires bancaires, 1<sup>er</sup> décembre 1809

<sup>1083</sup> BARTON, Arnold. *Op. cit.*, p. 11

le Parlement semble obligatoire, c'est que comme dans d'autres espaces européens, les créations de sociétés anonymes sont soumises à une procédure d'autorisation qui doit vérifier l'existence du capital social, s'assurer l'honorabilité des fondateurs et éviter les situations monopolistiques<sup>1084</sup>. La seule différence dans le cas qui nous préoccupe ici est que ce n'est pas le gouvernement qui effectue cette procédure, contrairement à la France, mais le Riksdag<sup>1085</sup>. C'est ce dernier qui vérifie en effet le caractère attractif du projet pour les investisseurs, s'assure de la capacité des fondateurs à gérer l'entreprise. Mais surtout, le caractère actionnarial de la compagnie complexifie la négociation. Par conséquent, le nouveau processus semble long aux yeux de B. von Platen qui s'émeut du « temps infini » que le comité bancaire prévoit pour traiter de l'affaire, comme il l'écrit à l'ambassadeur Brinkmann le 8 janvier 1810<sup>1086</sup>. Dans sa correspondance, son impatience face aux débats parlementaires démontrent sa difficulté à adopter les nouveaux modes de fonctionnement de l'Etat suédois. Cette difficile adaptation joue sans doute un rôle dans la surreprésentation d'autres figures de la compagnie lors des débats parlementaires, à l'instar de C. von Rosenstein ou B. H. Santesson, qui usent de la procédure parlementaire à leur bénéfice.

Si les soutiens de la compagnie posent leurs premiers jalons lors de la séance du 10 octobre 1809, il faut attendre le 20 janvier 1810 pour que débute le débat sur la forme que doit prendre la compagnie. Pour comprendre le contexte dans lequel il se déroule, il convient de se représenter qu'à compter de la chute de Gustave IV, toutes les institutions financières, comme la Banque de Suède ou le Bureau national de la dette, sont placées directement sous la supervision des parlementaires<sup>1087</sup>. Le prêt des 800 000 riksdaler à la compagnie du canal de Göta au travers de la banque du canal constitue pour les parlementaires une des raisons principales de s'intéresser au lancement et à la forme de l'entreprise<sup>1088</sup>. Les méthodes suédoises s'inspirent dans une large part des enquêtes britanniques, menées elles aussi par les parlementaires<sup>1089</sup>.

---

<sup>1084</sup> HAUTCOEUR, Pierre-Cyrille. *Op. cit.*, p. 205

<sup>1085</sup> FOURNÈS-DATTIN, Christine. La mise en place d'organes de contrôle dans un environnement non contraint : censeurs, commissaires, contrôleurs et inspecteurs des sociétés anonymes autorisées (1807-1867). *Gérer et comprendre*, 2015, vol. 3, n°121, p. 73

<sup>1086</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à S. Brinkmann, 8 janvier 1810

<sup>1087</sup> FREGERT, Klas. Sveriges Riksbank : 350 years in the making In EDVINSSON, Rodney, JACOBSON, Tor, WANDELSTRÖM, Daniel. Sveriges Riksbank and history of central banking. Cambridge : Cambridge University, 2018, p. 91

<sup>1088</sup> PETERSSON, Olof. *Art. cit.*, p. 8

<sup>1089</sup> EVANS, Francis. Roads, Railways, and Canals: Technical Choices in 19th-Century Britain. *Technology and Culture*, 1981, vol. 22, n°1, p. 1-34

Au Royaume-Uni, les parlementaires estiment que le parlement est le lieu de décision pour les Travaux Publics. Dans ce cadre, l'enceinte parlementaire prend alors la forme d'un tribunal, au sein duquel s'affrontent des intérêts opposés. De manière remarquable, les Suédois partagent les critiques que les sources françaises émettent sur ce système : ils lui reprochent le manque d'information des votants<sup>1090</sup>. Lors de la présentation du projet du canal de Göta en 1809, les autorités politiques suédoises entendent dépasser cet obstacle en faisant passer le projet devant un comité spécifique chargé de réaliser un travail préliminaire. Cependant, cette altération du processus britannique n'empêche pas la formation de partis soutenant ou rejetant le projet, l'opposition s'appuie sur l'inutilité, le coût ou la durée du projet<sup>1091</sup>.

Au sein de l'ordre du Clergé, mais surtout celui de la Bourgeoisie, une partie non négligeable des représentants s'oppose au versement du prêt par la Couronne. Le représentant L. H. Norling intervient dès la fin de la présentation du projet, pour interroger les modalités de financement : « Je ne peux me représenter pourquoi la banque du royaume devrait supporter avec des fonds généraux une entreprise à actions privée.<sup>1092</sup> » Comme le montre cet extrait des débats, c'est l'idée du financement public qui interpelle. Dans le contexte d'une montée en puissance du pouvoir parlementaire, les finances publiques sont davantage vérifiées et contrôlées, afin de veiller à ce que le produit de la fiscalité soit rationnellement utilisé<sup>1093</sup>. Les parlementaires opposés à ce versement voient dans l'octroi des fonds à la compagnie du canal des risques de fraude, de spéculation avec de l'argent public ou encore la constitution d'une entité financière trop importante à l'avantage d'une infime minorité<sup>1094</sup>.

Au sein de la Bourgeoisie, certains parlementaires se situent dès les premiers débats comme de farouches opposants sur cette question du versement, comme G. Stabeck, marchand de Falkenberg, qui estime que « les institutions de ce type doivent être mises en oeuvre par des particuliers, sans faire participer le général.<sup>1095</sup> » Dans cet extrait, le parlementaire défend le système classique de l'associations de partenaires commerciaux, reposant uniquement sur des capitaux privés. Si les débats sont si vifs, c'est que la société par actions à responsabilité limitée

---

<sup>1090</sup> EVANS, Francis. Art. cit., p. 8

<sup>1091</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2017, p. 83

<sup>1092</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de L. H. Norling, 20 janvier 1810

<sup>1093</sup> LEMESLE, Hélène. Réglementer l'achat public en France (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle). *Genèses*, 2010, vol. 3, n°80, p. 8

<sup>1094</sup> ROBÉ, Jean-Philippe. Art. cit., p. 167

<sup>1095</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de G. Stabeck, 20 janvier 1810



fait peur. Les plus conservateurs craignent en effet que les administrateurs des sociétés, protégés par ce statut et le statut de prêteur en dernier ressort de l'Etat, n'en deviennent que plus téméraires<sup>1096</sup>. Ils seraient alors plus prompts à réaliser des opérations hasardeuses en risquant de toucher au capital et donc aux prêts de la Banque de Suède, faisant s'écrouler alors l'édifice entrepreneurial<sup>1097</sup>. Le rôle de l'argent public est au coeur du débat, comme le montre l'intervention du maire de Vadstena, G. Ullberg :

Certains disent que l'avance faite à une banque du canal ne serait pas un danger. Mais vous feriez ainsi une avance à la compagnie des marchands des deux villes les plus importantes du royaume, plus inspirés par le pouvoir que par le soutien aux pauvres ou aux soldats démobilisés et plus impitoyable que les crédateurs de l'Etat.<sup>1098</sup>

Les propos d'Ullberg ne constituent pas une nouveauté. De manière assez classique, on retrouve dans ces débats les arguments déjà employés dans d'autres espaces européens sur la pertinence d'un investissement public pour une infrastructure contribuer à la richesse de quelques-uns<sup>1099</sup>. Il faut sans doute voir dans ces débats la manifestation des grands conflits entre le gouvernement et les agents de l'Etat royal qui émaillent l'année 1809, ainsi que les affrontements entre parlementaires sur les lois et les taxes<sup>1100</sup>. Comme dans en France lors de l'introduction de la forme de la société anonyme, les opposants dénoncent le manque de responsabilité des dirigeants, ce qui engagerait leurs prêteurs<sup>1101</sup>. Les parlementaires craignent ici le retour d'une forme de favoritisme généralement associé à l'absolutisme, remettant en cause les principes même du parlementarisme<sup>1102</sup>. Enfin, il faut peut-être déceler ici la peur de voir des organisations privées lever des ressources illimitées à partir de ressources publiques. La réponse à toute cette agitation pourtant de celui qui incarne la compagnie dans l'enceinte de la Bourgeoisie, B. H. Santesson. Dans un long discours qui clôt les débats, il défend la compagnie et conclut :

---

<sup>1096</sup> APPLEBY, Joyce. Capitalisme, histoire d'une révolution permanente. Paris : Piranha, 2016, p. 524

<sup>1097</sup> FOURNÈS-DATTIN, Christine. Art. cit., p. 83

<sup>1098</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de G. Ullberg, 20 janvier 1810

<sup>1099</sup> CONCHON, Anne. Art. cit., 2005, p. 66

<sup>1100</sup> NILSSON, Torbjörn. Ämbetsmannen som kapitalist - en okänd 1800-talshistoria. Scandia, 1999, vol. 64, n°1, p. 81

<sup>1101</sup> FOURNÈS-DATTIN, Christine. Censeurs, commissaires, contrôleurs et inspecteurs des SA autorisées : les ancêtres du commissaire aux comptes. Journées d'Histoire de la Comptabilité et du Management, 2010, p. 3

<sup>1102</sup> ROBÉ, Jean-Philippe. Art. cit., p. 169

J'exprime ici le désir que cet État, qui plus encore que les autres pays, souffre actuellement de l'absence d'un canal, dont il tirera d'abord et avant tout le monde des bénéfices quand il sera terminé, doit accepter la proposition d'assistance financière pour le canal, pour contribuer au bien du royaume.<sup>1103</sup>

Il peut paraître séduisant de tracer une ligne bien nette entre les promoteurs d'une compagnie ancienne, inspirée par des principes mercantilistes<sup>1104</sup>, et des parlementaires désormais sensibles à la question des deniers publics. Il faut bannir cette représentation trop manichéenne. Certains parlementaires s'opposent à la compagnie à cause du contexte, comme le maître de forge O. Bjuhr qui ne s'oppose pas au versement sur le principe, mais juge la période inappropriée :

Je crois volontiers que la création d'une compagnie du canal apportera de grands bénéfices, mais je regrette que la Suède ne soit pas en situation d'être capable de faire tous les sacrifices nécessaires à cette compagnie, ce qui coupe court à toute discussion. Je souhaite que ce sujet soit présenté au prochain Riksdag.<sup>1105</sup>

Une telle citation permet de mieux mesurer les nuances de l'opposition. Pour certains parlementaires, ce qui dérange n'est pas tant le principe même de la compagnie que les circonstances dans lesquelles celle-ci devrait être créée. Ensuite, certains libéraux suédois notoires de l'époque s'opposent à la forme de la compagnie car elle leur rappelle trop des éléments de l'époque gustavienne. Ainsi, les principaux artisans de la chute de Gustave IV comme G. Adlersparre et C. Anckarsvärd sont parmi les opposants les plus acharnés au projet. Au Riksdag, ils incarnent l'union du constitutionnalisme aristocratique du XVII<sup>e</sup> avec les idées libérales des classes bourgeoises<sup>1106</sup>. Si ce camp politique refuse la forme de la compagnie c'est qu'il y voit un monopole nuisible à l'activité économique<sup>1107</sup>. Les parlementaires craignent aussi que les associés aient une responsabilité limitée et donc ne s'engagent pas réellement dans l'entreprise, ou en tout cas ne courent pas de risque majeur<sup>1108</sup>. Face à eux, les promoteurs

---

<sup>1103</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de B. H. Santesson, 20 janvier 1810

<sup>1104</sup> THIVEAUD, Jean-Marie. Les grandes sociétés par actions et les compagnies coloniales de l'Europe des temps modernes du XVI-XVII<sup>e</sup> siècle. *Revue d'économie financière*, 1999, n°55, 1999, p. 241

<sup>1105</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de O. Bjuhr, 20 janvier 1810

<sup>1106</sup> NILSSON, Torbjörn. Art. cit., p. 88

<sup>1107</sup> ROCHAT, Jean. The various uses of law : the *société anonyme* in France, 1807-1867. Geneva University paper for EHES Congress, Genève, 2009, p. 7

<sup>1108</sup> ROBÉ, Jean-Philippe. Art. cit., p. 170

de la compagnie défendent une structure qu'ils trouvent propice au secret des affaires, et refusent tout contrôle externe, quand bien même ils acceptent une participation économique de l'Etat. Ils prônent la liberté des affaires en arguant d'un retour de la tyrannie si le contrôle étatique sur la compagnie était plus prononcé<sup>1109</sup>. Ce débat est ainsi un des multiples avatars pris par le conflit entre les traditionalistes et les modernistes au sein de l'administration suédoise suite à la révolution de 1809 et son héritage gustavien<sup>1110</sup>.

En dépit de ces débats, les quatre Etats du Riksdag parviennent à un compromis dans la journée du 20 janvier 1810, dont on retrouve malheureusement la trace uniquement dans le privilège du 11 avril 1810 :

Les États du royaume proposent que la banque du Royaume prêtera assistance à la compagnie pour 800 000 riksdaler banco, sous la forme d'une banque de la compagnie dans la ville qu'ils choisiront. Celle-ci sera sujette à un don particulier, et exemptée.<sup>1111</sup>

Le compromis atteint ici par les représentants ne règle pas la question du financement intégralement privé ou public. Les Suédois n'adoptent ni le modèle de financement public majoritaire en France au XVIII<sup>e</sup> siècle ni le modèle britannique des *turnpike trusts*, par lequel les infrastructures sont entièrement prises en charge par des fonds privés<sup>1112</sup>. Le modèle retenu est hybride, forme qu'il faut attribuer aux circonstances particulières post-révolutionnaires. Si les parlementaires parviennent à un compromis, c'est parce que les représentants des structures étatiques parmi eux prennent conscience que la société par actions permettra d'assurer des fonctions d'utilité publique que l'Etat ne veut pas remplir ou ne peut pas remplir. Il ne s'agit pas d'une innovation au sens propre, car la compagnie emprunte à une législation antérieure, celle des compagnies commerciales par actions semi-publiques<sup>1113</sup>. Le cas du canal de Göta ne fait pas exception, lorsqu'il s'agit de justifier l'introduction de cette nouvelle forme de compagnie<sup>1114</sup>. Elle donne la possibilité aux promoteurs de bénéficier du prêt de 800 000 riksdaler, et

---

<sup>1109</sup> FOURNÈS-DATTIN, Christine. Art. cit., 2015, p. 83

<sup>1110</sup> GRANHOLM, Arne. När professionerna blev byråkrater. Om statlig byråkrati under 200 år och hur traditionella professioners särställning minskat. Université d'Umeå, Working paper, 2013, p. 25

<sup>1111</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Privilège de la compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>1112</sup> BOGART, Dan. Turnpike trusts and the transportation revolution in 18<sup>th</sup> century England. *Explorations in Economic History*, 2005, vol. 42, n°4, p. 479-508

<sup>1113</sup> THIVEAUD, Jean-Marie. Art. cit., p. 229

<sup>1114</sup> ROCHAT, Jean. Les origines de la société anonyme en France : un cas pour penser les institutions de l'économie. Université de Genève, Working paper, 2017, p. 10

donc de survivre aux fluctuations économiques du pays et aux revers de fortune des négociants<sup>1115</sup>. La satisfaction est notable du côté des promoteurs : B. von Platen indique dans une lettre à T. Telford que « great advantages have been granted by the diet to this undertaking.<sup>1116</sup>»

Le 20 janvier 1810 à 14 heures, le projet de création de la compagnie du canal de Göta est approuvé par le Riksdag, avec 40 voix en faveur du projet, et 14 dans l'opposition<sup>1117</sup>. Le souverain peut alors octroyer le privilège de la compagnie, ce qui est officiellement fait le 11 avril 1810 avec la promulgation officielle de la création de la compagnie du canal de Göta. Le processus d'élaboration qui a conduit jusque là se concrétise alors dans la forme même du privilège, savant mélange entre une compagnie par action et une compagnie à privilège<sup>1118</sup>. La procédure auprès du Parlement semble s'inspirer du modèle britannique : il ne s'agit pas d'entendre des avis divers sur la compagnie, mais de se limiter à des questions. Le débat parlementaire se substitue en quelque sorte à l'enquête auprès des populations comme « technologie politique » pour améliorer le projet et gérer les oppositions<sup>1119</sup>. Parallèlement, les débats sont intégralement publiés, ce qui manifeste un souci de transparence. Au-delà de l'inspiration étrangère, il faut voir chez les parlementaires suédois le souci de rompre avec l'exercice arbitraire du pouvoir à la sortie de la période gustavienne. L'opposition ne se tarit pas pour autant. Ce compromis laisse des blancs qui se révéleront bientôt des obstacles pour les travaux sur le chantier. Ainsi, le privilège de la compagnie du canal de Göta ne précise pas les conditions dans lesquelles la compagnie ferait effectivement faillite<sup>1120</sup>.

## 1.2. Une recherche de souplesse et de modernité : la compagnie par action

La déclaration royale du 11 avril 1810 prévoit la fondation d'une compagnie par action afin de mener à bien la construction du canal de Göta. Bien que cette forme ne soit pas totalement inédite, elle constitue tout de même une nouveauté dans le royaume de Suède. En effet, si le canal de Trollhätte et celui de Södertälje (1806-1819) sont financés et bâtis au moyen de

---

<sup>1115</sup> CONCHON, Anne. Art. cit., 2005, p. 68

<sup>1116</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 15 février 1810

<sup>1117</sup> STARBÄCK, Georg, BÄCKSTRÖM, Peter. Berättelser ur svenska historien. Stockholm : F. & G. Beijers Förlag, 1886, p. 27

<sup>1118</sup> HAUTCOEUR, Pierre-Cyrille. *Op. cit.*, p. 80

<sup>1119</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2017, p. 86

<sup>1120</sup> MAGNUSSON, Lars, ANDERSSON-SKOG, Lena. Aktiebolaget som organisationsform växer fram [en ligne]. *Företagskällan*, 2016 [22/01/2019] <https://www.foretagskallan.se/foretagskallan-nyheter/lektionsmaterial/aktiebolaget-som-organisationsform-vaxer-fram/>

cette structure juridique, ce sont des voies d'eau sont de taille bien plus modeste<sup>1121</sup>. Le canal de Göta est donc la première entreprise de cette ampleur, tant par les travaux qu'il nécessite que par le nombre d'actionnaires à mobiliser. Cette structure, résultat d'après négociations au Riksdag, montre des inspirations venues à la fois du monde négociant européen et du monde administratif. Cette forme juridique emprunte en effet à la fois à la forme de la corporation britannique ou américaine, ou encore à la *Aktiengesellschaft* allemande<sup>1122</sup>. Il faut dire qu'elle offre des conditions avantageuses aux négociants. Elle dépersonnalise les relations entre les acteurs, dilue le risque dans un plus grand nombre d'actionnaires et permet par la même occasion de réunir un nombre important de capitaux. Les gouvernements européens l'utilisent alors afin de réaliser des infrastructures à moindre frais<sup>1123</sup>. Leur rôle dans la création de ces compagnies montre que l'économie mercantiliste perdure encore largement au début XIX<sup>e</sup> siècle. La création d'une compagnie privée à privilège apparaît dès lors comme une forme intermédiaire. Elle satisfait à la fois les autorités et les négociants en créant un référentiel facilement identifiable à l'un comme à l'autre, et éprouvé à l'échelle européenne.

La première source à laquelle puise la politique de création d'une compagnie privée est le modèle des « compagnies à charte » fondées au XVII<sup>e</sup> siècle, dans le cadre du commerce entre les comptoirs commerciaux européens aux Indes et la métropole<sup>1124</sup>. La charte qui les définit leur accorde usuellement un monopole pour le commerce. Rassemblant des investisseurs privés, elles permettent à chacun d'investir dans l'armement du bateau et d'obtenir des retours financiers au moment où la cargaison du navire est vendue. Sur le plan juridique, la compagnie est une personne morale avec armoiries, sceau, devises et terres sur lesquelles elle dispose de la puissance publique. La compagnie du canal de Göta s'inspire largement de ces compagnies à charte, et notamment de la Compagnie suédoise des Indes orientales (*Svenska Ostindiska Companiet*), fondée en 1731. Les acteurs eux-mêmes comparent la compagnie du canal de Göta à la Compagnie suédoise des Indes orientales. Dès les premiers temps de la formation du projet, le baron B. von Platen réclame au secrétaire d'Etat M. Rosenblad une

---

<sup>1121</sup> GUNNARSSON, Åke. *Op. cit.*

<sup>1122</sup> ROCHAT, Jean. Art. cit., 2017, p. 1

<sup>1123</sup> CONDETTE-MARCANT, Anne-Sophie. Financer la navigation fluviale : l'exemple picard au siècle des Lumières In CONCHON, Anne, SZULMAN, Eric, PLOUVIEZ, David. Le financement des infrastructures de transport XVII<sup>e</sup>-début XIX<sup>e</sup> siècle. Paris : CHEFF, 2018, p. 17

<sup>1124</sup> HAUDRÈRE, Philippe, LE BOUËDEC, Gérard, MÉZIN, Louis. Les compagnies des Indes. Rennes : Ouest France, 2015, p. 435

compagnie prenant cette forme<sup>1125</sup>. Il s'agit donc pour les promoteurs du canal d'un modèle assumé avant même que la compagnie ne soit créée. Dans cette lettre adressée ici à un haut officier royal, B. von Platen choisit délibérément un modèle de compagnie facilement identifiable par les autorités, afin de placer la compagnie du canal de Göta dans un référentiel familial. Mais c'est surtout en comparant les structures des compagnies que l'on peut faire apparaître les similitudes. En comparant les travaux sur la charte de 1731 aux statuts de la compagnie du canal de Göta, on peut noter une grande proximité sur le plan de la structure financière<sup>1126</sup>. Ainsi, la compagnie à charte prévoit notamment la constitution d'un capital, avec paiement de dividendes en fonction des sommes investies, et le fait que la compagnie soit propriétaire des bateaux, et non les actionnaires<sup>1127</sup>.

En transposant, on peut remarquer la présence d'un capital, dont la compagnie est propriétaire (bateaux ou canal), et qui fournit des dividendes chaque année ou à chaque rotation. De la même manière, l'organisation de la direction de la compagnie est analogue à celle des compagnies à charte. Celles-ci ont en effet à leur tête un comité de directeurs qui reçoit une délégation de pouvoir de la part des actionnaires<sup>1128</sup>. C'est aussi la forme revendiquée et obtenue par les promoteurs du canal au cours des débats parlementaires. Cependant, on y retrouve aussi des caractéristiques de la société en commandite par actions, car celle-ci permet aux commanditaires de céder leurs parts<sup>1129</sup>. Cet aspect hybride est remarquable dans les publications dans les journaux sur la direction, implantée dans plusieurs villes à la fois. La Compagnie des Indes prévoit ainsi dès 1746 que 7 directeurs résident à Göteborg, et entre 2 et 4 à Stockholm<sup>1130</sup>. La compagnie du canal de Göta reprend à son compte dès ses débuts la répartition de la direction à travers les comtés. Ainsi, l'élection lors de la première assemblée générale du 28 mai 1810 donne la liste exhaustive des comptoirs de la compagnie<sup>1131</sup>. On voit bien ici

---

<sup>1125</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, 22 septembre 1806

<sup>1126</sup> KONINCKX, Christian. Ownership in East India Company shipping: Prussia, Scandinavia and the Austrian Netherlands in the 18<sup>th</sup> century In GAASTRA, Femme, EMMER, Pieter. The organization of interoceanic trade in European expansion, 1450-1800. Londres : Dartmouth Publishing Company, 1996, 456 p. ; KONINCKX, Christian. The first and second charters of the Swedish East India Company (1731–1766). Courtrai : Van Ghemert, 1980, 560 p.

<sup>1127</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Règles pour le privilège royal du 11 avril 1810 octroyant une Compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>1128</sup> KONINCKX, Christian. Art. cit., p. 36

<sup>1129</sup> GUINNANE, Timothy, HARRIS, Ron, LAMOREAUX, Naomi, ROSENTHAL, Jean-Laurent. Pouvoir et propriété dans l'entreprise: Pour une histoire internationale des sociétés à responsabilité limitée. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2008, vol. 1, n°63, p. 80

<sup>1130</sup> KONINCKX, Christian. Art. cit., p. 37

<sup>1131</sup> RA, Direktör Bernt Härder Santessons papper, Protocole de l'assemblée générale du canal de Göta, 28 mai 1810 : « Directeurs du canal : pour Stockholm : Négociant Carl C. Arvidson Jr., pour Göteborg : Négociant B. H.

qu'en suivant le modèle de la compagnie à charte, on cherche à répartir la direction de la compagnie entre les différents territoires. On approfondit même la logique, en l'étendant à de nouveaux espaces. La Compagnie suédoise des Indes orientales semble donc jouer un rôle de modèle au cours des négociations. Pour les négociants, c'est une structure traditionnelle dans laquelle ils sont accoutumés à travailler. Pour le pouvoir royal, l'octroi d'un privilège à une compagnie qui ressemble à une compagnie à charte ne déroge guère des canons habituels. Là comme ailleurs, si cette forme est recherchée par les promoteurs c'est à cause de son caractère mi-public, mi-privé. En effet, en France, la société anonyme bénéficie du privilège, et donc de l'octroi d'un label public, qui provoque une forte attraction chez les actionnaires, accorde des droits particuliers et des obligations<sup>1132</sup>. En outre, les noms des administrateurs forment un argument de poids pour former des sociétés par actions, comme c'est le cas ici. Le canal de Göta, comme les autres infrastructures de transport en Europe, rejoint donc la multitude de compagnies créées au début du XIX<sup>e</sup> siècle sous la forme de la société anonyme.

Si les promoteurs se fondent sur modèle de la compagnie à charte mercantiliste du XVIII<sup>e</sup> siècle on voit bien que ce modèle est fortement mêlé de capitalisme actionnarial<sup>1133</sup>. Sans doute faut-il voir ici une influence étrangère décisive, notamment britannique, puisque les infrastructures de la première révolution industrielle ne se trouvent pas complètement entre les mains privées. On met en place le système des « turnpike trusts », par lequel le Parlement nomme des fiduciaires, qui peuvent lever des sommes, lancer les travaux, clore le territoire concerné ou encore collecter des péages<sup>1134</sup>. A partir des années 1760, le Royaume-Uni connaît en effet une hausse du nombre de compagnies de canaux<sup>1135</sup>. Ces compagnies permettent de mobiliser les larges sommes nécessaires pour la construction d'infrastructures qui demandent de lourds investissements<sup>1136</sup>. Les auteurs britanniques publient alors des ouvrages qui généralisent cette forme d'entreprise en Europe. Dans les années 1800, cette pratique s'accroît encore

---

Santesson ; pour l'Östergötland : Major Hult von Steyern, Gentilhomme de la Chambre Fleetwood, Capitaine Kuylenstierna, pour le Västergötland : Lieutenant Sture, Capitaine Falkenberg, Négociant Tham »

<sup>1132</sup> LEMERCIER, Claire. Naissance de l'entreprise et formes antérieures d'organisation In SEGRESTIN, Blanche, BAUDOIN, Roger, VERNAC, Stéphane. L'entreprise point aveugle du savoir. Paris : Sciences Humaines éditions, 2014, p. 159

<sup>1133</sup> ROBÉ, Jean-Philippe, VERLEY, Patrick. Globalisation, régulation et transformations des entreprises. *Entreprises et Histoire*, 2019, vol. 1, n°94, p. 190

<sup>1134</sup> BOGART, Dan. Art. cit.

<sup>1135</sup> LIPTON, Phillip. The evolution of the joint stock company to 1800 : a study of institutional change. Monash University, Working paper, 2009, p. 26

<sup>1136</sup> FALLIS, Alexander. Evolution of British business forms: a historical perspective. ICAEW, Working paper, 2017, p. 13

à l'occasion de l'essor du marché des canaux en Angleterre<sup>1137</sup>. Cependant, elles diffèrent des sociétés par actions, et elles ne perçoivent pas d'argent de l'Etat<sup>1138</sup>. Cela n'empêche pas le faiseur de projet de faire appel à cet exemple. B. von Platen écrit dans son *Traité sur les canaux en Suède* :

De plus, depuis plus de trente ans, le Royaume-Uni a laissé les autres méthodes pour accomplir de tels travaux au moyen de la souscription, des actions, des compagnies et d'une direction élue, ce qui apparaît clairement dans l'oeuvre de Philips, *History of Inland Navigation*.<sup>1139</sup>

La mention de l'ouvrage de John Phillips, *A general history of inland navigation*, publié en 1793, n'est guère étonnante chez B. von Platen. Anglophone, résidant à Göteborg, ville traditionnellement tournée vers le Royaume-Uni, le baron est probablement influencé par ces conceptions venues d'ailleurs. Les compagnies par action paraissent d'autant plus adéquates que les promoteurs du canal correspondent alors à la sociologie de l'actionnariat des compagnies britanniques. On y trouve en effet des actionnaires riches, des notables respectables et influents dans leur communauté locale, loin des spéculateurs habituels<sup>1140</sup>. L'influence britannique se décèle dans le fonctionnement de la compagnie où on trouve nombre d'éléments analogues. Ainsi, la séparation en actions de 100 riksdaler à rente 5% reprend la logique anglaise des actions de 100 livres au même pourcentage d'intérêts. Cela permet notamment d'avoir un grand nombre d'actionnaires, ce qui est caractéristique du modèle britannique<sup>1141</sup>. De la même manière, la compagnie du canal prévoit, à la différence des compagnies à charte, une assemblée générale des actionnaires<sup>1142</sup>. Dans le cas du canal de Göta, celle-ci se tient à Stockholm une fois l'an. Elle donne lieu à la lecture des statuts de la compagnie ainsi qu'à celle du résumé des travaux de l'année. A cette occasion, les actionnaires reçoivent un dossier comprenant tous les documents sur la construction du canal. La logique de transparence de la compagnie face à ses actionnaires est elle aussi typiquement britannique<sup>1143</sup>. Enfin, les mandats de directeurs sont là

---

<sup>1137</sup> *Ibid.*, p. 14

<sup>1138</sup> HARRIS, John. Art. cit., p. 212

<sup>1139</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1806, p. 6

<sup>1140</sup> LIPTON, Phillip. Art. cit., p. 27

<sup>1141</sup> *Ibid.*, p. 27

<sup>1142</sup> HAUDRÈRE, Philippe, LE BOUËDEC, Gérard, MÉZIN, Louis. *Op. cit.*, p. 450

<sup>1143</sup> LIPTON, Phillip. Art. cit., p. 45



aussi électifs et fixes<sup>1144</sup>, avec 8 membres élus pendant 2 ou 4 ans, selon la volonté des actionnaires. En revanche, on ne distingue pas dans les privilèges de la compagnie du canal de Göta de limitation du droit de vote des actionnaires comme dans les compagnies de canaux britanniques<sup>1145</sup>. Là encore, la forme est hybride : le statut des directeurs dont B. von Platen est bien celui des dirigeants d'une société anonyme, à savoir des mandataires à temps, révocables, associés ou non, salariés ou gratuits<sup>1146</sup>.

Il convient de s'interroger sur les motivations des promoteurs et des autorités suédoises dans ces négociations sur la forme de la compagnie. Si l'on passe de la concession à une compagnie à charte à la concession à une compagnie par action, c'est que les acteurs retirent chacun un bénéfice de cette forme hybride. Les négociations permettent de voir émerger les diverses motivations à l'oeuvre.

Du côté des promoteurs, on retrouve l'idée que cette forme juridique est celle qui correspond le mieux aux progrès industriels qui nécessitent d'importantes concentrations de capital. Ils fustigent ceux qui s'y opposent en insistant sur le retard national en cas de non création de ce type de sociétés et du manque de ressources fiscales pour l'Etat<sup>1147</sup>. Ainsi, la compagnie par actions maintient le principe de répartir les risques dans une entreprise de long terme. La construction d'un canal en 8 à 10 ans ne constitue pas un obstacle pour des négociants habitués à des rotations de navires parfois très longues<sup>1148</sup>. Cependant, la nouveauté ici réside dans le fait qu'à la différence des compagnies à charte, les compagnies par actions font appel à d'autres financements, auprès d'une audience plus large<sup>1149</sup>. Ce souci d'étendre l'actionnariat apparaît notamment dans le règlement du 11 avril 1810, qui prévoit que la souscription sera ouverte dans les villes de « Stockholm, Göteborg, Norrköping, Karlshamn, Västervik, Söderköping et Vadstena, ainsi que dans les *residensstäderna*.<sup>1150</sup> »

---

<sup>1144</sup> *Ibid.*, p. 44

<sup>1145</sup> FREEMAN, Mark, PEARSON, Robin, TAYLOR, James. « Different and better ? » *Scottish joint-stock companies and the law, c. 1720-1845. The English Historical Review*, 2007, vol. 122, n°495, p. 61-81

<sup>1146</sup> JOLY, Hervé. La direction des sociétés anonymes depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : le droit entretient la confusion des pratiques. *Entreprises et Histoire*, 2009, vol. 4, n°57, p. 112

<sup>1147</sup> ROBÉ, Jean-Philippe. Art. cit., p. 170

<sup>1148</sup> KONINCKX, Christian. Art. cit., p. 40

<sup>1149</sup> HAUDRÈRE, Philippe, LE BOUËDEC, Gérard, MÉZIN, Louis. *Op. cit.*, p. 435

<sup>1150</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Règles pour le privilège royal du 11 avril 1810 octroyant une Compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

A la différence de la Compagnie des Indes où l'actionnariat est concentré à Göteborg et Stockholm, on assiste ici à un élargissement notable<sup>1151</sup>. L'extension de la base actionnariale est conçue pour donner un plus grand crédit à l'entreprise. En somme, la Suède du début du XIX<sup>e</sup> semble suivre une trajectoire analogue à celle de la France de la même période, même si les contemporains veulent y voir une inspiration britannique<sup>1152</sup>. La compagnie du canal de Göta montre en effet des partenariats certes étendus, mais qui restent majoritairement familiaux à cause de la faiblesse démographique du pays. Les réseaux de négociants fournissent du crédit, dans un système économique dominé par le commerce qui donne la possibilité aux marchands de tenir le rôle de financiers. On reste donc là encore à mi-chemin entre l'ère du commerce et celle du capitalisme actionnarial<sup>1153</sup>. En effet, on tire profit de la forme moderne de la compagnie par action pour mobiliser un nombre important d'actionnaires. Pour les investisseurs, l'élargissement est synonyme de solidité car il permet de répartir le risque encouru. Il n'est donc pas étonnant que les négociants promeuvent le modèle de la compagnie par actions, qui conserve une forme identifiable aux yeux des autorités royales, mais donne de la souplesse à l'entreprise. La justification pour la création de cette forme de compagnie est la même que pour les sociétés anonymes françaises : il s'agit de créer des entreprises de grande envergure, qui peuvent difficilement être entreprises seulement avec des fonds privés et les formes juridiques des entreprises de petite taille<sup>1154</sup>. Elles présentent en outre très souvent un fort intérêt public. Ce qui explique qu'elle est soumise à l'approbation du parlement. C'est une forme nouvelle, hybride, par laquelle se perpétuent des pratiques anciennes et s'introduisent des pratiques nouvelles<sup>1155</sup>.

Du côté des autorités royales, la création de la compagnie par actions procède des difficultés de trésorerie auxquelles est confrontée la monarchie suédoise. En effet, les travaux sur les finances de la couronne suédoise montrent que le royaume scandinave éprouve des difficultés dès la fin du XVIII<sup>e</sup>, avec une crise qui menace directement le pouvoir royal<sup>1156</sup>. Or, cette crise financière décide les autorités monarchiques à mettre en place les premières formes

---

<sup>1151</sup> MAGNUSSON, Lars. *An economic history of Sweden*. Londres : Routledge, 2000, p. 88

<sup>1152</sup> ARBULU Pedro, VASLIN Jacques-Marie. Art. cit., p. 29

<sup>1153</sup> LEMERCIER, Claire. *Courts and the Funding of Business in Nineteenth-Century France*. Atelier The funding of preindustrial business, 2017, p. 12

<sup>1154</sup> JOLY, Hervé. Art. cit., p. 113

<sup>1155</sup> ROCHAT, Jean. Art. cit., 2017, p. 11

<sup>1156</sup> WINTON, Patrik. *Parliamentary control, public discussions and royal autonomy : Sweden, 1750-1850*. *Historie & mesure*, 2015, vol. 30, n°2, p. 63

de compagnie par action. P. A. Granberg explique ainsi dans son ouvrage sur le canal de Trollhätte que :

Le Roi avait déjà indiqué que la somme nécessaire à cette entreprise ne pourrait pas être fournie par l'Etat suédois, et il a ainsi été demandé aux pétitionnaires de fournir des modalités de financement.<sup>1157</sup>

En 1793, c'est donc déjà la situation financière de la monarchie qui décide les autorités royales à adopter le modèle de la compagnie par action. Lors de la publication de l'ouvrage en 1801, la situation financière du pays n'est guère meilleure. Dans le contexte des guerres napoléoniennes, elle s'est même détériorée<sup>1158</sup>. En 1805, le souverain lève même une taxe de guerre exceptionnelle sur tous les foyers et cesse de payer les intérêts aux prêteurs d'Amsterdam, Anvers et Gênes. Pour concilier impératifs de développement et financiers, les autorités monarchiques délèguent la construction des voies d'eau à des actionnaires privés. Sans doute conscient de ces difficultés, B. von Platen en appelle donc dans son *Traité sur les canaux* aux « investisseurs pour le canal [...] »<sup>1159</sup> Il est en effet conscient de l'impossibilité pour l'Etat monarchique de financer la construction d'un canal de cette ampleur. Il l'exprime d'ailleurs dans sa correspondance avec Thomas Telford en 1808, dans laquelle il assure que le coût du canal ne pourra jamais être supporté par la monarchie suédoise<sup>1160</sup>. Ces difficultés financières sont présentes à l'esprit des officiers royaux lors des négociations sur la forme de la compagnie du canal de Göta. Des phénomènes analogues se produisent ailleurs en Europe, comme l'a prouvé A. Conchon pour la France au XVIII<sup>e</sup> siècle. La concession est là aussi conçue par la monarchie bourbonnienne comme un moyen de développer le territoire tout en palliant au manque de moyens financiers et en évitant le recours à l'emprunt<sup>1161</sup>.

Mais surtout, l'emploi de la forme relativement nouvelle de la compagnie par actions révèle l'apparition de nouvelles conceptions sur le rôle de l'Etat suédois dans l'économie<sup>1162</sup>. En effet, les sources demandent un réajustement de l'intervention de l'Etat dans l'économie

---

<sup>1157</sup> GRANBERG, Per Adolf. *Op. cit.*, p. 51

<sup>1158</sup> WINTON, Patrick. *Art. cit.*, p. 67

<sup>1159</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1806, p. 29

<sup>1160</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 8 décembre 1808

<sup>1161</sup> CONCHON, Anne. *Art. cit.*, 205, p. 58

<sup>1162</sup> MAGNUSSON, Lars. *Op. cit.*, p. 71

suédoise au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Ainsi, P. A. Granberg écrit dans son *Histoire du canal de Trollhätte* en 1801 :

Suite aux mauvaises expériences il est devenu évident que le coût des travaux entrepris sur les frais de la Couronne dépasse presque toujours celui des travaux réalisés sous la supervision des particuliers, car ces derniers travaux ne sont pas réalisés avec la lenteur qui caractérise les premiers.<sup>1163</sup>

Cette défiance vis à vis de l'intervention du pouvoir monarchique suédois dans l'économie montre que l'initiative publique est désormais considérée comme inefficace, car intimement liée à l'absolutisme. Avant même 1809, l'usage des deniers publics est lui aussi questionné. Avec le canal de Trollhätte, mais surtout avec le canal de Göta, c'est l'initiative individuelle qui est mise en avant. Elle serait gage d'efficacité et d'économie dans les moyens<sup>1164</sup>.

En somme, la création de la compagnie du canal de Göta ne constitue pas une rupture majeure. Elle s'inspire des nombreuses compagnies à responsabilité limitée qui existent à l'époque comme le canal de Södertälje, ou la compagnie du canal de Trollhätte<sup>1165</sup>. En ce sens, elle ne déroge pas à ses consœurs européennes. En effet, la compagnie privée par actions, qui se rapproche en de nombreux points de la société anonyme, permet de développer la grande entreprise capitaliste, surtout dans le cas des infrastructures de transport, pour drainer largement les petits capitaux, favoriser les investissements dans des industries nouvelles, où le risque est plus important, et en limitant la responsabilité des associés<sup>1166</sup>. Les capitaux nécessaires à la mise en oeuvre des travaux doivent être conséquents et peuvent difficilement être accumulés progressivement<sup>1167</sup>. A cet égard, la compagnie du canal de Göta s'inscrit dans la lignée des autres sociétés anonymes ou par actions qui est prise le plus régulièrement par de très grandes entreprises financières, de canaux ou plus tard, de chemins de fer<sup>1168</sup>. C'est la raison pour laquelle, là comme en France, les promoteurs doivent passer sous les fourches

---

<sup>1163</sup> GRANBERG, Per Adolf. *Op. cit.*, p. 48

<sup>1164</sup> LARRERE, Catherine. *L'invention de l'économie au XVIII<sup>e</sup> siècle. Du droit naturel à la physiocratie*. Paris : Presses Universitaires de France, 1992, p. 320

<sup>1165</sup> NILSSON, Torbjörn. *Art. cit.*, p. 74

<sup>1166</sup> ROCHAT, Jean. *Art. cit.*, 2017, p. 3

<sup>1167</sup> HAUTCOEUR, Pierre-Cyrille, ROMÉY, Carine. *Les émetteurs sur le marché financier, 1800-1840* In GALAIS-HAMONNO, Georges (dir.). *Le marché financier français au XIX<sup>e</sup> siècle*. Paris : Publications de la Sorbonne, 2007, p. 7

<sup>1168</sup> ROCHAT, Jean. *Art. cit.*, 2017, p. 13

caudines d'une autorisation parlementaire<sup>1169</sup>. Si la compagnie du canal de Göta reçoit un privilège à l'issue de la négociation, c'est que les promoteurs du canal de Göta souhaitent que le pouvoir monarchique s'investisse et garantisse leur entreprise. Leur volonté d'utiliser des moyens plus souples comme la compagnie par action n'est pas exclusive et ne passe pas nécessairement par une disparition de l'intervention étatique. Comme le montrent les travaux de Jean-Pierre Hirsch, ces promoteurs sont au contraire travaillés par un souhait qui nous semble aujourd'hui contradictoire, mais est alors commun, de bénéficier de libertés économiques et de la protection de l'Etat, sous la forme du privilège<sup>1170</sup>.

### 1.3. Une volonté de protection : la recherche du privilège

Récemment, des travaux ont défini le privilège comme l'attribution temporaire par les autorités publiques à un acteur (individuel ou collectif) d'un espace d'action dans la sphère de l'économie<sup>1171</sup>. Cette définition englobe les privilèges octroyés à des individus mais également à des acteurs collectifs tels que les compagnies de commerce, des corporations ou des guildes. Contrairement à une idée longtemps reçue, les privilèges ne sont pas toujours perçus par les acteurs économiques de la fin du XVIII<sup>e</sup> et du début du XIX<sup>e</sup> comme la persistance de pratiques d'Ancien Régime condamnables<sup>1172</sup>. Nombre de privilèges s'apparentent alors à une concession de travaux publics, impliquant délégation de pouvoirs, attribution de droits, dons et octrois aux bénéficiaires. Par ce biais, le souverain fait réaliser des travaux aux frais d'une personne ou une compagnie privée, mais lui reconnaît des droits particuliers, sous la forme d'un « curieux mélange de capitalisme et de droit féodal »<sup>1173</sup>. Les entreprises de transport ou de travaux publics obtiennent alors souvent des privilèges qui les avantagent, car elles entretiennent un rapport particulier au pouvoir étatique et assurent en réalité une fonction de service public<sup>1174</sup>. La forme que prend la compagnie du canal de Göta ne déroge pas à cette règle dans l'espace européen et même atlantique au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Le privilège qui lui est accordé à sa fondation prend place dans la tradition de la monarchie absolutiste suédoise. Selon l'article 89

---

<sup>1169</sup> HAUTCOEUR, Pierre-Cyrille. Art. cit., p. 5

<sup>1170</sup> HIRSCH, Jean-Pierre. Honneur et liberté du commerce. (Sur le libéralisme des milieux du commerce de Lille et de Dunkerque à la veille des Etats Généraux de 1789). *Revue du Nord*, 1973, vol. 55, n°219, p. 345

<sup>1171</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2016, p. 4

<sup>1172</sup> HIRSCH, Jean-Pierre. Art. cit., 1973, p. 333

<sup>1173</sup> CONDETTE-MARCANT, Anne-Sophie. Bâtir une généralité : le droit des travaux publics dans la généralité d'Amiens au XVIII<sup>e</sup> siècle. Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2001, p. 319

<sup>1174</sup> LEMERCIER, Claire. Art. cit., 2014, p. 160

de la constitution de 1809, la législation économique suédoise appartient au domaine du pouvoir royal. Cependant, l'octroi du privilège passe nécessairement par l'approbation parlementaire avant la sanction royale<sup>1175</sup>. Les bénéficiaires du privilège sont censés tenir leur privilège conjointement du roi et des Etats, qui encadrent ainsi cette activité<sup>1176</sup>. Cependant, en observant au plus près les négociations entre promoteurs et parlementaires, on constate que le privilège est loin de ne contenter que les promoteurs, mais permet de rassurer les particuliers intéressés par la souscription<sup>1177</sup>. La concession permet aux premiers de créer une société par actions, sur le modèle du Royaume-Uni<sup>1178</sup>, et aux seconds de bénéficier d'un statut juridique protecteur reconnu par la couronne et le Riksdag.

Les privilèges qui sont accordés à la compagnie du canal de Göta sont similaires à ceux que l'on peut rencontrer dans les différents espaces européens, même si on ne décèle pas de référence à une législation étrangère en particulier, à l'instar de celle en vigueur au Royaume-Uni<sup>1179</sup>. Les autorités et les promoteurs reprennent ici des idées anciennes, notamment celles qui ont conduit à la création de la compagnie suédoise des Indes orientales<sup>1180</sup>. Cela se perçoit tout d'abord à la manière dont les privilèges sont formulés. Ils respectent en effet une procédure formalisée établie par l'historiographie<sup>1181</sup>. Pour en brosser un portrait rapide, les privilèges de la compagnie du canal de Göta proclamés le 11 avril 1810 se composent de 25 articles, qui traitent tour à tour des dimensions du canal ; des espaces environnants ; des éventuels dommages collatéraux ; du recrutement et de l'entretien de la main-d'oeuvre ; de la maintenance ; de la taxation ; des dividendes ; et enfin de la nomination des membres de la direction provisoire<sup>1182</sup>. Cette longue liste de dispositions se présente sous la forme alors commune aux autres privilèges européens. Tout d'abord, on peut noter la présence d'une *intitulatio*, c'est à dire la titulature de la puissance délivrante, ici « Charles par la grâce de Dieu roi des Suédois, des Goths et des Vendes, & & &. Héritier de Norvège, duc de Schleswig Holstein, & & &.<sup>1183</sup> » La figure royale est donc mise en exergue, selon un modèle caractéristique de la compagnie à

---

<sup>1175</sup> NILSSON, Torbjörn. Art. cit., p. 4

<sup>1176</sup> CONCHON, Anne, LEMAIGRE-GAFFIER, Pauline. Art. cit., p. 57

<sup>1177</sup> *Ibid.*, p. 59

<sup>1178</sup> *Ibid.*, p. 68

<sup>1179</sup> TURNER, John. The development of English company law before 1900. Queen's University Centre for Economic History, Working Paper 2017, n°1, p. 17

<sup>1180</sup> ROCHAT, Jean. Art. cit., 2017, p. 9

<sup>1181</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2016, p. 8

<sup>1182</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Privilège de la compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>1183</sup> *Ibid.*

privilège au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Les sociétés de l'époque ne sont jamais créées sans mention à l'autorité royale, précisément pour les distinguer des sociétés qui relèvent du droit purement privé. Certaines compagnies sans responsabilité personnelle sont certes créées avant 1848, et généralement à des fins d'utilité publique, mais leur situation juridique reste incertaine. L'importance du canal de Göta tant en termes de travaux que d'investissement semble ici justifier le recours au privilège<sup>1184</sup>.

Les passages suivants rappellent les raisons de l'octroi du privilège, le vote du Riksdag pour le précédent projet de 1772 ainsi que le projet de construction formulé par les précédents rois de Suède<sup>1185</sup>. Ce passage fait office de *narratio*, le court texte qui rappelle la demande et décrit parfois l'objet du privilège. À sa suite se trouve la *dispositio*, qui est la justification générale du privilège accordé, et définit la durée, l'étendue du droit et des avantages accordés. Elle précise que « le canal commencera depuis la propriété de Sjötorp au travers des profondeurs du Vänern, puis traversera le Västergötland jusqu'aux lacs Viken et Vättern et passant aussi par Motala par les lacs Boren, Roxen et Asplången jusqu'à Slätbaken et de là la mer Baltique à Söderköping. » Le privilège décrit ainsi précisément l'extension géographique des terres de la compagnie, selon le tracé défini préalablement par T. Telford. Les droits accordés sont limités à une portion clairement délimitée de l'espace. La Suède du début du XIX<sup>e</sup> siècle conserve la logique inspirée du modèle français en vertu duquel la création d'une compagnie reste entièrement soumise au bon vouloir du souverain, lequel inscrit dans la charte l'extension du privilège<sup>1186</sup>. Le rapprochement semble d'autant plus raisonnable que ces limitations concernent en général des compagnies qui poursuivent des buts d'intérêt public, comme ici le commerce<sup>1187</sup>. Pour inscrire effectivement cette extension sur le territoire, la compagnie reçoit l'ordre d'enclorre son domaine, le soustrayant ainsi à l'autorité du gouverneur (*landshövding*) local<sup>1188</sup>.

---

<sup>1184</sup> SMICIKLAS, Martin. Aktiebolagsrättens utveckling. *Svensk Juristtidning*, 1989, p. 39-56

<sup>1185</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Privilège de la compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>1186</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2016, p. 6

<sup>1187</sup> ROBÉ, Jean-Philippe. Art. cit., p. 168

<sup>1188</sup> LE ROUX, Thomas. Une rivière industrielle avant l'industrialisation : la Bièvre et le fardeau de la prédestination, 1670-1830. *Géocarrefour*, 2010, vol. 85, n°3, p. 200

Le document se poursuit ensuite avec la *sanctio*, qui prévoit notamment des sanctions en cas de non-respect des dispositions prévues dans le privilège<sup>1189</sup>. Dans le cas du canal, les contraintes imposées à la compagnie sont nombreuses, et vont des dimensions des écluses aux modalités de l'expropriation, en passant par l'entretien de la main-d'oeuvre et les droits de péage. Les dispositions en ce qui concerne la maintenance fournissent ainsi un calendrier précis tant en termes de délais de construction que d'entretien des installations du canal lorsque celui-ci sera terminé. Elles prévoient notamment une durée de 8 à 10 ans pour compléter les opérations sur le canal<sup>1190</sup>. L'insistance du document sur la durée de validité du privilège n'est guère surprenante. En effet, les autorités royales européennes se montrent rigides sur la chronologie des travaux, et la monarchie suédoise ne déroge pas à la règle. La question du temps régulièrement au coeur des négociations entre les promoteurs et les autorités monarchiques<sup>1191</sup>. Le pouvoir royal souhaite construire un ouvrage public en un temps limité, tandis que les dirigeants de la compagnie souhaitent obtenir des délais de construction réalistes. Or, ce temps de construction a un impact sur l'incitation à l'investissement, les potentiels actionnaires ne pouvant attendre trop longtemps des retours sur leur investissement initial. Le temps dévolu à la construction est donc le résultat de négociations entre les autorités monarchiques et les promoteurs du canal, en prenant en compte les motivations de chacun des deux groupes. Les dispositions ultérieures visent d'ailleurs à ménager les intérêts de tous, dans une logique qui est commune aux privilèges européens d'Ancien Régime. Le texte régleme notamment les versements des dividendes, et prévoit une répartition des gains proportionnelle aux placements effectués<sup>1192</sup>. En dernier lieu, le document mentionne la *subscriptio*, c'est à dire le lieu et la date de la confection du privilège, dans le cas présent, le château royal de Stockholm. Dès lors, le privilège de la compagnie du canal de Göta permet à la compagnie d'entamer la construction tout en bénéficiant d'avantages conséquents. Les avantages garantis établissent à cette occasion une relation personnelle entre la compagnie du canal et le souverain. Cette relation est d'autant plus forte qu'elle est exclusive, le droit établi empêchant les tiers de s'immiscer.

Néanmoins, il semble nécessaire de s'interroger sur les raisons qui poussent les autorités royales et les soutiens de la compagnie à s'accorder la forme du privilège. Longtemps présenté

---

<sup>1189</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Privilège de la compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>1190</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Privilège de la compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>1191</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2016, p. 10

<sup>1192</sup> CONDETTE-MARCANT, Anne-Sophie. *Op. cit.*, p. 350



comme un archaïsme, le privilège est recherché à la fois par le pouvoir monarchique comme par les négociants<sup>1193</sup>. Les motivations semblent parfois antagonistes, mais se rejoignent pour considérer la concession comme le format juridique le plus adapté à l'entreprise.

Tout d'abord, si on peut déceler chez les négociants un souci de liberté dans le souhait d'une compagnie par actions, ce souci n'exclut pas l'intervention royale. Il subsiste en effet dans ce groupe social la volonté de « garder une garantie officielle de son crédit »<sup>1194</sup>, c'est à dire de se légitimer. Pour les promoteurs du canal, l'octroi du privilège royal permet d'obtenir un marqueur distinctif capable d'assurer la promotion de l'entreprise. En effet, les lettres patentes qui sont octroyées par le pouvoir royal s'accompagnent d'une large diffusion. Le privilège est relayé largement dans la presse et placardé dans les chefs lieux des différents comtés concernés. Le document diffusé mentionne alors les motifs d'utilité publique de la construction<sup>1195</sup>. On perçoit dès lors une dimension symbolique très puissante dans l'octroi du privilège, qui devient le signe de reconnaissance de l'utilité de la compagnie par le pouvoir royal<sup>1196</sup>. Il s'agit clairement ici de donner le retentissement le plus important possible à l'obtention de ces privilèges. A cette occasion, la compagnie obtient une diffusion nationale de la part du pouvoir monarchique. Cette publicité arborant le sceau royal joue sans aucun doute un moyen pour convaincre les actionnaires potentiels d'investir.

Ensuite, si les promoteurs souhaitent obtenir un privilège des autorités royales, c'est aussi parce que les canaux constituent un type spécifique d'infrastructures. Ils nécessitent en effet beaucoup de terres et de matériaux (bois, pierre, métal)<sup>1197</sup>. Par conséquent, il semble nécessaire aux yeux des promoteurs que le roi concède la zone du canal comme il concède un fief<sup>1198</sup>. Ces octrois apparaissent à de nombreuses reprises dans les archives de la compagnie, preuve qu'ils revêtent une grande influence pour elle. Ainsi, le décret royal qui accompagne les privilèges du 11 avril 1810 précise que le pouvoir royal octroie des « terres, des ports et des abris, mais aussi les droits d'utiliser les forêts des parc royaux et les carrières de pierre.<sup>1199</sup> » Les besoins du chantier fondent donc eux aussi la recherche du privilège. Celui-ci semble être

---

<sup>1193</sup> MINARD, Philippe. Economie de marché et Etat en France : mythes et légendes du colbertisme. *L'Économie politique*, 2008, vol. 37, n°1, p. 87

<sup>1194</sup> HIRSCH, Jean-Pierre. Art. cit., 1973, p. 341

<sup>1195</sup> CONDETTE-MARCANT, Anne-Sophie. *Op. cit.*, p. 324

<sup>1196</sup> CONCHON, Anne, LEMAIGRE-GAFFIER, Pauline. Art. cit., p. 91

<sup>1197</sup> GUILLERME, André. Art. cit., p. 167

<sup>1198</sup> CONDETTE-MARCANT, Anne-Sophie. *Op. cit.*, p. 326

<sup>1199</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Inkomna kungliga brev (1794-1859), Décret royal de Charles XIII, 11 avril 1810

le seul outil juridique à même de garantir les avantages matériels, les privilèges de juridiction et les exemptions fiscales accordés par la couronne. Ces dispositions avantagent bien entendu la compagnie, et les entrepreneurs et les faiseurs de projets recherchent l'obtention des privilèges<sup>1200</sup>. Pour le pouvoir monarchique, l'octroi de ces droits lève toute une série de contraintes et réduit l'incertitude. En raison de son activité d'intérêt général, l'établissement privé se voit reconnaître des « faveurs », comme un budget et une personnalité juridique<sup>1201</sup>. Pour les promoteurs, c'est un moyen de stimuler les investissements et donc de s'assurer de l'accomplissement de l'infrastructure<sup>1202</sup>.

Enfin, on décèle dans cette demande de privilège une volonté de se mettre à l'abri de l'arbitraire, essentiellement. Depuis le coup d'Etat de Gustave III en 1772, les élites négociantes se montrent prudentes face au pouvoir royal et à l'aristocratie<sup>1203</sup>. Pour cette raison, le recours au privilège peut apparaître ici comme un moyen de garantir un fondement juridique sûr et reconnu. En proclamant la réception d'un privilège, les membres de la compagnie du canal de Göta s'adressent à l'ensemble de la communauté politique. Ils leur signifient ainsi qu'ils bénéficient d'une protection qui ne peut être remise en cause<sup>1204</sup>. Le privilège joue donc un rôle d'amortisseur de l'incertitude<sup>1205</sup>, et permet d'engager des investissements considérables de manière sécurisée.

Si tous ces éléments nous montrent que la compagnie du canal de Göta se fonde dans le moule du privilège, elle s'éloigne quelque peu des autres cas européens. Le format du privilège n'implique habituellement qu'une intervention réduite de l'Etat. Celui-ci n'est généralement pas censé fournir la main-d'oeuvre<sup>1206</sup>. Or, c'est tout le contraire ici où en dépit du caractère privé de la compagnie par actions, le privilège prévoit que la compagnie puisse employer des soldats sur le chantier du canal<sup>1207</sup>. C'est l'un des seuls points sur lesquels le privilège accordé au canal de Göta se différencie des projets européens contemporains. La négociation entre les officiers

---

<sup>1200</sup> RUELLET, Aurélien. Privilège d'invention et entreprises en France In GARNER, Guillaume (dir.). *Op. cit.*, p. 166

<sup>1201</sup> MOULLIER, Igor. Art. cit., p. 5

<sup>1202</sup> CONCHON, Anne, LEMAIGRE-GAFFIER, Pauline. Art. cit., p. 78

<sup>1203</sup> NORDSTROM, Byron. *Scandinavia since 1500*. Minneapolis : University of Minnesota Press, 2000, p. 207

<sup>1204</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2016, p. 13

<sup>1205</sup> GRENIER, Jean-Yves. *L'économie d'Ancien Régime : un monde de l'échange et de l'incertitude*. Paris : Albin Michel, 1996, 496 p.

<sup>1206</sup> CONCHON, Anne. Art. cit., 2005, p. 55

<sup>1207</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Privilège de la compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

royaux et les négociants conduit à une forme de concession où l'Etat tient un rôle plus important qu'ailleurs en Europe. C'est la spécificité du canal de Göta que de montrer une compagnie privée opérant avec une main-d'oeuvre publique, renforçant ainsi la mainmise de l'Etat sur le projet.

La compagnie du canal de Göta permet d'approfondir les travaux actuels sur l'économie du privilège, en partant des acteurs. Le privilège apparaît en effet ici pour les acteurs comme le meilleur moyen de concilier à la fois la « forme la plus ordinaire de la liberté » et une « relation confiante avec un monarque bienveillant »<sup>1208</sup>. L'octroi du privilège garantit une protection face à l'arbitraire et permet de donner des garanties importantes aux promoteurs. C'est un élément important pour un milieu négociant conscient de sa fragilité et du degré d'incertitude qui traverse la société de l'époque<sup>1209</sup>. L'Etat royal fournit en effet les fonds du capital social. Cependant, il ne dirige pas les travaux et ne partage pas les bénéfices avec la compagnie<sup>1210</sup>. La compagnie par actions permet quant à elle de s'affranchir des normes pesantes de la compagnie à charte mercantiliste et de donner davantage de pouvoir aux actionnaires. L'étude des privilèges accordés au canal de Göta permet de nuancer l'image d'une revendication négociante de rupture radicale entre une économie d'Ancien Régime archaïque fondée sur le privilège et une économie contemporaine fondée sur des libertés économiques<sup>1211</sup>. On se trouve ici plutôt face à une attitude qui oscille entre tradition et modernité dans la politique économique suédoise au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Certes, le pouvoir monarchique et le monde négociant entendent accorder une place nouvelle aux acteurs privés dans la réalisation de travaux d'utilité publique. Cependant, les promoteurs ne remettent pas totalement en cause les cadres fixés par le pouvoir. La sollicitation du privilège explique le rôle central que le pouvoir royal prend peu à peu. L'élaboration du projet de construction du canal met alors au jour la pratique du pouvoir de Gustave IV à rebours d'une historiographie traditionnelle qui la présente comme distante. Il faut voir dans la forme de la compagnie du canal de Göta une institution mercantiliste dans son essence, un instrument public de politique économique, qui devient un instrument privé de développement du capitalisme industriel en Suède<sup>1212</sup>. Les autorités accordent des privilèges à la compagnie et un monopole de son exploitation selon le modèle britannique repris en France.

---

<sup>1208</sup> HIRSCH, Jean-Pierre. Les deux rêves du Commerce. Entreprise et institution dans la région lilloise (1780-1860). Paris : EHESS, 1992, p. 109

<sup>1209</sup> GRENIER, Jean-Yves. *Op. cit.*

<sup>1210</sup> HAUTCOEUR, Pierre-Cyrille, ROMÉY, Carine. Art. cit., p. 9

<sup>1211</sup> ROCHAT, Jean. Art. cit., 2017, p. 9

<sup>1212</sup> *Ibid.*, p. 4

Cette image de l'État se retrouve dans les deux pays où les décideurs suédois trouvent leur inspiration. L'Etat n'y est plus seulement une institution répressive, mais un garant de l'activité économique<sup>1213</sup>.

Le canal instaure des relations privilégiées entre acteurs privés et autorités politiques, dont l'aboutissement est l'octroi du privilège de 1810. Il n'acquiert pourtant que progressivement cette dimension d'objet politique, en passant du stade de l'idée à celui d'un projet appuyé sur un ensemble de documents. L'idée du canal est d'abord transmise par les acteurs privés au pouvoir royal puis les pièces constitutives du projet sont élaborées conjointement. Le canal est ainsi conçu dès l'élaboration du projet en 1809 comme un moyen de contrôler le territoire et de manifester le pouvoir. Ce processus fait du canal le coeur de la relation politique entre ces deux entités au moment où le chantier peut s'approprier à être lancé. Le système juridique du privilège est lui-même issu du système britannique des patentes, avec une appropriation privée des produits de l'innovation, ou ici de la construction. On voit bien qu'avec ce cas suédois, le phénomène d'homogénéisation décrit par les chercheurs français de part et d'autre de la Manche se répand au début du XIX<sup>e</sup> siècle en réalité bien au-delà<sup>1214</sup>.

En somme, la compagnie possède un caractère dual souhaité tant par les autorités royales que les promoteurs. Cependant, cette dualité ne tarde pas à provoquer des problèmes, les dirigeants de la compagnie du canal, peinant à se fondre dans cette nouvelle donne juridique. Ce statut étonnant est pourtant reproduit par la suite pour d'autres infrastructures, jusqu'en 1848, où la première loi sur les sociétés à responsabilité limitée est votée en Suède<sup>1215</sup>. En attendant, les nouvelles pratiques du pouvoir qui émergent après 1810 imposent un cadre contraignant au chantier.

## **2. Une adaptation face à des pouvoirs renforcés**

La négociation entre les autorités et les promoteurs de l'infrastructure ne se limite pas à la création de la compagnie du canal de Göta. Avec le coup d'Etat de 1809 et la nouvelle forme de gouvernement, le pouvoir parlementaire se renforce, et en vient à exiger un respect

---

<sup>1213</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 1997, p. 561

<sup>1214</sup> *Ibid.*, p. 548

<sup>1215</sup> MONTGOMERY, Arthur. Art. cit., p. 524

de règles nouvelles sur le chantier du canal. Si 1789 marque une « révolution administrative » pour la France, 1809 joue un rôle analogue dans le royaume suédois<sup>1216</sup>. Un comité constitutionnel est élu en 1809 parmi les représentants de la diète et ce comité rédige une nouvelle constitution, approuvée en juin. L'objectif des parlementaires est de trouver un juste milieu entre le pouvoir parlementaire du XVIII<sup>e</sup> et l'absolutisme royal des souverains gustaviens<sup>1217</sup>. Dans ce nouveau régime, les comités parlementaires se multiplient et gagnent en influence : certains deviennent permanents et s'imposent comme des institutions clé dans le contrôle du cabinet ministériel. En parallèle, les comités parlementaires obtiennent aussi un droit de regard sur les réunions du cabinet<sup>1218</sup>.

Ce remodelage des pouvoirs a un impact sur les processus d'expertise liés au canal, à une époque où les Etats tiennent un rôle central. Certes, la continuité administrative l'emporte majoritairement sur le plan du personnel comme sur celui des pratiques<sup>1219</sup>. Cependant, les comités parlementaires suédois provoquent une mutation des formes d'intervention de la puissance publique dans l'espace. Ils recourent à des procédures d'expertise de leur propre initiative<sup>1220</sup>. Jusqu'alors, la monarchie gustavienne n'avait pas jugé nécessaire de lancer une enquête de commodité préalable à l'établissement du canal de Göta, et s'était contentée de déterminer le tracé<sup>1221</sup>. Les comités parlementaires n'envisagent pas leur rôle de la même manière. Ils cherchent au contraire à légitimer leur institution en assurant un encadrement juridique du chantier. Pour les dirigeants de la compagnie, il faut alors faire oeuvre de diplomatie pour assurer la construction tout en conservant l'objectif initial. Concilier ces deux objectifs devient de plus en plus compliqué à mesure que l'autorité parlementaire s'affirme et que les promoteurs du canal, habitués à dialoguer avec les autorités absolutistes, s'adaptent.

---

<sup>1216</sup> BIANCHI, Serge. Continuité et recomposition des personnels administratifs en temps de révolutions (1789-1800) In BERGÈRE, Marc, LE BIHAN, Jean. Fonctionnaires dans la tourmente. Épurations administratives et transitions politiques à l'époque contemporaine. Genève : Georg, 2009, p. 51

<sup>1217</sup> PETERSSON, Olof. Constitutional history In PIERRE, Jon (ed.). The Oxford handbook of Swedish politics. Oxford : Oxford University Press, 2015, p. 8

<sup>1218</sup> *Ibid.*, p. 9

<sup>1219</sup> BIANCHI, Serge. Art. cit., p. 54

<sup>1220</sup> FOURNIER, Patrick. Expertise juridique et expertise technique : la mutation du regard sur l'espace rural en Languedoc, Provence et Comtat (XV<sup>e</sup> - début du XIX<sup>e</sup> siècle). *Annales du Midi*, vol. 122, n°272, 2010, p. 550

<sup>1221</sup> FRESSOZ, Jean-Baptiste. Circonvenir les circumfusa. La chimie, l'hygiéniste et la libéralisation des « choses environnantes » : France, 1750-1850. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 4, n°56, 2009, p. 55

## 2.1. La naissance de procédures administratives : le cas des expropriations

La procédure complète qui entoure les expropriations préalables à la mise en chantier du canal de Göta illustre de manière éclatante la façon dont les autorités parlementaires et administratives suédoises entendent assurer leur rôle après le changement de régime de 1809. Là encore, les dirigeants de la compagnie du canal de Göta inaugurent les transformations majeures qui secouent l'action publique au début du XIX<sup>e</sup> siècle dans le royaume scandinave. A l'instar des règles en vigueur dans les autres pays européens, seule la couronne suédoise ou le parlement peuvent octroyer à une compagnie privée le droit d'obtenir des terres<sup>1222</sup>. Cependant, ni le souverain ni les parlementaires ne peuvent conférer à des particuliers le droit de s'emparer de la terre d'autrui sans le vote du Parlement. Comme dans les autres régimes parlementaires européens, le processus d'expropriation ne peut s'envisager qu'une fois des dispositions législatives votées, donnant la terre aux promoteurs de projets d'utilité publique<sup>1223</sup>.

Nous avons pu voir préalablement que les promoteurs du canal de Göta se sont d'ores et déjà soumis au scrutin des représentants pour la forme de la compagnie, ce qui a abouti à sa création le 11 avril 1810. Le même jour, le souverain annonce par décret le lancement du processus d'expropriation<sup>1224</sup>. Si des recherches ont montré que dans l'espace français par exemple, jusqu'aux années 1820 les projets d'infrastructure ne sont connus qu'une fois les travaux lancés, le cas de notre canal montre que les autorités suédoises cherchent au contraire à se doter d'instruments légaux pour mettre en oeuvre un processus d'expropriation en tenant le plus possible informées les populations locales<sup>1225</sup>.

Ce processus semble alors inédit en Suède, du moins en apparence. En effet, les investisseurs du canal de Trollhätte semblent avoir acquis les terrains adjacents avant même la construction de la voie d'eau. Toutefois, certaines mentions dans les archives renvoient à des processus analogues bien antérieurs. On peut donc supposer qu'il y eut auparavant des statuts

---

<sup>1222</sup> TAGGART, Michael. *Private Property and Abuse of Rights in Victorian England: The Story of Edward Pickles and the Bradford Water Supply*. Oxford : Oxford University Press, 2002, p. 103

<sup>1223</sup> HARRIS, John. Art. cit., p. 229

<sup>1224</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Décret sur l'expropriation des terres nécessaires à la construction du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>1225</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2017, p. 79

particuliers relatifs à l'achat pour des raisons particulières, selon un modèle fréquent<sup>1226</sup>. Toutefois, cette absence dans les sources explique que si de nombreux travaux historiques ont prêté leur attention aux phénomènes d'indemnisation et d'expropriation dans l'espace français, ils sont bien moins nombreux en Scandinavie : l'histoire suédoise des expropriations reste à écrire<sup>1227</sup>. Les contemporains de la construction du canal ne définissent pas eux-mêmes l'expropriation, terme qu'ils empruntent aux Français. Par chance, un dossier complet du comité d'expropriation du canal de Göta est parvenu jusqu'à aujourd'hui, celui du comté d'Östergötland. Il constitue un ensemble archivistique majeur, alors même que dans d'autres espaces, les procédures d'enquête qui préludent aux indemnisations ou expropriations pour projets économiques sont souvent assez pauvres en sources<sup>1228</sup>.

La question du terrain sur lequel l'infrastructure est édiflée constitue dans le cas du canal de Göta, comme partout ailleurs en Europe, un des points les plus épineux de la préparation pour les promoteurs du projet<sup>1229</sup>. La plupart d'entre eux essaient généralement de construire des canaux courts, afin de pouvoir se rendre propriétaires des terrains sur lesquels se déploie le canal. Depuis la fin des années 1800, B. von Platen est conscient de la difficulté de cette démarche étant donné l'étendue du canal qu'il projette<sup>1230</sup>. Pour diminuer au maximum les risques pour son projet, il veille à ce que la portion traversant des domaines privés soit des plus restreintes. Par conséquent, la majeure partie du canal doit passer par des terres royales, octroyées avec le privilège du 11 avril 1810. Toutefois, cela ne signifie pas que la situation en est rendue plus facile : la couronne suédoise alloue ces terres à des métayers<sup>1231</sup>. Avant même que le processus soit lancé, B. von Platen voit dans les expropriations une des opérations les plus complexes, comme il l'explique au gouverneur de canton Sifell en décembre 1808 :

Parmi les obstacles, la question de la compensation ne sera pas la moindre, et je ne désire pas être celui qui réalisera la liquidation. Cela se passera bien dans des endroits

---

<sup>1226</sup> TAGGART, Michael. *Op. cit.*, p. 104

<sup>1227</sup> un des seuls travaux sur le sujet est HAGER, Richard. *Värderingsrätt : särskilt om ersättning och värdering vid expropriation*. Doctorat : Droit : Stockholm : Stockholm Universitet, 1998. 504 p.

<sup>1228</sup> GRABER, Frédéric. Entre commodité et consentement. Des enquêtes publiques au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Participations*, 2012, vol. 2, n°3, p. 96

<sup>1229</sup> MONNIER, François. La notion d'expropriation au XVIII<sup>e</sup> siècle d'après l'exemple de Paris. *Journal des savants*, 1984, n°3-4, p. 229

<sup>1230</sup> cf. cartes du chapitre 2

<sup>1231</sup> HANSEN, Birgitta. *Bönder och ståndspersoner : ägare och brukare av skattegårdar i Färentuna härad 1718-1795*. Lund : Nordic Academic Press, 2010, p. 112

comme Hasta, où l'achat de la propriété de Mörby était déjà envisagé comme un recours décent pour la remplacer. Mais tous les endroits ne sont pas aussi faciles à régler et les prétentions réglées à bon marché sont des pièges. Les officiers expliquent ce qui a déjà été fait est d'une violence inouïe bien que la construction du canal émane du roi et de la décision unanime du Riksdag.<sup>1232</sup>

Cet extrait montre que les étapes de l'indemnisation et de l'expropriation sont considérées par le faiseur de projet comme particulièrement complexes, en raison de leur difficulté à satisfaire tous les acteurs impliqués, dont la réaction face à l'expropriation est imprévisible. Si B. von Platen s'ouvre ici à un représentant local de l'Etat royal, ce n'est pas totalement un hasard. Il n'est pas rare sous l'Ancien Régime que les autorités régionales soient plutôt frileuses à l'idée de créer une opposition qui n'existe pas jusqu'alors, en venant proposer aux populations locales de donner leur avis<sup>1233</sup>. Cependant, la période du début du XIX<sup>e</sup> siècle est structurée par le souci de prendre en compte l'avis local, et de respecter juridiquement les droits de la population. On assiste dès lors à l'opposition de deux logiques explicitement promues dans le privilège : d'un côté l'efficacité administrative et de l'autre, le respect des droits<sup>1234</sup>. Dans notre cas, B. von Platen privilégie l'efficacité et plaide pour un système plus direct, où l'expropriation serait davantage un moyen d'intimidation pour convaincre le propriétaire de régler le conflit à l'amiable<sup>1235</sup>.

De manière singulière, on ne retrouve pas ici d'usage de l'enquête de commodité ou incommodité pour prévenir le conflit, alors qu'elles sont pourtant banales dans l'Europe d'Ancien Régime<sup>1236</sup>. Elles sont alors souvent initiées par les communes ou les parlementaires, qui prennent en charge la question des indemnisations en intégrant la bourgeoisie locale, surtout lorsque des manufactures sollicitent des privilèges royaux, cas qui se rapproche du nôtre. Pourtant, même l'acte constitutionnel de 1772, réactionnaire par essence, prévoit pour la Suède que

---

<sup>1232</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1808-1811), Lettre de B. von Platen au gouverneur de district Sifell, 10 décembre 1808

<sup>1233</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2012, p. 108

<sup>1234</sup> LYON-CAEN, Nicolas. Un prix sans aménité. L'indemnisation des propriétaires parisiens à la fin de l'Ancien Régime. *Histoire & mesure*, 2013, vol. 28, n°1, p. 101

<sup>1235</sup> LACCHÈ, Luigi. L'expropriation pour cause d'utilité publique en France au XIX<sup>e</sup> siècle. Origines et développement d'un modèle juridique In Recueil de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions. Bruxelles : De Boeck, 2000, p. 96

<sup>1236</sup> FRESSOZ, Jean-Baptiste. Art. cit., p. 55



« Le roi règne sur son royaume sans prendre de propriété sans décision légale ou enquête. »<sup>1237</sup>  
La prise en compte des populations est donc juridiquement indispensable.

Les procédures administratives instituées par la révolution de 1809 complexifient le travail du faiseur de projet. L'abolition de la monarchie absolue et la mise en oeuvre de la monarchie parlementaire impliquent une transformation profonde des structures parlementaires et administratives<sup>1238</sup>. Les parlementaires suédois appliquent donc les nouveaux principes censés guider l'action publique au projet du canal de Göta. Pour ce faire, ils demandent au souverain la création d'une commission, composée de personnalités politiques et administratives issues des rangs des révolutionnaires, pour procéder aux indemnisations et valider les expropriations à l'issue d'un processus d'évaluation et de négociations. La création de celle-ci est évoquée dès les premiers jours des débats, au mois de septembre 1809 :

2:0 Pour décider du remplacement des terres que le canal requiert, en accord avec les arrangements financiers pris après une raisonnable et légitime évaluation, et ce qui doit être donné à la compagnie du canal pour la complétion du canal, nous avons décidé de créer un comité. A cet égard, ce comité doit faciliter, de toutes les manières, la liquidation, qui sera ainsi bénéfique et permettra de laisser le travail sur le canal commencer immédiatement et progresser rapidement.<sup>1239</sup>

Cette procédure, telle que définie ici par le comité des affaires économiques et générales du Riksdag, est une fois encore un mélange de tradition et d'innovation. La forme du comité parlementaire dédié à des événements ou des processus particuliers n'est pas neuve au parlement suédois. Depuis 1617, les parlementaires créent des commissions composées de membres issus de leurs rangs, parmi les quatre États. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, ces comités acquièrent une importance toute particulière et sont considérés comme particulièrement puissants<sup>1240</sup>. Toutefois, on peut déceler dans le nom de ce comité, le Comité exposant les motifs d'indemnisation pour les expropriations du canal de Göta (*Kommitté ang grunderna för ersätningar vid expropriationer för Göta kanal*), une inspiration étrangère, le nom *kommitté* n'étant pas

---

<sup>1237</sup> LETTO-VANAMO, Pia, TAMM, Ditlev. History of expropriation in the Nordic countries In Recueil de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions. Bruxelles : De Boeck, 2000, p. 222

<sup>1238</sup> PETERSSON, Olof. Art. cit., p. 13

<sup>1239</sup> RH, Borgarståndets riksdagsprotokoll, Compte-rendu du comité parlementaire des Affaires générales et économiques, 19 septembre 1809

<sup>1240</sup> PETERSSON, Olof. Art. cit., 2015, p. 5

dans la tradition du Riksdag qui lui préfère habituellement le terme *utskott*. Ce nom s'inspire directement de la France, qui incarne à l'époque une forme de pouvoir administratif impartial. A la figure d'une administration soumise à un pouvoir royal absolu, les parlementaires entendent veut substituer une administration désintéressée dont les qualités humaines et morales sont le principal rempart contre la corruption<sup>1241</sup>. Ce comité parlementaire intervient ainsi à la toute fin du processus, après les évaluations des terres par des agents mandatés par le pouvoir royal, afin de garantir la justice du processus d'expropriation et d'indemnisation des terres sur le canal de Göta. La création d'un comité parlementaire pour mettre en oeuvre la réquisition limite les possibilités d'abus de pouvoir par les autorités royales ou les promoteurs. Elle apparaît aux yeux des parlementaires suédois comme le plus sûr rempart contre les accusations d'arbitraire dont ils veulent désormais se distinguer<sup>1242</sup>.

Le décret du 11 avril 1810 constitue donc à la fois la création officielle de la compagnie du canal de Göta mais aussi le lancement du processus d'évaluation de la valeur des terres par lesquelles le canal doit passer. Le même jour, le souverain édicte un décret dans lequel on entame la phase de l'évaluation. Cette procédure d'expropriation entreprise pour la première fois conjointement par le roi et le Riksdag donne lieu à un fort affichage publicitaire. Les gouverneurs des régions concernées doivent afficher la proclamation royale dans les chefs-lieux des provinces et comtés traversés par le canal. Le décret prévoit ainsi que :

Les gouverneurs doivent soigneusement enquêter sur les pertes individuelles relatives aux maisons, moulins et autres établissements qui seront utilisés pour le canal ou détruits par son percement, ainsi que les terres pour lesquelles la Couronne proposera une compensation. La compagnie du canal pourra nommer deux hommes expérimentés et raisonnables pour effectuer l'évaluation, et deux évaluateurs seront nommés par le comité.<sup>1243</sup>

Ce décret est particulièrement instructif sur les précautions royales face à cette expropriation de grande ampleur. Un des points les plus intéressants est la volonté de recruter deux

---

<sup>1241</sup> LEMESLE, Hélène. Art. cit., p. 11

<sup>1242</sup> *Ibid.*, p. 16

<sup>1243</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Inkomna kungliga brev (1794-1859), Décret royal de Charles XIII, 11 avril 1810, voir document en annexe p. 577

experts entièrement dépendants de l'administration royale afin d'évaluer les montants des indemnités. Contrairement dans d'autres espaces comme la France, les experts ne sont pas recrutés par un accord entre l'administration et la partie lésée, mais aussi directement par l'administration afin d'évaluer les biens<sup>1244</sup>. Il faut voir dans ce recrutement d'experts royaux la volonté de faire de ce processus la démonstration de leur désintéressement, de leur probité, de leur impartialité, des qualités désormais considérées comme indispensables aux yeux des autorités royales et de leurs subordonnés<sup>1245</sup>. La Suède ne déroge pas au reste des pays européens qui, depuis le début du siècle, cherchent à normaliser des procédures<sup>1246</sup>. Le processus auquel nous assistons se rapproche ainsi de la loi française de 1807 qui dispose que les autorités déclarent d'utilité publique, prononcent l'expropriation, procèdent au règlement des indemnités. Les experts se voient attribuer un rôle éminent d'estimation des indemnités. On voit ici que la procédure est celle suivie en France ou en Belgique à la même période, à l'exception que les experts royaux ne sont pas seulement chargés de lever les plans et d'indiquer les propriétés concernées, mais de donner une estimation de la valeur du bien immobilier et de proposer une solution de remplacement<sup>1247</sup>.

En termes de compensations, la procédure se veut particulièrement juste et plutôt à l'avantage des particuliers expropriés : elle évalue les terres, mais prend aussi en compte les éventuelles pertes de droit de servitude comme les routes, les avantages découlants de la possession d'un terrain jouxtant une rivière ou d'une tourbière<sup>1248</sup>. De plus, la couronne suédoise s'inspire de la législation sur les routes et prend en charge la compensation, en recourant toutefois à une méthode économique : le remplacement par des terres royales situées plus loin<sup>1249</sup>. Ceux qui possèdent leurs propres terres doivent quant à eux être indemnisés au moyen d'une proposition de valeur équivalente<sup>1250</sup>.

En parallèle de l'évaluation des terrains, les autorités royales préparent les indemnités qui auront lieu à l'issue du travail d'évaluation. Pour ce faire, l'administration rédige un

---

<sup>1244</sup> MONNIER, François, Art. cit., p. 250

<sup>1245</sup> LEMESLE, Hélène. Art. cit., p. 12

<sup>1246</sup> LE ROUX, Thomas. Art. cit., 2010, p. 203

<sup>1247</sup> LEBLICQ, Yvon. De l'expropriation pour cause d'utilité publique à l'expropriation par zones en Belgique et en France au XIX<sup>e</sup> siècle In Recueil de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions. Bruxelles : De Boeck, 2000, p. 114

<sup>1248</sup> CONCHON, Anne. Art. cit., 2005, p. 63

<sup>1249</sup> LETTO-VANAMO, Pia, TAMM, Ditlev. Art. cit., p. 219

<sup>1250</sup> CONCHON, Anne. Art. cit., 2005, p. 62

questionnaire destiné à trois formes institutionnelles : les gouverneurs des comtés traversés par la voie d'eau, le Collège de la Chambre (ministère des relations parlementaires), le comité pour les expropriations<sup>1251</sup>. Par chance, la réponse envoyée par le gouverneur rappelle les questions initialement posées :

Le gouverneur du comté Wanberg, commandant de l'équipe chargée des questions des terres concernées par la construction du canal dans l'Östergötland par la construction du canal de Göta, a donné sa réponse concernant les terres perdues sur la ligne du canal depuis le Vättern jusqu'au lac Boren et au-delà, par Bobergs et Gullberg. Le gouverneur du comté a aussi fourni des réponses concernant les querelles sur les terres allant du lac Vättern au lac Boren.<sup>1252</sup>

La forme même de ce document est intéressante. Sa structure démontre la volonté pour les autorités monarchiques de réunir en un seul document des avis divergents dans un État qui est alors est une entité bien moins homogène que celle que nous connaissons aujourd'hui<sup>1253</sup>. C'est singulièrement le cas en Suède, où les parlementaires sont aussi souvent des membres de l'administration royale.

Dans le questionnaire, une place particulièrement prépondérante est laissée aux remarques venant du gouverneur, censé représenter les intérêts de sa province<sup>1254</sup>. Comme nous l'avons vu, l'enregistrement des statuts de la compagnie auprès du Riksdag se fait sur la base des plans rédigés par T. Telford. Ce n'est qu'après la validation de ce plan que des dispositifs légaux naissent pour prendre en compte l'avis des populations locales, et ceux-ci se limitent à recueillir le consentement à l'expropriation<sup>1255</sup>. En l'absence de système d'enquête sur le tracé du canal de Göta, il faut sans doute voir dans le recours au gouverneur un moyen de prendre en compte l'opinion de la population de manière large et en cherchant à atteindre tous ceux qui

---

<sup>1251</sup> RA, Kommitterade ang grunderna för ersättningar vid expropriationer för Göta kanal (1810 – ), Lettre du comité à Charles XIII, 11 avril 1810, voir document en annexe p. 577

<sup>1252</sup> *Ibid.*

<sup>1253</sup> JENSEN, Mette. The building of the Scandinavian states In BYRKJEFLOT, Haldor, ENGELSTAD, Fredrick. Bureaucracy and Society in Transition. Bingley : Emerald Publishing Limited, 2018, p. 182

<sup>1254</sup> HERMANSEN, Tormod. Information system for regional development in Sweden In KULINSKI, Antoni. Regional Information and Regional Planning. Bruxelles : Mouton de Gruyter, 1974, p. 160

<sup>1255</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2012, p. 95

voudraient se prononcer sur le sujet<sup>1256</sup>. En France, les intendants de la période moderne agissent aussi comme des initiateurs d'expertises technique, administrative et économique<sup>1257</sup>. Dans la Suède du début du XIX<sup>e</sup> siècle, les gouverneurs représentent les intérêts de la couronne, maintiennent l'ordre public et veillent à ce que les lois et ordonnances soient promulguées et acceptées<sup>1258</sup>. Dans leur mission, les gouverneurs ne doivent pas interférer avec les décisions de justice mais aider chaque citoyen sans différence de rang à faire valoir ses droits. Ils doivent représenter la couronne, mais aussi sauvegarder les intérêts de leur province<sup>1259</sup>. Sans doute faut-il voir ici encore une forme médiane entre les modèles d'enquête française, caractérisé par une forte implication locale, et l'enquête britannique, centralisée dans la capitale<sup>1260</sup>. En confiant aux gouverneurs le soin de mener une réflexion sur les évaluations des terrains et des bâtiments, les autorités royales estiment qu'ils relayeront l'opinion de leurs administrés<sup>1261</sup>.

La phase d'évaluation vise à trouver un arrangement avec ceux qui subissent le processus d'expropriation, à savoir les détenteurs des biens immobiliers ou des terres le long du tracé du canal. En fonction du niveau social des administrés, les demandes varient grandement. A la différence du Royaume-Uni, les indemnisations des propriétaires par les promoteurs du projet ne se négocient pas au parlement mais se font avec les propriétaires des terres à exproprier, de moulins ou de routes à péage, après une première expertise par les agents de la couronne<sup>1262</sup>. Un des cas les plus notables est celui du baron C. J. Fleetwood, un aristocrate ancien militaire, qui exploite la ferme royale de Bispmotala, située sur le tracé du canal. Son affaire est relatée dans une lettre du gouverneur Wanberg adressée au souverain suédois en décembre 1810 :

Nous ne rencontrons guère de problème qu'avec le locataire de la Ferme Royale de Bispmotala, le baron Fleetwood car :

- 1° Il refuse de rompre le bail sur cette ferme royale
- 2° Sa résidence s'y trouve
- 3° Ce terrain compte une partie montagneuse, à laquelle il tient

---

<sup>1256</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2012, p. 99

<sup>1257</sup> *Ibid.*, p. 106

<sup>1258</sup> HERMANSEN, Tormod. Art. cit., p. 160

<sup>1259</sup> ERICSSON, Benedict. Pouvoir central, administration locale et influence du peuple pendant l'ère de la liberté  
In ERICSSON, Benedict (dir.). *Op. cit.*, p. 92

<sup>1260</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2016, p. 60

<sup>1261</sup> on retrouve une logique similaire avec les enquêtes sur « l'état des esprits » chez les préfets de la Restauration

<sup>1262</sup> REYNOLDS, Susan. *Before the Eminent Domain : Toward a History of Expropriation of Land for the Common Good*. Chapel Hill : University of North Carolina Press, 2010, p. 62

4° On y trouve un morceau de forêt, appelé forêt de Brastorp

Le baron Fleetwood envoie ses propres experts pour évaluer et estimer la terre de Fåhleagen, pour savoir si elle convient pour la compensation.<sup>1263</sup>

Cette affaire Fleetwood, l'une des mieux documentées, permet d'appréhender les conflits qui mettent aux prises d'un côté une administration soucieuse d'établir une procédure équitable et de l'autre des propriétaires invocant des droits et réclamant justice. Certes, chaque partie estime que l'expropriation doit donner lieu à une indemnité, pour compenser la perte du bien exproprié. L'indemnité doit alors tenir compte de la valeur du bien, mais aussi du préjudice causé par le changement de la nature de la propriété, qui altère la valeur réelle du sol<sup>1264</sup>. Dans le cadre de la procédure d'expropriation pour le canal de Göta, les autorités royales sont en mesure d'offrir trois formes d'indemnité : une somme monétaire, des terres de substitution ou des baisses d'impôts.

Les experts ayant effectué les estimations sont alors les premières cibles des propriétaires car ils apparaissent comme des agents opérationnels de l'administration<sup>1265</sup>. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les experts deviennent progressivement des serviteurs de l'administration, chargés d'évaluer le montant de l'indemnisation de chaque particulier exproprié<sup>1266</sup>. Pour les administrateurs royaux, ces experts doivent garantir l'achat par les autorités à un juste prix pour éviter les accusations d'arbitraire<sup>1267</sup>. Dans la situation évoquée, l'expert représente l'Etat royal. Toutefois, la nouveauté de la procédure semble décider C. J. Fleetwood à engager à son tour un expert<sup>1268</sup>. Il semble ainsi remettre en cause l'impartialité de l'expert et donc l'Etat royal suédois, qu'il estime « juge et partie », accusation récurrente dans les procédures d'expropriation<sup>1269</sup>. Cette affaire Fleetwood se solde en décembre par la démission de B. von Platen du comité d'expropriation, de manière à faciliter la procédure<sup>1270</sup>.

---

<sup>1263</sup> RA, Kommitterade ang grunderna för ersättningar vid expropriationer för Göta kanal (1810 – ), Lettre du gouverneur Wanberg à Charles XIII, 17 décembre 1810

<sup>1264</sup> LACCHÈ, Luigi. Art. cit., p. 100

<sup>1265</sup> *Ibid.*, p. 82

<sup>1266</sup> PUGET, Julien. Détruire pour embellir : Pratiques d'estimation et d'indemnisation des propriétés urbaines à Marseille dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle. *Histoire et mesure*, 2013, vol. 28, n°1, p. 18

<sup>1267</sup> LYON-CAEN, Nicolas. Art. cit., p. 77

<sup>1268</sup> FRESSOZ, Jean-Baptiste. Art. cit., p. 70

<sup>1269</sup> LYON-CAEN, Nicolas. Art. cit., p. 95

<sup>1270</sup> RA, Kommitterade ang grunderna för ersättningar vid expropriationer för Göta kanal (1810 – ), Lettre du comité à Charles XIII, 28 décembre 1810

Si C. J. Fleetwood possède le capital social et économique pour remettre en question la procédure, le cas des communautés rurales est différent. La tradition historiographique suédoise postule l'autonomie relative des communautés rurales, ni soumises, ni passives face aux autorités royales<sup>1271</sup>. Comme évoqué précédemment, nous ne retrouvons pas de trace dans la procédure qui octroie le privilège du canal de Göta d'une quelconque dispositif de consultation des populations en amont. Pourtant, les laboureurs locaux ou tout du moins les propriétaires issus des couches les plus basses de la société suédoise apparaissent au cours de la procédure. Leurs contestations ne se manifestent pas par la demande d'une contre-expertise, qui demanderait une connaissance et des ressources financières qu'elles ne détiennent pas, mais prennent d'autres formes.

A partir du début de l'année 1811, les communautés paysannes situées sur le tracé du canal adressent plusieurs pétitions au souverain, vraisemblablement sur la recommandation de leur gouverneur. Leurs demandes sont collectives, et réclament des droits au nom de la communauté. Si pour certaines infrastructures ailleurs en Europe, la communication du projet est faite aux principaux habitants des zones rurales, cela ne semble pas être le cas ici<sup>1272</sup>. L'information sur les modalités de l'expropriation semble avoir été adressée à l'ensemble des habitants de la localité, qui entendent se prononcer sur les modalités d'indemnisation. La requête la plus complète provient de la communauté d'Ingelsby, hameau rural situé au Nord du lac Vättern, dans le comté d'Aska, province d'Östergötland. C'est un territoire connu en Suède pour avoir été au coeur de plusieurs révoltes à travers les siècles<sup>1273</sup>. Les membres du village adressent leur supplique au Roi en février 1811 afin qu'il intervienne dans le processus pour faire respecter leurs droits :

Par le commandement de Votre Royale Majesté représenté en sa chambre, le gouverneur d'Östergötland a déclaré par sa résolution une invitation à tous, grands et petits propriétaires, de recevoir un dédommagement spécial de la couronne pour le lieu-dit du marais et de la forêt Sefler, pour l'échanger contre des parts de forêt à Kostenhult. Nous, fermiers d'Ingelsby, avons combattu pour obtenir le décret royal de 1805 nous octroyant le droit d'exploiter la forêt de Sefler. Si les actuels propriétaires de la forêt de Kostenhult ne peuvent pas garantir aux habitants d'Ingelsby les mêmes droits, alors

---

<sup>1271</sup> voir surtout ÖSTERBERG, Eva. Art. cit.

<sup>1272</sup> CONCHON, Anne. Politique routière et indemnisation des propriétaires riverains en France à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle [en ligne]. La Révolution française, 2018 [30/04/2019] <https://journals.openedition.org/lrf/2513>

<sup>1273</sup> HOLM, Johan. The lost political uprisings In KOSNIKEN, Ulla (ed.). Aggressive and Violent Peasant Elites in the Nordic Countries, c. 1500-1700. Londres : Palgrave Macmillan, 2016, p. 175

la terre de Fallatorpet pourra être proposée, à la condition que le terroir soit également en bon état. L'inspecteur foncier Hagelin estime que cette terre est plus proche de la commune, et que cette terre décente serait une compensation aux dommages que le canal de Göta fait subir aux sols. Mais quelques-uns observent que ce marais est distant et peut parfois être difficile d'accès et constitue donc une compensation impropre pour des bonnes terres.<sup>1274</sup>

La requête de la commune d'Ingelsby est intéressante à plusieurs points de vue.

A la différence des nobles ou des plus fortunés, la requête fait directement appel au roi, indiquant qu'il reste une figure d'autorité pour les communautés paysannes en dépit de la révolution de 1809. Cette adresse au roi montre que les paysans sont encore imprégnés de la conception d'un roi propriétaire éminent du royaume, et son caractère collectif la difficulté à bâtir un argumentaire sur la revendication de propriété individuelle<sup>1275</sup>. On retrouve donc ici le symptôme de « l'enquête exigée », dans la mesure où les populations remettent en cause un processus dont elles estiment qu'il ne tient pas compte de leur opinion<sup>1276</sup>. Cette absence de consultation apparaît à leurs yeux comme la manifestation que le canal répond à un intérêt purement privé au détriment du bien public.

Cette adresse peut aussi appartenir au domaine des manifestations suédoises de la plainte auprès des autorités, fortement implantée depuis la fin du XVII<sup>e</sup> et qui permet aux communautés rurales de se plaindre auprès des autorités, habituellement le Riksdag<sup>1277</sup>. Ainsi, depuis 1723, un règlement prévoit que les particuliers qui s'estiment lésés face aux autoités royales sont autorisés à porter plainte devant le parlement. Ce système s'amplifie après la révolution de 1809, et les paysans obtiennent le droit de se réunir sous la présidence du pasteur local pour présenter une liste d'appels aux autorités parlementaires. Ces plaintes sont plus courantes dans les régions minières, dont est voisine la communauté d'Ingelsby<sup>1278</sup>. En définitive, les communautés locales ne remettent pas en cause les fondements du projet, mais entendent essentiellement conserver leurs droits acquis<sup>1279</sup>.

---

<sup>1274</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1810-1818), Pétition du village d'Ingelsby à Charles XIII, 12 février 1811

<sup>1275</sup> LYON-CAEN, Nicolas. Art. cit., p. 102

<sup>1276</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2012, p. 103

<sup>1277</sup> KOSKINEN, Ulla. Conclusion In KOSNIKEN, Ulla (ed.). *Op. cit.*, p. 269

<sup>1278</sup> ERICSSON, Benedict. Art. cit., p. 97

<sup>1279</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2016, p. 61



Ces quelques cas illustrent les difficultés rencontrées par les autorités royales et parlementaires pour construire une procédure uniforme et équitable sur l'ensemble du tracé du canal. La volonté de transformer les pratiques administratives se heurte en outre au régime juridique des cours d'eau suédois qui ne semble pas clairement défini au moment où le chantier du canal est pensé. Il est davantage constitué d'un enchevêtrement de droits divers liés au statut de la terre ou du propriétaire caractéristique de l'Ancien Régime européen<sup>1280</sup>. A la fin du mois de mai 1811, les décisions du comité sont rendues publiques et proclament cette dimension d'équité :

Pour l'indemnisation des terres cultivables, la méthode de compensation, à nos yeux juste, qui a été utilisée devrait désormais être considérée comme la base sur laquelle le royaume devrait désormais opérer en de pareils cas, à savoir une liquidation par un échange de terres.<sup>1281</sup>

La place accordée au compromis dans les décisions finales rendues par le comité inscrivent le travail du comité dans une approche duale, semblable à celle que l'on peut trouver dans les Etats prussiens à la même période<sup>1282</sup>.

La première est résolument caméraliste, car on y décèle la recherche d'une efficacité de l'action publique, notamment dans le fait que les jugements soient mixtes<sup>1283</sup>. En effet, les autorités royales demandent aux gouverneurs de procéder à la liquidation d'une partie de la compensation au moment de l'expropriation, puis de verser le reste de la somme l'année suivante afin de ne pas ralentir le chantier, tout en tenant compte des impératifs financiers.

La seconde est davantage nationaliste, au sens où il s'agit de faire preuve d'esprit patriotique en rapprochant l'administration et le public, selon une logique qui se rencontre aussi aux Etats-Unis<sup>1284</sup>. Les autorités royales garantissent donc le respect d'une partie des demandes

---

<sup>1280</sup> INGOLD, Alice. Expertise naturaliste, droit et histoire. Les savoirs du partage des eaux dans la France post-révolutionnaire. *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2014, vol. 1, n°48, p. 33

<sup>1281</sup> RA, Kommitterade ang grunderna för ersätningar vid expropriationer för Göta kanal (1810 – ), Lettre du comité à Charles XIII, 21 mai 1811

<sup>1282</sup> MOULLIER, Igor. Administration et Öffentlichkeit. La reconfiguration des savoirs à l'époque napoléonienne [en ligne]. *Perspectivia.net*, 2012, [22/01/2019] [http://www.perspectivia.net/content/publikationen/discussions/7-2012/moullier\\_administration](http://www.perspectivia.net/content/publikationen/discussions/7-2012/moullier_administration)

<sup>1283</sup> IHL, Olivier, KALUSZYNSKI, Martine. Pour une sociologie historique des sciences de gouvernement. *Revue française d'administration publique*, 2002, vol. 102, n°2, p. 239

<sup>1284</sup> O'HARA, Jonathan. La réforme administrative de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle en Amérique : un nouvel énoncé de la pensée hamiltonienne. *Revue Internationale des Sciences Administratives*, 2009, vol. 75, n°1, p. 204

des populations par l'intermédiaire de procédures régulées, sans toutefois que ces mêmes populations n'exercent un pouvoir de nuisance susceptible de paralyser toute l'action administrative. Dès lors, il est possible de déceler dans ce processus des tensions entre la volonté de se soumettre à un contrôle parlementaire et la nécessité d'être plus efficace. L'expropriation doit à la fois garantir le droit de propriété, mais aussi laisser la place à une action de l'Etat sur le territoire<sup>1285</sup>. Le principal personnage à déplorer cette organisation est B. von Platen lui-même. Conscient dès les premiers temps du coût exorbitant que représenterait l'expropriation tout au long du canal<sup>1286</sup>, sa correspondance le montre déçu une fois les travaux du comité publiés. Certains propriétaires opposés à tout arrangement ne quittent pas leurs terres, à l'instar de C. J. Fleetwood, ce qui contraint la compagnie à revoir son tracé et donc augmenter les coûts. Les conséquences demeurent toutefois modestes, la souscription pour la compagnie remportant un franc succès. Le Riksdag proclame la clôture du processus d'expropriation à la fin du mois de mai 1811<sup>1287</sup>.

Les autorités royales et parlementaires parviennent finalement à construire un processus d'expropriation inédit par son ampleur. En effet, son caractère inédit doit être discuté<sup>1288</sup>. Pour constituer ces procédures, les autorités royales et parlementaires utilisent le droit routier suédois établi au XVIII<sup>e</sup> siècle, disposant que les routes dépendent du propriétaire des terres sur lesquelles elles sont construites. Celui-ci possède certes la terre, mais doit garantir le libre passage au nom du roi, tâche pour laquelle il est censé percevoir des avantages fiscaux<sup>1289</sup>. Des historiens scandinaves ont affirmé qu'il n'existait pas de lois sur l'expropriation dans les pays nordiques avant le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, et que celles-ci n'étaient qu'une réaction à l'industrialisation<sup>1290</sup>. Il est certain que les premiers statuts officiels sur l'expropriation n'apparaissent qu'en 1845, dans un décret sur la remise des terres pour l'utilité publique<sup>1291</sup>. Toutefois, cette procédure d'expropriation pour le canal de Göta constitue une rupture car elles normalisent ces pratiques pour les années à venir. Ainsi, au fur et à mesure que le tracé du canal évolue, les

---

<sup>1285</sup> LACCHÈ, Luigi. Art. cit., p. 80

<sup>1286</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2012, p. 112

<sup>1287</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1810-1818), Minutes de la direction de la compagnie du canal de Göta, 30 mai 1811

<sup>1288</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2012, p. 105

<sup>1289</sup> INGOLD, Alice. Art. cit., 2011, p. 77

<sup>1290</sup> LETTO-VANAMO, Pia, TAMM, Ditlev. Art. cit., p. 217

<sup>1291</sup> *Ibid.*, p. 220

expropriations reprennent elles aussi. En 1818, le tracé du canal est ainsi revu, et le processus d'expropriation remis en place, dans des dimensions certes moindres, mais efficaces<sup>1292</sup>.

Mais l'enseignement majeur à retenir de ces sources traitant de l'expropriation est la prise en compte des droits et l'obtention de garanties par les particuliers, même si les droits de la compagnie du canal de Göta, ouvrage d'utilité publique, sont sauvegardés<sup>1293</sup>. Les décisions publiées par le comité à l'issue de cette procédure montrent que les autorités royales et parlementaires reconnaissent un intérêt local propre aux habitants, qui est situé entre l'intérêt national et l'intérêt particulier<sup>1294</sup>. Les administrateurs royaux sont enclins à reconnaître les demandes des populations dont les terres sont directement sous l'influence du chantier du canal. Il s'agit alors de perturber au minimum les activités sur les terres et sur les bords des rivières concernées, et d'éviter de faire naître de grandes inégalités<sup>1295</sup>.

## 2.2. Négocier le chantier : les débordements

Depuis les premiers moments du chantier à l'été 1812, nombreux sont les conflits entre la compagnie du canal de Göta et les communautés locales, qu'elles soient représentées ou non par leurs représentants ou les autorités compétentes. Le nombre important de ces conflits montre que les premières formes de proto-industrialisation affectent un territoire déjà occupé par d'autres catégories de population<sup>1296</sup>. A titre d'exemple, les ouvriers présents sur le canal sont à l'origine de nombreuses coupes de bois dans les forêts alentours. Le chantier du canal de Göta requiert en effet une grande quantité de bois pour bâtir les coffrages, les remblais ainsi qu'une partie des écluses. A cette occasion, les relations avec les communautés qui dépendent de ces ressources sylvicoles se tendent.

Toutefois, aucune ressource employée sur le chantier ne connaît une telle concurrence que l'eau. Les eaux courantes connaissent au cours du chantier un processus d'appropriation

---

<sup>1292</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1810-1818), Minutes de la direction de la compagnie du canal de Göta, 10 juin 1818

<sup>1293</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2012, p. 105

<sup>1294</sup> FRESSOZ, Jean-Baptiste. Art. cit., p. 56

<sup>1295</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2016, p. 48

<sup>1296</sup> RUF, Thierry. Dynamismes comparés et contrastés des sociétés paysannes méditerranéennes et de leurs territoires hydrauliques In WOLFER, Bernard (ed.). Agricultures et paysanneries du monde - Mondes en mouvement, politiques en transition. Versailles : QUAE, 2010, p. 151

par les ouvriers de la compagnie. A cet égard, la construction du canal de Göta s'intègre dans ce que les travaux sur les eaux courantes ont identifié comme une multiplication des activités sur le domaine des eaux au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1297</sup>. Alors que les activités consommatrices ou utilisatrices d'eau étaient jusqu'alors réparties entre des catégories sociales bien déterminées, comme les propriétaires de moulins ou les bateliers, les usages de l'eau courante se diversifient, et sont désormais orientés vers les secteurs agricoles, industriels ou urbains. Cette altération des modalités d'appropriation des ressources est caractéristique de l'ère industrielle, avec des contraintes de production et des stratégies économiques qui transforment les espaces et modifient l'environnement. Ces usages aboutissent presque invariablement à des conflits d'usage qui mettent aux prises toutes les catégories présentes sur le territoire : riverains, représentants des localités ou de l'administration royale, communauté d'habitants<sup>1298</sup>.

Nous avons constaté précédemment que les auteurs des représentations cartographiques du canal de Göta dans les années 1810 ont apporté un soin particulier à gommer les activités déjà présentes sur les cours d'eau qui servent au canal. Le privilège du 11 avril 1810 fournit ainsi à la compagnie des droits étendus sur l'usage des ressources aux abords du canal afin de prélever les matériaux nécessaires à la construction, comme le bois ou la pierre, mais surtout sur les eaux courantes<sup>1299</sup>. Il dispose que la compagnie dispose d'un droit exclusif sur les portions du canal, auxquelles appartiennent certains cours d'eau pourtant utilisés par les riverains pour l'irrigation ou le transport de marchandises sous la forme du halage. Toutefois, rien dans le privilège ne limite ou même ne précise l'extension des droits de la compagnie sur ces ressources aqueuses, selon un modèle courant<sup>1300</sup>. Dès les débuts du chantier, l'Etat royal suédois doit agir pour résoudre de manière impartiale les conflits qui opposent les communautés locales à la compagnie du canal et apparaître comme un arbitre.

Pour approfondir l'analyse et se concentrer sur un cas particulier, nous avons pris le parti d'étudier la confrontation des identités des dirigeants de la compagnie, des experts et des communautés locales représentées par leur gouverneur à l'occasion d'une crise liée au niveau de l'eau sur le lac Vänern à l'été 1817. Il s'agit de mettre en évidence les relations entre les

---

<sup>1297</sup> AMÉRICI, Laurence, RAVEUX, Olivier. Paysages, environnement, rapports sociaux (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). *Rives nord-méditerranéennes*, 2006, n°23, p. 8

<sup>1298</sup> INGOLD, Alice. Art. cit., 2014, p. 29

<sup>1299</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Privilège de la compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>1300</sup> CONCHON, Anne. Art. cit., 2005, p. 64

acteurs impliqués pour parvenir à une solution<sup>1301</sup>. Ce débordement est avant tout local, ce qui circonscrit le conflit au comté du Värmland, au nord du lac Vänern. Comme dans tout ce chapitre, cette section entend s'intéresser au cadre local, au plus proche du chantier, sur le territoire où se déroule le chantier. Ici, l'inondation soudaine puis la baisse du niveau de l'eau constitue un débordement, c'est-à-dire un accident majeur remettant en cause les frontières habituelles des acteurs locaux, qui considère cet événement comme la conséquence d'un abus<sup>1302</sup>. Une telle définition nous amène à prêter une attention particulière aux rapports de force locaux, aux tensions et aux moyens de négociations. Il s'agit de saisir les modes de fonctionnement du chantier et la manière dont ses dirigeants interagissent avec d'autres acteurs dans le cadre de procédures de régulation à l'échelle locale<sup>1303</sup>.

La question du niveau des eaux est cruciale lors de la construction d'une voie d'eau<sup>1304</sup>. Il faut en effet alimenter les diverses écluses et l'ensemble de l'infrastructure avec un niveau d'eau constant. Si les autorités suédoises et T. Telford estiment que le territoire suédois est si propice à la création du canal, c'est précisément parce que les deux grands lacs Vänern et Vättern constituent des réservoirs naturels susceptibles de maintenir un niveau d'eau constant dans le canal sans pour autant recourir à des pompes ou des instruments de drainage habituellement utilisés sur les chantiers de canaux<sup>1305</sup>. Nous avons pu voir lors des premières inspections destinées à vérifier le tracé de la voie d'eau que la question du niveau des eaux dans les deux lacs éveille l'intérêt des autorités royales lors du dépôt du projet. Le souverain et sa chancellerie ordonnent aux autorités locales de recueillir l'avis des usagers des lacs sur le niveau des eaux le plus propice pour leur activité<sup>1306</sup>. En l'absence de document notable mentionnant cette enquête auprès des riverains des deux plans d'eau, et face au lancement du projet, on ne peut que supposer que la plupart d'entre eux se déclarent satisfaits du niveau d'eau, fixé à 10 pieds de profondeur dans le canal, mais dont on ne précise pas la profondeur dans le lac. Toutefois, le privilège du 11 avril 1810 précise :

---

<sup>1301</sup> LETTÉ, Michel. Débordements industriels dans la cité et histoire de leurs conflits aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2009, n°17, p. 171

<sup>1302</sup> *Ibid.*, p. 166

<sup>1303</sup> *Ibid.*, p. 170

<sup>1304</sup> LE SUEUR, Bernard. La voie d'eau, une machine hydraulique, outil polyvalent d'aménagement du territoire. *Annales de Géographie*, 1997, vol. 106, n°593-594, p. 199

<sup>1305</sup> GRABER, Frédéric. La qualité de l'eau à Paris, 1760-1820. ESKA, 2008, vol. 1, n°50, p. 119-133

<sup>1306</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1829), Lettre de Gustave IV Adolphe à B. von Platen, 14 juin 1808

Les hauteurs particulières d'eau, une fois établies, seront exposées par des marques gravées dans la roche à chaque écluse, ainsi que publiées par la direction de la compagnie du canal et des inspections seront diligentées pour leur respect. La compagnie doit fournir un drainage adéquat et des installations aux endroits appropriés pour évacuer l'eau en surplus.<sup>1307</sup>

Cette mention explicite montre que les autorités royales entendent réguler la profondeur de l'eau dans le canal, en lien avec les lacs et les cours d'eau adjacents. La compagnie ne bénéficie donc pas d'une complète autonomie sur le sujet. A l'instar d'autres espaces européens, la période napoléonienne est marquée dans toute l'Europe par un renforcement de la puissance administrative, notamment en ce qui concerne la gestion des infrastructures ou les ressources de l'environnement<sup>1308</sup>. Dans cette disposition du privilège, les autorités royales garantissent certes le droit pour la compagnie d'utiliser l'eau des lacs, mais elles garantissent dans le même temps les droits de propriété des riverains et leurs usages des eaux<sup>1309</sup>.

Dans les premiers temps de la mise en oeuvre du chantier du canal, la mise en expropriation des riverains diminue le risque de conflits. Toutefois, les lacs Vänern et Vättern demeurent bordés d'un nombre important de riverains, étant donné qu'ils sont situés au coeur de la Suède historique<sup>1310</sup>. Avec la mise en chantier de portions de plus en plus importantes du canal, le nombre d'utilisateurs, et par conséquent la concurrence s'accroît pour l'usage des ressources en eau. Toutefois, l'absence de sources sur ce sujet laisse supposer qu'aucun conflit majeur n'éclate dans un premier temps.

Il faut attendre l'été 1817 pour que les riverains de la rive nord du lac Vänern remarquent une variation dans le niveau d'eau du lac. La crise que cette variation produit provoque une mise en conflit entre les acteurs, qui jusqu'alors ne lient pas l'espace du chantier du canal et les immenses surfaces d'eau que représentent les lacs Vänern et Vättern. La crise que provoque cette élévation du niveau de l'eau fait brusquement apparaître le positionnement des

---

<sup>1307</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Privilège de la compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>1308</sup> pour une rétrospective sur ces nombreux travaux, voir LOCHER, Fabien, QUENET, Grégory. L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2009, vol. 56-4, n°4, p. 7-38

<sup>1309</sup> INGOLD, Alice. Art. cit., 2011, p. 70

<sup>1310</sup> DONNER, Joakim. *The Quaternary History of Scandinavia*. Cambridge : Cambridge University Press, 2005, p. 153

acteurs, leurs justifications et leur légitimité au sein de la collectivité<sup>1311</sup>. On assiste alors à l'émergence d'un conflit qui constitue un moment de mise en évidence de la configuration spatiale et socio-technique :

Depuis quelques années déjà, les membres de la société d'agriculture du Värmland ont constaté les dommages irréversibles causés par les débordements du lac Vänern. Plusieurs milliers d'hectares de terres fertiles ont été détruits complètement, ou plus ou moins endommagés à cause des inondations. Les paysans voient leurs prairies et une grande partie de leurs champs recouverts par l'eau, et m'ont demandé, par une pétition qui m'a été soumise, de placer cette affaire sous l'autorité de Votre Majesté. La compagnie du canal ne peut pas attribuer cette affaire à un accident, d'autant plus que cette province ne possède que quelques terroirs propres à la production céréalière. Je n'ai pas souhaité refuser la demande d'un si grand nombre de vos sujets, et espère que Votre Majesté royale voit la nature et l'importance de l'affaire.

Gouverneur Johan Wingard.<sup>1312</sup>

Intéressons-nous tout d'abord à l'auteur de ce courrier. Gouverneur du comté de Värmland depuis 1815, J. Wingard use ici des nouveaux pouvoirs confiés aux gouverneurs à l'issue des réformes de 1810<sup>1313</sup>. Il convient de noter qu'une fois encore, le gouverneur agit comme le défenseur de sa province et de ses habitants face à la compagnie du canal de Göta. Les nouveaux comtés (*län*) réorganisés sont placés sous la direction d'un gouverneur (*landshövding*) qui joue désormais le rôle de représentant de l'exécutif, dans un rôle assez similaire à celui des préfets en France. Il est désormais assisté dans sa tâche de baillis royaux (*kronofogdar*), de shérifs locaux : (*länsmän*), d'agents (*fjärdingsmän*) ainsi que agents municipaux (*stadsbetjänter*). Tous garantissent le respect de la loi et protègent de l'arbitraire<sup>1314</sup>. A l'été 1817, le gouverneur relaie les demandes des paysans et de la société d'agriculture locale, qui font le constat d'un débordement de l'eau du lac. Liant ce débordement aux travaux sur le canal, ils en appellent au souverain, susceptible d'ordonner une enquête conduite par un expert pour prendre en compte l'atteinte à leurs terres, d'autant plus dénoncée qu'elle vient remettre en question leurs moyens de subsistance<sup>1315</sup>. En effet, les paysans suédois ont en effet un usage

---

<sup>1311</sup> LETTÉ, Michel. Art. cit., p. 173

<sup>1312</sup> RA, *Skrivelser till konungen, Trollhätte kanal samling*, Lettre de J. Wingard à Charles XIII, 9 juillet 1817

<sup>1313</sup> HERMANSEN, Tormod. Art. cit., p. 160

<sup>1314</sup> NILSSON, Torbjörn. Art. cit., p. 13

<sup>1315</sup> FRESSOZ, Jean-Baptiste. Art. cit., p. 53

important des eaux du lac dans la région de Värmland, assez peu fertile comparée aux autres comtés comme l'Östergötland<sup>1316</sup>. De plus, cette région fournit les quantités les plus importantes de bois pour le chantier du canal. Or, les habitants y pratiquent encore un système d'exploitation agro-sylvo-pastorale, où l'utilisation des terroirs se complète, notamment les pratiques de brûlis, d'essartage ou de taillades, gagnant ainsi sur les bois des terres pour les cultures<sup>1317</sup>. Sans compter que le bétail païsse dans les sous-bois. L'espace rural est donc intégralement utilisé par les populations locales dans le cadre d'une agriculture vivrière. Traditionnellement, les bois européens sont au coeur des conflits d'usage entre ceux qui souhaitent défricher, ceux qui exploitent les ressources du bois ou encore ceux qui utilisent l'espace boisé<sup>1318</sup>. Par conséquent, le débordement du niveau lac puis sa chute brutale de niveau est un élément perturbateur qui vient s'ajouter à une remise en question globale de leur mode de production.

Dans ce contexte, le niveau de l'eau devient un élément déclencheur susceptible de remettre en question le projet une fois celui-ci lancé, comme l'a montré F. Graber avec la question de la qualité des eaux lors de la construction du canal de l'Ourcq<sup>1319</sup>. Le fait que ce débordement ait lieu en 1817, année de difficultés financières et politiques pour la compagnie du canal, accentue encore la pression sur la compagnie. La crise menace de s'étendre à l'enceinte parlementaire où des représentants pourraient exploiter le débordement pour demander un arrêt du chantier. Menacées par leurs relations entre le pouvoir royal et la compagnie du canal, les autorités royales se saisissent de ce sujet le 19 août 1817 en ordonnant une enquête, sans doute autant pour démontrer l'impartialité de l'Etat royal que pour prendre ses distances avec la compagnie. Il convient de noter qu'en l'absence de législation sur les voies d'eau, l'administration ne possède pas de pouvoir d'initiative et doit se contenter d'agir à la demande des riverains qui constatent une altération dans le niveau du lac. Comme fondement juridique pour leur intervention, les autorités royales évoquent les obligations juridiques du privilège du 11 avril 1810, que la compagnie est tenue de respecter<sup>1320</sup>.

Cette enquête devient alors pour l'administration un moyen d'entamer un véritable travail de légitimation qui passe par sa distanciation vis-à-vis d'institutions politiques comme la

---

<sup>1316</sup> MYRDAL, Janken. Art. cit., p. 104

<sup>1317</sup> CHALVET, Martine. Paysages et conflits en Provence. *Rives nord-méditerranéennes*, 2006, n°23, p. 4

<sup>1318</sup> CHALVET, Martine. Art. cit., p. 4

<sup>1319</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2008, p. 123

<sup>1320</sup> INGOLD, Alice. Art. cit., 2011, p. 88



compagnie du canal, et sa réorientation vers une action économique qui est proche de la notion de service public<sup>1321</sup>. Les autorités royales se présentent dès lors comme seules légitimes pour évaluer le préjudice subi par les riverains. Elles mandatent des experts royaux pour constater la baisse du niveau de l'eau et affirment leur pouvoir de police, seul susceptible d'autoriser les nouveaux usages des eaux, agricoles ou industriels<sup>1322</sup>. Les autorités royales exigent à l'automne une réponse argumentée de la direction de la compagnie sur les travaux du canal de Göta et leurs éventuels rapports avec les débordements. La réponse du baron est envoyée en septembre 1817 :

L'écluse du lac Vänern, qui est déjà terminée, et qui est la seule partie du canal de Göta qui soit en relation avec le niveau de l'eau de Vänern, a été posée à onze pieds sous la plus basse surface du lac Vänern il y a plusieurs mois. Cette écluse est maintenant à 18 pieds sous la surface de l'eau, profondeur qui peut être grandement réduite sans mettre en danger la construction du canal de Göta, pour laquelle votre Majesté royale a fixé une profondeur d'eau de 10 pieds.<sup>1323</sup>

Pour répondre à la constatation des riverains et aux expertises mandatées par les autorités, le directeur de la compagnie du canal de Göta ordonne donc des relevés du niveau des eaux, destinés à prouver que celles-ci ne subissent en aucun cas le contrecoup des travaux<sup>1324</sup>. Pour orienter l'avis royal en sa faveur, il a recours au privilège royal, qui garantit les droits de la compagnie sur le niveau d'eau dans la voie d'eau<sup>1325</sup>. Ses observations sur le débit de l'eau comptent elles aussi pour beaucoup. Le flux est considéré comme particulièrement important pour juger de l'altération provoquée ou non par le chantier du canal<sup>1326</sup>. On constate que l'enquête commanditée par le directeur de la compagnie se cantonne à surveiller le niveau d'eau du lac et à vérifier que les ouvrages du canal n'entraînent pas une rétention d'eau trop forte ou ne risquent pas de provoquer un débordement des eaux des rivières qui abondent le lac, tout en permettant de poursuivre la construction. La logique qui prévaut au début du XIX<sup>e</sup> siècle en Europe prête la majeure partie de son attention au libre écoulement des eaux, c'est à dire la prévention des inondations. Pourtant, apparaît déjà dans la lettre de B. von Platen une volonté

---

<sup>1321</sup> MOULLIER, Igor. Art. cit., 2011

<sup>1322</sup> GUNNARSSON, Åke. *Op. cit.*, p. 18

<sup>1323</sup> RA, Skrivelser till konungen, Trollhätte kanal samling, Lettre de J. Wingard à Charles XIII, 10 septembre 1817

<sup>1324</sup> GRABER, Frédéric. Art. cit., 2008, p. 124

<sup>1325</sup> FOURNIER, Patrick. Art. cit., p. 548

<sup>1326</sup> *Ibid.*, p. 128

de répartir au mieux les eaux entre les activités du canal et celles qui relèvent de l'agriculture. Sans que l'on puisse ici parler d'un partage des eaux, le directeur de la compagnie est prêt à réduire la profondeur tant que cela n'affecte pas la voie d'eau<sup>1327</sup>.

L'expertise mandatée à l'occasion de cette crise constitue une rupture fondamentale sur le chantier du canal de Göta. Elle arbitre certes les conflits entre les usagers mais veille aussi à la mise en place d'un cadre administratif susceptible de garantir un bon entretien tant de la voie d'eau que des propriétés des riverains. Dès lors, ce cadre devient la condition *sine qua non* pour mener à bien la construction de l'infrastructure et surmonter les oppositions. Le rôle de la puissance publique s'accroît : même s'il s'agit d'une concession, le canal devient un outil d'aménagement pour le pouvoir royal, dans la mesure où il permet de faire intervenir des agents mandatés lors de conflits entre deux particuliers<sup>1328</sup>. Cette expertise révèle à la fois un changement de la représentation de l'État, qui se présente comme un acteur impartial ; et de ses missions, qui visent à garantir les droits de chacun<sup>1329</sup>. Elle devient en outre un moyen de définir l'intérêt public et de garantir que les intérêts privés et les investissements consentis servent l'intérêt général. Au mois de septembre 1817, l'expert mandaté par le pouvoir royal, Ehrenborg, remet ses conclusions :

Il est indéniable que le lac Vänern subit depuis quelques années des variations du niveau de l'eau, et que certains débordements inondent les vallées, mais il faut aussi admettre ce qui reste de mémoire d'homme, à savoir que le niveau s'élevait jadis beaucoup plus haut qu'actuellement, la cause de cette variation ne peut guère être affirmée avec certitude. Elle a été recherchée auprès de la fonte démesurée des neiges de Värmland mais aussi des sources invisibles et souterraines, semblables à des réservoirs d'eau, créés par la nature et empêchés de toute évaporation. Les travaux sur le chantier du canal de Göta ne sont pas en cause dans les variations du niveau de l'eau sur le lac Vänern. Pour baisser la profondeur du lac Vänern en exécution de l'ordre de VM, il faut maintenir et accroître la vitesse prévue sur le canal de Trollhätte, sans toutefois rendre la navigation impossible sur le canal de Göta.<sup>1330</sup>

---

<sup>1327</sup> INGOLD, Alice. Art. cit., 2014, p. 34

<sup>1328</sup> FOURNIER, Patrick. Art. cit., p. 549

<sup>1329</sup> *Ibid.*, p. 551

<sup>1330</sup> RA, Skrivelser till konungen, Trollhätte kanal samling, Lettre de Ehrenborg à Charles XIII, 16 septembre 1817

Le compte-rendu offre ainsi une solution aux problèmes de variation du niveau du lac Vänern. Il montre que désormais, le chantier du canal intègre un système plus global qui implique le canal de Trollhätte, le lac et ses abords. Ses conclusions disqualifient en outre les observations des riverains qui attribuaient les variations au chantier du canal de Göta. Toutefois, les droits concédés à la compagnie du canal de Göta sur les rivières aboutissant au lac Vänern risquent toujours de mettre en péril les droits historiques des propriétaires de champs ou de pâturages sur les bords du lac. Même si une solution a été identifiée, les autorités royales ne mettent pas en place un cadre juridique susceptible de concilier et de réglementer l'ensemble des usages le long du canal et sur les rives lacs, dont la surface est immense. Les lacs Vänern et Vättern font en effet partie des plus grands lacs d'Europe<sup>1331</sup>. La réponse du gouverneur suite à cette expertise identifie ce manque :

Proposer des moyens pour abaisser le niveau du lac Vänern est une entreprise qui se fera entre la compagnie du canal et l'administration. Toutefois, le niveau de l'eau a des conséquences tant pour le canal de Göta que celui de Trollhätte, ainsi que sur les propriétaires fonciers. Votre Majesté devrait tenir compte de l'intérêt public et assurer l'avantage pour les uns et pour les autres au moyen de règles et d'hommes qui possèdent connaissances et expérience, ce qui serait le plus sûr moyen de les unir tous ensemble.<sup>1332</sup>

Cette lettre montre qu'aux des administrateurs, le chantier du canal fait apparaître la nécessité de réguler les usages des eaux courantes dans un cadre commun afin de garantir au mieux la cohabitation des différents usagers. Pour les ingénieurs, la construction du canal de Göta consiste en la gestion de flux hydrauliques théoriques<sup>1333</sup>. Pour les usagers, les eaux du lac constituent une ressource nécessaire au maintien d'une agriculture vivrière. Aux yeux du gouverneur, entre ces deux catégories d'individus, l'administration royale peut désormais jouer un rôle d'arbitre. Sa demande semble être suivi d'effet : les autorités royales créent des corps chargés de la gestion des voies d'eau, comme le *Norrlandska Vägbyggnad* en 1817<sup>1334</sup>. Leur rôle se limite dans un premier temps à mieux gérer les rapports complexes entre amont et aval<sup>1335</sup>.

---

<sup>1331</sup> DONNER, Joakim. *Op. cit.*, p. 153

<sup>1332</sup> RA, *Skrivelser till konungen, Trollhätte kanal samling*, Lettre de J. Wingard à Charles XIII, 4 novembre 1817

<sup>1333</sup> LE ROUX, Thomas. *Art. cit.*, 2010, p. 17

<sup>1334</sup> NILSSON, Torbjörn. *Art. cit.*, p. 15

<sup>1335</sup> INGOLD, Alice. *Art. cit.*, 2011, p. 77

Pendant toute cette affaire, la justice est complètement absente pour expertiser la baisse du niveau du lac. La nouvelle institution de l'*ombudsman* est laissée de côté au profit d'une expertise totalement administrative, sans aucun appel au pouvoir judiciaire<sup>1336</sup>. Cette absence constitue une consécration du pouvoir administratif qui étend sa sphère jusqu'aux conflits entre particuliers. En agissant sur la demande des riverains, l'administration apparaît comme la seule instance capable de faire prévaloir l'intérêt public sur les intérêts privés. En identifiant les besoins en eau et en mesurant les eaux, les agents de l'administration apparaissent comme les seuls à même de régler le conflit<sup>1337</sup>. Tout comme Napoléon renforce la puissance de l'administration au cours de son règne, les prérogatives des administrations suédoises se renforcent au cours du chantier du canal de Göta, tant en termes de travaux publics que d'aménagement du territoire ou d'utilisation des ressources de l'environnement<sup>1338</sup>. Selon une perspective d'histoire environnementale, ce cas montre aussi que comme dans l'espace français à la même époque, les débordements industriels sont exclus du cadre pénal<sup>1339</sup>.

Cette extension de la sphère administrative se manifeste sur le chantier, mais aussi au-delà. En effet, la construction de la voie d'eau entend valoriser des espaces portuaires, essentiellement la ville de Göteborg. La mise en chantier de la voie d'eau dans la première décennie 1810 provoque du côté des autorités royales une réflexion sur la législation commerciale suédoise.

### 3. Construire une interface commerciale

Depuis la période moderne, les flux commerciaux entre le lac Vänern et Göteborg s'intensifient, en dépit des obstacles majeurs que constituent les cataractes de Trollhätte<sup>1340</sup>. L'accroissement du commerce en Suède à l'occasion du Blocus continental constitue toutefois un puissant facteur de remise en question de ces obstacles physiques. En effet, la Suède reste pendant toute la durée du Blocus continental le seul pays continental accessible aux navires

---

<sup>1336</sup> LANE, Jan-Erik. *Constitutions and Political Theory*. Manchester : Manchester University Press, 2011, p. 153

<sup>1337</sup> INGOLD, Alice. Art. cit., 2011, p. 76

<sup>1338</sup> INGOLD, Alice. Art. cit., 2014, p. 37

<sup>1339</sup> FRESSOZ, Jean-Baptiste. Art. cit., p. 67

<sup>1340</sup> WESTERDAHL, Christer. *Inland water boats and shipping in Sweden. The great lakes. *Archaeonautica*, n°14, 1998, p. 18*

anglais<sup>1341</sup>. Cette situation particulière fait de la ville de Göteborg un *emporium* pour l'ensemble des navires neutres ou britanniques. Göteborg devient en effet la principale porte d'entrée de la Suède alors que Stockholm dépérit<sup>1342</sup>. La capitale a perdu son partenaire commercial finlandais et fait face à un empire ennemi. L'importance croissante du commerce conduit nombre de maisons de marchands germaniques à venir s'installer dans Göteborg, qui connaît une croissance sans précédent<sup>1343</sup>.

Cette expansion conjoncturelle conjuguée à l'ouverture imminente du canal de Göta suscite des espoirs du côté des autorités municipales comme des autorités royales. Face au caractère exceptionnel du blocus, les bourgeois de la ville de Göteborg estiment pouvoir capter et conserver durablement les nouveaux flux de marchandises dirigés vers leur ville. Ils plaident alors pour la création d'instruments juridiques et commerciaux nouveaux susceptibles de pérenniser leur richesse. Soucieuses de conserver le soutien de cette bourgeoisie d'affaires qui a soutenu le renversement du régime précédent, les autorités royales envisagent Göteborg comme un espace à soutenir. Cela conduit à une production législative nouvelle, par l'intermédiaire de la création d'une compagnie maritime : la Compagnie de la mer Baltique.

### 3.1. Göteborg : une ville champignon

Depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, la Baltique est une zone commerciale majeure en Europe, semblable à plusieurs égards à une Méditerranée qui irait de la mer du Nord au golfe de Finlande<sup>1344</sup>. Si la plupart des Etats européens comme la France ou le Royaume-Uni importent des produits venus de la Baltique, le besoin de s'y approvisionner s'accroît énormément à l'occasion des conflits révolutionnaires puis napoléoniens. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les Britanniques accordent énormément d'importance au contrôle des ports baltiques, perçus comme des points nodaux<sup>1345</sup>. L'importance de la zone baltique est telle qu'elle représente alors entre 10 et 20% du total des importations britanniques, sans compter la contrebande. On y retrouve notamment

---

<sup>1341</sup> DUFRAISSE, Roger. Politique douanière française, blocus et système continental en Allemagne. *Revue du souvenir napoléonien*, 1993, n°389, p. 16

<sup>1342</sup> *Ibid.*

<sup>1343</sup> AASLESTAD, Katherine. Introduction In In AASLESTAD, Katherine, JOOR, Johan (eds.). *Op. cit.*, p. 25

<sup>1344</sup> le terme est déjà employé pour la période médiévale dans LENEGRE, Florent. Norvégiens et Britanniques : identités et altérité au sein d'une Méditerranée septentrionale (XII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles) In ROSSIGNOL, Sébastien, GAUTIER, Alban (dir.). *De la mer du Nord à la mer Baltique : Identités, contacts et communications au Moyen Age*. Lille : Publications de l'Institut de recherches historiques du Septentrion, 2012, p. 205-220

<sup>1345</sup> HUTCHISON, Ragnhild. The Norwegian and Baltic Timber Trade to Britain 1780–1835 and its Interconnections. *Scandinavian Journal of History*, 2012, vol. 37, n°5, p. 58

les importations de bois nécessaires à la construction de navires militaires, le bois colonial étant trop onéreux pour être employé à grande échelle. Cette demande pour le bois nordique influence la politique étrangère britannique dans la zone, comme nous avons pu le voir précédemment. La mise en oeuvre du Blocus continental à partir de 1807, et la fermeture consécutive des ports européens au commerce anglais, est un choc durable et positif pour le commerce au long cours suédois, et notamment la ville de Göteborg<sup>1346</sup>. Ce changement dans l'environnement institutionnel influence le destin des activités commerciales de la ville, qui devient une plateforme commerciale majeure en un laps de temps très court.

Dès 1808-1809, les autorités britanniques se décident à soutenir les autorités suédoises afin d'assurer leur approvisionnement en fer pendant toute la période de la guerre<sup>1347</sup>. Cela les conduit notamment à les assister dans le projet du canal de Göta, qui doit d'abord servir à l'approvisionnement en fer. Les années 1809-1813 constituent la période la plus prospère de Göteborg, appelée *briljanta tiden*<sup>1348</sup>. Au cours de ces quelques années, les compagnies marchandes de la ville, à l'instar de la compagnie Ekman, tirent profit de la redistribution des circuits commerciaux<sup>1349</sup>. Jusqu'alors, le hareng constitue la principale ressource de la ville. Avec le blocus, le port devient le seul seuil d'entrée continental accessible aux marchandises britanniques, essentiellement coloniales comme le sucre, le tabac ou encore le café. Pour faire face à la demande, les armateurs de la ville lance de grands programmes de construction navale qui accroissent la flotte marchande de la ville. Parallèlement, les registres de commerce montrent que le nombre de compagnies marchandes explose<sup>1350</sup>. En 1818, le consul français de Göteborg adresse son rapport à Paris, adjoignant des informations numériques qui permettent de se rendre compte de ce véritable boom économique :

L'heureuse situation de Gothembourg lui a procuré quelquefois un mouvement de commerce très étendu. Le système continental valut aux Suédois également des affaires immenses, dans la période de 1808 à 1814. 44 marchands en gros, parmi lesquels 10 sont anglais, et 6 allemands, font tout le commerce de cette place, avec 375 détaillants.

---

<sup>1346</sup> PFISTER, Ulrich. Great divergence, consumer revolution and the reorganization of textile markets : evidence from Hamburg's import trade, eighteenth century. LSE, Working paper 2017, n°266, p. 8

<sup>1347</sup> DAVEY, James. The Transformation of British Naval Strategy: Seapower and Supply in Northern Europe, 1808–1812. Woodbridge : The Boydell Press, 2012, p. 32

<sup>1348</sup> FORSBERG, Per. *Op. cit.*, p. 18

<sup>1349</sup> EDVINSSON, Therese. *Op. cit.*

<sup>1350</sup> ANDERSSON, Magnus. *Art. cit.*, p. 55

Dans les années 1808 à 1814, l'affluence des étrangers y entretint de 21 à 22,000 individus.<sup>1351</sup>

Les chiffres fournis par le consul de France rejoignent ceux acceptés aujourd'hui par les historiens de la ville de Göteborg<sup>1352</sup>. Si le nombre d'habitants et de compagnies augmente alors de manière si vertigineuse, c'est parce que les marchands opérant jusqu'alors dans les ports hollandais ou germaniques rejoignent la place de Göteborg. Ainsi, la ville s'émancipe peu à peu du rayon d'influence du port-entrepôt de Hambourg dans lequel elle se trouvait jusqu'alors pour devenir à son tour un emporium<sup>1353</sup>. A cette occasion, les circuits commerciaux de l'espace atlantique connaissent une reconfiguration, ce qui conduit à une intégration en Suède des flux commerciaux venus des Etats-Unis<sup>1354</sup>. Peu à peu, le développement économique fait penser aux acteurs économiques de la ville de Göteborg que cet espace américain peut devenir le potentiel débouché des produits suédois. Ce sentiment se renforce surtout en 1813, lorsque la Suède reçoit la Guadeloupe du Royaume-Uni. L'île caribéenne apparaît alors aux yeux du pouvoir royal et à ceux des négociants comme un potentiel noeud de tous les échanges commerciaux entre Amérique du Nord, Caraïbes et Amérique latine, par des échanges fluviaux et maritimes venus de la toute Baltique et transitant par la Suède<sup>1355</sup>.

Cependant, cette activité est avant tout conjoncturelle, comme le remarque un rapport ultérieur par le consul de France, qui explique que « Gothembourg est devenue en 1811, 1812 et 1813, le lieu d'entrepôt de toutes les marchandises que l'on cherchait à introduire sur le continent. Le commerce de ce port prit alors une activité tout à fait exagérée.<sup>1356</sup> »

En effet, le caractère conjoncturel de ce commerce apparaît peu à peu aux yeux des contemporains. Les flux commerciaux entament une phase descendante à compter de l'année

---

<sup>1351</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Suède et Norvège. 1725-1855, Mémoire sur Göteborg et son commerce, 19 juillet 1818

<sup>1352</sup> ANDERSSON, Magnus. Art. cit., p. 55

<sup>1353</sup> MÜLLER, Leos. Scottish and Irish entrepreneurs in eighteenth-century Sweden In DICKSON, David, PARMENTIER, Jan, OHLMEYER, Jane. Irish and Scottish Mercantile Networks in Europe and Overseas in the Seventeenth and Eighteenth Centuries. Gand : Academia Press, 2007, p. 147

<sup>1354</sup> DESSENS, Nathalie. Au carrefour de l'espace atlantique : la Nouvelle-Orléans au XIX<sup>e</sup> siècle In DUBESSET, Eric, DE CAUNA, Jacques. *Dynamiques caribéennes : pour une histoire des circulations dans l'espace atlantique (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*. Pessac : Presses universitaires de Bordeaux, 2014, p. 305

<sup>1355</sup> GAUCHET, Thomas. Circulations and Knowledge transfer in Northern Europe in time of war : the travel of C. D. Skogman. *Nordic Historical Review*, 2019, vol. 1, n°25, p. 18

<sup>1356</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothembourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport, 28 juillet 1816

1815. Certes, la crise n'est pas instantanée. Dans un premier temps, les exportations de fer, de poix et de bois se poursuivent. Les Britanniques maintiennent voire accroissent leur demande pour les matériaux dans toute la zone baltique afin d'assurer leur développement économique<sup>1357</sup>. Cette stabilisation des flux commerciaux éveille les espoirs des négociants de Göteborg, qui cherchent à créer une compagnie susceptible à la fois de capter de nouveaux des flux commerciaux tels que ceux des années 1809-1813, mais aussi de répondre à la baisse des exportations à partir des années 1813<sup>1358</sup>. La promotion de cette compagnie vient directement des rangs de la compagnie du canal : B. von Platen voit dans la période prospère et la construction du chantier du canal une occasion de capter les flux commerciaux. Leur expérience nouvelle du modèle de la compagnie à charte leur donne la possibilité de se prononcer sur la dimension juridique de l'éventuelle compagnie en sus de la dimension technique.

### 3.2. Repenser Göteborg et la mer : la Compagnie de la Baltique

La fin du XVIII<sup>e</sup> et le début du XIX<sup>e</sup> sont marqués par une hausse de l'attention des autorités royales en Europe vis à vis du développement économique<sup>1359</sup>. Cette rupture réside notamment dans le fait que l'Etat accorde une importance croissante aux règles qui gouvernent les échanges économiques et l'influence des groupes sociaux dans la société. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, plusieurs projets suédois envisagent déjà de faire des travaux d'aménagement pour améliorer l'attractivité du port de Göteborg par rapport au trafic maritime de haute mer. Des ingénieurs proposent alors la construction de canaux destinés à améliorer les relations entre le port et l'arrière-pays, en aménageant les rives de la Göta et en repensant complètement le rapport entre la terre et la mer<sup>1360</sup>. C'est une rupture avec les plans qui préconisent auparavant des interventions modestes, circonscrites à la ville de Göteborg : au tournant du siècle, la perspective devient plus globale.

---

<sup>1357</sup> WINTON, Patrick. Commercial interests and politics in Scandinavia, 1730-1815 : introduction In IHALAINEN, Pasi, BREGNSBO, Michaël, SENNEFELT, Karin, WINTON, Patrik. *Op. cit.*, p. 214

<sup>1358</sup> AUDRAN, Karine. Commerce réel et commerce pensé en Bretagne, à la fin du XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle : contribution à l'histoire des mentalités négociantes (Nantes, Lorient, Brest, Morlaix et Saint-Malo, 1789-1817). *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2009, n°1, p. 48

<sup>1359</sup> MAGNUSSON, Lars. *Op. cit.*, p. 116

<sup>1360</sup> LE BOUËDEC, Gérard. Le cabotage sur la façade atlantique française, XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle In POUSSOU, Jean-Pierre. *Histoire du cabotage européen (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*. Paris : PUPS, 2008, p. 19



Le développement de Göteborg sur le modèle de la ville-champignon, en relation avec le commerce qui s'y déroule entre 1808 et 1815, rend encore plus impérieuse la nécessité de repenser la relation de Göteborg avec son espace maritime<sup>1361</sup>. La mise en oeuvre de la construction du canal de Göta contribue à matérialiser aussi les transformations des communications vers l'intérieur du pays, en poursuivant la route déjà établie par le canal de Trollhätte. Ces deux voies d'eau placent d'importants espoirs sur la ville, dont les autorités royales et municipales espèrent faire une remplaçante d'Amsterdam. Pendant les deux siècles précédents, le commerce baltique est détenu par les marchands hollandais puis germaniques, comme ceux de Hambourg. Les changements majeurs que connaît la ville conduisent les négociants et leurs représentants à militer pour créer une ville d'entrepôt, caractéristique des flux commerciaux baltiques<sup>1362</sup>. C'est de ce raisonnement que naît la Compagnie de la Baltique en 1815.

Avant d'en étudier les rouages, il faut comprendre le cadre général dans lequel elle se crée, à savoir celui du commerce d'entrepôt<sup>1363</sup>. A une époque où le transport des marchandises est lent, coûteux, irrégulier et susceptible d'être perturbé, où l'offre et la demande de marchandises fluctuent de manière brutale et imprévisible, les négociants accordent une grande importance à la création d'une base fixe, dans laquelle les produits pourraient être stockés avant la commercialisation et la distribution finale. De plus, la concentration des installations de stockage, de transport et d'assurance en un seul endroit permet de réduire les coûts de transaction et maintenir les prix à long terme plus stables qu'ils ne l'auraient été autrement. L'entrepôt fonctionne ainsi comme un réservoir central de produits de base. En 1815, toutes les relations commerciales nées à la faveur du Blocus ne réapparaissent pas et pourtant, Göteborg reste au coeur des routes commerciales européennes. Avec les grands projets d'infrastructure que connaît la Suède à cette époque, les marchands suédois espèrent à la fois prendre une place laissée vacante sur les mers du Nord en recréant ce commerce tout en minimisant leurs risques au moyen de la base fixe de Göteborg<sup>1364</sup>.

En dépit de la crise, les négociants suédois de Göteborg sortent plutôt renforcés par le conflit napoléonien. Suite au boom économique de la ville, ils possèdent ainsi une forte flotte de navires financés et construits pendant le Blocus continental, et se trouvent pendant quelques

---

<sup>1361</sup> DUFRAISSE, Roger. Art. cit., p. 16

<sup>1362</sup> POURCHASSE, Pierrick. Art. cit., p. 107, voir carte en annexe p. 584

<sup>1363</sup> *Ibid.*

<sup>1364</sup> DUFRAISSE, Roger. Art. cit., p. 17

mois encore au milieu de flux commerciaux qui relient les deux principaux vainqueurs de la France, la Russie et le Royaume-Uni<sup>1365</sup>. S'ils commencent à souffrir de la reconfiguration des réseaux commerciaux baltiques qui convergent peu à peu vers l'espace atlantique, ils pensent pouvoir survivre en créant une entreprise commerciale de transit, comme l'explique B. von Platen dans une des premières lettres qu'il adresse à l'héritier Charles-Jean sur ce sujet en 1814 :

C'est à présent le moment de poser la base de la prospérité scandinave pour les siècles futurs ! En faisant disparaître à la fois les barrières politiques constitutionnelles et commerciales des pays fraternels trop longtemps séparés. En établissant une Compagnie Baltique à Göteborg ; en réalisant par tous les moyens imaginables les communications tant maritimes que terrestres déjà commencées !!<sup>1366</sup>

La lettre de B. von Platen est intéressante à plusieurs égards. Elle montre bien que la compagnie de la Baltique ne se conçoit que dans le nouvel environnement économique suédois qui est en train d'être bâti. Ainsi, cette Compagnie de la Baltique apparaît comme une extension juridique des transformations physiques du territoire par le biais du canal de Göta. Si B. von Platen est là encore à l'initiative du projet, c'est que cette compagnie s'appuierait sur le canal de Göta pour assurer le transport de marchandises. La compagnie s'appuierait d'ailleurs sur des changements majeurs dans les modes de production suédois, car depuis le milieu des années 1810 les autorités suédoises, en accord avec les maîtres de forges, réorganisent la production pour améliorer la qualité et accroître les exportations, afin de concurrencer le fer britannique<sup>1367</sup>.

Cette vision holiste, englobant production industrielle et politique commerciale, n'est pas singulière. La compagnie de la Baltique correspond en effet en tout point à la conception de l'entreprise telle qu'on la retrouve au début du XIX<sup>e</sup> siècle : « une institution participant à l'élaboration des politiques d'État tout en n'étant pas dans l'État »<sup>1368</sup>. En effet, la future com-

---

<sup>1365</sup> BLACK, Jeremy. *Trade, Empire and British Foreign Policy, 1689-1815: Politics of a Commercial State*. Londres : Routledge, 2007, p. 183

<sup>1366</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Koncept till cirkulär och instruktioner (1810-1817), Lettre de B. von Platen à Charles-Jean, 1814

<sup>1367</sup> FLOREN, Anders. et al. *Art. cit.*, p. 37

<sup>1368</sup> ROULET, Eric, BORDE, Christian. Introduction In ROULET, Eric, BORDE, Christian (dir.). *L'entreprise maritime dans le monde occidental. Essai de définition XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle*. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2016, p. 2

pagnie permettrait de mettre en oeuvre une nouvelle politique commerciale, en assurant prestige et puissance commerciale suédoise dans le cadre de la politique de 1812, fondée sur la neutralité<sup>1369</sup>. Dans le même temps, la Compagnie de la Baltique s'entend chez les contemporains comme une entreprise maritime, qui combine armement de navires et transport de marchandises, sans être exclusivement liée à cette activité, mais toujours en relation avec celui-ci<sup>1370</sup>. La compagnie construirait, réparerait, démolirait des navires, réaliserait du courtage et représenterait une agence maritime, avec des activités de manutention. C'est donc bien là encore une forme commerciale hybride, parce qu'inédite, que les négociants entendent créer.

Cette forme hybride peut se lire ici comme le symbole de l'extension de la sphère publique depuis le XVIII<sup>e</sup> qui se manifeste par une multiplication des discussions entre les autorités et les marchands sur les activités commerciales et la régulation politique de ces activités<sup>1371</sup>. Si le faiseur de projet B. von Platen est en mesure de faire sa demande auprès des autorités, c'est qu'il joue là encore un rôle d'intermédiaire. Toutefois, le projet est cette fois totalement profitable aux marchands, ce qui est la preuve qu'ils sont parvenus à établir des relations avec des représentants de l'Etat à leur avantage<sup>1372</sup>. Le recours à cette forme de compagnie à privilège démontre de nouveau que malgré les conflits napoléoniens, le monde de l'ancien négoce suédois, comme d'autres en Europe, ne disparaît pas totalement, pas plus que ses conceptions<sup>1373</sup>. Pour éviter le déclin lié à la redéfinition des flux commerciaux lors de la sortie de guerre, les plus grandes familles négociantes usent de dispositifs commerciaux traditionnels, comme ici le recours à la compagnie par actions fondée par privilège<sup>1374</sup>. Le consul de France à Göteborg en donne ainsi une description précise dans un mémoire envoyé à Paris un an après l'échec du projet, en 1816 :

Cette entreprise, sous le nom de Compagnie de la Baltique, devait être dirigée par un certain nombre de négociants. Enfin, l'établissement aurait eu pour chef un directeur

---

<sup>1369</sup> *Ibid.*

<sup>1370</sup> ROULET, Eric, BORDE, Christian. Art. cit., p. 1

<sup>1371</sup> GARNER, Guillaume. Réguler ou moraliser ? « Capital » et Capitalistes » à Mayence In MAITTE, Corinne, MINARD, Philippe, DE OLIVEIRA, Matthieu (dir.). La gloire de l'industrie, XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2012, p. 24

<sup>1372</sup> WINTON, Patrik. Art. cit., 2011, p. 211

<sup>1373</sup> PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier. Pour une histoire du négoce international français au XIX<sup>e</sup> siècle : Problèmes, sources et perspectives. *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2001, vol. 2, n°23, p. 29

<sup>1374</sup> ADAMSON, Rolf. Swedish iron exports to the United States, 1783–1860. *Scandinavian Economic History Review*, 1969, vol. 17, n°1, p. 86

choisi par le gouvernement entre les principaux négociants de Gothenbourg, et intéressés dans l'entreprise au moins pour 10 actions : quatre autres négociants nommés par les actionnaires et possédant au moins cinq actions chacun, devaient aider le chef, sous le titre de directeurs-adjoints.<sup>1375</sup>

Sans revenir ici sur les arguments que nous avons déjà pu développer pour la compagnie du canal de Göta, on peut noter plusieurs avantages dans ce statut particulier de la compagnie privilégiée par actions. En effet, le privilège reconnu par l'Etat royal permet de maintenir des contacts avec des partenaires commerciaux étrangers, de soutenir des relations diplomatiques intenses avec des Etats étrangers et de conserver des intérêts commerciaux tout en bénéficiant là encore de l'instrument juridique du privilège pour écarter toute concurrence un peu trop entreprenante<sup>1376</sup>. Les négociants de Göteborg pourraient ainsi bénéficier d'une forme de privilège collectif, d'une protection douanière qui viendraient se superposer avec les privilèges de la ville et les actes de navigation. Comme on peut le voir, la structure même de l'actionariat serait sensiblement la même que celle du canal de Göta, à l'exception que cette fois la compagnie ne concernerait que Göteborg.

Les cercles marchands créent aussi des barrières considérables pour les nouveaux entrants, assurant ainsi des flux de biens et d'informations<sup>1377</sup>. En un sens, la Compagnie de la Baltique s'apparente à un « cercle » marchand, qui donne à ses actionnaires un pouvoir de négociation sur les fournisseurs, permet de partager les coûts de stockage, tandis que les actionnaires peuvent manipuler les prix de vente à leur avantage et constituer une force de proposition sur la politique douanière<sup>1378</sup>. De plus, le risque est réparti en cas de crise, peut-être une forme de proposition assurantielle tirée du déclin de la ville. Pour les marchands de la place de Göteborg, cette nouvelle compagnie serait un moyen de réaliser des activités de marché en commun au sein d'un groupe de pairs, réalisant ainsi une forme de compagnie oligopolistique avec un contrôle sur les activités d'achat et de vente de certains produits à un endroit déterminé<sup>1379</sup>. Elle peut se lire comme une forme de transition de la société commerciale du XVIII<sup>e</sup> siècle à une société industrielle capitaliste du XIX<sup>e</sup> siècle.

---

<sup>1375</sup> FEDOROWICZ, Jan. *England's Baltic Trade in the Early Seventeenth Century Trade : A Study in Anglo-Polish commercial diplomacy*. Cambridge : Cambridge University Press, 1980, p. 165

<sup>1376</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2012, p. 26

<sup>1377</sup> GERVAIS, Pierre. *Early Modern Merchant Strategies and the Historicization of Market Practices*. Max Planck Institute, Working paper 2014, n°15, p. 12

<sup>1378</sup> GERVAIS, Pierre. Art. cit., p. 9

<sup>1379</sup> *Ibid.*, p. 5

A long terme, l'objectif des promoteurs de la Compagnie est de transformer Göteborg en Hambourg ou Amsterdam. A l'instar de ce qui se fait depuis le siècle précédent sur la façade de la mer du Nord, ils espèrent pouvoir maintenir leur position en mettant en place un commerce d'entrepôt<sup>1380</sup>. En effet, les ports allemands et hollandais sont des interfaces entre un vaste hinterland productif et le commerce de longue distance, et fonctionnent comme des entrepôts<sup>1381</sup>. Toutefois, l'inspiration pour la compagnie de la mer Baltique ne semble pas totalement découler de modèles étrangers. On y retrouve au contraire une tradition ancienne, celle du système portuaire baltique autour des *kontor*, des villes entrepôts<sup>1382</sup>. Dans le récit qu'il fait des objectifs de la compagnie l'année même de son échec, P. A. Granberg parle de cet objectif :

La compagnie de la mer Baltique était habilitée, comme dans le cas de la Compagnie suédoise des Indes orientales, à organiser, avec le même privilège et avec les mêmes libertés, des ventes aux enchères des marchandises transportées. A Göteborg, elle avait obtenu le droit de chargement et de déchargement des marchandises et le privilège du transport, ainsi que le service de ses propres bateaux.<sup>1383</sup>

Le récit de l'historiographe suédois est limpide : la ville de Göteborg est censée devenir l'entrepôt de l'Europe du Nord. Bien entendu, le réseau hydrographique formé par la combinaison du canal de Trollhätte et du futur canal de Göta constituent un argument pour cette transformation. En effet, la ville de Göteborg est située au débouché d'un fleuve, le Göta, longé par de nombreux débarcadères qui forment des ports naturels permettant d'installer des activités d'armement et des entrepôts. De plus, le fleuve, les lacs puis les canaux donnent accès à un hinterland de taille conséquente, qui s'étend alors sur la quasi-totalité de la partie habitée de la Suède. Si la comparaison peut paraître audacieuse, la Suède entend suivre une voie analogue à

---

<sup>1380</sup> FEDOROWICZ, Jan. *Op. cit.*, p. 165

<sup>1381</sup> PFISTER, Ulrich. Art. cit., p. 6

<sup>1382</sup> BES, Lennart, FRANKOT, Edda, BRAND, Hanno (eds.). *Baltic connections. Archival guide to the maritime relations of the countries around the Baltic sea.* Leyden : Brill, 2007, p. 2

<sup>1383</sup> GRANBERG, Per Adolf. *Staden Göteborgs historia och beskrivning.* Stockholm : Elméns och Granbergs, 1815, p. 230

celle d'autres pays de forme péninsulaire, dont les autorités privilégient généralement le commerce d'entrepôt<sup>1384</sup>. Tant la forme de la péninsule scandinave que les rapides qui font redouter l'entrée de la mer Baltique aux navires étrangers jouent un rôle majeur dans cet espoir.

Si les négociants et armateurs de Göteborg sont prêts à promouvoir le projet, c'est que depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les Suédois prennent, aux côtés des Danois et des armateurs du Nord de l'espace germanique, le rôle des Hollandais comme transporteurs des principaux produits de la Scandinavie vers le Sud de l'Europe<sup>1385</sup>. Le bouleversement des guerres napoléoniennes élimine les places maritimes concurrentes, ce qui laisse espérer que Göteborg puisse devenir l'*emporium* des produits du Nord de l'Europe, comme le bois, la poix mais surtout le fer. Si la compagnie semble si profitable, c'est parce que l'espace baltique est un espace commercial qui peut être alors qualifié de « semi-périphérique »<sup>1386</sup>, au sens où il est exploité par le centre mais qu'il exploite aussi des espaces comme la Chine et l'Afrique. De même que les marchands de Bordeaux étudiés par S. Marzagalli essaient de restaurer leur ancienne position commerciale à l'issue du Blocus continental, les marchands de Göteborg entendent utiliser la Compagnie de la Baltique pour maintenir leur nouvelle position dominante<sup>1387</sup>. Dans son ouvrage sur l'histoire de Göteborg, P. A. Granberg consacre un passage important aux stratégies commerciales de la nouvelle compagnie :

La situation heureuse de Gothembourg était bien de nature à faciliter la réussite de ce projet. Car, en réexportant, dans ses magasins, les chanvres, les cordages, les toiles à voile, les bois, les goudrons, les fers, les poissons séchés, les suifs, les cires, les cuirs, les grains, en un mot, tous les produits de la Baltique, de la Suède et de la Norvège, quels avantages n'aurait-elle pas présenté en particulier au navigateur américain ?<sup>1388</sup>

Plusieurs enseignements sont à tirer de cet extrait.

D'abord, on décèle chez les promoteurs de la Compagnie la volonté de créer une entreprise dédiée aux produits de la Baltique une stratégie commerciale qui consiste à prendre part à une première forme de division internationale du travail, en proposant des produits que ni la

---

<sup>1384</sup> WONG, Lee Tuan, LEE, Kam Hing. Aceh-Penang Maritime Trade and Chinese Mercantile Networks in the Nineteenth Century. *Archipel*, 2014, vol. 87, p. 198

<sup>1385</sup> SCHELTJENS, Werner. French imports to the Baltic, a quantitative analysis. *Revue de l'OFCE*, 2015, vol. 4, n° 140, p. 166

<sup>1386</sup> HUTCHISON, Ragnhild. Art. cit., p. 578

<sup>1387</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*

<sup>1388</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothembourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport, 28 juillet 1816

France, ni le Royaume-Uni ne sont en mesure de proposer<sup>1389</sup>. Le schéma est comparable à celui de la France où il faut attendre le début du XIX<sup>e</sup> siècle pour voir chez les négociants une forme de spécialisation en produits nordiques<sup>1390</sup>. La compagnie de la Baltique aurait alors pour objectif de contourner la révolution du libre-échange et de l'essor de la concurrence, en utilisant une niche du système de négoce international, celle du commerce des pays riverains de la Baltique. En effet, la période est marquée par une large hausse du commerce d'exportation depuis la Finlande au-delà de la mer Baltique, et par conséquent une hausse du trafic maritime<sup>1391</sup>. Les négociants suédois entendent en profiter en substituant leur canal à cette route maritime. Les volumes de bois sortant de Viborg excèdent le tonnage de la flotte marchande finlandaise. De plus, les actes de navigation suédois empêchent les importations, mais non les exportations par des bateaux. La Russie possède, près d'un siècle après la fondation de Saint-Pétersbourg, une flotte marchande modeste. A l'époque, le Royaume-Uni consomme énormément de bois venu de Finlande<sup>1392</sup>. L'activité de pivot est donc d'autant plus envisageable que le traité de Fredrikshamn entre l'empire russe et la Suède prévoit notamment que les Suédois puissent poursuivre leurs activités commerciales en Finlande, notamment les exportations de bétail, poisson, tissus, poix et bois<sup>1393</sup>. Il faut attendre 1817 pour que le Grand-Duché de Finlande se dote à son tour de barrières. Il faut voir ici la compagnie de la Baltique dans le même ordre d'idée que les *agency houses* britanniques, qui permettent d'acheter les matières premières puis de les revendre en étendant les débouchés<sup>1394</sup>.

Quel que soit finalement le caractère moderne ou traditionnel de cette compagnie, il n'en reste pas moins qu'elle concerne le canal de Göta au premier chef. Par le lien avec celui de Trollhätte, Göteborg est reliée aux les marchandises qui proviennent de l'arrière-pays suédois et de toutes les provinces autour des lacs<sup>1395</sup>. Avec les entrepôts et les premiers ateliers qui se construisent le long des canaux, il s'agit de faire de Göteborg un espace industriel et

---

<sup>1389</sup> PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier. Art. cit., p. 9

<sup>1390</sup> *Ibid.*, p. 13

<sup>1391</sup> OJALA, Jari, RÄIHÄ, Antti. Navigation Acts and the integration of North Baltic shipping in the early nineteenth century. *The International Journal of Maritime History*, 2017, vol. 29, n°1, p. 30

<sup>1392</sup> *Ibid.*, p. 36-37

<sup>1393</sup> KARONEN, Petri. Art. cit., p. 174

<sup>1394</sup> CHAPMAN, Samuel. The Agency Houses: British Mercantile Enterprise in the Far East c. 1780–1920. *Textile History*, 1988, vol. 19, n°2, p. 239-254

<sup>1395</sup> GODELAINE, Florent. Les ports ligériens du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle. Etat des lieux, débouchés économiques, infrastructures portuaires entre Angers et Nantes In LLINARES, Sylviane, EGASSE, Benjamin, DANA, Katherine (dir.). De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2018, p. 341

portuaire qui assure la continuité des flux, notamment par le biais de la révolution des transports, ce qui se rencontre aussi en France<sup>1396</sup>. Il faut garder présent à l'esprit que déjà en 1815, B. von Platen demande à T. Telford de lui faire parvenir les premiers plans de bateaux à vapeur, rapides et avec un fort tonnage dans l'optique de transférer les produits des futurs centres industriels vers ce port majeur. Si le promoteur du canal veut absolument mettre en valeur ce port, c'est parce que dans le système des transports du début du XIX<sup>e</sup> siècle, le segment maritime ou le transport fluvio-maritime est le seul disponible<sup>1397</sup>. Mettre en oeuvre une telle compagnie permettrait de faire de Göteborg un port de premier plan à une période où une hiérarchie portuaire commence à se dessiner fortement, autour de ports de commandement situés au niveau des estuaires, drainant des arrières-pays importants, relié par un réseau de voies d'eau<sup>1398</sup>.

Cette compagnie avantage donc Göteborg qui est, depuis sa fondation en 1631, la capitale de la côte occidentale de la Suède, et une ville résolument inscrite dans l'espace atlantique<sup>1399</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'installation de marchands issus des juive et écossaise, puis la fondation de la Compagnie suédoise des Indes orientales contribuent à la tourner définitivement vers un commerce au long cours qui emprunte des circuits atlantiques. Si Stockholm reste jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle le premier *emporium* du royaume, la perte de la Finlande en 1809 constitue une rupture<sup>1400</sup>. Entamée dès la fin du XVIII<sup>e</sup> à l'occasion de la guerre d'indépendance américaine et des guerres révolutionnaires, la montée en puissance de Göteborg se poursuit. Les autres villes portuaires comme Karlskrona, de faible taille, ne peuvent rivaliser et se situent bientôt sur des routes commerciales secondaires. Cependant, cette redistribution ne se fait pas sans heurt. Si la Compagnie de la Baltique acchope, c'est d'abord du fait des marchands de Stockholm, selon le consul français de Göteborg :

Mais ce plan, comme tant d'autres très utiles, a dû échouer contre l'intrigue et la petite jalousie du commerce de Stockholm, qui s'oppose opiniâtement à toute entreprise qui pourrait tourner au profit d'un autre port. Pendant plus d'un siècle, ils avaient fait

---

<sup>1396</sup> MARNOT, Bruno. Les ports français et la mondialisation au xixe siècle ou l'émergence de trois modèles de croissance régionale. *Monde(s)*, 2014, vol. 6, n°2, p. 205

<sup>1397</sup> LE BOUËDEC, Gérard. Economie atlantique et profil des villes-ports en Europe (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) In SAUPIN, Guy (dir.). Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX<sup>e</sup> siècle. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, p. 2

<sup>1398</sup> LE BOUËDEC, Gérard. Les petits ports bretons du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle. *Rives méditerranéennes*, 2010, n°35, p. 69

<sup>1399</sup> DESSENS, Nathalie. Art. cit., p. 304

<sup>1400</sup> LAYTON, Ian. Death of a merchant In FISCHER, Lewis, MINCHINTON, Walter. People of the Northern Seas. International Maritime Economic History Association, 1992, p. 92



échouer tous les plans de construction de l'admirable canal de Trollhätta, dont l'effet a été véritablement de doubler l'exportation des fers et des bois par Gothembourg. C'est encore, par le même motif, qu'ils voient aujourd'hui d'un mauvais oeil la construction gigantesque du grand canal de Gothie.<sup>1401</sup>

Le rapport du consul français est clair, et s'accorde avec l'ensemble des informations disponibles dans les sources suédoises. Les marchands de Stockholm s'opposent à la création d'une compagnie commerciale dont ils estiment qu'elle portera le coup de grâce à leurs activités commerciales. D'autant que Göteborg cumule déjà les fonctions de siège du comté, de grand port et de capitale de région<sup>1402</sup>. La concentration du pouvoir politique, des élites sociales, des entrepreneurs, d'une forte population en fait une capitale économique susceptible de faire sérieusement concurrence à la capitale historique du royaume. Les activités industrielles qui se développent dans le monde atlantique ne font qu'accroître cette importance, notamment au travers de l'exportation du fer<sup>1403</sup>. Les autorités de la ville, au sein desquelles on retrouve plusieurs membres de la direction de la compagnie du canal de Göta, veillent à étendre son réseau de communication, et la future voie d'eau ne vise qu'à renforcer encore cette situation favorable. Les privilèges octroyés à la compagnie canal prévoyaient déjà la construction de magasins et d'entrepôts destinés à soutenir cette activité de redistribution<sup>1404</sup>. L'implication de B. von Platen dans ce projet révèle cette volonté de faire du canal et de la région des lacs et de Göteborg une forme de laboratoire d'une nouvelle économie suédoise, plus moderne et plus fluide. L'entrée dans l'ère industrielle doit se faire, aux yeux du baron, à la fois sur le canal avec les bassins, les débarcadères et les grues, mais aussi à son débouché, la ville de Göteborg se dotant de quais et de cales, symptomatiques de l'évolution des ports au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1405</sup>.

En plus de se trouver face à la franche hostilité de la première place commerciale et capitale du royaume, les promoteurs de la nouvelle compagnie se trouvent à contre-courant des

---

<sup>1401</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothembourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport, 28 juillet 1816

<sup>1402</sup> SAUPIN, Guy. Mondialisation et modification des hiérarchies des grands ports de commerce, mi XVII<sup>e</sup> – mi XIX<sup>e</sup> siècle : une comparaison entre l'Espagne, la France et la Grande-Bretagne. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2016, p. 2, voir carte en annexe p. 581

<sup>1403</sup> MÜLLER, Leos. Art. cit., 2007, p. 168

<sup>1404</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1836), Privilège de la compagnie du canal de Göta, 11 avril 1810

<sup>1405</sup> LE BOUËDEC, Gérard. Art. cit., p. 7

orientations commerciales, entre libre-échange et protectionnisme, que connaît l'Europe après 1815<sup>1406</sup>. Si les autorités suédoises adoptent depuis le début du siècle une perspective caméraliste selon laquelle l'Etat ne doit plus intervenir dans la vie économique, et se reposer sur l'activité des individus, en levant les obstacles au développement du commerce, les principaux conseillers du pouvoir royal encouragent le développement de la consommation intérieure<sup>1407</sup>. De plus en plus, des membres de l'administration du commerce constatent que le blocus napoléonien a permis de développer une première forme d'industrie dans l'espace germanique<sup>1408</sup>. Face à cet argument, le projet de la Compagnie perd en acuité, comme le montre le rapport le rapport rédigé par le consul français de Göteborg : « Les négociants de la capitale de Stockholm s'exprimèrent de telle sorte qu'on ne devait pas accueillir un projet qui détruirait nécessairement tout le commerce national.<sup>1409</sup> », mais surtout « mettrait en danger la production de fer suédoise ».

Si l'hypothèse d'un échec du projet de Compagnie face aux seuls arguments protectionnistes semble peut probable, il semble toutefois qu'ils y jouent un rôle non-négligeable. Le projet reste lettre morte et les barrières tarifaires se maintiennent, tout comme les limitations d'exportations. B. von Platen, fervent défenseur du libre-échange dans lequel il voit le meilleur argument en faveur de la construction du canal, échoue dans sa tentative de démontrer que les sommes perçues par les négociants seront réinvesties dans le pays<sup>1410</sup>. L'argument porte peu dans un contexte économique difficile en Suède à compter de 1815, ce qui conduit le pouvoir royal à recourir à des recettes déjà éprouvées, comme des politiques mercantilistes ou la mise en place de barrières protectionnistes, pour protéger les activités nationales et éviter la hausse des inégalités sur le plan social<sup>1411</sup>. Le royaume se trouve alors au diapason des autres Etats européens qui prennent après 1815 dans leur immense majorité des mesures protectionnistes sous la forme de privilège ou de barrières tarifaires censées favoriser les industries nationales<sup>1412</sup>.

---

<sup>1406</sup> AUDRAN, Karine. Art. cit., p. 43

<sup>1407</sup> GARNER, Guillaume. Territoire et espace dans la théorie économique en Allemagne, 1750-1820. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2001, vol. 2, n°48, p. 40

<sup>1408</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2001, p. 44

<sup>1409</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothembourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818), Rapport, 28 juillet 1816

<sup>1410</sup> ALBORN, Timothy. The Strange Death of Mercantilist England: Gold and Protectionism, 1815-1846. Lehman College, Working paper 2012, p. 24

<sup>1411</sup> PFISTER, Ulrich. Art. cit., p. 9

<sup>1412</sup> MINARD, Philippe. Le mythe du colbertisme dans l'histoire de France. *French History and civilisation : Papers from the Georges Rudé seminar*, 2015, vol. 6, p. 123

Cette intransigeance protectionniste ainsi que la restructuration des circuits commerciaux dans la Baltique achèvent de miner le projet. Malgré toute la volonté politique des marchands, la ville de Göteborg ne parvient pas à enrayer son déclin commercial par rapport aux années fastes du Blocus. B. von Platen lui-même réalise au début de l'année 1815 que la compagnie est vouée à l'échec, comme il s'en ouvre auprès du secrétaire d'Etat A. G. Mörner :

En ce qui concerne la Compagnie de la mer Baltique, mes calculs jugent cet objectif incertain. Bientôt le fer russe sera transporté sur des navires suédois vers Londres, Lisbonne et en Amérique à un prix plus bas que le fer suédois. En toute honnêteté, je sais que cette compagnie n'obtiendra pas ce que j'espère.<sup>1413</sup>

Le constat du baron est sans appel pour l'avenir de la compagnie, qui est désormais confrontée à plusieurs évolutions structurelles dans le commerce. D'abord, le fait que le Danemark récupère sa prééminence économique sur le commerce baltique dès la chute de l'Empire en 1814<sup>1414</sup>. Dès lors, nombre de biens baltiques peuvent s'acquérir à Copenhague, qui redevient la principale place commerciale dans cette zone. Ensuite, le fait que la plus grande sûreté des routes imposée par un contrôle quasi-total de la *Royal Navy* dans l'espace atlantique et la mise en construction de navires plus grands en Europe et aux Etats-Unis conduisent à la mise en place de relations directes entre les Etats, ce qui est fatal au commerce d'entrepôt<sup>1415</sup>. Les ports de la partie orientale de la Baltique connaissent un développement important, même du côté russe, et peuvent désormais entretenir des relations commerciales en droiture avec l'Europe occidentale et les Etats-Unis<sup>1416</sup>. Le principal flux commercial que l'on cherchait à capter, à savoir le commerce américain, particulièrement présent à Göteborg entre les années 1807 et 1813, est le premier à se détourner. Les pays qui auraient utilisé la Suède comme entrepôt n'y voit désormais qu'une étape inutile, faisant disparaître la fonction d'intermédiaire occupée par les marchands suédois pendant le conflit napoléonien<sup>1417</sup>. Une étape d'autant plus inutile économiquement que les autorités suédoises continuent d'appliquer des tarifs douaniers élevés.

---

<sup>1413</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1815-1816), Lettre de B. von Platen à A. G. Mörner, 7 janvier 1815

<sup>1414</sup> LAMBERT, Andrew. This is all we want In BJORN, Claus, BJORKE, Bo, SEVALDSEN, Jorgen (eds.). Britain and Denmark: Political Economic and Cultural Relations in the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Centuries. Copenhague : Museum Tusulanum Press, 2003, p. 148

<sup>1415</sup> MARZAGALLI, Silvia. *Op. cit.*, p. 274

<sup>1416</sup> PFISTER, Ulrich. *Art. cit.*, p. 7

<sup>1417</sup> WILSON, Charles. Anglo-Dutch commerce and finance in the eighteenth century. Cambridge : Cambridge University Press, 1966, p. 17

Progressivement, Göteborg connaît un destin similaire à celui d'Amsterdam au XVIII<sup>e</sup> siècle : les navires délaissent peu à peu la place commerciale<sup>1418</sup>. Si la compagnie du canal devient au fur et à mesure des années un moyen pour ses membres d'appartenir à un groupe de pression susceptible de proposer des modifications sur le droit commercial, les négociants et maîtres de forge ne parviennent pas à s'extraire de l'économie absolutiste suédoise et des deux concepts de liberté et de privilèges.

Ce déclin de Göteborg doit toutefois être nuancé, et ce pour deux raisons, qui tiennent du lien entre l'industrie, le commerce et la navigation<sup>1419</sup>. Si le commerce international diminue, et notamment le commerce du fer, la ville se tourne désormais vers le nouveau port qui appartient au royaume : Christiania-Oslo. De la même manière que les navires quittent jusqu'en 1814 les ports danois pour approvisionner la vice-royauté de Norvège, les mêmes navires quittent à partir de 1815 la Suède pour fournir des denrées agricoles aux Norvégiens. Il faut donc voir dans ce nouveau commerce une adaptation du port aux nouvelles circonstances politiques<sup>1420</sup>.

Si les négociants du port de Göteborg échouent à mettre en oeuvre la Compagnie de la Baltique, le chantier du canal de Göta inscrit tout de même ce port de la côte occidentale du royaume dans l'ère industrielle, avant Stockholm<sup>1421</sup>. En effet, l'échec de la compagnie conduit les négociants à investir dans une véritable industrie domestique plutôt que dans une activité d'import-export assez peu redistributrice. Cela explique notamment la hausse des importations de produits tinctoriaux français vers la Suède, surtout après 1815<sup>1422</sup>. Les produits traditionnels qui y transitent ne disparaissent pas pour autant, mais ils sont peu à peu distancés par les matières pondéreuses comme le bois, le charbon ou le fer, ainsi que les produits de l'agriculture à destination de la Norvège. Ce commerce au long cours, s'il est en partie destiné aux Etats-Unis, reste toutefois majoritairement orienté vers les autres pays européens.

---

<sup>1418</sup> BES, Lennart, FRANKOT, Edda, BRAND, Hanno (eds.). *Op. cit.*, p. 14

<sup>1419</sup> PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier. *Art. cit.*, p. 14

<sup>1420</sup> SCHELTJENS, Werner. *Art. cit.*, p. 167

<sup>1421</sup> LE BOUËDEC, Gérard. *Art. cit.*, p. 1

<sup>1422</sup> SCHELTJENS, Werner. *Art. cit.*, p. 160



## Chapitre 6 : Une compagnie contestée (1815-1819)

Le début des années 1810 constitue une rupture dans la conception que les contemporains ont du canal de Göta. La mise en chantier du canal à travers les diverses provinces du royaume matérialise le contrôle que le pouvoir exerce sur l'ensemble du territoire, mais fait surtout surgir brusquement les espaces valorisés par la voie d'eau. Le nombre d'ouvriers présents sur le canal, l'usage des moyens publics mis à disposition d'une compagnie privée, tous ces éléments font naître un ressentiment chez une partie des élites du royaume. D'autant plus que le début des années 1810 reste caractérisé par la toute-puissance des négociants qui profitent à plein du système économique européen. La compagnie du canal est certes perdante financièrement, mais la critique ne vient pas des investisseurs, rompus aux faibles profits financiers<sup>1423</sup>. A compter de 1815, les difficultés économiques liées à la fin des guerres napoléoniennes touchent la Suède. La fragilité financière de la compagnie du canal apparaît alors au grand jour, contraignant la direction à rechercher des fonds auprès des autorités parlementaires et royales.

Au cours de la session du Riksdag de 1817-1818, les membres de la direction de la compagnie du canal doivent faire face à une opposition d'une ampleur inédite. Allant bien au-delà de la simple question de la construction de la voie d'eau, les discussions s'inscrivent dans un contexte européen à une période où les conceptions sur le rôle de l'Etat dans l'économie se structurent. A cette occasion, les sujets débattus en Suède lors du débat sur la compagnie du canal sont les mêmes que dans les autres pays : les barrières douanières, le rôle des banques, la politique foncière<sup>1424</sup>. Peu à peu, les discussions parlementaires conduisent à des décisions conduisant le pouvoir royal de s'impliquer dans le fonctionnement de l'entreprise mais aussi d'assigner de nouveaux objectifs, plus larges, à la voie d'eau. En définitive, celle-ci acquiert une nouvelle dimension, publique cette fois, en tant que première pierre d'un réseau de transport à l'échelle nationale, devenant un nouvel outil d'aménagement pour l'Etat suédois.

---

<sup>1423</sup> MAJEWSKI, John. Who Financed the Transportation Revolution? Regional Divergence and Internal », *The Journal of Economic History*, 1996, vol. 56, n°4, p. 767

<sup>1424</sup> MINICUCI, Stephen. Internal Improvements and the Union, 1790–1860. *Studies in American Political Development*, 2004, vol. 18, n°2, p. 162

## 1. Une crise financière

Les études d'histoire économique sur les effets du Blocus continental à l'échelle européenne, nationale et même régionale se sont considérablement multipliées<sup>1425</sup>. Toutefois, peu d'entre elles enjambent la date de 1815. Le chantier du canal est pourtant poursuivi de part et d'autre de cette rupture chronologique. On peut aisément concevoir qu'un ouvrage aussi profondément ancré par ses promoteurs dans le contexte commercial et économique du royaume de Suède connaisse à l'occasion de la dislocation du Blocus une remise en question majeure. Les problèmes de financement, attribuables à diverses causes, conduisent les dirigeants de la compagnie du canal à faire appel aux autorités royales. Ce recours à l'aide publique aboutit provoquant de vifs débats dans l'enceinte du Riksdag, partagée sur l'avenir de la compagnie.

### 1.1. Une situation financière instable (avant 1816)

Depuis les expéditions maritimes de la compagnie suédoise des Indes orientales au XVIII<sup>e</sup> siècle, Göteborg connaît un fort développement des activités financières, puisque les activités commerciales florissantes nécessitent une forte concentration de capital<sup>1426</sup>. Pour bien comprendre les enjeux financiers du canal, il faut se rappeler que lors de la création de la compagnie du canal de Göta par le privilège du 11 avril 1810, un second privilège établit une compagnie bancaire, une *diskont*, destinée à subvenir aux besoins financiers du canal, en sus de la levée de fonds initiale. C'est par ce biais que l'insécurité financière gagne toute la compagnie.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, trois banques sont créées sur la côte Ouest de la Suède : la Malmö diskont, la Göteborg diskont et la Göta kanal diskont<sup>1427</sup>. Ces *diskont* ou connaissent un développement en Suède dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il convient de savoir que ces établissements bancaires sont caractérisés par un paiement des intérêts en avance par l'emprunteur<sup>1428</sup>. C'est sur ce modèle qu'est fondée la banque de la compagnie du canal de Göta, le

---

<sup>1425</sup> à ce sujet, voir surtout pour le cas français MARZAGALLI, Silvia. « Les boulevards de la fraude ». Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813. Villeneuve d'Ascq : Presses Universitaires du Septentrion, 1999. 396 p. et pour l'échelle européenne, AASLESTAD, Katherine, JOOR, Johan (eds.). Revisiting Napoleon's Continental System: local, regional and European experiences. Basingstoke : Palgrave Macmillan, 2015. 290 p.

<sup>1426</sup> ANDERSSON, Bertil. Early history of banking in Gothenburg discount house operations 1783–1818. *Scandinavian Economic History Review*, 1983, vol. 31, n°1, p. 51

<sup>1427</sup> KÄRRLANDER, Tom. Malmö diskont. En institutionell analys av en bankkris. Doctorat : Economie : Stockholm : KTH, 2011, p. 13

<sup>1428</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 1

même jour que cette dernière, avec pour objectif de fournir une assistance financière à cette entreprise au bénéfice de la nation<sup>1429</sup>.

L'espoir de retombées financières conséquentes avec le percement du canal conduit la banque centrale de Suède, la Riksbank, à lui prêter 800 000 riksdaler au moment de son lancement. Il faut dire que le pays compte alors un trop faible nombre de liquidités en circulation pour alimenter le développement de la production et du commerce<sup>1430</sup>. La charte du comptoir d'escompte de la compagnie du canal de Göta est octroyée le 11 avril 1810 et dispose que les profits faits par la banque financent les 5% de dividendes aux actionnaires de la compagnie du canal, sachant que la voie d'eau ne pourra fournir aucun revenu pendant les années de construction<sup>1431</sup>. La charte de la banque du canal dispose qu'après déduction de 5% des intérêts pour les actionnaires, les profits annuels sont donnés à la compagnie aussi longtemps que la construction se poursuit<sup>1432</sup>. Les prêts de la banque sont destinés à l'industrie, au commerce et à l'agriculture, principalement dans la région de Göteborg<sup>1433</sup>, ce qui permet aux négociants et industriels locaux d'obtenir des crédits bancaires. Un tel système s'explique par le souci des autorités au moment de la fondation d'attirer les souscripteurs en leur faisant espérer des rendements sûrs et conséquents, et de réaliser le canal sans frais pour l'Etat<sup>1434</sup>. Dès 1810, la Göta Kanal Diskont prête ainsi à grande échelle, tant à la compagnie du canal qu'à ses actionnaires. La plupart des crédits sont contractés par des membres de la classe négociante, qui investissent généralement dans la compagnie du canal en parallèle. Les liens familiaux dans la région permettent de garantir les crédits, mais encouragent aussi les prêts à risque, octroyés sur des critères personnels<sup>1435</sup>. Ce prisme géographique fort fragilise la compagnie, car elle la lie aux performances économiques du territoire. Rapidement, cet établissement bancaire du canal devient plus important que les banques de Malmö et Göteborg réunies<sup>1436</sup>.

---

<sup>1429</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Statuts et règlement d'un comptoir d'escompte au bénéfice et en soutien à la compagnie du canal de Göta, Stockholm, 11 avril 1810

<sup>1430</sup> ANDERSSON, Bertil. Art. cit., p. 52

<sup>1431</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kanal och slussbolag, Göta kanal (1810-1818), Statuts et règlement d'un comptoir d'escompte au bénéfice et en soutien à la compagnie du canal de Göta, Stockholm, 11 avril 1810

<sup>1432</sup> ANDERSSON, Bertil. Art. cit., p. 64

<sup>1433</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 87

<sup>1434</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 88

<sup>1435</sup> ADAMSON, Rolf. Finance and marketing in the Swedish iron industry, 1800–1860. *Scandinavian Economic History Review*, 1968, vol. 16, n°1, p. 80

<sup>1436</sup> ANDERSEN, Steffen. The evolution of Nordic finance. Londres : Palgrave Macmillan, 2011, p. 37-39



Dans les premières années, la profitabilité de la banque est au rendez-vous, permettant à la compagnie du canal de financer le chantier, tandis que les prêts bancaires soutiennent l'activité économique de la région de Göteborg. Lors du Riksdag de 1812, les parlementaires suédois ne remettent pas en question le renouvellement des privilèges de la caisse d'escompte du canal de Göta, sur la recommandation des autorités royales<sup>1437</sup>. La correspondance que B. von Platen entretient avec T. Telford au cours de cette période montre à quel point le projet jouit d'une aisance financière :

The expenses of this year amount to about 380 000 riksdaler and are calculated for the coming year, in which we intend to employ 7000 men, to about 500 000 riksdaler which sum is already in our disposal and activated by the loan bank without any necessity for a new call on the subscribers.<sup>1438</sup>

Le faiseur de projet se montre particulièrement satisfait des moyens déployés par la compagnie pour mener le projet à bien, et balaie rapidement en une phrase les doutes sur la soutenabilité d'un tel engagement. En effet, les retours financiers dans les premières années de construction sont de l'ordre de 20% de l'ensemble des coûts de construction. Le pari pris par l'Etat en accordant le statut de compagnie par actions porte ses fruits : le succès est tel que l'on finance un quart des travaux par la banque et l'on parvient dans le même temps à verser 5% d'intérêts aux actionnaires de la compagnie, sans que cela coûte à l'Etat<sup>1439</sup>.

Cependant, cette bonne santé économique de la compagnie se grippe rapidement avec les circonstances économiques particulières de la fin des guerres napoléoniennes, qui peu à peu ébranlent toute cette structure financière. En effet, l'équilibre de la banque reste entièrement soumis aux débiteurs de la banque, car elle ne fonctionne que sur les fonds versés initialement, et ne reçoit aucun versement particulier. De plus, par ses statuts, la banque du canal de Göta a le droit d'accepter les dépôts à de faibles taux d'intérêt, 3% en général<sup>1440</sup>. Lorsque la conjoncture économique se retourne dans les années 1813-1814, les débiteurs ne sont plus en mesure de rembourser les prêts accordés par la banque du canal de Göta. C'est une difficulté majeure pour la banque, qui vient se superposer à celle de 1811 puisqu'à compter de

---

<sup>1437</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 149

<sup>1438</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 23 décembre 1812

<sup>1439</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 87

<sup>1440</sup> ANDERSSON, Bertil. *Art. cit.*, p. 54

cette date, les autorités fiscales suédoises décrètent que les titres de la compagnie ne pourront être acceptés pour le paiement des taxes et impôts<sup>1441</sup>. De plus, les coûts de construction s'accroissent de manière exponentielle autour des années 1813-1814, notamment à cause des salaires des ouvriers britanniques et des importations d'instruments ou de matériaux. Dans les sources, les recours au pouvoir royal pour bénéficier d'un concours financier se multiplient, comme en janvier 1813 où B. von Platen précise qu'il est nécessaire de « revoir le coût qui a été calculé pour la construction.<sup>1442</sup> »

Les lettres de la compagnie à destination du pouvoir royal ou les échanges de lettres avec les ministères concernés s'accroissent singulièrement au cours des années 1813-1814, au fur et à mesure que la situation financière de la banque du canal se détériore. Ainsi, les directeurs de la compagnie multiplient les demandes d'exonérations pour les coûts de marche, les bois pris dans des forêts royales ou encore les uniformes des soldats employés sur le canal. En 1814, la situation devient toutefois assez préoccupante pour que la direction de la compagnie mette en garde le souverain face au risque de faillite :

Depuis que les importations du début de l'année ont été annoncées, les prix augmentent, car le grain circule toujours de manière moindre. Loin de moi l'idée de porter une supplique superflue à propos de l'avancement, mais si ces mêmes événements se poursuivent, la perte de l'ensemble de la compagnie est inévitable avant bien longtemps. Le paiement des actionnaires a été suspendu pour cette année.<sup>1443</sup>

Cette lettre est éclairante sur les mécanismes qui conduisent la compagnie du canal de Göta dans une situation financière critique. En effet, on voit bien que la conjoncture des prix met en danger la compagnie. A la suite de cette demande, B. von Platen obtient à la fin de l'année 1814 le droit d'emprunter près de 852 792 riksdaler auprès de la banque du canal pour la construction, soit un montant supérieur au versement initial de la Riksbank à la banque du canal, emprunt qui ne peut être remboursé que par la complétion du canal. Les difficultés persistantes de la compagnie sont alors au coeur de l'attention des parlementaires lors de la diète de 1815.

---

<sup>1441</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 89

<sup>1442</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1810-1818), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Göta à Charles XIII, 16 janvier 1813

<sup>1443</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1810-1818), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Göta à Charles XIII, 2 mai 1814

A l'automne de 1814, la crise économique conduit à de larges retraits de capital, ce qui correspond aussi au moment où la compagnie multiplie les demandes de prêts à la banque. Cette dernière option est alors considérée comme imprudente dans les circonstances, ce qui provoque un débat intense lors de la session de 1815. Les débats au Riksdag font porter la responsabilité des problèmes économiques aux institutions bancaires privées, qui sont alors considérées comme des moyens par lesquels le revenu de l'Etat est détourné pour tomber entre les mains de personnes privées. Les idées protectionnistes triomphent à la chute de l'Empire, et les négociants sont particulièrement mal perçus<sup>1444</sup>. Les plus critiques parviennent à influencer la majorité du Riksdag et à remettre en cause l'existence des maisons bancaires<sup>1445</sup>. B. von Platen craint alors une remise en question de la construction, comme il s'en ouvre auprès de T. Telford :

The worst is that I am obliged to go to Stockholm as we are to have a diet next month were I may have more than one not very pleasant business, we are obliged to give an account of the whole and it is clearly to be seen even by unacquainted that over funds will not be sufficient.<sup>1446</sup>

Comme le montre ce document, le baron entend encore réclamer des fonds pour mener à terme l'entreprise, alors que les parlementaires sont particulièrement préoccupés par les difficultés financières du pays. Si B. von Platen se montre si confiant et traite les difficultés de trésorerie comme des problèmes passagers, c'est sans doute à cause de l'exemple des canaux britanniques<sup>1447</sup>. En dépit des coûts de construction parfois abyssaux, ceux-ci sont présentés par la presse anglaise comme des projets de canaux fructueux, et les nouvelles des différentes infrastructures construites influencent vraisemblablement le faiseur de projet suédois<sup>1448</sup>.

A l'ouverture de la session parlementaire, le comité parlementaire du Riksdag en charge des finances publiques, le *statsutskottet*, remet en question le versement de fonds à la banque

---

<sup>1444</sup> MAGNUSSON, Lars. Art. cit., 1998, p. 148

<sup>1445</sup> ANDERSSON, Bertil. Art. cit., p. 65

<sup>1446</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 20 février 1815

<sup>1447</sup> BAIN, Robert. *Privately Financed Roads in Britain*. Robert Bain, 2009, p. 1

<sup>1448</sup> WENIG, Kelly. *Another Peril of Progress : Indiana Canals and Economic Collapse in Mid-19th Century*. Iowa state university, Working paper n°6, 2013, p. 5

du canal pour poursuivre l'entreprise<sup>1449</sup>. La question de la poursuite des travaux est alors déjà posée. B. von Platen intervient de prononce lui-même un discours à la Maison de la Noblesse<sup>1450</sup> le 1<sup>er</sup> mai 1815 pour recueillir l'assentiment de la plupart des parlementaires nobles, qui votent en faveur de crédits supplémentaires<sup>1451</sup>. Plus précisément, les Etats décident d'accorder un nouveau crédit de 800 000 riksdaler pour doubler le montant du versement initial et octroient à la société une subvention annuelle de 300 000 riksdaler pendant 6 ans. Ils craignent en effet qu'en cas d'accentuation de la crise, la caisse d'escompte ne soit contrainte de réclamer le paiement de ses crédits, et donc de déstabiliser encore davantage le pays. Les représentants aux Etats prolongent donc la charte des caisses d'escompte sans en référer au souverain ou émettre des conditions aux versements à faire à la compagnie du canal<sup>1452</sup>. Cette session parlementaire est tout de même l'occasion pour nombre d'opposants de poser un premier jalon en dénonçant les liens incestueux qui existent entre la banque et la compagnie, la première étant la pourvoyeuse de la seconde<sup>1453</sup>. Leurs directions sont pourtant censées ne pas communiquer les bilans et résultats.

A la clôture de la diète en août 1815, le débat reste modeste sur les problèmes financiers rencontrés par la compagnie du canal. La question qui préoccupe alors les législateurs est de réagir le plus rapidement possible à la crise commerciale qui se profile. Les principales réglementations prises sont commerciales, et les parlementaires concentrent leurs discussions sur la défense des intérêts commerciaux suédois les produits britanniques ou américains<sup>1454</sup>. Ces débats laissent peu de place aux parlementaires pour exprimer leurs vues sur le mode de financement des canaux. C'est dans ce contexte plus apaisé, en octobre 1815, que la direction de la compagnie du canal de Göta adresse au prince héritier Charles-Jean le compte-rendu de l'assemblée générale des actionnaires du canal :

L'assemblée des actionnaires a résolu d'accepter les conditions que les Etats fixèrent à la dernière diète. En général l'opposition de la Diète est fortement critique, et on se

---

<sup>1449</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 95

<sup>1450</sup> bâtiment où se réunissent les parlementaires de la Noblesse

<sup>1451</sup> RH, Riddarståndets riksdagsprotokoll, Discours de B. von Platen, 1<sup>er</sup> mai 1815

<sup>1452</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 149

<sup>1453</sup> *Ibid.*, p. 187

<sup>1454</sup> MAGNUSSON, Lars. Art. cit., 1998, p. 148

tourmente à concevoir comment elle a pu acquérir quelque poids composé comme elle l'était d'hommes qui sous aucun rapport ne jouissent de la considération publique.<sup>1455</sup>

Cette lettre sans doute rédigée par B. von Platen lui-même au vu de son style, porte en elle les ferments des difficultés rencontrées dans les années ultérieures par la compagnie du canal. Le baron s'y montre vertement critique envers la diète, même s'il en accepte les conditions. Cependant, il ne fait pas démonstration d'une prise de conscience du danger qui menace la compagnie du canal de Göta, alors même que la situation se dégrade dans le pays. En effet, malgré le renflouement de 1815, la confiance dans les banques décline et à partir des années 1816-1817, le crédit se contracte<sup>1456</sup>.

## 1.2. Une crise d'ampleur européenne (1816-1817)

Dès l'année 1813, la fin de la puissance française en Europe engendre une rupture sur le plan commercial avec la fin du Blocus continental. Pour la plupart des Etats européens, cet écroulement du blocus signifie le retour d'un commerce plus libre, hors de la domination française. Néanmoins, certains connaissent des difficultés économiques notables, notamment parce qu'à la chute du Blocus continental, les produits britanniques inondent dans un premier temps les marchés européens sous la forme de marchandises coloniales ou domestiques<sup>1457</sup>. Cependant, le continent ne possède pas encore la capacité d'absorption pour une telle offre. De plus, nombre d'Etats connaissent des situations financières délicates, qui les contraignent à arrêter les commandes gouvernementales à un moment où les soldats démobilisés se trouvent sans emploi<sup>1458</sup>. Pour la Suède qui tirait jusqu'alors profit de la situation économique européenne, le cycle économique vertueux entame là aussi une phase de retournement, progressive. Le pays, enrichi par des activités de logistique dépendantes du commerce britannique pendant la quasi-totalité de la guerre, n'a pas développé d'industrie, à la différence des États allemands par exemple<sup>1459</sup>. Après 1815, les places commerciales comme Göteborg et Stockholm connaissent une lente baisse des prix, qui soulage dans un premier temps les classes les plus pauvres. Puis

---

<sup>1455</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1815-1816), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Göta à Charles-Jean, 28 octobre 1815

<sup>1456</sup> ADAMSON, Rolf. Art. cit., p. 83

<sup>1457</sup> CHARLE, Christophe. Le monde britannique, une société impériale (1815-1919) ? *Cultures & Conflits*, n°77, 2010, p. 15

<sup>1458</sup> BUER, Martin. The Trade Depression Following the Napoleonic Wars. *Economica*, 1921, n°2, p. 160

<sup>1459</sup> POST, John. The Last Great Subsistence Crisis in the Western World. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 1977, p. 29

cette baisse des prix évolue peu à peu vers une situation économique difficile, marquée par de nombreuses faillites<sup>1460</sup>. La banque du canal, déjà fragilisée par plusieurs années de difficultés financières, en fait les frais.

Les années qui suivent la victoire sur la France et donc la paix s'accompagnent d'une baisse drastique des prix de manière globale en Europe<sup>1461</sup>. La zone baltique est particulièrement touchée, notamment parce que les agents commerciaux locaux achètent jusqu'alors de grandes quantités de grains dans les ports de la Baltique pour spéculer à la hausse, ce qui se traduit par des pertes massives lorsque les prix des grains commencent à redescendre dès 1814<sup>1462</sup>. Pourtant, B. von Platen se réjouit dans un premier temps de cette baisse opportune du cours des grains, car elle permet de réduire les coûts de nourriture pour les soldats engagés sur le chantier du canal. Il voit dans cette baisse des prix un relâchement de la pression financière sur la compagnie du canal, d'autant plus qu'au début de 1815, la Suède semble encore épargnée par la crise : « Les prix des grains semblent chuter, et, à mon avis, c'est inévitable avec la paix générale, même si nous ne l'avons pas encore réellement ressenti dans le pays.<sup>1463</sup> » Pire, aux yeux des membres de la direction de la compagnie du canal, la fin des hostilités est censée coïncider avec une reprise économique générale. Cependant, l'économie atlantique ne reprend pas directement à la fin des guerres napoléoniennes en 1815. Même si le trafic s'accroît de nouveau dans les ports, nombre des places commerciales autrefois puissantes sont déclassées et deviennent des ports de seconde zone ou simplement à influence régionale<sup>1464</sup>. C'est notamment le cas de Göteborg, dont la richesse reposait avant le conflit sur le commerce colonial et que les marchands allemands, hollandais ou britanniques quittent une fois la paix revenue.

A l'automne 1815, la crise conjoncturelle devient structurelle avec la chute prolongée et drastique des échanges commerciaux, provoquée par les législations protectionnistes mises en place dans les Etats européens pour faire face à la concurrence britannique. Dans la plupart des Etats européens, les parlements ou gouvernements consentent à faire des efforts financiers

---

<sup>1460</sup> ADAMSON, Rolf. Art. cit., p. 75

<sup>1461</sup> BUER, Martin. Art. cit., p. 161

<sup>1462</sup> POST, John. The Economic Crisis of 1816-1817 and Its Social and Political Consequences. *The Journal of Economic History*, 1970, vol. 30, n°1, p. 249

<sup>1463</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1815-1816), lettre de B. von Platen à anonyme, 10 février 1815

<sup>1464</sup> CROUZET, François. Wars, Blockade, and Economic Change in Europe, 1792-1815. *The Journal of Economic History*, 1964, vol. 24, n°4, p. 572

importants pour permettre aux activités économiques de survivre à la crise<sup>1465</sup>, toutefois les finances déjà dégradées de la Suède empêchent le pouvoir royal d'aller au-delà de simples mesures de limitation des importations<sup>1466</sup>. Rapidement, la baisse des prix s'étend à l'ensemble des activités économiques, dont le fer, comme le montrent les lettres échangées entre B. von Platen et W. Tham, un des investisseurs de la compagnie du canal, au début de l'année 1816<sup>1467</sup>. Cette baisse du prix du fer est particulièrement dangereuse pour la pérennité du projet. L'investissement des maîtres de forges et des négociants reposent sur leur souhait de voir les coûts de transport du fer baisser. Pendant la période du Blocus, ce minerai est la seule marchandise de valeur que les navires étrangers peuvent embarquer lors du voyage du retour. Cependant, la fin de la guerre dans les années 1813-1814 a deux conséquences : d'abord, une baisse de la demande en armement ; ensuite, la réouverture des marchés fermés pendant le Blocus continental, comme la Russie<sup>1468</sup>.

En parallèle, les industriels américains, affectés par le Blocus continental et la guerre de 1812 contre le Royaume-Uni, investissent massivement dans une proto-industrie domestique, conduisant à une contraction majeure et pérenne du commerce américain en Europe<sup>1469</sup>. De plus, les activités générées à Göteborg par le blocus se limitent essentiellement à du travail d'import-export, qui ne crée pas réellement d'implantations dans le pays<sup>1470</sup>. La période de la fin de la guerre est donc marquée par une fragilisation des entreprises proto-industrielles et commerciales liées au fer. Les maîtres de forge qui parviennent à surnager souffrent de pertes sérieuses, et restent à la tête de capitaux modestes comparés aux autres pays<sup>1471</sup>, ce qui les empêche de pouvoir investir de nouveau dans la compagnie du canal en cas de besoin. La détresse économique de la ville pendant cette période est particulièrement visible dans les travaux s'intéressant aux registres de commerce, qui font état de l'existence de 415 compagnies marchandes à Göteborg en 1813. La crise se fait ressentir en Suède à compter de 1815 : entre 1815 et 1817, 381 compagnies marchandes de la ville de Göteborg font banqueroute<sup>1472</sup>.

---

<sup>1465</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 154

<sup>1466</sup> CROUZET, François. *Art. cit.*, p. 578

<sup>1467</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1817-1818), Lettre de B. von Platen à W. Tham, 26 janvier 1816

<sup>1468</sup> GILJE, Paul. *Free Trade and Sailors' Rights in the War of 1812*. Cambridge : Cambridge University Press, 2013, p. 251

<sup>1469</sup> BUER, Martin. *Art. cit.*, 162

<sup>1470</sup> CROUZET, François. *Art. cit.*, p. 573

<sup>1471</sup> ADAMSON, Rolf. *Art. cit.*, p. 80

<sup>1472</sup> ANDERSSON, Magnus. *Art. cit.*, p. 56

Pour la compagnie du canal, le véritable problème pour la pérennité du projet est que la crise économique générale vient surtout provoquer une crise bancaire d'ampleur nationale à compter de 1815<sup>1473</sup>. Elle ne touche d'abord qu'une partie des établissements bancaires, les plus impliqués dans le commerce international, ce qui explique que B. von Platen puisse écrire en février 1815 à un de ses correspondants : « Il y a ici une certaine agitation, de mauvais augure, avec le retentissement de la faillite Lemán, mais je n'ai pas encore entendu parler de pertes majeures de la part de mes connaissances proches.<sup>1474</sup> » Cependant, la situation se détériore rapidement. Les négociants de la place de Göteborg cherchent de l'aide du côté de leurs homologues norvégiens, dont le pays vient de rentrer dans une union avec la Suède, mais les industries locales du bois et du fer, utilisées par le Royaume-Uni pendant la guerre, laissent là aussi la place à leurs concurrentes canadiennes<sup>1475</sup>. L'ensemble de la Suède, mais surtout Göteborg, connaissent alors une forte hausse du nombre de banqueroutes. Ne parvenant plus à rembourser la banque de la compagnie du canal de Göta, la situation de celle-ci se détériore rapidement, comme l'admet B. von Platen dans une lettre adressée à G. F. Wirsén, secrétaire d'Etat aux finances, en octobre 1816 :

Je suis complètement d'accord pour mettre en oeuvre une discontinuité des versements et proclamer l'insolvabilité, ce qui va certainement avoir une influence sur l'ensemble, surtout sur le canal.<sup>1476</sup>

La solution retenue semble drastique, mais correspond à l'ampleur de la situation. En effet, en 1816-1817, le marasme s'amplifie encore avec une crise agricole mondiale, provoquée par l'éruption du volcan Tambora en Indonésie. Cet événement géologique provoque des récoltes désastreuses à travers toute l'Europe, et l'année 1816 est qualifiée de « sans été »<sup>1477</sup>. La crise de subsistances qui s'ensuit est à l'origine des difficultés économiques européennes. Le prix des grains devient exceptionnellement élevé, et connaît un quasi-doublement entre 1815 et 1817<sup>1478</sup>. Les établissements bancaires suédois, déjà touchés par la crise commerciale, en subissent le contrecoup<sup>1479</sup>. Les travaux de recherche suédois montrent que très tôt, l'opinion

---

<sup>1473</sup> MAGNUSSON, Lars. *Op. cit.*, p. 99

<sup>1474</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à anonyme, 18 février 1815

<sup>1475</sup> CROUZET, François. *Art. cit.*, p. 574

<sup>1476</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à G. F. Wirsén, 11 octobre 1816

<sup>1477</sup> KLINGAMAN, William, KLINGAMAN, Nicholas. *The Year Without Summer : 1816 and the Volcano That Darkened the World and Changed History*. Londres : Palgrave Macmillan, 2013, p. 115

<sup>1478</sup> POST, John. *Art. cit.*, p. 248

<sup>1479</sup> *Ibid.*, p. 250



publique est consciente des problèmes que rencontrent les établissements bancaires. La publication des débats de la diète de 1815 au cours de l'année 1816 ne fait qu'ajouter au contexte de défiance générale. Cette période est d'ailleurs instable sur le plan financier au niveau mondial, comme le prouve la crise bancaire américaine de 1819<sup>1480</sup>.

En décembre 1816, M. Rosenblad, chancelier royal, informe B. von Platen que la banque de la compagnie connaît un discrédit total<sup>1481</sup>. Celui-ci semble toutefois déjà conscient de ce fait, puisqu'il écrit à T. Telford un mois plus tôt : « The financial distresses deriving from the general state of Europe is even felt here and gives me a deal of business in my operations with respect to the loan bank so essential to the whole project.<sup>1482</sup> » En janvier 1817, le gouvernement s'inquiète de la situation financière de la banque du canal de Göta, notamment G. F. Wirsen, qui décide de faire verser des liquidités à la banque du canal pour assurer les paiements des ouvriers et la poursuite des opérations. En échange, B. von Platen doit s'engager à produire un rapport sur la situation financière du canal de Göta. On sait grâce à une lettre de W. Koll, un des représentants de la compagnie du canal à Stockholm, qu'une coterie de cour est sans doute à l'origine de cette demande, car il lui explique : « Je serais trop pris au dépourvu si maintenant apparaissaient plus d'opposants au canal, nous en avons assez avec la Cour et le parlement.<sup>1483</sup> » En février, le baron envoie son rapport, dans lequel il précise que le canal ne possède que six mois de liquidités pour les versement actionnaires. Il réclame alors un soutien plus important, accepté par le gouvernement qui en arrive à la conclusion qu'en cas de non-versement des dividendes aux actionnaires pour l'année 1817, le projet s'arrêtera et un Riksdag sera convoqué<sup>1484</sup>. Au cours de la même année, le gros de la crise économique frappe le royaume scandinave, et 551 entreprises sont mises en situation de cessation de paiement, ce qui représente la moitié de l'ensemble des faillites entre 1751 et 1820<sup>1485</sup>. De manière prévisible, l'assemblée générale des actionnaires de 1817 est marquée par l'annonce de B. von Platen qui indique que les dividendes ne pourront être versées. La compagnie se trouve dès lors en situation de quasi-faillite.

---

<sup>1480</sup> ROTHBART, Murray. *The Panic of 1819: Reactions and Policies*. New York : Columbia University Press, 1962. 261 p.

<sup>1481</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 119

<sup>1482</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 16 novembre 1816

<sup>1483</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de W. Koll à B. von Platen, 11 janvier 1817

<sup>1484</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 127

<sup>1485</sup> MÜLLER, Leos. *Op. cit.*, p. 209

### 1.3. Une compagnie au bord de la faillite (1817)

La baisse générale des prix conjuguée aux événements climatiques mondiaux sans précédent provoque une crise générale en Europe et aux Etats-Unis<sup>1486</sup>. La rapidité avec laquelle nombre des entreprises créées dans la décennie précédente disparaissent prouve bien la fragilité de l'économie liée aux circonstances particulières du Blocus continental. En 1817, la situation à Göteborg est critique, et il faudra attendre plusieurs années avant que la situation ne se rétablisse<sup>1487</sup>. Dans un tel contexte, une caisse d'escompte comme celle de la compagnie du canal de Göta, déjà caractérisée par un équilibre financier précaire, ne peut faire face. D'autant que sa compagnie-soeur, celle du canal de Göta, s'engage au cours des années 1810-1817 dans des dépenses importantes en comparaison des ressources du royaume, dépensant près de 1 600 000 riksdaler en 7 années. Le privilège octroyé initialement ne prévient pas la compagnie du canal de n'engager des dépenses qu'à la hauteur des fonds octroyés par la banque de Suède<sup>1488</sup>. Au fur et à mesure des années de construction, les dépenses engagées sont de plus en plus décorrélatées des sommes réellement à disposition de la compagnie. Les dettes de la compagnie du canal représentent alors 97% du capital de la banque.

Tous ces phénomènes conduisent à une mise en quasi-faillite de la compagnie au cours de l'année 1817, alors que les titres de la compagnie continuent de s'accroître, les acheteurs croyant que la banque continuera à fournir les dividendes. Dès octobre 1816, B. von Platen s'inquiète des flux financiers de la banque (rappelons qu'il n'est pas censé les connaître) :

Mais maintenant, les dividendes dépassent quotidiennement les retours, même en-dehors des journées de retrait exceptionnel. Probablement que nous tiendrons le mois d'octobre, de peu, mais nous sommes en danger que l'insolvabilité de la compagnie ne sorte de l'obscurité, l'état actuel étant des plus préoccupants. Toutefois, il n'est pas possible de penser que la situation bien connue à l'intérieur de la banque soit un secret pour le public.<sup>1489</sup>

La lettre de B. von Platen montre une situation critique. Le baron y évoque la possibilité que la dette, qui est alors de plusieurs millions de riksdaler, retombe sous le seuil du million de

---

<sup>1486</sup> POST, John. *Op. cit.*, p. 153

<sup>1487</sup> ADAMSON, Rolf. *Art. cit.*, p. 75

<sup>1488</sup> WENIG, Kelly. *Art. cit.*, p. 6

<sup>1489</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à la direction de la compagnie du canal de Göta, 1<sup>er</sup> octobre 1816

riksdaler. De plus, le dirigeant de la compagnie espère pouvoir passer la période la plus critique en évitant d'ébruiter la situation financière de la compagnie.

En janvier 1817, les autorités royales décident, face à l'ampleur de la crise, de réunir un Riksdag et de « mettre en ordre les affaires du canal<sup>1490</sup> ». Le secrétaire d'Etat aux finances, G. F. Wirsén, recommande même de renvoyer les troupes, démontrant que les plus proches du pouvoir estiment que la situation de la compagnie est délicate, et que le Riksdag ne peut que prononcer sa liquidation. La compagnie du canal de Göta ne déroge pas à la caractéristique principale des premières compagnies dédiées au transport, qui sont caractérisées par une performance économique particulièrement faible<sup>1491</sup>. En effet, les finances du canal comme celles des autres compagnies ailleurs dans le monde sont mauvaises. La banque du canal ne parvient pas à verser des dividendes et entraîne avec elle la compagnie, qui se retrouve en quasi-faillite cinq années après le début des travaux<sup>1492</sup>. Les coûts non maîtrisés des travaux sont à l'origine de cette précarité.

A l'ouverture de la diète, le 1<sup>er</sup> octobre 1817, le sujet des compagnies bancaires est abordé en premier. B. von Platen ne rejoint pas tout de suite Stockholm et préfère mettre toutes les affaires du canal en ordre avant de quitter le chantier du canal. La session extraordinaire du Riksdag réunie en 1817-1818 transfère toutes les activités des banques sous la supervision de la Riksbank afin de mener une enquête approfondie, qui doit conduire à une décision concernant l'avenir de la compagnie<sup>1493</sup>. Le baron prépare C. D. Skogman à une éventuelle faillite dans une lettre qu'il lui adresse avant son départ, lui demandant de transmettre tous les documents demandés par les autorités dans les plus brefs délais<sup>1494</sup>.

Si B. von Platen se montre si précautionneux avant de rejoindre Stockholm pour la tenue de la diète, c'est que le fonctionnement de celle-ci le contraint à respecter un certain nombre d'obligations. En effet, l'organe le plus important du Riksdag est le comité secret, dont nous ne possédons malheureusement pas les minutes. Composé de 100 membres représentant les trois premiers ordres, il vote le budget du gouvernement. Pour le préparer, ses membres se font transmettre par les diverses agences et bureaux dépendant des fonds publics des tableaux

---

<sup>1490</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à anonyme, 3 octobre 1817

<sup>1491</sup> ARBULU Pedro, VASLIN Jacques-Marie. Art. cit., p. 39

<sup>1492</sup> MAJEWSKI, John. Art. cit., p. 766

<sup>1493</sup> ANDERSSON, Bertil. Art. cit., p. 65

<sup>1494</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 6 octobre 1817

récapitulatifs des dépenses engagées. Ils peuvent aussi convoquer un membre de l'administration concernée pour l'auditionner<sup>1495</sup>. Le canal de Göta, qui bénéficie depuis 1815 d'une aide publique, entre dans cette catégorie, et son directeur, B. von Platen, doit paraître tant en tant que représentant de la Noblesse que comme directeur de la compagnie, ce qu'il fait en décembre 1817.

En somme, les années 1815-1817 sont décisives pour la compagnie du canal de Göta. Les éléments qui conduisent à la quasi-faillite de la caisse d'escompte de la compagnie du canal de Göta obligent les pouvoirs publics à réagir pour éviter un effondrement total du système bancaire et monétaire suédois. La crise est d'une telle ampleur que l'opinion publique s'en mêle, comme le montre une lettre d'octobre 1817 que B. von Platen adresse à C. D. Skogman : « Ces gens qui se jettent sur tous les employés du canal qui sont submergés par les demandes pour savoir si le travail va se poursuivre.<sup>1496</sup> » Les gens désignés ici sont les actionnaires, parfois issus de catégories sociales intermédiaires, qui veulent savoir s'ils ont perdu leur investissement dans la compagnie<sup>1497</sup>. La question de la confiance dans la compagnie du canal et, par extension, dans l'Etat suédois apparaît alors clairement lors de la session du Riksdag, qui doit déterminer l'avenir d'une compagnie et d'une banque de taille importante, dont la faillite serait trop dangereuse et aurait des conséquences systémiques désastreuses sur l'ensemble de l'économie.

## **2. Le « combat de coqs public » du canal de Göta<sup>1498</sup>**

Les quatre ordres du Riksdag qui siègent en 1817-1818 se consacrent aux problèmes financiers du royaume, confronté à la faillite des principaux établissements bancaires de la côte Ouest. Parmi ceux-ci, la caisse d'escompte du canal de Göta tient un rôle particulier. En effet, la banque est à cette période la condition de possibilité de construction de la voie d'eau. La position des parlementaires vis-à-vis du soutien à cette banque est donc synonyme de soutien à l'entreprise de construction. Ceci posé, les discussions au Riksdag ont donc une incidence nouvelle sur la forme que prend le projet, en fonction des interlocuteurs impliqués. L'étude de

---

<sup>1495</sup> WINTON, Patrik. Art. cit., 2015, p. 56

<sup>1496</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 12 octobre 1817

<sup>1497</sup> HAUTCOEUR, Pierre-Cyrille. Les transformations du crédit en France au XIX<sup>e</sup> siècle. *Romantisme*, 2011, vol. 151, n<sup>o</sup>1, p. 35

<sup>1498</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 2 décembre 1817

ces débats est rendue possible par les compte-rendus des séances du Riksdag, la Suède possédant alors une des meilleures productions de minutes parlementaires en Europe<sup>1499</sup>. Si nous privilégions ici ces sources parlementaires, c'est parce qu'avec la nouvelle constitution de 1809, le Riksdag regagne des prérogatives importantes sur la taxation, la banque centrale (*Riksbank*) et le bureau national de la dette<sup>1500</sup>. De plus, la banque centrale et le bureau national de la dette sont indépendants les uns des autres et formellement indépendant du pouvoir exécutif, étant donné qu'ils sont contrôlés par des comités parlementaires. Cependant, il faut se montrer prudent avec les discours retranscrits ici : les compte-rendus des débats de la Noblesse et de la Bourgeoisie sont très détaillés mais approuvés en session plénière. Cela permet une réécriture des discours en fonction des changements de point de vue pendant le débat, ainsi que des changements de formulation, même si le contrôle des autres représentants joue un rôle de garde-fou et empêche une réécriture complète<sup>1501</sup>.

Malheureusement, cette production archivistique exceptionnelle ne permet de saisir qu'une partie des discussions autour de la compagnie du canal de Göta en 1817-1818, car nous ne disposons pas de ce que l'historienne suédoise du Riksdag Karin Sennefelt nomme la « vie politique en-dehors des institutions », ces discussions politiques informelles de la diète dans Stockholm, qui jouent sans aucun doute un rôle dans le positionnement de certains représentants par rapport au canal<sup>1502</sup>. Sans surprise, les discussions se font surtout au sein des comités qui sont au cœur des processus de prise de décision de la diète. Les décisions des comités s'imposent lors des séances plénières<sup>1503</sup>.

Ces restitutions des débats permettent de dresser ici un portrait général des discussions qui agitent le parlement suédois. Sans surprise, on y retrouve des éléments de langage présents dans d'autres espaces, comme les Etats-Unis où le conflit entre les partisans de T. Jefferson et G. Hamilton sur le mode de financement de ce que l'on nomme les « améliorations internes », à savoir les infrastructures de transport, entre en résonance avec celui de B. von Platen et ses

---

<sup>1499</sup> IHALAINEN, Pasi. *Agents of the People. Democracy and Popular Sovereignty in British and Swedish Parliamentary and Public Debates, 1734-1800*. Leiden : Brill, 2010, p. 34

<sup>1500</sup> SCHÖN, Lennart. *The rise of the fiscal state in Sweden, 1800-1914* In LAINS, Pedro, CARDOSO, José Luis (eds.). *Paying for the liberal state : the rise of public finance in nineteenth century Europe*. Cambridge : Cambridge University Press, 2010, p. 167

<sup>1501</sup> IHALAINEN, Pasi. *Op. cit.*, p. 50

<sup>1502</sup> KARONEN, Petri. *The Swedish diet as a forum for gathering commercial and political information* In IHALAINEN, Pasi, BREGNSBO, Michaël, SENNEFELT, Karin, WINTON, Patrik. *Op. cit.*, p. 233

<sup>1503</sup> KARONEN, Petri. *Art. cit.*, p. 232

détricateurs<sup>1504</sup>. Pour mieux appréhender ces débats, il convient d'abord de comprendre d'où les représentants parlent, avant de se consacrer au contenu des débats et à leur conclusion.

### 2.1. Les oppositions au canal

Comme nous l'avons expliqué précédemment, les changements constitutionnels de l'année 1809 ouvrent de nouvelles perspectives aux parlementaires suédois qui se trouvent désormais autorisés à commander des enquêtes publiques, validées par le pouvoir royal, qui donnent ensuite lieu à des débats législatifs poussés<sup>1505</sup>. Pour bien comprendre le contexte dans lequel se tiennent ces discussions, brossons un portrait rapide du Riksdag tel qu'il se tient en 1817-1818. Même si les quatre ordres discutent tous des mêmes thèmes, les discussions ont surtout lieu dans les deux ordres majeurs, la Noblesse et le Clergé, qui jouent un rôle central et dont les décisions sont souvent validées par les deux ordres inférieurs<sup>1506</sup>. Le dernier ordre, celui de la Paysannerie, est même totalement exclu de notre étude ci-dessous car ses représentants ne possèdent pas encore la capacité de s'exprimer sur les sujets relevant de la fiscalité<sup>1507</sup>. Dans chacun de ces ordres, les discussions impliquent un nombre variable de représentants, en fonction de l'intérêt des domaines traités. A titre d'exemple, la Noblesse compte environ 1000 membres<sup>1508</sup>.

Cependant, seule une faible quantité d'orateurs prend la parole dans chaque ordre, généralement une dizaine, tandis que le reste des participants se range derrière l'un ou l'autre. Cela n'empêche pas les débats de durer, chaque membre parle autant qu'il le juge nécessaire, et le nombre de discours est souvent important (jusqu'à 14 interventions par représentant)<sup>1509</sup>. La durée de la session parlementaire est fonction de l'importance accordée au sujet débattu. Il est difficile *a priori* de parler de camp constitué. Tout d'abord, nous l'avons dit, le nombre de soutiens ou d'opposants à s'exprimer est restreint. Peu prennent la parole pour s'exprimer sur les affaires, mis à part des personnalités majeures, souvent issus de l'aristocratie, occupant des fonctions dans la bureaucratie ou le clergé suédois, ou encore de riches négociants reconnus<sup>1510</sup>. Ensuite, les placements sont libres dans l'enceinte prévue pour la réunion de l'Etat. Il n'y a

---

<sup>1504</sup> MINICCUCCI, Stephen. Art. cit.

<sup>1505</sup> TORSTENDAHL, Rolf. *Op. cit.*, p. 53

<sup>1506</sup> IHALAINEN, Pasi. *Op. cit.*, p. 51

<sup>1507</sup> WINTON, Patrik. Art. cit., 2015, p. 57

<sup>1508</sup> IHALAINEN, Pasi. *Op. cit.*, p. 51

<sup>1509</sup> *Ibid.* p. 37

<sup>1510</sup> WINTON, Patrik. Art. cit., 2015, p. 55

donc pas de division claire entre les membres, ce qui provoque un émiettement des opinions. Enfin, il faut garder présent à l'esprit dans cette section que la plupart des joueurs entretiennent des liens familiaux et amicaux, qui peuvent à la fois jouer un rôle prépondérant dans le processus de mobilisation, mais qui empêchent aussi toute escalade. A nos yeux, l'opposition à la poursuite du canal de Göta se structure autour de trois axes principaux, qu'il nous a paru nécessaire de résumer afin de se focaliser sur le contenu principal de ces débats dans la section suivante.

D'abord, la question géographique est, comme dans la plupart des projets de canaux, particulièrement propice aux débats. Selon un modèle identifiable ailleurs dans l'espace atlantique, les élites localisées sur les zones côtières partagent un intérêt pour les infrastructures de transport à travers le pays afin de se relier aux plaines fertiles<sup>1511</sup>. Elles sont en effet isolées les unes des autres par de mauvaises voies de communication héritées des anciennes logiques défensives ou économiques. Dans le cas suédois, la ville de Göteborg est séparée de son arrière-pays par des obstacles, dont les principaux sont les chutes de Trollhätte. Nombre des membres de l'élite négociante de la ville estiment qu'une amélioration des voies de communication permettraient d'accroître leurs profits en soutenant les intérêts économiques locaux. Au cours du Riksdag de 1809, B. von Platen et ses alliés présentent le canal de Göta autant comme un instrument économique local que national, lui attribuant un rôle dans le redressement du royaume après la défaite<sup>1512</sup>. Toutefois, la mise en chantier dans les années 1810 remet en cause ce dernier argument : les premiers travaux de percement concernent la section qui reliera Göteborg lac Vättern par le lac Vänern<sup>1513</sup>. Par conséquent, l'argument ne porte plus et la rivalité économique entre les régions apparaît au grand jour.

Face au camp des promoteurs de la voie d'eau se constitue donc une opposition qui voit dans la question des espaces favorisés par la voie d'eau un moyen de cristalliser les oppositions<sup>1514</sup>. Une brochure anonyme publiée au cours du Riksdag en 1818 et destinée à l'opinion traite directement de la question des espaces favorisés par le canal<sup>1515</sup>. Elle est reprise dans

---

<sup>1511</sup> MINICCUCCI, Stephen. Art. cit., p. 160

<sup>1512</sup> voir chapitre 3

<sup>1513</sup> voir carte en annexe, p. 581

<sup>1514</sup> GEIGER, Reed. *Planning the French Canals: Bureaucracy, Politics, and Enterprise Under the Restoration*. Cranbury : University of Delaware Press, 1995, p. 190

<sup>1515</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, *Diverse tryck rörande Göta kanal (1801-1847)*, « Extrait d'une lettre d'un ami en réponse aux écrits sur le canal de Göta », 1818

l'intervention d'un des opposants au canal lors de la séance du 27 avril 1818, au cours de laquelle le baron C. H. Anckarsvärd, représentant issu de la province de Stockholm, déclare : « Et je me demande aussi, quel avantage, direct ou indirect, retirent les masses de toutes les classes des provinces du nord ou du sud du royaume, qui attendent pour ce canal, si jamais il doit être terminé ? Aucun.<sup>1516</sup> » Par rapport à la brochure qui laisse quelque peu de côté la question du bénéfice pour le royaume dans son ensemble, la phrase de C. H. Anckarsvärd, un des principaux opposants au canal lors de la diète, ne laisse transparaitre aucun doute : la question de la rivalité géographique joue un rôle central. Le sujet est d'autant plus crucial pour les soutiens de la compagnie du canal que les opposants s'appuient sur des éléments fondés. En effet, pendant toute la période qui court de 1810 à 1817, les activités économiques en Suède occidentale parviennent à capter davantage de crédits, car la plupart des banques sont situées à Göteborg<sup>1517</sup>. Pendant ce temps, Stockholm et la partie orientale du royaume poursuivent leur phase de déclin entamée après la perte de la Finlande, à quelques exceptions près. En demandant quel bénéfice retirent les populations du royaume, C. H. Anckarsvärd reprend une posture récurrente dans les milieux gouvernementaux après 1815, à savoir que les guerres napoléoniennes prouvent le besoin de se tourner vers des marchés nationaux plutôt que vers les côtes et le commerce<sup>1518</sup>. En effet, la plupart des industries et des villes situées dans des zones côtières sont ruinées par la guerre et ses conséquences. La plupart des industries survivantes, comme en Suède, sont celles situées à l'intérieur du pays. Les élites politiques croient de moins en moins aux bénéfices de dépendre des réseaux de commerce internationaux. L'argument de ces opposants pèse d'autant plus que depuis 1810, les barrières douanières sont abolies, ce qui donne accès à un marché national de taille considérablement plus importante qu'auparavant, la nouvelle annexion de la Norvège donnant du crédit à cet argument<sup>1519</sup>.

Si la géographie est certes un facteur mobilisateur pour l'opposition, il ne faut pas pour autant exclure toute motivation politique dans cette volonté de remettre en cause le projet du canal<sup>1520</sup>. En effet, quelques représentants tirent parti des difficultés de la compagnie du canal pour attaquer à mots couverts le pouvoir royal, et de manière déguisée le prince héritier, Charles-Jean. Là encore, c'est C. H. Anckarsvärd qui mène la fronde des parlementaires. Il

---

<sup>1516</sup> RH, Ridderståndets riksdagsprotokoll, Intervention de C. H. Anckarsvärd, 27 avril 1818

<sup>1517</sup> ADAMSON, Rolf. Art. cit., p. 82

<sup>1518</sup> HALPERIN, Sarah. *War and Social Change in Modern Europe: The Great Transformation Revisited*. Cambridge : Cambridge University Press, 2003, p. 45

<sup>1519</sup> CROUZET, François. Art. cit., p. 587

<sup>1520</sup> GEIGER, Reed. *Op. cit.*, p. 191



rejoint ainsi le comte Fredrik Bogislaus von Schwerin, opposant opportuniste au canal. Ce dernier, grand admirateur du parlementarisme anglais, souhaite en effet ancrer encore davantage la constitution suédoise dans le parlementarisme, et accroître la tutelle du Riksdag sur le pouvoir royal<sup>1521</sup>. La session de 1817-1818 est particulièrement propice pour cette faction, qui présente volontiers le canal comme une manifestation de l'arbitraire et de l'échec du pouvoir royal. Cependant, cet argument ne porte que peu. Rapidement, B. von Platen l'utilise à son avantage et fait planer la menace d'une arrestation royale arbitraire lorsqu'un des orateurs du camp adverse, le chevalier Pfeiff, qualifie les actions du conseil princier comme « pernicieuses »<sup>1522</sup>. Au cours des débats du 13 mai 1818, le chevalier Pfeiff est obligé de battre en retraite sur ce point :

Un honorable intervenant, M. le baron de Platen, a exprimé lors de la séance plénière du 9 l'opinion que, en contestant la contribution requise pour le canal de Göta, nous contestions à notre ancien régent et désormais roi la protection qu'il a déjà donnée à cette compagnie comme prince héritier. Je ne peux partager cette opinion. Je suis très convaincu que notre cher souverain souhaite seulement poursuivre l'oeuvre de ses prédécesseurs.<sup>1523</sup>

Les propos du chevalier montrent que la menace royale semble pouvoir s'exercer sur ceux qui critiquent trop le lien fait entre le pouvoir royal et l'échec de la compagnie du canal de Göta. Après cette séance du 13 mai 1818, les individus opposés à la construction n'attaquent plus le pouvoir royal au travers de la compagnie du canal, alors que la session se poursuit encore pendant plus de deux mois. Néanmoins, le rôle du pouvoir royal dans cet échec revient régulièrement, de manière détournée pendant plusieurs mois. Le camp des opposants rassemble essentiellement des individus opposés tant au projet qu'à la dynastie dans les rangs de l'aristocratie militaire qui bénéficie d'emplois dans l'armée, et qui voient les crédits militaires se réduire au profit de dépenses principalement civiles<sup>1524</sup>. Au contraire, les promoteurs du canal se recrutent parmi la bourgeoisie négociante et industrielle. D'abord, parce qu'elle intéressée directement par le projet, mais aussi pour des raisons structurelles qui transcendent les frontières

---

<sup>1521</sup> GIDLÖF, Leif. Fredrik B. Schwerin, von [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1991 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Mobil/Artikel/6416>

<sup>1522</sup> RH, Riddarståndets riksdagsprotokoll, Intervention du chevalier Pfeiff, 9 mai 1818

<sup>1523</sup> RH, Riddarståndets riksdagsprotokoll, Intervention du chevalier Pfeiff, 13 mai 1818

<sup>1524</sup> BENGTTSSON, Erik. Art. cit., p. 31

européennes. A la même période, les élites marchandes européennes investissent dans les réseaux de transport pour promouvoir le commerce en réduisant les frais de transaction. Ces élites sont enclines à payer davantage d'impôts en échange d'investissements dans des domaines non-militaires<sup>1525</sup>.

Enfin, le dernier axe général autour duquel l'opposition s'articule est le débat largement répandu dans les monarchies européennes de la réorganisation de l'économie après les guerres napoléoniennes qui ont bouleversé les circuits commerciaux et les modes de production<sup>1526</sup>. La dépression économique que connaît le royaume en 1817-1818 s'accommode mal des gros emprunts qui ont été réalisés au cours de la décennie 1800-1810. Renaissent alors en Suède des luttes déjà existantes entre les groupes dits « expansionnistes » ou « restrictionnistes », selon des termes empruntés à la décennie 1760<sup>1527</sup>. Les premiers donnent la priorité au rôle de l'Etat et à la protection des propriétaires fonciers en détresse. Ils proposent pour ce faire la mise en place d'un *jordbrukdiskonter*, une banque spéciale pour l'agriculture, la mise en oeuvre un embargo sur l'importation de grains étrangers, et un soutien pour l'achat de grains domestiques quand les prix tombent sous un certain niveau<sup>1528</sup>. Les soutiens au canal se trouvent plutôt parmi les défenseurs de ces politiques interventionnistes. Ils sont partisans de la création de dette pour servir au financement des infrastructures comme les routes et les canaux qui en retour créent du capital et se remboursent finalement d'eux-mêmes. Face à eux, on retrouve chez ceux qui s'opposent au financement de la voie d'eau des positionnements « restrictionnistes », à savoir la mise en oeuvre d'un système monétaire stable<sup>1529</sup>. La position de la famille Anckarsvärd découle principalement de ces conceptions du début du XIX<sup>e</sup> siècle, en vigueur dans la plupart des pays du pourtour atlantique, qui veulent une diminution progressive de la dette, publique ou privée, qui va de pair avec une diminution de l'intervention étatique. Dans la plupart des administrations et gouvernements de l'époque, la dette est considérée comme hautement nocive, tolérée uniquement en cas de guerre, et alors remboursée le plus rapidement possible. Les conceptions économiques sont empreintes des écrits d'Adam Smith qui rejettent

---

<sup>1525</sup> DINCECCO, Mark, FEDERICO, Giovanni, VINDIGNI, Andrea. Warfare, Taxation, and Political Change: Evidence from the Italian Risorgimento. *The Journal of Economic History*, 2011, vol. 4, n°71, p. 890

<sup>1526</sup> BRADFORD, James. *America, Sea Power, and the World*. Hoboken : John Wiley & Sons Inc, 2016, p. 58

<sup>1527</sup> HÖJER, Torvald. Swedish Financial Politics, 1815–18. *Scandinavian Economic History Review*, 1961, vol. 9, n°2, p. 211

<sup>1528</sup> SANDELIN, Bo. *The History Of Swedish Economic Thought*. Londres : Routledge, 2012, p. 27

<sup>1529</sup> *Ibid.*, p. 28

la création de dette<sup>1530</sup>. Ces deux positionnements transcendent d'ailleurs souvent les clivages politiques précédents.

Enfin, les conditions financières dans lesquelles se trouve une caisse d'escompte importante comme celle du canal et par extension, le canal lui-même, ne laissent pas l'opinion publique complètement absente des « camps » que l'on retrouve au cours de la session parlementaire, même si son influence est modeste dans nos sources<sup>1531</sup>. Les mois qui succèdent à cette ouverture de la session du Riksdag sont l'occasion pour les parlementaires de la Noblesse convoqués d'éprouver leurs arguments par voie de presse ou tout du moins, par le biais de publications. La sphère publique suédoise se remplit alors d'intenses débats. Dans la bataille qui oppose les partisans et les opposants du canal, les principaux meneurs n'hésitent pas à prendre à témoin l'opinion publique par le biais de la publication. La technique est classique : la publication est traditionnellement un outil politique qui permet aux élites de mobiliser le soutien public, mais aussi de remettre en cause le statu quo<sup>1532</sup>. L'historiographie postule en effet que le XVIII<sup>e</sup> siècle est celui de la naissance d'une opinion publique critique qui joue le rôle d'arbitre final dans les débats qui opposent les classes supérieures<sup>1533</sup>. Cet affrontement dans la sphère publique est particulièrement visible dans une brochure éditée avant le Riksdag par un anonyme, intitulée « Extrait d'une lettre d'un ami à l'occasion des batailles éditoriales concernant le canal de Göta » (*Utdrag af ett Brev från en vän, i anledning af Stridskrifterna rörande Göta kanal*) dans laquelle se confrontent les opinions de C. H. Anckarsvärd, un des principaux opposants au canal, et B. von Platen. Les lignes introductives montrent qu'il s'agit de fournir un résumé des arguments employés :

J'ai reçu un discours du baron de Platen, lu devant la Maison de la Noblesse le 9 février, et un discours du baron C. H. Anckarsvärd, lu le 13 février 1818. J'ai été impressionné de trouver deux personnes d'opinions si différentes. J'ai alors entrepris d'extraire plusieurs phrases et thèmes, que je vous transmets ici, avec les remarques que je trouve appropriées.<sup>1534</sup>

---

<sup>1530</sup> HINES, Lawrence. The Early 19<sup>th</sup> Century Internal Improvement Reports and the Philosophy of Public. *Journal of Economic Issues*, 1968, vol. 2, n°4, p. 390

<sup>1531</sup> GEIGER, Reed. *Op. cit.*, p. 20

<sup>1532</sup> WINTON, Patrik. Art. cit., 2015, p. 54

<sup>1533</sup> ROWE, Michael. The French Revolution, Napoleon, and Nationalism in Europe In BREUILLY, John (ed.). *The Oxford Handbook of the History of Nationalism*. Oxford : Oxford University Press, 2013, p. 130

<sup>1534</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Diverse tryck rörande Göta kanal (1801-1847), « Extrait d'une lettre d'un ami en réponse aux écrits sur le canal de Göta », 1818

Ces quelques lignes d'introduction illustrent le fait que les deux orateurs transmettent de bon gré leur discours à ce libelliste. De plus, on voit bien que le rédacteur prend le risque ici de publier une revue des débats au Riksdag, ce qui montre qu'il s'attend vraisemblablement à la vendre à un public intéressé, qui se trouve en-dehors de l'enceinte parlementaire et qui pourtant accorde une réelle importance, les questions reprises ici suivant fidèlement les questions principales qui agitent l'enceinte parlementaire. Si la place du canal dans l'opinion publique ne relève pas de notre propos, les archives mentionnent à de nombreuses reprises le choix de tel ou tel orateur de faire transcrire son discours pour qu'il soit copié par le secrétaire de séance. Ceci témoigne d'un souci de publicité particulièrement présent dans l'esprit des parlementaires. Les historiens qui sont penchés sur les séances du Riksdag estiment que les discours sont particulièrement soignés et préparés pour pouvoir être transmis parfois à l'issue de la séance à un éditeur<sup>1535</sup>. Pour B. von Platen, qui use régulièrement de l'outil éditorial depuis les années 1800, il faut sans doute voir dans son souci de publier ses discours à la diète un besoin de défendre certes la réputation de l'entreprise, mais aussi la sienne, dans le cadre d'une faillite retentissante dans l'opinion publique suédoise. En effet, la correspondance et les carnets personnels rédigés par les classes supérieures des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles montrent que les publications sont certes une source d'information, mais sont surtout les objets d'une attention constante de la part des classes dirigeantes<sup>1536</sup>. Tout ceci illustre bien le fait que les camps du canal s'inscrivent au-delà des luttes partisans, qu'elles naissent de la différence géographique ou de la divergence politique. Ces débats parlementaires ne doivent d'ailleurs pas masquer le fait que toute une société évolue autour du canal, qui comme toute compagnie de transport, compte aussi un nombre important de petits investisseurs et une grande division du capital<sup>1537</sup>.

Comme aux Etats-Unis où le Congrès cristallise ces débats, le Riksdag devient peu à peu le lieu et la temporalité où s'affrontent toutes ces opinions. Cependant, il ne faut pas se représenter ces acteurs politiques comme porteurs d'opinions monolithiques. Bien au contraire, les positions sont fluctuantes au fur et à mesure des mois et des tractations officieuses. Si les promoteurs du canal de Göta mettent tant de temps à obtenir un financement national, c'est aussi parce qu'ils ne parviennent pas à prouver l'utilité du canal pour le royaume, mais aussi

---

<sup>1535</sup> IHALAINEN, Pasi. *Op. cit.*, p. 40

<sup>1536</sup> BARKER, Hannah, BURROWS, Simon. *Press, politics and the public sphere in Europe and North America, 1760-1820*. Cambridge : Cambridge University Press, 2002, p. 120

<sup>1537</sup> MAJEWSKI, John. *Art. cit.*, p. 768

parce qu'ils rechignent encore à laisser les parlementaires exercer un contrôle accru sur la compagnie<sup>1538</sup>. Là encore, la personnalité et l'expérience de de B. von Platen semblent jouer un rôle : alors que les années antérieures à 1810 le montrent particulièrement à l'aise dans les rouages politiques de la Suède d'Ancien Régime, il peine à s'affirmer dans le système né après 1809. Confronté aux attaques sur la forme de la compagnie une fois de plus, les débats démontrent un cercle de promoteurs face à leurs adversaires.

## 2.2. Le débat sur la forme de la compagnie : bis repetita placent

Au moment où le Riksdag s'ouvre, la plupart des représentants semblent d'accord quant à ce qu'il convient de faire à la fois de la caisse d'escompte du canal de Göta mais aussi de la compagnie du canal elle-même<sup>1539</sup>. Le débat du Riksdag de 1817-1818 n'a pas trouvé de place dans l'historiographie suédoise, tant sur celle des canaux que sur la politique des transports du royaume. Il est pourtant à bien des égards la matrice de la future politique des canaux suédois. C'est en effet la première fois dans le royaume scandinave que les parlementaires sont libres de discuter du rôle que l'Etat doit jouer dans la vie économique en générale, et dans le financement des infrastructures en particulier<sup>1540</sup>. En 1809, les conséquences de la guerre de Finlande et surtout le changement de constitution accaparent les discussions. En 1812, le prince héritier Charles-Jean demande au Riksdag de financer l'offensive contre Napoléon. En 1815, le Riksdag débat du degré de protectionnisme à introduire dans le royaume pour faire face à la crise<sup>1541</sup>. La session parlementaire de l'année 1817 est donc la première où les représentants peuvent réellement explorer le sujet du financement des infrastructures en Suède. Au Riksdag, le président de chacun des Etats décide des sujets en débat à chaque session plénière. La théorie est que les quatre États discutent en même temps du même sujet. Ainsi, la longueur des débats est proportionnelle à l'importance de la question aux yeux des représentants. Dans le cas du débat autour du financement du canal de Göta, il se déroule de décembre 1817 à juin 1818<sup>1542</sup>. Une telle longueur est inhabituelle, mais s'explique aisément par le fait que la représentation nationale considère précisément que c'est la première fois qu'elle peut exercer une réelle enquête sur les conditions qui ont conduit à la création, puis à l'échec de la compagnie du canal de Göta.

---

<sup>1538</sup> MINICCUCCI, Stephen. *Art. cit.*, p. 161

<sup>1539</sup> NORDENANKAR, W. *Om enskilda banker i Sverige*. Stockholm : C. F. Dalman, 1848, p. 12

<sup>1540</sup> GEIGER, Reed. *Op. cit.*, p. 171

<sup>1541</sup> MAGNUSSON, Lars. *Op. cit.*, p. 148

<sup>1542</sup> IHALAINEN, Pasi. *Op. cit.*, p. 36

Au cours de l'hiver 1817-1818, les discussions entre les parlementaires tournent autour de la pérennité de la caisse d'escompte du canal de Göta, qui est le sujet initial pour lequel le Riksdag est réuni<sup>1543</sup>. Les débats sont alors vifs entre ceux qui souhaitent voir la banque subir un sort analogue aux autres établissements bancaires dont les rumeurs disent qu'ils seront liquidés, et ceux qui soutiennent que cette banque, de par son statut particulier qui la rattache au canal, doit perdurer. Pour les soutiens de la compagnie, la faillite de la banque signifierait un coup d'arrêt aux opérations de construction. Il leur faut donc obtenir la certitude que la compagnie du canal sera financée, avec ou sans établissement bancaire. Dans une lettre qu'il adresse en février 1818 à T. Telford, B. von Platen dresse lui-même le parallèle entre la caisse d'escompte et la compagnie, craignant que la faillite de la première ne rejaille sur la seconde :

I have very unpleasing occupations here at the Diet after having thought every thing to be settled and over. The failure of our loan bank and the general disturbance occasioned by this in the general finances of the country, brings the whole thing back to the former state of uncertainty where it was last diet, we are once more debating of the whole thing is to be continued or not.<sup>1544</sup>

Cette lettre montre bien qu'en février 1818, le sentiment qui domine est l'incertitude à la tête de la compagnie du canal de Göta. Si B. von Platen évoque un retour des débats qui ont déjà eu lieu en 1815, c'est parce que l'opposition parlementaire se concentre essentiellement sur la question des fonds à verser. Dans une situation d'urgence financière, le sujet n'est pas de revoir le fonctionnement ou de désigner des responsables, mais d'abord d'assurer une continuité des paiements au sein de la compagnie. Pourtant, tous ne s'accordent pas sur le sujet, et dans les débats au Clergé, certains dénoncent une entreprise dispendieuse et surtout antipatriotique. Le lecteur Fellenius y voit une « compagnie, qui combat avec dureté le véritable et gracieux patriotisme, et ne mérite pas plus d'attention favorable du Riksdag, alors qu'elle cherche à obtenir des aides pour atteindre son but.<sup>1545</sup> » Ce que les opposants reprochent à la compagnie

---

<sup>1543</sup> BOLI, John. *New Citizens for a New Society: The Institutional Origins of Mass Schooling in Sweden*. Londres : Pergamon, 1989, p. 170

<sup>1544</sup> ICE, *Telford Papers*, *Telford Papers vol. 3 (101-200)*, Lettre de B. von Platen à T. Telford, 22 février 1818

<sup>1545</sup> RH, *Prästeståndets riksdagsprotokoll*, Intervention du pasteur Kolmodin, 2 mars 1818

n'est pas tant la construction du canal en lui-même que les coûts importants qui lui sont associés. Ainsi, comme dans d'autres débats européens sur les canaux, les groupes ne s'affrontent pas sur le désir de construire des canaux, mais sur la possibilité de les construire dans le pays à une époque donnée en fonction de l'état des finances publiques<sup>1546</sup>.

Rapidement, la question du versement des fonds publics au canal est évacuée. Dès la fin du mois de mars 1818, B. von Platen est en mesure d'écrire à T. Telford que les fonds seront versés et que la compagnie pourra en tout cas se maintenir pendant l'année et éviter une faillite humiliante, notamment grâce aux efforts menés par C. von Rosenstein au sein du Clergé<sup>1547</sup>.

Il ne faut pas penser toutefois que cette position est entièrement évacuée. A la maison de la Noblesse, les membres du clan Anckarsvärd estiment que la question n'est toujours pas tranchée. Pendant plusieurs mois, ils continuent à s'opposer aux versements de sauvetage de la compagnie du canal de Göta, comme lors du long débat du 27 avril : « Je ne comprends pas comment les Etats peuvent décider de la contribution à donner pour la poursuite de la construction du canal, avant que la question de savoir si oui ou non le canal de Göta recevra un soutien financier de l'Etat. Et comme aucune décision relative à cette dernière n'a été prise par les Etats, j'affirme que ce sujet doit rester sur la table des discussions tant que que le sujet n'a pas été tranché.<sup>1548</sup>»

La position médiane de débloquer des fonds en attendant de régler la question d'un éventuel futur financement par l'Etat ne règle effectivement pas définitivement la question de la poursuite de la construction du canal, qui constitue la seconde partie du débat, la plus longue et de loin la plus décisive pour l'avenir de la compagnie, eu égard aux interventions des parlementaires. Une décennie plus tard se rejoue le débat avorté de 1809 sur la forme que doit prendre la compagnie, sous le prétexte de déterminer le système par lequel le financement des travaux doit se faire.

Plusieurs raisons expliquent la longueur des débats sur ce point. D'abord, le fait que les parlementaires opposés à la construction du canal portent leurs attaques sur l'aspect budgétaire, un domaine qu'ils sont habitués à traiter, et non une question technique. Ensuite, le fait que la compagnie à charte, en Suède comme ailleurs, constitue certes le principal moyen de réaliser

---

<sup>1546</sup> GEIGER, Reed. *Op. cit.*, p. 172

<sup>1547</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de T. Telford à B. von Platen, 9 avril 1818

<sup>1548</sup> RH, Riddarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de C. H. Anckarsvärd, 27 avril 1818

un compromis entre le financement privé et les fonds publics. Si le gouvernement royal a accordé le statut de compagnie à privilège en 1810, il n'en reste pas moins que le modèle de la compagnie rencontre là comme ailleurs une forte opposition, et ce pendant toute la décennie 1810<sup>1549</sup>. La principale séance consacrée à l'avenir de la compagnie au Clergé est celle du 27 avril 1818, qui dure toute la journée et est remarquable dans les minutes parlementaires par les interventions, plus virulentes qu'habituellement. Les premières accusations lancées contre la compagnie portent sur des éléments courants dans les débats sur la construction des voies d'eau et d'autres proprement inhérents au contexte suédois<sup>1550</sup>. En effet, elles comprennent des arguments libéraux que l'on retrouve ailleurs en Europe, selon lesquels les compagnies ont obtenu de la part du pouvoir des contrats lucratifs au lieu de favoriser des compagnies animées par un esprit civique et à la rentabilité moindre<sup>1551</sup>. Les représentants font ici la démonstration d'idées communes, opposées aux corporations et aux liens entre Etat et investisseurs privés. Inspirées par une logique toute britannique, elles privilégient les intérêts privés pour développer les infrastructures fluviales. Les porteurs de ces idées avancent notamment l'efficacité des compagnies privées pour la construction et l'entretien, mais surtout un usage efficace des deniers, à l'opposé d'entreprises étatiques où les agents gaspillent l'argent public par des monuments destinés à magnifier leur gloire<sup>1552</sup>. Selon eux, la compagnie du canal doit rester privée et donc, faire faillite. Mais la première partie des accusations, celle portant sur le Riksdag initial de 1809, sont quant à elles spécifiques au contexte suédois. Elle postule que les parlementaires de cette session sont les véritables responsables de la faillite de la compagnie.

En effet, la suite de ces débats porte sur le choix initial de la compagnie par actions. Les représentants oscillent entre une crise résultant de décisions systématiques prises par les Etats lors des diètes successives, ou alors d'individus manipulant le système pour leur propre bénéfice<sup>1553</sup>. La crise vient-elle de mauvaises institutions ou de mauvais individus ? Si ce sont de mauvaises institutions, il faut revoir leur fonctionnement. Si ce sont de mauvais individus, il faut les exclure. Face au chaos économique, les opposants à la poursuite de la construction

---

<sup>1549</sup> WALLIS, John. American Government Finance in the Long Run : 1790 to 1990. *The Journal of Economic Perspectives*, 2000, vol. 14, n°1, p. 68

<sup>1550</sup> RH, Prästeståndets riksdagsprotokoll, Intervention du lecteur Fröberg, 27 avril 1818

<sup>1551</sup> DEMIER, Francis. « Économistes libéraux et « services publics » dans la France du premier XIX<sup>e</sup> siècle. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2005, vol. 52-3, n°3, p. 33-50

<sup>1552</sup> SZULMAN, Eric. Administrer la navigation intérieure sous la Révolution. *Annales historiques de la Révolution française*, 2017, vol. 3, n°389, p. 62

<sup>1553</sup> WALLIS, John. Constitutions, Corporations, and Corruption : American States and Constitutional Change, 1842 to 1852. *The Journal of Economic History*, 2005, vol. 1, n°65, p. 234



veulent déterminer les responsabilités à l'origine de la crise financière que rencontre la banque du canal de Göta. Le pasteur Almqvist, un des principaux orateurs du Clergé, attaque directement une partie de la représentation nationale, en posant la question : « Quel parti a attiré l'autre ?<sup>1554</sup> » Les propos du pasteur sont sans équivoque : les parlementaires qui soutenaient alors la compagnie sont coupables. Comme l'ont déjà noté les quelques travaux sur la crise bancaire de 1817-1818 en Suède, les parlementaires ayant soutenu la constitution de la compagnie du canal de Göta en 1809 sont accusés, et au premier rang desquels C. von Rosenstein au sein du Clergé<sup>1555</sup>. Les Etats vont jusqu'au fond de la question de la responsabilité personnelle, et se tournent plutôt vers les problèmes de management. Le pasteur Drysen déclare ainsi lors de la session du 23 avril :

Quand les Etats ont considéré que le comité bancaire devrait recevoir des informations complètes sur les travaux du canal de Göta et sa banque, de manière inattendue ces informations sont parvenues seulement en octobre 1817. Dans une telle situation, alors qu'il était du devoir de la caisse d'escompte de fournir des informations, le docteur croit que l'action qui doit être entreprise est la punition.<sup>1556</sup>

Ainsi, la question de la responsabilité nourrit les accusations des opposants au canal. Ces derniers remettent en question l'intégrité même de la compagnie qui n'a pas respecté les règles pourtant imposées par le Riksdag au moment de la dégradation de la situation économique. Cette tentative de dissimulation est particulièrement mal tolérée par les représentants, car elle est illégale. En effet, la tradition de l'obligation d'information et de transparence vers le public remonte à 1766, par un acte qui donne à tous les citoyens suédois l'accès aux documents produits par les agences publiques et les projets financés par l'Etat<sup>1557</sup>. Derrière l'accusation de malveillance, les opposants dénoncent le souhait supposé de B. von Platen de contenter les actionnaires et d'user de l'argent public pour construire une infrastructure profitant à une minorité, selon un argument que l'on retrouve aussi au Royaume-Uni, où des voix s'élèvent aussi contre les prêts d'Etat à des entreprises privées<sup>1558</sup>.

---

<sup>1554</sup> RH, Prästeståndets riksdagsprotokoll, Intervention du pasteur Almqvist, 27 avril 1818

<sup>1555</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 149

<sup>1556</sup> RH, Prästeståndets riksdagsprotokoll, Intervention du pasteur Drysen, 23 avril 1818

<sup>1557</sup> HOOD, Christopher. Transparency in Historical Perspective In HOOD, Christopher, HEALD, David (eds.). Transparency. The Key to Better Governance ? Oxford : Oxford, Oxford University Press, 2006, p. 8

<sup>1558</sup> WEBSTER, Ian. The Public Works Loan Board 1817-76 and the financing of public infrastructure. Doctorat : Histoire : Sheffield : Université de Sheffield Hallam, 2015, p. 54

Au-delà de l'accusation portant sur l'incapacité ou la volonté délibérée des directeurs de la compagnie de tenir les pouvoirs publics informés de la situation catastrophique de la caisse d'escompte, apparaît la difficulté pour les contemporains, courante après 1809, de distinguer ce qui relève du secteur public et du secteur privé<sup>1559</sup>. Cette difficulté est notamment visible au travers de la longue discussion sur les fonds dont bénéficie le canal, les représentants ne parvenant pas à se positionner face à une compagnie privée dépendant de fonds publics<sup>1560</sup>. Naturellement, derrière cette discussion repose une accusation plus usuellement adressée dans les projets d'infrastructures, celle de la corruption qui sévirait nécessairement au sein d'une compagnie financée par l'argent public. Enfin, on y retrouve le postulat selon lequel le financement privé est le garant du bon usage des deniers et de la recherche de l'efficacité<sup>1561</sup>. Michaël Anckarsvärd voit dans le financement public le cœur du problème, car aucun investisseur privé ne serait attiré par cet investissement, comme il l'exprime à la séance du 27 avril :

Je demande si en 1809 vous aviez déclaré que le coût de ce canal serait de 13 000 000 riksdaler, est ce que quelqu'un aurait voulu contribuer d'un centime ? Je ne le pense pas. Je demande encore : devons-nous nous prononcer pour les membres de cette compagnie ?<sup>1562</sup>

M. Anckarsvärd attaque la compagnie sur les coûts engagés sur les fonds de la caisse d'escompte bien au-delà de ses propres réserves, en utilisant ainsi des fonds publics déposés dans la banque, et en s'endettant auprès de la Riksbank<sup>1563</sup>. On retrouve derrière cette attaque le fait que les prêts ont été faits pour soutenir la spéculation privée aux frais du public. Cependant, cette attitude reste marginale et ne s'étend pas dans le temps. Il est difficile pour les représentants aux Etats de critiquer un groupe particulier, qu'il soit géographique ou politique, pour la décision de construire le canal, surtout après que la décision ait été prise par consensus, comme au Riksdag de 1809<sup>1564</sup>. Le fait que la décision d'octroyer des privilèges procède du consensus de la chambre empêche d'accuser ensuite un parti ou une faction pour l'échec du

---

<sup>1559</sup> CAVALLIN, Maria. I kungens och folkets tjänst. Synen på den svenske ämbetsmannen 1750-1780. Doctorat : Histoire : Göteborg : Université de Göteborg, 2003. 281 p.

<sup>1560</sup> GRANHOLM, Arne. Art. cit., p. 25

<sup>1561</sup> DILORENZO, Thomas. The role of private transportation in America's 19<sup>th</sup> century « internal improvements » debate. Loyola College, Working paper, 2012, p. 9

<sup>1562</sup> RH, Riddarståndets riksdagsprotokoll, Intervention de M. Anckarsvärd, 27 avril 1818

<sup>1563</sup> ANDERSSON, Bertil. Art. cit., p. 66

<sup>1564</sup> WALLIS, John. Art. cit., 2005, p. 235

canal ou de la banque. Les accusations contre le parti du canal s'arrêtent rapidement, pour se focaliser davantage sur les problèmes de gestion.

Face à des accusations de spéculation et d'enrichissement des actionnaires sur les fonds publics, B. von Platen ne réagit pas directement. Il réfute avec force les deux accusations, mais choisit deux arguments pour contre-attaquer. Le premier, présent dans son correspondance dès décembre 1817, est que le canal est déjà entamé depuis trop longtemps pour ne pas le poursuivre. Il s'en ouvre auprès de T. Telford : « I see pretty well that if the business gets through it is particularly because it is so far advanced.<sup>1565</sup> » Le second, couramment employé par les défenseurs de la construction de canaux en Europe, est que sans l'aide publique, le canal ne sera jamais construit<sup>1566</sup>. Or, cette incapacité de terminer le canal aurait, selon les orateurs qui prennent position aux côtés de B. von Platen, des conséquences désastreuses à la fois pour la confiance publique mais aussi pour l'image du pays. Lors du même débat, le prêtre Ekvall déclare ainsi :

Ici, un des contractants est représenté par les législateurs, ayant ainsi le pouvoir entre les mains, traitant l'autre à sa discrétion. Nous sommes d'accord : soutenons la *fides publica*. Nous devrions participer à la confiance publique entre les citoyens et, dans le meilleur sens entre l'Etat et les individus, appliquer les moyens toujours employés dans les meilleures sociétés.<sup>1567</sup>

Pour le pasteur Ekvall, la logique est simple. Le Riksdag ne peut se permettre de laisser la compagnie faire faillite, car il est l'une des parties dans le contrat qui lie l'Etat suédois à la compagnie du canal. Par conséquent, en cas de faillite, la foi publique dans la compagnie mais aussi dans le Parlement sera ébranlée. Les représentants n'ont donc d'autre choix que de soutenir la compagnie en lui accordant des financements publics. On retrouve dans ce plaidoyer des éléments déjà rencontrés de l'autre côté de l'Atlantique où le secrétaire d'Etat américain A. Gallatin tient un discours similaire en 1808<sup>1568</sup>. La présence d'Ekvall dans le camp du baron aux côtés de C. D. Skogman, qui a rencontré Gallatin et s'est procuré son plan de financement public des infrastructures hydrauliques lors de son voyage, laisse penser à une porosité des

---

<sup>1565</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 16 décembre 1817

<sup>1566</sup> GEIGER, Reed. *Op. cit.*, p. 204

<sup>1567</sup> RH, Prästeståndets riksdagsprotokoll, Intervention du prêtre Ekvall, 27 avril 1818

<sup>1568</sup> GOODRICH, Carter. The Gallatin Plan after One Hundred and Fifty Years. *Proceedings of the American Philosophical Society*, 1958, vol. 102, n°5, p. 436

conceptions<sup>1569</sup>. Ici, le pasteur reprend les mêmes arguments : le manque de capitaux privés et la situation économique dans laquelle la Suède se trouve, le fait que l'infrastructure n'a pas ou peu de rendement au cours de sa construction, ce qui dissuade l'investissement<sup>1570</sup>. Enfin, l'emploi du terme de *fides publica* renvoie au fait que l'Etat est désormais la seule entité capable de pouvoir garantir la création d'une telle infrastructure, à la différence d'investisseurs privés<sup>1571</sup>.

En faisant référence aux « moyens toujours employés dans les meilleures sociétés », le pasteur évoque peut-être la France, où la politique de l'État royal est d'offrir des garanties financières publiques aux spéculateurs qui investissent dans la réalisation de nouvelles voies d'eau, afin de ne pas décourager l'investissement privé. Les intérêts de l'Etat et des investisseurs seraient ainsi préservés<sup>1572</sup>. Il s'inscrit plus largement dans les nouvelles idées économiques libérales en vogue alors en Europe. Elles accordent une place nouvelle aux pouvoirs publics, où l'Etat devient le régulateur de l'économie, et stimule les initiatives particulières tout en apportant des garanties<sup>1573</sup>. Si en France ce projet reste lettre morte, pour les parlementaires suédois confrontés à un canal en partie construit, cette décision permet de finir la voie d'eau tout en évitant de décourager tout futur investissement privé dans un projet d'envergure.

La défense des promoteurs du canal passe aussi par une mise en avant des profits que l'Etat peut retirer du canal : une augmentation du prix des propriétés et des activités commerciales, enrichissant le pays bien au-delà des dépenses engagées initialement. Le pasteur Palm, lors de la séance du 27 avril, explique ainsi que « l'argent ne sera ni perdu pour l'individu ou pour l'intérêt général, car il accroîtra le service de la main-d'œuvre, et enrichira le pays.<sup>1574</sup> » Comme le montre cette intervention parlementaire, les soutiens au projet utilisent l'argument classique du développement économique du pays. Cependant, à aucun moment cet orateur ou ses collègues ne conçoivent la participation étatique comme un partenariat<sup>1575</sup>. Si l'Etat retire des bénéfices de cette construction, c'est de manière purement fortuite et non en intervenant dans les opérations ou la stratégie de la compagnie du canal. Comme dans les autres Etats

---

<sup>1569</sup> RA, A. G. Mörner arkiv, C. D. Skogmans utländska resa (1813-1815), Lettre de C. D. Skogman à A. G. Mörner, 10 novembre 1814

<sup>1570</sup> DILORENZO, Thomas. Art. cit., p. 6

<sup>1571</sup> MONTEL, Nathalie. Art. cit., 2012, p. 44

<sup>1572</sup> *Ibid.*

<sup>1573</sup> *Ibid.*, p. 45

<sup>1574</sup> RH, Prästeståndets riksdagsprotokoll, Intervention du prêtre Palm, 27 avril 1818

<sup>1575</sup> PAYEN-VARIÉRAS, Evelyne. Projets de chemins de fer (Etats-Unis, XIX<sup>e</sup> siècles) In GRABER, Frédéric, GIREAUDEAU, Martin (dir.). *Op. cit.*, p. 67

européens, il faut garder présent à l'esprit qu'aucun groupe constitué au parlement suédois ne se prononce réellement pour que l'Etat intègre la construction des canaux aux politiques publiques, mais plutôt pour un soutien financier inconditionnel<sup>1576</sup>. L'attitude des promoteurs est pragmatique et non politique : il s'agit de surmonter la situation financière catastrophique par un soutien étatique, rien de plus.

Le 13 mai, face à l'impossibilité de trancher, les Etats renvoient leur décision à la remise du rapport de G. af Uhr qui doit avoir lieu à la fin de l'enquête sur la caisse d'escompte et la compagnie<sup>1577</sup>. Pendant les deux mois restant avant de recevoir le rapport, l'opposition continue de se manifester dans la presse, et dénonce la faiblesse de l'entreprise, de manière semblable à ce que l'on retrouve outre Atlantique lors des discussions au Congrès<sup>1578</sup>. Cependant, même s'il ne reste aucune source directe des discussions officielles, les parlementaires indécis semblent peu à peu pencher du côté des promoteurs du canal, prompts à présenter le modèle britannique dans lequel le gouvernement accepte d'endosser une part de responsabilité dans le fait d'atténuer l'impact des mauvaises conditions économiques, en dépit de sa vision libérale<sup>1579</sup>. A l'époque, les Etats-Unis comme le Royaume-Uni créent en effet de nouvelles institutions de surveillance chargées de contrôler les sommes prêtées par les Etats aux compagnies de canaux<sup>1580</sup>. Le plus souvent, elles adjoignent au directeur de la compagnie des commissionnaires qui gèrent les fonds et les finances du canal, mais sous surveillance parlementaire. Les parlementaires suédois ne copient pas directement ce système, mais s'inscrivent alors dans cette nouvelle tendance à la régulation étatique.

### 2.3. L'issue : vers un canal financé et encadré

Entre les mois de mai et de juillet 1818, l'ingénieur mandaté par le roi et les Etats, Gustaf af Uhr, entreprend de décortiquer les comptes de la compagnie du canal pour rendre compte de la possibilité de mener à bien la construction par des fonds privés. Au cours de ces mois du printemps et de l'été 1818, les discussions s'apaisent. Les forts liens familiaux qui

---

<sup>1576</sup> GEIGER, Reed. *Op. cit.*, p. 173

<sup>1577</sup> RH, Riddarståndets riksdagsprotokoll, intervention de Pfeiff, 13 mai 1818

<sup>1578</sup> SHAW, Ronald. *Canals for a Nation : The Canal Era in the United States, 1790-1860*. Lexington : University Press of Kentucky, 1990, p. 35

<sup>1579</sup> WEBSTER, Ian. *Op. cit.*, p. 19

<sup>1580</sup> *Ibid.*, p. 11

unissent les familles présentes au Riksdag empêchent toute escalade du conflit. Les recherches montrent que les liens de parenté réduisent les risques et fournissent des informations décisives au sein du parlement suédois<sup>1581</sup>. Ces liens contribuent aussi à exercer une pression sociale sur d'éventuelles critiques, ce qui semble le cas ici, Anckarsvärd et B. von Platen siégeant au Riksdag sur d'autres domaines sans pour autant reproduire leurs joutes verbales antérieures<sup>1582</sup>. Le 18 juillet 1818, la crise touche à sa fin, et les Etats rendent publique la note produite par l'ingénieur G. af Uhr<sup>1583</sup>.

Cette note mérite une analyse à la fois superficielle et approfondie, c'est à dire des décisions effectivement prises par la diète à l'égard de la compagnie, mais aussi les raisons profondes qui ont conduit les parlementaires à mettre en oeuvre ce chef-d'oeuvre de compromis.

Même si elle est contresignée par le roi, la note est avant tout rédigée et promulguée sous l'égide des Etats du Riksdag, qui selon les mots de l'historiographie, possède la « suprématie fiscale »<sup>1584</sup>. Le compromis trouvé par les parlementaires suédois sur la forme du financement, avec le maintien d'une compagnie privée couplée à un financement public semble résulter ici d'un contexte plus large, celui de l'extension des pouvoirs parlementaires sur les finances publiques mis au jour dans l'historiographie essentiellement par P. Hoffman et J-L. Rosenthal<sup>1585</sup>. Ces deux historiens postulent qu'à l'aube du XIX<sup>e</sup> siècle les souverains sont prêts à accroître la transparence et réduire leur contrôle sur les finances au profit des instances parlementaires pour obtenir le soutien de celles-ci lors des levées de fonds pour des financer des conflits ou des entreprises royales<sup>1586</sup>. Ici, il est possible d'étendre cette théorie aux dirigeants du canal, au premier rang desquels B. von Platen. Ce dernier semble prêt à accroître la transparence et à laisser au Riksdag l'encadrement légal et financier de la compagnie du canal en échange de la poursuite du projet. Cette idée semble d'autant plus convaincante qu'elle s'inscrit dans le renforcement du contrôle parlementaire sur les budgets dès le début du XIX<sup>e</sup>

---

<sup>1581</sup> WINTON, Patrik. Art. cit., p. 55

<sup>1582</sup> MAJEWSKI, John. Art. cit., p. 774

<sup>1583</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal diskont, Note sur l'enquête gouvernementale sur les banques de la compagnie du canal de Göta, de Malmö et de Göteborg, 18 juillet 1818, voir document en annexe p. 579

<sup>1584</sup> DINCECCO, Mark, FEDERICO, Giovanni, VINDIGNI, Andrea. Art. cit., p. 896

<sup>1585</sup> ROSENTHAL, Jean Laurent. *The Political Economy of Absolutism Reconsidered* In BATES, Robert GREIF, Avner, LEVI, Margaret, ROSENTHAL, Jean Laurent, WEINGAST, Barry (eds.). *Analytic Narratives*. Princeton : Princeton University Press, 1999. 264 p.

<sup>1586</sup> WINTON, Patrik. Art. cit., 2015, p. 53

siècle<sup>1587</sup>. Du côté des parlementaires, l'immense majorité qui ne s'est prononcée ni en faveur ni en opposition au projet, la plupart semblent réceptifs aux arguments sur l'amélioration des conditions de transport et surtout aux bénéfices directs et indirects que le royaume pourrait en retirer. Une telle attitude au Riksdag s'inscrirait alors dans l'ensemble plus large déjà mise en évidence par l'historiographie que les parlementaires, après 1815, investissent plus largement dans les infrastructures pour soutenir la croissance<sup>1588</sup>. D'un projet privé soutenu par l'Etat, on se trouve face à un projet public dans lequel des particuliers investissent.

La première décision s'applique à la caisse d'escompte du canal de Göta, qui est définitivement liquidée, ne laissant que la compagnie du canal elle-même. Cette décision est lourde de conséquence car elle implique que les futurs prêts seront versés directement auprès de la compagnie pour compléter les travaux. Le deuxième point ne traite que de la durée du remboursement du crédit, ce qui signifie que l'Etat suédois reprend la dette de la compagnie du canal, et estime son extinction à l'horizon 1823. Le bureau suédois de la dette se porte garant pour les dettes, tandis que la charte d'origine est amendée et que les demandes de remboursement doivent aboutir dans les cinq ans. La banque du canal de Göta, qui accuse un déficit de 914 000 riksdaler, composé surtout de prêts à la compagnie du canal, est dissoute<sup>1589</sup>. Le Bureau national de la dette reprend les capitaux de la banque de Malmö, dans laquelle la perte est de 400 000 riksdaler, mais pour la banque du canal de Göta, la perte se chiffre à 800 000 riksdaler<sup>1590</sup>. La solution choisie du prêt étatique versé à la compagnie se retrouve dans l'espace atlantique à la même période<sup>1591</sup>. Dans le cas étudié, la banque de Suède pratique une opération de sauvetage pourtant éloignée de ses objectifs premiers<sup>1592</sup>. Si elle est pourtant privilégiée, c'est parce que les prêts publics sont considérés comme des moyens de limiter la corruption. Les fonds de la banque sont ainsi utilisés pour financer des investissements dans les infrastructures qui sont considérés comme d'une importance stratégique pour les domaines économiques, administratifs ou militaires. La leçon semble toutefois retenue : les autorités parlementaires n'exigent pas d'estimation du nombre d'années de travaux à venir. Sur le plan symbolique, le septième point est particulièrement intéressant : il dispose que la compagnie paiera d'abord ses

---

<sup>1587</sup> DINCECCO, Mark. *Political Transformations and Public Finances. Europe, 1650-1913*. Cambridge : Cambridge University Press, 2011. 233 p.

<sup>1588</sup> KATZ, Gabriel, DINCECCO, Mark. State capacity and long-run economic performance. *Economic Journal*, 2016, vol. 126, n°590, p. 4

<sup>1589</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 184

<sup>1590</sup> *Ibid.*, p. 197

<sup>1591</sup> PAYEN-VARIÉRAS, Evelyne. *Art. cit.*, p. 66

<sup>1592</sup> SCHÖN, Lennart. *Art. cit.*, p. 172

crédeurs (la *Riksbank*) puis ses actionnaires, les pouvoirs publics passant désormais avant l'actionnariat privé.

La référence à cette lettre à son importance. Comme nous l'avons dit précédemment, aucun des parlementaires soutenant la poursuite du projet du canal n'envisage la possibilité d'une intégration de la compagnie dans la sphère publique, avec une direction des opérations au niveau de l'Etat royal. A leurs yeux, le recours à l'assistance publique ne va pas de pair avec une remise en question de la gouvernance de la compagnie, mais s'assimile à une subvention<sup>1593</sup>. La réaction de B. von Platen face aux décisions des parlementaires du Riksdag est donc franchement hostile. De tous les membres de la direction de la compagnie, B. von Platen est le seul à souhaiter remettre en cause la décision des Etats. Les autres craignent trop la faillite. Le souci de ne pas faire faillite est aisément compréhensible : la nouvelle loi suédoise de 1818 puise abondamment dans le Code de Commerce napoléonien de 1808 et prévoit que n'importe quel endetté insolvable, même par accident, est responsable du paiement de la dette avec tous les capitaux acquis dans le futur<sup>1594</sup>. En acceptant la reprise de la dette par l'Etat et le passage sous les fourches caudines du Riksdag, les négociants principaux de la place de Göteborg parviennent éviter le remboursement des dettes<sup>1595</sup>. De plus, le fait de subir une mise en faillite va bien au-delà de la simple perte financière pour les négociants. Les travaux sur les milieux marchands de Göteborg montrent que les membres de la communauté sont exclus de tous les réseaux, dont les réseaux maçonniques si centraux pour leur activité, sitôt qu'ils connaissent la banqueroute<sup>1596</sup>. Leur retour par la suite dans le monde des affaires est quasiment impossible.

En octobre 1818, le conseiller du souverain G. af Wetterstedt s'adresse directement à B. von Platen en lui intimant l'ordre de « cesser immédiatement toute contestation et de respecter la décisions des Etats.<sup>1597</sup> » Il faut sans doute voir l'opposition du faiseur de projet au fait que le canal intègre peu à peu la sphère publique. En effet, les Etats, en astreignant la direction de la compagnie à toutes ces obligations, notamment de publier les bilans financiers

---

<sup>1593</sup> PAYEN-VARIÉRAS, Evelyne. Art. cit., p. 66

<sup>1594</sup> GRATZER, Karl. Default and Imprisonment for Debt in Sweden : From the Lost Chances of a Ruined Life to the Lost Capital of a Bankrupt Company In GRATZER, Karl, STIEFEL, Dieter (eds.). History of insolvency and bankruptcy. Huddinge : Södertörn högskola, 2008, p. 30

<sup>1595</sup> *Ibid.*, p. 46

<sup>1596</sup> *Ibid.*, p. 45

<sup>1597</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de G. af Wetterstedt à B. von Platen, 11 octobre 1818



de l'entreprise, placent la compagnie du canal parmi les compagnies soutenues par l'Etat, qui doivent représenter la foi publique et publier l'ensemble des documents financiers la concernant<sup>1598</sup>.

A la différence des compagnies de canaux qui sont nombreuses à faire faillite dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la compagnie du canal de Göta est précisément sauvée par la cohésion politique dont fait preuve une partie des élites suédoises<sup>1599</sup>. Toutefois, l'issue des débats au Riksdag renforce profondément le contrôle que les parlementaires et plus largement, l'appareil étatique, peuvent exercer sur le projet. Encore convaincu du caractère privé de la compagnie, envisageant le soutien public uniquement comme une subvention ponctuelle similaire à celle accordée en 1815, B. von Platen repousse cette transformation en projet public. Il faut alors comprendre les circonstances dans lesquelles se trouve le pouvoir royal suédois pour bien envisager la manière dont le Riksdag mais aussi le souverain lui-même contribuent à intégrer le projet dans la sphère publique

### **3. Le pouvoir royal face aux débats**

Peu d'études sur la dynastie Bernadotte se sont intéressées à la période délicate qui court de l'arrivée dans le royaume du prince Charles-Jean à l'affirmation de son pouvoir dans les années 1820. Récemment encore, des travaux prouvent que le prince lui-même reste prudent dans ces années où les princes napoléoniens abdiquent au profit d'une restauration européenne<sup>1600</sup>. Ici, aborder la question par la figure princière puis royale permet de saisir de manière originale la façon dont l'infrastructure rejoint peu à peu la sphère publique.

#### 3.1. Un soutien ponctuel

Dès son arrivée en Suède, Charles-Jean se trouve entouré de l'aristocratie suédoise. B. von Platen figure parmi les premiers à obtenir que le nouveau prince héritier vienne loger chez lui<sup>1601</sup>. Proche des artisans de l'alliance avec la France, le faiseur de projet se rapproche de ce

---

<sup>1598</sup> WINTON, Patrik. Art. cit., 2015, p. 52

<sup>1599</sup> WENIG, Kelly. Art. cit., p. 7

<sup>1600</sup> SOUTOU, Georges-Henri. 1815-1851 : l'Europe entre Restauration et Révolution In SOUTOU, Georges-Henri (dir.). L'Europe de 1815 à nos jours. Paris : Presses Universitaires de France, 2009, p. 29-75

<sup>1601</sup> ULVROS, Eva. Oscar I : en biografi. Stockholm : Historiska Media, 2017, p. 25

nouvel acteur politique majeur dans le royaume. Il souhaite en effet s'assurer de son appui face aux opposants au canal. B. von Platen plaide sa cause auprès de Charles-Jean, qui s'y intéresse et le soutient symboliquement. En 1811 déjà, il demande à obtenir les rapports et plans financiers du canal<sup>1602</sup>. Lors du Riksdag de 1812, le nouveau prince héritier prononce un discours inaugural sur les grands enjeux du royaume, parmi lesquels figure le canal de Göta. B. von Platen demande alors au prince héritier d'acquiescer des titres de la compagnie, afin de faire la démonstration publique de sa foi dans la pérennité de l'entreprise<sup>1603</sup>. La période est favorable au soutien de l'économie par le pouvoir royal car dans le cadre de la politique de 1812, le royaume de Suède reçoit des subsides du Royaume-Uni pour les actions militaires, ce qui permet de dégager des sommes plus importantes pour investir dans les infrastructures comme les canaux, les docks et les ports<sup>1604</sup>. A la fin des guerres napoléoniennes, les crédits alloués aux dépenses militaires baissent drastiquement, ce qui accroît encore les capacités financières et renforce l'intérêt du futur souverain pour le projet.

Dans les années qui suivent l'arrivée de Charles-Jean en Suède, son soutien à la compagnie du canal de Göta se focalise sur des éléments précis, qui puisent dans l'arsenal politique traditionnel des souverains suédois d'Ancien Régime. Ainsi, le prince héritier réemploie la pratique de la visite sur le chantier, employée par Gustave IV Adolphe au temps de la construction du canal de Trollhätte<sup>1605</sup>. Cette visite donne lieu, de manière semblable, à une frappe de médailles en or qui sont accordées aux meilleurs ouvriers du chantier. Ces visites résultent des demandes récurrentes de B. von Platen auprès du secrétariat du prince héritier. Pour le faiseur de projet, elles sont un moyen de lier l'entreprise à la dynastie et de faire la démonstration du soutien public. En effet, Charles-Jean, prince héritier en titre, est depuis 1813 le véritable dirigeant du royaume. Il est omniprésent dans la politique nationale et son importance se renforce tout au long des années 1810<sup>1606</sup>. C'est donc un soutien de poids dont peut se targuer la compagnie du canal de Göta. Déjà au Riksdag de 1815, B. von Platen adresse une lettre le 31 janvier 1815 au chancelier royal M. Rosenblad pour que le souverain affiche publiquement son soutien pour la construction du canal lors de son discours inaugural aux Etats<sup>1607</sup>. B. von

---

<sup>1602</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, 8 mai 1811

<sup>1603</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de G. af Wetterstedt à B. von Platen, 6 juin 1812

<sup>1604</sup> WEBSTER, Ian. *Op. cit.*, p. 16

<sup>1605</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Direktionsprotokoll (1814-1817), Compte-rendu de l'assemblée générale de la direction de la compagnie du canal de Göta, 14 octobre 1815

<sup>1606</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 8

<sup>1607</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen à M. Rosenblad, 31 janvier 1815

Platen voit dans le prince héritier une autorité morale capable de faire pression sur les élites parlementaires suédoises afin d'orienter leurs opinions en faveur de la compagnie du canal. Il est tout de même important de noter ici que la demande est adressée au chancelier et non au prince héritier, de prendre position, preuve que les conseillers exercent alors une influence sur Charles-Jean<sup>1608</sup>. L'étonnante passivité donc fait preuve Charles-Jean pendant toute la durée du Riksdag de 1815 peut sans doute s'expliquer, aux côtés de l'historiographie suédoise classique, par les événements des Cent Jours qui se déroulent à la même période. Dans ce contexte particulièrement instable, le prince héritier porte davantage d'attention au retour de Napoléon qu'aux prémices de la crise économique qui frappe la Suède<sup>1609</sup>.

Cependant, cette position incertaine de prince étranger élu dans un pays dont il ne maîtrise ni la langue ni l'exercice du pouvoir le rend particulièrement méfiant à l'égard de toutes les corporations ou associations lorsqu'elles en viennent à toucher au domaine politique. Charles-Jean voit dans celles-ci d'éventuels ferments de remise en question du pouvoir royal en général, mais surtout de sa dynastie en particulier<sup>1610</sup>. Dans les premiers temps après le Riksdag de 1815, Charles-Jean ne semble pourtant pas remettre en question la protection qu'il accorde à la compagnie du canal. Une lettre datée de la seconde moitié de l'année 1815, adressée au prince héritier par la direction de la compagnie du canal, montre que cette figure politique continue à s'associer publiquement à l'entreprise<sup>1611</sup>.

Même si l'intérêt du prince héritier est réel, il faut se garder de penser que ce patronage constitue une exception. En effet, tout au long de sa vie dans le royaume, Charles-Jean offre son patronage à certaines associations volontaires, en leur donnant ainsi de la légitimité, ce qui lui donne en retour une légitimité civique<sup>1612</sup>. Les associations permettent alors de réaliser la synthèse entre la nouvelle dynastie Bernadotte et la société civile. Ici, il est certain que le prince peut se rapprocher de l'influent groupe des maîtres de forge et négociants de Göteborg en soutenant leur projet. Toutefois, au fur et à mesure que la situation économique et par conséquent politique de la compagnie se dégrade, Charles-Jean fait preuve de davantage de défiance. Ainsi,

---

<sup>1608</sup> SCOTT, Franklin. *Op. cit.*, p. 380

<sup>1609</sup> EVANS, Chris, RYDEN, Göran. *Op. cit.*, p. 275

<sup>1610</sup> SANDIN, Per. Meeting grounds. Royalty and voluntary associations in Sweden and Norway c. 1810-1860 In ALM, Mikaël, JOHANSSON, Britt-Inger (eds.). *Op. cit.*, p. 171

<sup>1611</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Konzept till cirkulär och instruktioner (1810-1817), Lettre de B. von Platen à Charles-Jean, 1815

<sup>1612</sup> BARTON, Arnold. *Op. cit.*, p. 92

à l'automne 1816, sur les conseils du pasteur conservateur Fredrik Bogislaus von Schwerin, opposant de B. von Platen et de son libre-échange, le prince héritier souhaite soudainement retirer une large partie de ses dépôts dans la banque du canal, en une seule fois<sup>1613</sup>. G. F. Wirsen l'en dissuade afin d'éviter la dépréciation des titres de la compagnie sur le marché financier<sup>1614</sup>. Il s'éloigne cependant des idées de la compagnie en mettant en oeuvre des mesures protectionnistes, pourtant combattues par B. von Platen<sup>1615</sup>. Cette attitude contraste avec les années précédentes, mais s'accroît au fur et à mesure que l'agitation politique s'amplifie et que les routelets européens instaurés dans le sillage des conquêtes napoléoniennes vacillent.

### 3.2. Un pouvoir prudent

Au mois d'août 1817, la situation financière de la compagnie du canal de Göta et de la caisse d'escompte se dégrade subitement. B. von Platen, auquel le gouvernement a déjà demandé depuis le mois de février de fournir les documents comptables de la compagnie, tente pourtant encore de se rapprocher du pouvoir royal. Sans doute espère-t-il éviter des sanctions trop importantes des parlementaires du Riksdag, en comptant une fois de plus sur l'appui royal. La lettre qu'il adresse directement à Charles-Jean en août 1817 est éclairante à plus d'un titre :

Je suis enfin assez heureux de pouvoir annoncer à Votre Altesse Royale, que la dernière des sept écluses qui porteront le nom auguste de votre altesse royale, sera terminée à la fin de ce mois. Je prends la liberté de proposer à Votre Altesse Royale qu'une tournée se fit les derniers jours d'août ou les premiers jours de septembre et que Votre Altesse Royale se fit accompagner par tels personnes militaires qui pourraient faire ces recherches sur les détails du grand point militaire.<sup>1616</sup>

Cette lettre est à elle seule un résumé des appels au pouvoir royal par la direction de la compagnie du canal tout au long de la crise de 1817-1818. Le faiseur de projet commence par annoncer une ouverture imminente des écluses, preuve que les travaux sont suffisamment avancés pour pouvoir ouvrir une portion de la voie d'eau à la circulation des navires. Puis, il explique que « le public » sera rassuré du soutien princier d'une entreprise qui est d'autant plus liée à l'Etat que l'armée lui assigne un destin militaire, celui de la défense. Mais surtout, les

---

<sup>1613</sup> SANDELIN, Bo. *Op. cit.*, p. 28

<sup>1614</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 126

<sup>1615</sup> SANDELIN, Bo. *Op. cit.*, p. 28

<sup>1616</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1817-1818), Lettre de B. von Platen à Charles-Jean, 13 août 1817

premières lignes mentionnent le fait que les écluses doivent porter le nom de Charles-Jean, point d'orgue de l'association entre la couronne et l'entreprise de construction du canal.

Pour Charles-Jean, le lien qui le lie à la compagnie du canal de Göta devient davantage encombrant. Le prince héritier est arrivé en Suède avec certes une disposition d'esprit positive à l'égard de la création d'infrastructures grâce aux crédits publics<sup>1617</sup>. Toutefois, il possède aussi des conceptions économiques fortes, développées au cours de ses années dans les cercles du pouvoir napoléonien. De ce qu'il a appris sur la banqueroute de Law, il garde surtout une forte aversion pour le domaine bancaire et les risques qui lui sont associés. Dès cette année 1817, il prend donc diverses mesures en matière financière pour punir les agioteurs et spéculateurs de monnaies. De son passé français, il conserve surtout une hostilité franche à l'égard des titres sur papier ou de la monnaie papier, qu'il associe aux assignats<sup>1618</sup>. La dépréciation des titres de la compagnie du canal de Göta rencontre sa désapprobation. Lorsqu'éclate la crise, le prince héritier s'ouvre donc auprès de ses conseillers de la franche hostilité que lui inspire les opérations financières de la caisse d'escompte. Cette attitude explique sans doute les dénégations de B. von Platen dans le rapport qu'il remet au prince héritier au début du printemps 1817 :

Peut-il donc exister un titre plus solide, plus sacré, plus légitime que celui sur lequel est fondé l'établissement général du canal de Göta ? Après ceci je vous assure tant de la solidité de l'établissement en général, que de mon opinion sur les détracteurs libellistes qui attaquent l'établissement !! Malheureusement des fonctionnaires publics paraissent s'être ouverts contre le crédit de la caisse.<sup>1619</sup>

L'attitude méfiante de Charles-Jean à l'égard des titres et plus généralement, de la compagnie du canal, s'explique aussi par le sentiment nouveau d'être entourés de conseillers favorables à la construction de la voie d'eau, ou liés d'une manière ou d'une autre aux investisseurs. En effet, il estime que tant H. Järta que G. F. Wirsen sont trop indépendants, et ne l'informent

---

<sup>1617</sup> OLIVIER, Jean-Marc. Bernadotte Revisited, or the Complexity of a Long Reign (1810-1844). *Revue d'histoire nordique*, 2006, vol. 2, n°2, p. 126

<sup>1618</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 42

<sup>1619</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Koncept till cirkulär och instruktioner (1810-1817), Précis historique de l'établissement de la caisse d'escompte du canal de Göta, avril 1817

pas assez de la situation difficile dans lequel le pays se trouve<sup>1620</sup>. A ses yeux, ces deux conseillers proches de B. von Platen favorisent la compagnie au détriment de la santé financière nationale. Au cours d'une réunion du conseil royal, H. Järta met sa démission en jeu en cas de faillite de la compagnie sans enquête préalable<sup>1621</sup>.

Cependant, Charles-Jean continue à garder une attitude prudente tout au long de cette année 1817. A l'ouverture du Riksdag, au mois de novembre 1817, les libellistes expansionnistes et restrictionnistes s'affrontent par pamphlets interposés. Les idées économiques de Charles-Jean le portent plutôt du côté des expansionnistes<sup>1622</sup>. S'il reste méfiant sur la compagnie, la prudence du prince héritier le conduit aussi à éviter de se mettre à dos les parlementaires qui soutiennent le projet du canal, et qui représentent une partie non-négligeable des élites économiques suédoises. Au cours des premières semaines de débats, qui doivent décider du versement d'un fonds pour assurer la continuité des paiements en attendant de régler le sort de la compagnie, B. von Platen en appelle au souverain pour qu'il fasse pression pour l'obtention de ces fonds :

Avec la sincérité que j'ai toujours témoignée envers Votre Altesse Royale, je dois confesser que nous rencontrons actuellement un nombre d'obstacles pour pouvoir continuer un ouvrage qui autrement pourrait bénéficier à la nation.<sup>1623</sup>

Si B. von Platen demande du soutien auprès du futur roi, c'est parce que le Riksdag n'est pas alors une assemblée pleinement souveraine sur la question budgétaire. D'abord, parce qu'elle n'est convoquée en temps normal qu'une fois tous les cinq ans. Ensuite, le roi y possède un droit de veto qui lui permet en pratique d'imposer un texte législatif<sup>1624</sup>. On ne peut s'empêcher de voir, en dépit d'un système parlementaire efficace et critique, un système politique encore conservateur, dominé par la figure du monarque<sup>1625</sup>. Si au début de la crise bancaire, la réaction de Charles-Jean n'apparaît guère dans les sources, il se montre hostile au rôle que certains des parlementaires et des conseillers royaux veulent attribuer au pouvoir royal, la

---

<sup>1620</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 113

<sup>1621</sup> LANDBERG, Georg. Hans Järta [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 2006 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=12286&forceOrdinarySite=true>

<sup>1622</sup> HÖJER, Torvald. *Art. cit.*, p. 211

<sup>1623</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1810-1818), Lettre de B. von Platen à Charles-Jean, 30 janvier 1818

<sup>1624</sup> DINCECCO, Mark. *Op. cit.*, p. 10

<sup>1625</sup> DINCECCO, Mark. Fiscal centralization, limited government, and public revenues in Europe, 1650-1913. *The Journal of Economic History*, 2009, vol. 69, n°1, p. 35

situation politique globale du royaume évolue au fur et à mesure des mois<sup>1626</sup>. Mais à l'automne 1817, Charles XIII, souffrant, ne prend plus part à aucune activité officielle. En janvier 1818, Charles XIV Jean arrive au pouvoir. Face aux difficultés financières et politiques, le souverain est fragilisé par le transfert du pouvoir au cours d'une diète houleuse. Il cherche à capter un soutien auprès des membres du Riksdag. C'est dans ce contexte qu'il accepte le sauvetage de la compagnie du canal de Göta : en assurant les actionnaires principaux du rôle de l'Etat comme prêteur en dernier ressort. Il s'adjoit ainsi le soutien d'hommes parmi les plus riches du royaume avec lesquels il doit maintenir un lien, et parmi eux beaucoup d'anciens gustaviens<sup>1627</sup>.

Pendant toute la période où siège le Riksdag, Charles XIV reste prudent. Il n'y a guère que le cadre privé où le souverain mentionne explicitement son soutien à la compagnie du canal, même lorsque la majeure partie de la crise est passée. Plusieurs défenseurs déjà repérés lors des débats parlementaires mettent leur entreegent au service de la poursuite du projet. Ainsi, Hans Järta défend le projet auprès du roi, notamment en expliquant que le pouvoir royal est trop impliqué dans l'entreprise pour renoncer à la soutenir<sup>1628</sup>. C. D. Skogman, gouverneur de la banque, est un ami proche de G. F. Wirsén et de A. G. Mörner, des conseillers du souverain. Skogman maîtrise le français, ce qui n'est guère courant dans l'espace suédois où l'allemand est privilégié. Mais surtout, il rend visite à Charles-Jean de manière hebdomadaire pour discuter des affaires de la banque du canal<sup>1629</sup>. Tous ces individus jouent un jeu coopératif, où ils cherchent à convaincre le roi de la nécessité de poursuivre l'ouvrage<sup>1630</sup>. Cependant, ce soutien officieux se heurte rapidement aux ambitions du faiseur de projet qui cherche à rassurer les actionnaires et plus largement, l'opinion publique. Il faut se rappeler que depuis son arrivée en Suède, Charles-Jean craint la remise en question de sa légitimité. A titre d'exemple, en 1811, lors de la grande révolte des paysans de Scanie, il craint ainsi que les troupes anglaises n'interviennent en Suède pour rétablir Gustave IV sur son trône<sup>1631</sup>. En 1815, sa position est encore plus précaire à la suite du congrès de Vienne au cours duquel les Alliés évoquent la possibilité

---

<sup>1626</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 106

<sup>1627</sup> *Ibid.*, p. 179

<sup>1628</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 102

<sup>1629</sup> *Ibid.*, p. 9

<sup>1630</sup> SCHILLING, Lothar, VOGEL, Jakob. State-Related Knowledge. Conceptual Reflections on the Rise of the Modern State In SCHILLING, Lothar, VOGEL, Jakob (dir.). The transnational culture of expertise : circulating state-related knowledge in the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries. Berlin : Walter De Gruyter, 2019, p. 1

<sup>1631</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 40

de le remplacer sur le trône par le fils de Gustave IV<sup>1632</sup>. En 1817-1818, la situation politique se détériore : les familles Anckarsvärd et von Schwerin mènent une opposition dynastique qui semble plutôt favorable à une restauration du pouvoir gustavien<sup>1633</sup>. Craignant l'opposition et les complots, Charles-Jean ne veut pas risquer une remise en question de son pouvoir qui serait lié à un soutien au canal alors même que les Etats discutent de la pérennité de l'entreprise.

Pour bien comprendre cette situation délicate, il faut notamment s'intéresser à l'affaire autour d'une lettre que le souverain adresse à la direction de la compagnie au cours de l'été 1818, avant la décision des Etats, et dans laquelle Charles XIV Jean transmet son soutien à la compagnie en prévision de l'assemblée générale des actionnaires qui doit se tenir le 14 septembre 1818<sup>1634</sup>. Le 18 septembre 1818, B. von Platen écrit au secrétariat du souverain pour lui indiquer que « l'assemblée des actionnaires m'a chargé de supplier Votre Majesté qu'elle daigne permettre que la lettre gracieuse soit imprimée.<sup>1635</sup> » Si le faiseur de projet se fait ici l'écho des demandes des actionnaires, c'est sans doute parce que la compagnie veut retrouver du crédit auprès de l'opinion publique après les discussions désastreuses au Riksdag. Près d'une vingtaine de jours après avoir envoyé cette lettre, B. von Platen reçoit une réponse d'un de ses proches, membre du gouvernement, G. af Wetterstedt, qui lui « demande instamment de suspendre l'impression des minutes de l'assemblée générale. Il est de la plus haute importance que rien ne soit imprimé avant d'avoir reçu l'ordre expresse de le faire.<sup>1636</sup> » La lettre de G. af Wetterstedt montre bien l'extrême importance que le souverain accorde au fait que la lettre qu'il a adressée à B. von Platen ne soit pas publiée dans le compte-rendu de l'assemblée générale des actionnaires. On voit que gravitent autour de Charles XIV Jean des proches de B. von Platen comme M. Rosenblad ou G. af Wetterstedt, dont la position haut placée rend possible un transfert des informations bien plus rapide<sup>1637</sup>. Quelques jours plus tard, la lettre que Charles XIV Jean a adressé à M. Rosenblad, en français, parvient à B. von Platen :

---

<sup>1632</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 33

<sup>1633</sup> GIDLÖF, Leif. Carl David Skogman [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 2006 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/Sbl/Presentation.aspx?id=6025>

<sup>1634</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1817-1818), Lettre de Charles XIV Jean à B. von Platen, 18 août 1818

<sup>1635</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1817-1818), Lettre de B. von Platen à Charles XIV Jean, 22 septembre 1818

<sup>1636</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, lettre de G. af Wetterstedt à B. von Platen, 11 octobre 1818

<sup>1637</sup> SCHILLING, Lothar, VOGEL, Jakob. *Art. cit.*, p. 1



Ce fut à votre instance et sur les prières du baron de Platen que je consentis à lui adresser la susdite lettre. Je verrais donc avec déplaisir que cette lettre obtint la publicité de l'impression. Je l'ai écrite pour faire plaisir au baron de Platen, et pour lui rendre la justice qui lui est due.<sup>1638</sup>

Cette lettre royale montre bien l'envers des tractations autour du canal de Göta. On y apprend notamment que c'est G. af Wetterstedt qui a demandé au souverain d'écrire la lettre, réclamant un soutien qui autrement ne serait pas venu spontanément. Mais surtout Charles XIV Jean s'oppose à une diffusion de la lettre. En 1818, sa situation politique est complexe, et dans ce contexte, le soutien à un projet financier fragile n'enthousiasme guère Charles-Jean et la chancellerie royale. D'autant que l'automne 1818 est la période où B. von Platen cherche à remettre en question les décisions prises par les États au Riksdag. Dans une lettre qu'il adresse le 25 novembre 1818 à la compagnie, Charles XIV Jean fait part de sa « compassion » mais n'intervient pas pour ôter les règlements qui contraignent désormais la compagnie du canal de Göta aux pouvoirs publics<sup>1639</sup>. On retrouve alors les éléments chers à la conception économique du souverain français : une aversion forte pour les jeux d'écriture, un refus de voir les titres de la compagnie s'échanger comme une monnaie, mais aussi la certitude que si la compagnie tient ses promesses, le Riksdag sera à l'avenir capable de soutenir l'économie en cas de crise majeure. Le souverain en vient à jouer un rôle de médiateur, voire d'arbitre<sup>1640</sup>. Cette attitude de Charles-Jean ne vient pas seulement de son origine bourgeoise. En France, à la même période, le souverain se trouve lui aussi à jouer les médiateurs entre les différentes factions mais surtout entre les nouvelles institutions, nées de la période révolutionnaire et impériale, et des organisations plus traditionnelles<sup>1641</sup>. Ici, le souverain apparaît comme le seul capable de faire émerger un compromis entre les parlementaires défendant les intérêts des contribuables, et les promoteurs du canal.

En somme, cette section montre bien que dans le lent acheminement du canal vers la sphère publique, l'agenda politique du souverain joue donc aussi son rôle. Les conceptions

---

<sup>1638</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de Charles XIV Jean à G. af Wetterstedt, 15 octobre 1818

<sup>1639</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1819-1830), Lettre de Charles XIV Jean à la direction de la compagnie du canal de Göta, 4 février 1819

<sup>1640</sup> SCOTT, Franklin. *Op. cit.*, p. 380

<sup>1641</sup> LOK, Matthijs. Renouer la chaîne des temps » ou « repartir à zéro » ? Passé, présent, futur en France et aux Pays-Bas (1814-1815). *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2014, n°49, p. 82

économiques personnelles de Charles-Jean, prompt à défendre l'interventionnisme en cas de crise économique majeure, adepte des régulations étatiques pour empêcher la spéculation, partisan de l'idée que l'intérêt privé et l'intérêt public ne sont pas toujours identiques et que l'Etat doit se défendre et protéger les intérêts de tous<sup>1642</sup> : toutes ces caractéristiques le conduisent à encourager un contrôle accru de l'Etat suédois sur la compagnie du canal de Göta. Son entourage, composé essentiellement de partisans de l'infrastructure, joue lui aussi un rôle dans les délibérations autour de l'avenir de la compagnie du canal de Göta, en soutenant notamment la solution du financement public. Charles XIV Jean décide, conjointement avec le Riksdag, de ne pas sacrifier l'instrument de la nouvelle prospérité suédoise, dont il estime qu'il tient un rôle particulier dans l'espace national<sup>1643</sup>, mais fait la démonstration d'un libéralisme qui n'est pas directement opposé à l'interventionnisme<sup>1644</sup>.

\*\*\*\*\*

---

<sup>1642</sup> MAGNUSSON, Lars. Art. cit., p. 152

<sup>1643</sup> KÄRRLANDER, Tom. *Op. cit.*, p. 107

<sup>1644</sup> XIAOLAN, Zhou. Art. cit., p. 89

Pour conclure, le canal de Göta connaît alors un destin comparable à d'autres voies d'eau à la même époque, comme le canal Erié aux Etats-Unis<sup>1645</sup>. Initialement, la voie d'eau ne se construit pas par les impôts, mais avec des emprunts obligataires achetés majoritairement par les New-Yorkais. Cependant, face à la hausse des coûts, l'Etat américain intervient sous une forme assez comparable à celle dont fait preuve les Etats avec le canal de Göta. Dans ce dernier cas, l'obtention du compromis par l'action du pouvoir royal est déterminante. Les recherches récentes montrent que la construction de l'Etat précède souvent la construction de la nation, précisément parce que les structures étatiques permettent de réguler et de surmonter les concurrences régionales<sup>1646</sup>. Dans le contexte étudié, une partie des parlementaires et le souverain parviennent à établir un compromis et à financer le canal de Göta. Dans le cadre politique suédois où le Riksdag reste encore inférieur en pouvoir au souverain, il faut la conjonction des deux institutions que sont le Parlement et la Couronne pour amener le projet du canal de Göta vers la sphère publique. La direction de la compagnie, contrainte par les conditions financières difficiles, doit d'abord avoir recours aux Etats pour obtenir la continuité de l'entreprise. Cependant, d'une recherche de fonds purement ponctuelle, les dirigeants de la compagnie se trouvent peu à peu à devoir composer avec des pouvoirs publics qui entendent avoir leur mot à dire sur les travaux. Comme aux Etats-Unis où la construction du canal Erié et la pérennité de son financement conduisent au lancement de plusieurs projets similaires<sup>1647</sup>, le choix du financement public en Suède arrime définitivement le canal de Göta dans la sphère publique et l'année 1818 constitue une nouvelle étape dans la translation d'un projet privé vers une politique nationale des canaux mais aussi de l'aménagement du territoire.

L'intégration du canal à la sphère publique conduit aussi à une réflexion plus globale et à la mise en oeuvre d'une politique des transports à l'échelle du royaume. A la différence des Etats-Unis, l'intervention de l'Etat dans les finances de la compagnie conduit le gouvernement à vouloir assurer la mise en oeuvre d'un système de transport cohérent et coordonné. La prise en charge financière de la compagnie du canal par les autorités s'intègre dans la progressive intervention des pouvoirs publics au cours des années 1820<sup>1648</sup>. L'intégration du canal

---

<sup>1645</sup> SHERIFF, Carol. *Op. cit.*

<sup>1646</sup> HOBBSBAWN, Eric. Nations et nationalisme depuis 1780. Paris : Gallimard, 1992. 247 p.

<sup>1647</sup> THIES, Clifford. Development of the American Railroad Network during the Early 19<sup>th</sup> Century : Private versus Public Enterprise. *Cato Journal*, 2002, vol. 22, n°2, p. 234

<sup>1648</sup> CARACAUSI, Andrea, ROLLA, Nicoletta, SCHNYDER, Marco. Art. cit., p. 2

dans la sphère publique s'inscrit dans la première caractéristique de la « Sattelzeit », cette période de transition entre le moderne et le contemporain, mise en lumière par les travaux récents sur les savoirs administratifs. Ici, l'administration se saisit de nouveaux champs de compétences. Les arguments employés, comme l'utilité de l'Etat ou sa compétence supposée, viennent appuyer ces transferts du privé vers le public<sup>1649</sup>.

---

<sup>1649</sup> SCHILLING, Lothar, VOGEL, Jakob. Art. cit., p. 5



## Troisième partie : Instruire pour construire une politique publique (autour de 1820 - 1832)

A un niveau encore jamais atteint précédemment, la crise de 1817-1818 intègre la compagnie du canal et les ingénieurs engagés dans le chantier aux institutions administratives. Les ingénieurs de la compagnie ont servi depuis une dizaine d'années comme conseillers pour les projets techniques initiés par la monarchie. Pourtant, même au moment où ils collaborent avec les autorités royales pour veiller à une mise en chantier respectant les règles mises en place par les parlementaires, ils n'ont pour autant jamais réellement intégrés l'administration royale. Dans la nouvelle articulation du pouvoir entre le Riksdag et le pouvoir royal, le projet est peu à peu intégré à la sphère publique. Au moment où le canal devient une infrastructure publique, des hommes comme B. von Platen, G. A. Lagerheim et J. Edström et les techniciens britanniques sur le canal deviennent des figures techniques et politiques.

Ces techniciens et ingénieurs n'ont jamais été très nombreux sur le chantier, mais ils deviennent dans les années 1820 des figures importantes pour les autorités royales suédoises. Ces dernières accèdent aux demandes de B. von Platen de fonder un atelier mécanique susceptible de reproduire, sur des modèles anglais, les machines et les outils nécessaires à la poursuite du chantier. Cette décision s'explique d'abord par le souhait de diminuer le coût des importations à une époque où les tarifs protectionnistes augmentent. Mais aussi de faire la démonstration que la Suède est en mesure de se passer désormais de l'aide britannique, en occultant celle-ci dans les discours. Les ouvriers et artisans suédois qui y travaillent forment la nouvelle génération de techniciens et ingénieurs éduqués. J. Ericsson et O. Carlsund deviennent par la suite de grands inventeurs suédois, en plus d'être des professeurs en ingénierie<sup>1650</sup>. L'enseignement est en effet l'autre grande caractéristique de l'époque. Soucieuse d'établir un réseau de canaux à l'échelle de la double-monarchie, la monarchie suédoise a besoin d'ingénieurs et d'administrateurs, et elle met tout en oeuvre pour leur assurer une éducation technique de qualité.

---

<sup>1650</sup> FRÖMAN, Karin. Otto Edvard Carlsund [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1927 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=16453&forceOrdinarySite=true> et HILDEBRAND, Bengt. John Ericsson [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1953 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=15375&forceOrdinarySite=true>



## Chapitre 7 : Une école technique en Europe du Nord

Le précédent chapitre mettait en exergue le fait que les difficultés financières de la fin de la décennie 1810 précipitent le canal vers une mise sous tutelle imposée par les Etats et sanctionnée par le souverain suédois. D'un projet de voie d'eau privée, le canal se transforme en construction publique. Cette reprise en main se traduit, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, par une attention particulière accordée aux coûts de construction par les représentants des Etats. En voulant diminuer la charge financière que représente le canal pour le royaume, les Etats contribuent, de pair avec la direction du canal, à transformer profondément le chantier du canal.

Cette transformation assure la pérennité du projet, mais donne aussi une nouvelle fonction au chantier à un moment où les transformations économiques en Europe rendent les pouvoirs publics soucieux de faire évoluer leur modèle productif. En terme de politique économique nationale, le gouvernement suédois entame dès la chute de l'Empire un tournant protectionniste dommageable pour les affaires des négociants de la place de Göteborg<sup>1651</sup>. A l'intérieur du pays, les autorités royales encouragent la production industrielle nationale mais aussi les institutions susceptibles de produire des connaissances techniques<sup>1652</sup>.

Dans ce contexte, le chantier devient un lieu de formation, volontairement présenté dans nos sources comme le cœur battant de l'industrialisation suédoise des années 1820. En effet, pour bâtir la voie d'eau à moindre frais, B. von Platen propose la création d'un atelier mécanique au niveau du lieu-dit Motala, sur la partie orientale du canal. Dans cet établissement proto-industriel où travaillent ouvriers et apprentis, la direction du canal fait produire les machines et les outils nécessaires à la poursuite du canal<sup>1653</sup>. Toutefois, pour comprendre comment un simple atelier devient peu à peu un lieu de production d'ampleur nationale, plusieurs types d'analyse sont nécessaires.

---

<sup>1651</sup> MAGNUSSON, Lars. *Op. cit.*, p. 148

<sup>1652</sup> CASTENSSON, Reinhold, GOOCH, Geoffrey. The Transfer of Technology from Great Britain to Sweden 1825-1850 : A Study of the International Diffusion of Machine Technology. *Geografiska Annaler*, 1991, vol. 73, n°3, p. 176

<sup>1653</sup> CASTENSSON, Reinhold, GOOCH, Geoffrey. Art. cit., p. 185, voir carte en annexe p. 581



D'abord, un examen de la manière dont les représentations continuent de faire du Royaume-Uni le modèle dans le domaine de la production industrielle. Comme ailleurs en Europe, après 1815, la richesse britannique fait converger le regard des industriels et des dirigeants politiques<sup>1654</sup>. Ce prisme oriente une nouvelle fois les flux de personnes, d'outils et de matériaux depuis le Royaume-Uni vers le royaume suédois. Ces représentations sont reprises et communiquées par B. von Platen pour convaincre le pouvoir royal. L'atelier de Motala, fondé par un Britannique, est présenté comme beaucoup plus innovants que les ateliers déjà présents sur le sol suédois.

Cependant, dans un contexte de montée du protectionnisme et du nationalisme qui gagne en intensité au cours des années 1820, l'équipe de la direction du canal présente peu à peu l'atelier comme un espace d'adaptation créative des inventions britanniques et donc, de rattrapage économique. B. von Platen et l'équipe de la direction du canal passent sous silence les importations de machines britanniques et les échanges avec les scientifiques d'autres pays. Ils présentent volontiers l'atelier comme une usine purement suédoise, pensant ainsi couper court à toute accusation de dépendance vis-à-vis de l'étranger venue des Etats. Cette mise en avant du caractère purement suédois leur offre la possibilité d'écarter toute concurrence en présentant la fonderie de Motala comme le seul atelier œuvrant réellement pour le royaume. Peu à peu, ce critère national oriente la faveur des autorités vers cet atelier mécanique au détriment des autres, et contribue à sa transformation en institution de formation.

## **1. Un pas vers l'indépendance ? La fonderie de Motala**

Le souhait de créer un établissement industriel sur les bords du canal apparaît clairement dans les sources au début des années 1820, mais fait état de projets antérieurs. Dans une lettre qu'il adresse à T. Telford en avril 1820, B. von Platen explique ainsi que « the establishment of a fabric on the canal has failed (...)»<sup>1655</sup> » La lettre mentionne le recrutement d'un ingénieur ou fabricant capable de construire un navire à vapeur.

Cette missive montre que la principale préoccupation du début de ces années 1820 est de trouver un ingénieur britannique ainsi qu'une machine à vapeur dans l'objectif, que B. von Platen ne mentionne pas, de créer une production mécanique locale. Comme dans d'autres pays

---

<sup>1654</sup> RIELLO, Giorgio, O'BRIEN, Patrick. Art. cit., p. 158

<sup>1655</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 7 avril 1820

scandinaves à l'appareil industriel modeste, la production de machines est quasiment absente en Suède au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1656</sup>. Comme l'indique B. von Platen lui-même, plusieurs tentatives d'installation d'établissements industriels ont échoué, à quelques exceptions notables sur lesquelles nous reviendrons.

Cependant, face aux besoins de matériaux pour la construction du canal, B. von Platen se trouve dans les années 1820 dans une situation bien plus favorable : confronté à la demande de réduction des coûts et au protectionnisme mis en place, il est en mesure de plaider pour substituer une production nationale aux importations venues du Royaume-Uni. Cet espace constitue aux yeux des contemporains le berceau de l'industrialisation et ses ingénieurs sont alors considérés comme les plus compétents d'Europe<sup>1657</sup>. Dans plusieurs Etats européens, les autorités politiques et les propriétaires d'industrie se décident à transférer les technologies en faisant appel à des travailleurs du fer et de machinistes britanniques<sup>1658</sup>. Les Suédois ne dérogent pas à la règle et une fois de plus, le chantier du canal constitue le point de convergence de ces techniques britanniques, avec la fondation de l'atelier mécanique de Motala au printemps 1822 sous la supervision de l'Anglais Daniel Fraser<sup>1659</sup>. Cet atelier constitue pour l'ingénierie suédoise un premier pas vers l'autonomie. La mise en place de cet établissement permet d'abord de copier les machines anglaises, selon une logique tout à fait commune à l'époque, à la fois en faisant venir un technicien britannique, mais aussi en mettant à profit l'ensemble des modes de transfert de technologie à l'oeuvre depuis une décennie comme les importations de machines et leur démontage par des techniciens indigènes. Un tel établissement permet d'abord de réduire la dépendance technique à l'égard du Royaume-Uni, mais aussi d'entreprendre des innovations et de créer une entreprise locale capable de produire aussi bien voire mieux, mais de diminuer dans le même temps les coûts de transport et de main-d'oeuvre.

Depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle et parallèlement à la période de construction du canal de Göta, quelques ateliers mécaniques semblables à celui de Motala naissent et provoquent peu

---

<sup>1656</sup> BRULAND, Kristine. *Op. cit.*

<sup>1657</sup> GRELON, André. Du bon usage du modèle ranger : la mise en place de l'Ecole centrale des Arts et manufactures In GOUZÉVITCH, Irina, GRELON, André, KARVAR, Anousheh (dir.). *Op. cit.*, p. 17

<sup>1658</sup> MORLEY, Jane. Technology transfer in historical perspective. The 1988 Scandinavian symposium on the History of technology. *Technology and Culture*, 1989, vol. 30, n°4, p. 1005

<sup>1659</sup> DÄHLSTRÖM, Eva. Verkstaden vid kanalen. Motala verkstad under 1800-talet. *Daedalus*, 1998, n°66, p. 4

à peu une mutation économique dans le royaume, faisant apparaître une économie proto-industrielle<sup>1660</sup>. Cette multiplication, quoique modeste, des établissements industriels et leur croissance rapide conduit peu à peu à une compétition acharnée. La fondation de l'atelier mécanique de Motala ne se fait donc pas sans éveiller des critiques venues d'une industrie domestique de taille restreinte, mais pourtant vivace.

### 1.1. Imiter : le modèle britannique comme horizon

Dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les autorités suédoises s'intéressent au modèle économique anglais, au moment où les deux pays se rapprochent face à la France révolutionnaire<sup>1661</sup>. Cette relation ne cesse de gagner en consistance grâce aux liens que les acteurs économiques suédois entretiennent avec les Britanniques pour la construction du canal de Göta<sup>1662</sup>. Ces liens accrues se traduisent par des tentatives infructueuses de fonder des établissements industriels sur le modèle britannique au cours des années 1810, échecs imputables à des causes pratiques comme financières<sup>1663</sup>. En 1820, la situation de la compagnie du canal est stabilisée. Depuis la dernière session du Riksdag, le projet est financé, ce qui permet à B. von Platen d'envisager de nouveaux développements pour le chantier. Il faut attribuer ce renouveau à un voyage qu'il entreprend en 1822 au Royaume-Uni. Pendant plusieurs mois, T. Telford le guide à travers les principaux bassins industriels britanniques<sup>1664</sup>. Ce tour est pour lui l'occasion de s'intéresser plus particulièrement aux villes industrielles, aux ports et aux usines. Loin de partager l'opinion de certains contemporains sur les nuisances associées au développement industriel, il porte au contraire son attention sur l'environnement industriel qui entoure les canaux<sup>1665</sup>. Ces derniers relient les bassins de production minier aux principaux ports, en passant par des fonderies où le minerai est transformé avant d'être rapidement exporté. Au début de l'année 1822, l'ingénieur du canal de Göta G. A. Lagerheim adresse à Charles XIV Jean une lettre où il lui fait part du besoin urgent de fonder des établissements semblables en Suède :

---

<sup>1660</sup> POTKINA, Irina. The Nikolskaya mill partnership and the West European firms : some aspects of technological transfer. *Revue française d'histoire économique*, 2017, vol. 1, n°7-8, p. 38

<sup>1661</sup> MORELL, Mats. Swedish agriculture in the cosmopolitan eighteenth century In RYDEN, Göran (ed.). *Op. cit.*, p. 71

<sup>1662</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 2010, p. 11

<sup>1663</sup> DÄHLSTRÖM, Eva. Den svenska verkstadsindustrin och kulturmiljövården. Stockholm : Riksantikvarieämbetets förlag, 2001, p. 11

<sup>1664</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Direktionsprotokoll (1825-1826), Minutes de la direction de la compagnie du canal de Göta, 22 janvier 1825

<sup>1665</sup> EVANS, Francis. Art. cit., p. 3

Le besoin d'établissements pour les machines est flagrant, et même si plusieurs tentatives ont été faites dans le royaume, elles ne peuvent être considérées autrement que modestes comparées à celles qui sont faites dans plusieurs ports anglais et particulièrement sur le grand canal calédonien en Ecosse. Maintenant l'objectif est d'obtenir d'Angleterre des machines améliorées comme celles sur le canal mentionné.<sup>1666</sup>

La demande de G. A. Lagerheim fournit une description précise de ce que la direction de la compagnie cherche à obtenir pour le canal de Göta : un établissement industriel situé à proximité du canal, destiné à produire les machines utilisées sur le chantier. L'insistance de l'ingénieur sur les notions d'expérience et de compétences vise surtout à mettre en évidence le manque d'établissements destinés à former des ouvriers ou techniciens dans le domaine de l'ingénierie civile. Le tableau peint par l'ingénieur suédois est le principal élément pour déceler l'inspiration de B. von Platen. G. A. Lagerheim ne s'est pas rendu au Royaume-Uni depuis 1814 et pourtant, sa lettre correspond en tous points aux descriptions pourtant faites dans les années 1820 par l'ingénieur français Charles Dupin lors de ses visites en Angleterre. Il y décrit notamment le port de Londres, où il voit dans les équipements industriels contiguës aux canaux la raison de l'activité si intense du Royaume-Uni<sup>1667</sup>.

Il faut peut-être voir dans cette lettre rédigée par G. A. Lagerheim le souhait de B. von Platen de se mettre de côté après les débats particulièrement âpres du Riksdag de 1818. Le rêve du baron est de construire un atelier mécanique moderne, équipé d'une fonderie, pour assurer les besoins du canal et moderniser la compagnie. Les sources ultérieures à la création de l'atelier sont beaucoup plus explicites sur la réalité de l'intervention de B. von Platen. Elles précisent que la décision est prise de manière arbitraire, sans en référer à la direction du canal<sup>1668</sup>, comme le rapporte le protocole de la compagnie en 1823 : « Monsieur le baron et président de la compagnie a décidé en lien avec le chantier du canal d'un besoin général pour un

---

<sup>1666</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Arbetsplaner och arbetsrelationer (1810-1832), Lettre de G. A. Lagerheim à Charles XIV Jean, janvier 1822

<sup>1667</sup> AGNÈS, Benoît. Le passeur des deux rives ? La Grande-Bretagne dans l'action politique de Charles Dupin, 1814-1835 In CHRISTEN, Carole, VATIN, François (dir.). Charles Dupin (1784-1873). Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2009, p. 53-65

<sup>1668</sup> DÄHLSTRÖM, Eva. Verkstaden vid kanalen. Motala verkstad under 1800-talet. *Daedalus*, 1998, n°66, p. 3

atelier mécanique de portée d'une utilité générale, aussi bien qu'avec les compétences et expérience d'un technicien (*verkmästare*) anglais, Fraser.<sup>1669</sup> » Au-delà de l'identification du décideur, ces sources permettent de comprendre davantage ce que la compagnie attend de l'atelier mécanique.

Certes, il s'agit de produire ce que la compagnie du canal ne souhaite plus importer, mais la direction cherche aussi à développer un établissement sur le modèle de ce que l'on retrouve au Royaume-Uni : un atelier répondant aux besoins du canal mais aussi à des commandes extérieures, correspondant ici à la « portée d'une utilité générale ». Certes, B. von Platen souhaite d'abord que l'atelier produise les portes des écluses, les machines de dragage et les conduits métalliques nécessaires au chantier du canal. Cependant, la localisation même de l'établissement, que le baron veut dès le début implanter à Motala, prouve que nous ne sommes pas seulement dans une production interne à la compagnie. L'atelier mécanique est situé précisément entre le cours d'eau naturel de la rivière Motala et le canal, ce qui rend possible d'utiliser l'énergie de la rivière toute proche, ainsi que celle générée par le canal lorsque le niveau de l'eau y est assez important. Le fer peut venir rapidement du Bergslagen au moyen de la navigation sur le lac, et le bois de la compagnie peut alimenter les forges<sup>1670</sup>. Le plan de l'atelier est composé de trois éléments principaux dont une forge, un double atelier de menuiserie et de fabrication, et enfin un dernier bâtiment qui abrite l'atelier de montage, le bureau, le bureau à dessin et le stock<sup>1671</sup>. Tous ces éléments sont certes nécessaires à la production des machines présentes sur le canal, mais permettent aussi de diversifier la production pour construire des machines destinées à d'autres usages.

Comme auparavant, T. Telford est au coeur du processus de recrutement de ce Britannique, qui se trouve être dans ces relations. Dans le royaume de Suède comme dans d'autres espaces, en l'absence de chefs d'atelier indigènes, la compagnie décide de s'en remettre à un entrepreneur étranger pour installer cet établissement industriel<sup>1672</sup>. Comme au cours de la décennie 1810 où il oeuvre comme recruteur pour le compte de la compagnie lors des campagnes successives de construction du canal, T. Telford joue un rôle décisif. Il est celui qui auditionne

---

<sup>1669</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Direktionsprotokoll (1823-1824), Minutes de la direction de la compagnie du canal de Göta, 15 juin 1823

<sup>1670</sup> ERIKSSON, Gösta. *Advance and Retreat of Charcoal Iron Industry and Rural Settlement in Bergslagen. Geografiska Annaler*, 1960, vol. 42, n°4, p. 269, voir carte en annexe p. 581

<sup>1671</sup> DÄHLSTRÖM, Eva. Art. cit., p. 8

<sup>1672</sup> POTKINA, Irina. Art. cit., p. 38

puis recrute le futur directeur de la fonderie, comme le narre B. von Platen à la fin de la décennie 1820 à une de ses connaissances :

La puissante mais complexe machine à vapeur était connue en Angleterre, d'où ma question pour Telford : combien de temps pensez-vous que nous pourrions garder une telle machine dans le pays sans aucun atelier à 30 miles à la ronde ? Peut-être même pas un mois ! me répondit-il. J'ai rapidement demandé : ne serait-il pas mieux de chercher immédiatement à garder un homme ici, et de lui demander d'installer rapidement un atelier plutôt que de tout faire venir d'Angleterre ? Il répondit que ce serait aussi bien !! On devrait d'abord sélectionner l'homme et chercher à s'accorder avec lui !<sup>1673</sup>

L'attention de T. Telford se porte sur un Britannique, Daniel Fraser, ancien employé de la fonderie de Bryan Donkin et spécialiste de la mécanique hydraulique<sup>1674</sup>. Au printemps 1822, il arrive à Motala et entame la construction de l'atelier. La figure de D. Fraser se rapproche de celles d'autres entrepreneurs de l'espace méditerranéen<sup>1675</sup>. En effet, comme ceux-ci, il parvient à élargir son réseau depuis le Royaume-Uni vers la rive d'en-face et à s'intégrer par la suite aux milieux d'affaires suédois par le biais de T. Telford. On retrouve ici une caractéristique pour le même majoritairement étudiée dans l'espace méditerranéen : la conjugaison de dynamiques internes et d'apports techniques extérieurs pour expliquer l'arrivée d'un entrepreneur étranger. Dès son arrivée, D. Fraser produit une liste des objets qu'il estime pouvoir produire dans l'atelier mécanique : des moteurs à vapeur de 50 chevaux, des navires de dragage à vapeur, des navires à vapeur de 100 chevaux, des machines de pompage pour les mines, des machines à vapeur pour le rail, des machines à produire du lin, de la laine, du coton, des grues, des armes<sup>1676</sup>.

Les débuts de l'atelier restent pourtant plutôt modestes en comparaison des ambitions affichées par B. von Platen dans les années précédentes. D. Fraser et les 22 employés suédois que compte l'établissement réparent dans un premier temps les machines et matériaux importés depuis le Royaume-Uni pour les besoins du chantier de construction du canal de Göta<sup>1677</sup>. La

---

<sup>1673</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 2, Lettre de B. von Platen à A. Posse, 12 mai 1829

<sup>1674</sup> RÖNNOW, Sixten. Daniel Fraser [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1966 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=14426&forceOrdinarySite=true>

<sup>1675</sup> DAUMALIN, Xavier, RAVEUX, Olivier. Aux origines de l'industrie moderne marseillaise : l'oeuvre de Louis Benet et de Philip Taylor (années 1830-1850). *Rives méditerranéennes*, 2013, n°45, p. 20

<sup>1676</sup> SUNDSTRÖM, Arne. Samuel Owen : teknik- och ångbåtpionjär. *Daedalus*, 2009, n°77, p. 127

<sup>1677</sup> DAUMALIN, Xavier, RAVEUX, Olivier. Art. cit., p. 24

première étape consiste ainsi à imiter les productions britanniques, comme s'en félicite B. von Platen auprès de T. Telford à l'automne 1822 :

We have this summer completely succeeded in imitating the iron gates of Mr Thomson, and if these performances can still be improved, I am yet confident that they are full good enough for our wants which is of an immense consequence for the canal in reality, as well as it silences almost whole the opposition, who so much has urged the annual expenses, repair and entertainment after the accomplishment of the work !<sup>1678</sup>

La satisfaction de B. von Platen semble autant technique que politique : la réalisation des premières portes d'écluses en fer prouve aux yeux de tous que l'atelier mécanique est une réussite car il permet aux Suédois de s'autonomiser par rapport aux Britanniques. Dans un premier temps, la fonderie répond à la hausse croissante de la demande en machines et en outils sur le chantier. Progressivement, en usant des réseaux négociants, D. Fraser se dote des plans et des dessins nécessaires à la construction des machines par l'intermédiaire de la compagnie Ekman<sup>1679</sup>. Le Britannique entreprend de transférer directement les technologies les opérations en réalisant un dessin dans le bureau construit à cet effet avec l'aide d'un dessinateur technique. Puis dans la partie menuiserie, des charpentiers réalisent un modèle en bois de la machine ou de la pièce à construire. Dans l'atelier mécanique les ouvriers suédois construisent des pièces tournées et fraisées pour que l'atelier d'assemblage puisse constituer les machines à partir des pièces produites<sup>1680</sup>. En suivant ce processus, les techniciens de l'atelier parviennent à reproduire les machines britanniques puis concevoir leurs propres machines, provoquant progressivement un déclin des relations entre le Royaume-Uni et la direction suédoise du canal.

## 1.2. Une dépendance masquée

La construction de l'atelier mécanique est concomitante d'une volonté de démontrer que le chantier du canal de Göta est repris en main par des ingénieurs nationaux qui supplanteraient peu à peu les techniciens britanniques. En poursuivant dans la lignée du chapitre 4, les relations entre T. Telford et B. von Platen évoluent. Elles s'inscrivent jusqu'alors dans la caté-

---

<sup>1678</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 5 octobre 1822

<sup>1679</sup> POTKINA, Irina. Art. cit., p. 40

<sup>1680</sup> DÄHLSTRÖM, Eva. Art. cit., p. 5

gorie des relations marchandes d'Ancien Régime, caractérisées par une forte personnalisation<sup>1681</sup>. Au cours de la décennie 1820, la rhétorique adoptée par B. von Platen est différente. Le baron délaisse les relations amicales au profit d'échanges caractéristiques de la société de marché, contenant davantage d'informations, faisant référence à une production de masse, à des calculs économiques utilitaristes<sup>1682</sup>. Certes leur correspondance continue de connaître des périodes prospères, mais désormais les relations entre les acteurs sont davantage rationalisées et moins inégales. Il faut dire que G. A. Lagerheim, formé par T. Telford lors de son séjour au Royaume-Uni avec J. Edström en 1814, entend reprendre la direction des travaux. Il écrit à son mentor en février 1820 pour lui faire part de sa nomination comme ingénieur en chef du chantier<sup>1683</sup>. Désormais, des techniciens locaux remplacent les ingénieurs et experts étrangers<sup>1684</sup>. T. Telford lui-même prend ses distances vis-à-vis du chantier dès 1820 :

At the same, with the exception of the lock gates, I did not think there was any matter in which I could be of much service. You have now had so much experience added to your natural talents and good sense as to enable to decide what is left in your own local circumstances, so that, even now, I shall only offer cautions advice and ill will be up to you to determine.<sup>1685</sup>

L'ingénieur britannique estime ici que les techniciens suédois ont désormais acquis un niveau suffisant un ingénierie pour espérer terminer le chantier seuls. Cependant, ces formules ne doivent pas masquer le fait que la présence des travailleurs britanniques pose de plus en plus de problème en Suède. Le coût élevé qu'ils représentent dans les finances de la compagnie avec le paiement du voyage, du logement et du salaire joue ici pour beaucoup. De plus, les mauvaises dispositions de certains vis-à-vis de la discipline militaire posent problème sur le chantier, et irrite les officiers suédois. Enfin, les ouvriers britanniques sont spécialisés et ne peuvent donc être affectés d'une tâche à une autre, ce qui conduit à de longues périodes d'inactivité rémunérée<sup>1686</sup>.

---

<sup>1681</sup> BARTOLOMEI, Arnaud. Art. Cit., p. 3

<sup>1682</sup> BARTOLOMEI, Arnaud, DE OLIVEIRA, Matthieu, LEMERCIER, Claire. Art. cit., p. 427

<sup>1683</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de G. A. Lagerheim à T. Telford, 5 février 1820 : « Lately invested with the chief engineership of the Gotha canal, I shall always with thank-fulness remember that if I be able to justify this confidence, I owe this to you. »

<sup>1684</sup> POTKINA, Irina. Art. cit., p. 45

<sup>1685</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 16 juillet 1820

<sup>1686</sup> EDMONSON, James. From mécanicien to ingénieur. Technical and education and the machine building industry in nineteenth century France. New York : Garland publishing, 1987, p. 145



Cependant, cette prise de distance et cette baisse drastique du nombre de circulations ne doit pas masquer une persistance des flux de matériaux, qui demeurent importants, entre les ingénieurs suédois et le Royaume-Uni<sup>1687</sup>. Il faut en effet continuer à importer ce que l'on ne peut encore produire, un des cas les plus représentatifs étant celui du ciment. Les Suédois continuent ainsi à s'approvisionner en ciment auprès de la famille Mansell, dont la fabrique de ciment Parker est située dans les îles anglo-normandes, à Guernesey<sup>1688</sup>. Le ciment évoqué est un cas particulier de production qui ne peut être reproduite aisément. En effet, le ciment utilisé sur le canal est le ciment Parker, inventé au Royaume-Uni en 1796 par James Parker<sup>1689</sup>. Ce ciment est particulièrement rapide au séchage, possède une texture et une couleur agréable ainsi qu'une forte résistance à l'eau. Il est particulièrement recherché pour les ouvrages de maçonnerie sujets à la moisissure. Jusque dans les années 1850 et l'utilisation de nouveaux minéraux pour le produire, ce ciment n'est produit qu'au Royaume-Uni. L'aide britannique se transforme donc davantage qu'elle ne se réduit. La direction de la compagnie du canal peut donc afficher auprès des autorités politiques une autonomisation accrue vis-à-vis des ingénieurs et des techniciens britanniques.

Cependant, cet affichage politique semble recouvrir une réalité toute autre. A plusieurs reprises, B. von Platen s'oppose aux droits de douanes britanniques, ce qui tend à prouver que les circulations en provenance du Royaume-Uni restent essentielles pour le chantier. Les mesures protectionnistes britanniques qui interdisent l'exportation de produits bruts, de brevets et de machines, ou d'ouvriers qualifiés ainsi que les barrières douanières suédoises deviennent en effet de plus en plus drastiques au cours de la décennie<sup>1690</sup>. La Chambre des Communes britannique participe aussi à ce déclin des échanges avec la Suède. Dès 1824 sont établies des lois prohibant l'émigration des artisans et l'exportation des machines<sup>1691</sup>. Du côté suédois, la politique mercantiliste du royaume scandinave n'est elle aussi guère favorable aux échanges avec

---

<sup>1687</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de G. A. Lagerheim to T. Telford, 1<sup>er</sup> novembre 1825

<sup>1688</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de J. Mansell à B. von Platen, 5 août 1828 : « I observe you are setting out on a canal inspection, I hope you have had an opportunity of trying the roman cement, it is an excellent article, & most used in England to keep out water, and for the different purposes mentioned in the prospectus sent to you. »

<sup>1689</sup> GANI, Mary. *Op. cit.*, p. 6

<sup>1690</sup> HARRIS, John. *Op. cit.*, p. 405

<sup>1691</sup> JEREMY, David. Damming the Flood: British Government Efforts to Check the Outflow of Technicians and Machinery, 1780-1843. *The Business History Review*, 1977, vol. 51, n°1, p. 13

le Royaume-Uni. Au début des années 1820, le gouvernement craint un déficit commercial majeur face aux pays pratiquants de bas tarifs, et réagit par l'introduction de tarifs protectionnistes forts<sup>1692</sup>. La raison du déclin est aussi à chercher du côté du Riksdag : de même que les représentants ont abondamment critiqué les salaires des techniciens britanniques lors de la crise, ils dénoncent les achats importants effectués au Royaume-Uni, qui se heurent directement à la législation mercantiliste. Ce contexte général grève le chantier, ce qui décide B. von Platen à faire recours au roi :

Pour l'atelier mécanique que Votre Majesté a trouvé bien approvisionné, situé à Motala, et cette installation a été soutenu par beaucoup de soutien public, il a été inévitable d'introduire, des modèles de divers types, et des outils comme des barres de fer, des peintures, des vitres et du papier de verre, du plomb, etc. Étant donné que toutes ces fabrications anglaises ont été complètement interdites d'entrée, Votre Majesté a été sollicitée pour accorder une dispense particulière à l'établissement, mais fournir 50 justificatifs suppose une dépense importante (...), nous demandons si l'usine technique de Motala pourrait être gratifiée d'une exemption générale.<sup>1693</sup>

Cette lettre montre que l'autonomie revendiquée reste sans doute un affichage, car il admet ici que la politique protectionniste met en danger le projet<sup>1694</sup>. Les théoriciens mercantilistes conseillent à cette période au souverain de soutenir les manufactures plutôt que les productions artisanales du monde rural<sup>1695</sup>. A leurs yeux, les manufactures déjà existantes dans le royaume créeront un un marché domestique et une spécialisation.

Comme on peut se le représenter, cette législation touche de plein fouet l'atelier mécanique de Motala. Il faut peut-être voir dans la fondation de l'atelier une réponse à la hausse de ces droits de douanes, selon un phénomène observé ailleurs<sup>1696</sup>. Cependant, l'atelier demeure loin de pouvoir se substituer aux importations britanniques. La législation oblige donc la direction de la compagnie du canal à exiger des exemptions pour chacune des machines importées, et grève considérablement les échanges entre le Royaume-Uni et la Suède. D. Fraser et ses apprentis doivent ruser pour obtenir des plans et des machines en contrebande. En effet,

---

<sup>1692</sup> GUSTAVSON, Carl. *The Small Giant. Sweden enters the industrial era.* Athens : Ohio University Press, 1986, p. 15

<sup>1693</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1819-1830), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Göta à Charles XIV Jean, 15 décembre 1825

<sup>1694</sup> HÄGGVIST, Henric. *Op. cit.*, p. 48

<sup>1695</sup> MAGNUSSON, Lars. *Merkantilism: Ett ekonomiskt tänkande formuleras.* Stockholm : SNS, 1999, p. 257

<sup>1696</sup> COTTE, Michel. *Art. cit.*, p. 120

l'installation de la fonderie ne semble pas poser de difficultés dans l'entourage de T. Telford, quasiment entièrement issu de la *Institution of civil engineers* qui milite pour une internationalisation de l'ingénierie britannique<sup>1697</sup>? L'atelier mécanique n'obtient finalement la dispense générale qu'en 1826, preuve qu'elle demeure nécessaire jusque dans la deuxième partie de la décennie<sup>1698</sup>. Comme les Français pour certaines productions industrielles, les Suédois ne parviennent jamais réellement à se passer des circulations venues du Royaume-Uni<sup>1699</sup>. Il faut en réalité attendre le 14 août 1830 pour qu'un nouveau règlement des douanes prévoit que les outils et machines pour l'agriculture, usines et artisans peuvent, après avoir obtenu une permission spéciale, être importé en payant des droits de douanes de 5%<sup>1700</sup>. En attendant, si ces droits d'entrée empêchent autant la mise en fonction de la fonderie, c'est parce que les possesseurs d'atelier suédois ne voient pas tous d'un bon oeil l'installation de l'atelier de Motala. Plusieurs considèrent même qu'il constitue une nouvelle concurrence directe dans le royaume.

### 1.3. Un atelier au service du royaume ?

L'historiographie classique suédoise a longtemps considéré le décollage économique du pays comme le résultat d'une grande explosion du nombre d'établissements industriels à compter de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1701</sup>. Cette assertion n'est qu'en partie vraie. En effet, peu de manufactures existent en Suède au début du siècle. Même si leur nombre reste longtemps modeste, il n'en reste pas moins qu'elles jouent un rôle central dans l'essor de l'industrialisation et dans la création d'un marché intérieur en biens destinés à la production industrielle<sup>1702</sup>. La Suède suit en cela un chemin analogue à celui de la Grande-Bretagne, où la machine à vapeur est dès ses débuts adoptée par les industriels. L'atelier de Motala ne constitue pas une exception, loin de là, même si la Suède ne compte alors qu'une poignée d'établissements industriels<sup>1703</sup>. Toutefois, il n'est pas le premier du royaume. Pour B. von Platen, l'enjeu

---

<sup>1697</sup> *Ibid.*, p. 128

<sup>1698</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Inkomna kungliga brev (1794-1850), Décret royal, 25 mars 1826

<sup>1699</sup> MARSDEN, Ben. Carriages, coffee-cups and dynamometers : representing French technical cultures in the London Mechanics' Magazine, 1823-1848. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 249

<sup>1700</sup> HÄGGQVIST, Henric. Foreign trade as fiscal policy : tariff setting and customs revenue in Sweden, 1830–1913. *Scandinavian Economic History Review*, 2018, vol. 3, n°66, p. 303

<sup>1701</sup> MAGNUSSON, Lars. La percée de l'industrialisation en Suède. Nouvelles orientations du débat et de la recherche. *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques*, 1991, n°7, p. 1

<sup>1702</sup> *Ibid.*, p. 3

<sup>1703</sup> LEMÉNOREL, Alain, DÉSSERT, Gabriel, DUPRÉ, Philippe, LECHERBONNIER, Yannick, RÉAL, Emmanuelle. Hydraulique, vapeur et industrialisation au XIX<sup>e</sup> siècle : la « voie normande ». *Cahier des Annales de Normandie*, 1993, n°25, p. 9

devient rapidement d'écarter toutes les formes de concurrence. Reposant sur des capitaux publics, ne disposant ni du personnel ou des connaissances techniques suffisantes pour fonder ce type d'établissement, le baron se trouve à devoir présenter aux autorités politiques la fonderie de Motala comme l'unique atelier viable du royaume<sup>1704</sup>.

La fragilité de la position de B. von Platen et l'ampleur des difficultés économiques de la compagnie du canal constituent sans doute les raisons principales qui conduisent la direction de la compagnie à laisser l'Association des maîtres de forge utiliser la fonderie. Toutefois, une lettre de la compagnie adressée au souverain en 1826 laisse la place à d'autres éléments :

L'importance des enseignements de Fraser, en particulier pendant la période critique actuelle pour l'industrie la plus importante du Royaume, la fabrication du fer et son traitement, est plus grande que toute autre chose. Chaque jour, il s'avère indispensable d'améliorer les processus de fusion et de moulage, ainsi que les machines de forgeage et de traitement, afin de préserver la savoir-faire étranger et de préserver la réputation des qualités naturelles du fer suédois.<sup>1705</sup>

Cette lettre à destination du souverain mérite une analyse approfondie. La direction de la compagnie s'adresse au souverain en 1826, période où certes la fonderie fonctionne, mais où les productions restent encore modestes par rapport aux promesses du début de la décennie. En évoquant le fer, les rédacteurs de la lettre savent qu'ils touchent un point sensible. Cette industrie, dont l'auteur rappelle qu'elle est « la plus importante du royaume », est cruciale pour l'activité économique suédoise. Le souverain est conscient que les productions suédoises sont de plus en plus concurrencées par celles venues de Russie et du Royaume-Uni, où les procédés de fabrication sont moins onéreux<sup>1706</sup>. En présentant la fonderie de Motala avant tout comme un lieu de recherche sur l'industrie du fer, B. von Platen espère montrer au souverain qu'elle est absolument indispensable au royaume, au-delà du canal de Göta. Cet argumentaire exclut alors tous les autres ateliers existants au profit de celui de Motala, seul à même de fournir une solution aux problèmes rencontrés par les maîtres de forge grâce à la présence d'un technicien britannique<sup>1707</sup>.

---

<sup>1704</sup> DAUMALIN, Xavier, RAVEUX, Olivier. Art. cit., p. 22

<sup>1705</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1819-1830), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Göta à Charles XIV Jean, 25 février 1826

<sup>1706</sup> COTTE, Michel. Art. cit., p. 122

<sup>1707</sup> ISACSON, Maths. Bergskollegium och den tidigindustriella järnhanteringen. *Daedalus*, 1998, n°66, p. 52

Si on peut parler d'argumentaire, c'est parce que rares voire inexistantes sont les traces d'une production au profit du royaume et non de la compagnie. B. von Platen exerce une autorité jalouse sur la fonderie. On se souvient que dès la conception de l'atelier mécanique, les dirigeants de la compagnie imposent que « Le plan prévoit que cet atelier soit placé sous la supervision de la direction de la compagnie du canal.<sup>1708</sup>» Effectivement, pendant les premières années, l'atelier appartient à la compagnie du canal de Göta<sup>1709</sup>. Toutefois, l'argumentaire se retourne rapidement contre la direction de la compagnie : les industriels et maîtres de forge multiplient les demandes pour des machines en tout genre, en usant précisément de l'argument de la vocation nationale de l'établissement. La fonderie manque d'échapper à son fondateur, d'autant que les employés eux-mêmes se montrent volontaires pour produire davantage. D. Fraser fait ainsi la demande officielle auprès de la compagnie du canal de pouvoir produire des machines pour d'autres compagnies ou propriétaires particuliers, demande qui reçoit une fin de non-recevoir :

M. David Fraser désire produire des machines pour une fabrication particulière non directement utiles pour le canal. Si elles devaient être considérées, l'établissement ne pourrait le faire qu'après qu'une estimation complète et des schémas soient présentés à la compagnie et acceptés par elle.<sup>1710</sup>

Cette lettre montre bien qu'à rebours des déclarations faites au souverain, l'atelier reste, dans l'esprit de la direction de la compagnie, destiné à produire majoritairement pour le canal. La compagnie n'accepte la production pour d'autres acteurs que dans un cadre hautement restrictif. Elle impose notamment une estimation complète et des schémas à présenter, ce qui suppose à la fois un arbitraire de la part de la direction de la compagnie du canal, mais aussi une pratique quasiment assumée de l'espionnage industriel. L'objectif reste encore une fois d'écartier toute forme de concurrence au profit de la compagnie du canal de Göta.

---

<sup>1708</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1819-1830), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Göta à Charles XIV Jean, 17 mars 1823

<sup>1709</sup> DÄHLSTRÖM, Eva. Art. cit., p. 4

<sup>1710</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournaler (1822-1824), Lettre de D. Fraser à la direction de la compagnie du canal de Göta, 17 mai 1824

Dès les premiers moments de l'entreprise, B. von Platen s'inquiète des risques de concurrence interne. En effet, il est courant de voir comment les intérêts des divers protagonistes évoluer en fonction des circonstances<sup>1711</sup>. Les phénomènes de mobilité des techniciens sont perçus comme potentiellement dangereux. Pourtant, il faut attendre plutôt la fin de la période pour qu'un certain Ericsson, ancien employé de la compagnie du canal et de l'atelier ne soit perçu comme une menace, notamment à cause de brevets déposés au Royaume-Uni et en France sur la construction de moteurs à vapeur<sup>1712</sup>. Le Ericsson mentionné dans les documents de cette période n'est autre que J. Ericsson, qui commence à travailler dès l'âge de treize ans comme assistant géomètre sur le canal de Göta, avant que B. von Platen ne parvienne à lui faire intégrer, à lui et son frère, le corps des ingénieurs navals. En 1822, il fait part à B. von Platen de son souhait de quitter la compagnie, ce qui provoque une forte rupture. J. Ericsson se rend par la suite au Royaume-Uni, où il travaille sur toutes les machines fonctionnant à la vapeur et perfectionne son moteur à air chaud<sup>1713</sup>. Quelques années plus tard, son mentor lui tient encore rigueur de son départ, craignant qu'il ne vienne empiéter sur les marchés de l'atelier mécanique de Motala.

Mais cette concurrence interne reste modeste en comparaison de celle des autres manufactures, et au premier chef celle de Samuel Owen, présente depuis bien plus longtemps sur le sol suédois<sup>1714</sup>. S. Owen est un Britannique qui a effectué son apprentissage dans la firme Boulton et Watts à Londres à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Arrivé en Suède en 1804, il cherche à y installer une fonderie destinée à produire des machines à vapeur. Dès 1809, il s'installe à Stockholm, où il produit machines à vapeur et outils standards pour les fabriques et chantiers du début du XIX<sup>e</sup> siècle, à l'instar du chantier du canal de Göta. Au cours des années 1810, il se lance dans la production de bateaux à vapeur<sup>1715</sup>. Avant même la fondation de l'atelier mécanique, B. von Platen entretient des rapports de compétition avec S. Owen. En 1820, alors même que la fonderie n'est encore formellement fondée, il recommande à T. Telford de ne pas frayer avec les employés de S. Owen, en les accusant notamment d'être des « men who at the last Diet by an official report has overthrown the whole plan of the foundry who should have been established by Thomson.<sup>1716</sup> » Cet extrait est remarquable car il mentionne les premiers

---

<sup>1711</sup> NAEGEL, Paul, TEISSIER, Pierre. Obtaining a Royal Privilege in France for the Watt Engine, 1776-1786. *The International Journal for the History of Engineering & Technology*, 2013, n°83, p. 97

<sup>1712</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 2, Lettre de B. von Platen à Nordin, 28 septembre 1828

<sup>1713</sup> GUSTAVSON, Carl. *Op. cit.*, p. 29

<sup>1714</sup> DÄHLSTRÖM, Eva. *Op. cit.*, p. 11

<sup>1715</sup> GUSTAVSON, Carl. *Op. cit.*, p. 10

<sup>1716</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 15 octobre 1820

projets de fonderie, ceux qui échouent au cours de la décennie 1810 à cause de la situation financière catastrophique du canal. B. von Platen accuse G. Uhr, un des employés de S. Owen, de l'avoir transmis aux autorités parlementaires. Mais cette lettre montre aussi que les apprentis d'Owen viennent empiéter sur les réseaux de B. von Platen en contactant directement T. Telford. De plus, un contentieux ancien existe entre eux. Les machines achetées à Owen lors des débuts du chantier se sont révélées inutilisables, alors même que leurs prix étaient supérieurs à ceux du marché<sup>1717</sup>. Si G. af Uhr est particulièrement visé dans cette lettre, c'est qu'il le recruteur de S. Owen, recrutant et formant de jeunes apprentis depuis 1809. En effet, S. Owen prend lui aussi des apprentis en formation, environ une vingtaine par an. Pendant plusieurs années, l'Association des maîtres de forge envisage de financer des bourses pour les apprentis au sein de l'atelier de S. Owen au même niveau que dans celui de Motala<sup>1718</sup>. Tous ces éléments sont des facteurs de rivalité entre les deux hommes. Sans accumuler encore les exemples, la lettre seule adressée à T. Telford prouve bien que B. von Platen entend faire de la fonderie de Motala le seul établissement industriel performant mais surtout visible au sein du royaume.

Le moment le plus périlleux pour la direction de la compagnie fait son apparition à peine un an après la fondation de la fonderie. Les autorités royales, soucieuses d'accroître la production industrielle suédoise, entendent associer S. Owen à l'atelier de Motala, pour bénéficier de son expérience. Sur un plan légal, S. Owen possède depuis 1819 le monopole de production de wagons mis en mouvement par des machines à vapeur pour une durée de trente ans<sup>1719</sup>. B. von Platen redoute de voir l'atelier mécanique échapper des mains de la direction de la compagnie du canal. Il attaque frontalement cette idée dans un mémoire adressé au souverain où il demande à ce que « le statut de l'atelier de Motala ne soit pas entravé par un lien quelconque qui soit à l'avantage d'Owen de part son ascendance anglaise, car il serait alors contre l'établissement de Motala, étant pour le moment le seul viable dans le royaume.<sup>1720</sup>» Sans doute faut-il voir dans la virulence des propos du baron le souci de voir un autre atelier industriel éclipser celui de Motala. De plus, il craint sans doute qu'Owen ne rachète l'atelier de la compagnie, encore modeste, afin de s'épargner une compétition industrielle coûteuse,

---

<sup>1717</sup> GUSTAVSON, Carl. *Op. cit.*, p. 23

<sup>1718</sup> SUNDSTRÖM, Arne. *Art. cit.*, p. 18

<sup>1719</sup> PETTERSSON, Jan-Erik. Samuel Owen [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1992 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=7877>

<sup>1720</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Riksdagshandlingar rörande kanalbygget (1814-1830), Mémoire de B. von Platen à Charles XIV Jean, 3 décembre 1823

solution régulièrement employée alors<sup>1721</sup>. Finalement, le baron parvient à conserver l'atelier mécanique dans le giron de la compagnie du canal. Toutefois, tout au long de la décennie, la fonderie d'Owen demeure un concurrent de taille, comme s'en alarme B. von Platen dans une lettre adressée au Britannique R. Bald en 1829, reprochant à « Mr. Ch. David Uhr qui préfère avoir ses pompes à Höganäs réalisées par Mr Owen plutôt que Motala !<sup>1722</sup> » La concurrence fait donc rage entre les deux établissements, car ils opèrent sur des marchés restreints. Höganäs citée ici est une des principales zones productrices de charbon, où S. Owen installe ses pompes pour extraire l'eau des mines<sup>1723</sup>. Or, depuis 1823 l'atelier mécanique de Motala obtient du pouvoir royal l'autorisation de vendre des machines aux particuliers et pas seulement à la compagnie du canal de Göta. Pour la direction de la compagnie, cette législation est une véritable aubaine de pouvoir développer l'atelier et donc d'apparaître comme le seul établissement industriel digne d'attention. Pendant toute la décennie, les deux établissements se livrent ainsi une véritable guerre larvée, B. von Platen usant de son influence pour faire en sorte que les brevets de machines à vapeur qu'Owen envoie au Collège du commerce (*Kommerskollegium*), l'administration en charge des affaires commerciales, ne soient pas acceptés, avec pour objectif de mettre en valeur uniquement la production de Motala<sup>1724</sup>. Du côté de S. Owen, les commandes publiques dont bénéficie l'atelier du canal altèrent l'activité économique de sa fonderie. De plus, les liens privilégiés de la compagnie du canal avec le Royaume-Uni contribuent à l'importation de modèles de machines plus innovantes<sup>1725</sup>. Pour autant, la manufacture du concurrent ne disparaît pas. Il lui faut attendre 1825 et la surcharge du carnet de commandes à Motala pour qu'il retrouve une santé financière<sup>1726</sup>. La même année, B. von Platen partage avec T. Telford « a sentiment for a great part raised by the factory, for a beginning with great anger and jealousy, but now followed by a better sense.<sup>1727</sup> » Avec le temps, la fonderie passe en dix ans de 22 employés au double en 1829<sup>1728</sup>.

## 2. Le canal, lieu de naissance d'un « small giant »<sup>1729</sup> ?

---

<sup>1721</sup> NAEGEL, Paul, TEISSIER, Pierre. Art. cit., p. 107

<sup>1722</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 2, Lettre de B. von Platen à R. Bald, 18 mai 1829

<sup>1723</sup> SUNDSTRÖM, Arne. Art. cit., p. 79

<sup>1724</sup> *Ibid.*, p. 77

<sup>1725</sup> EDMONSON, James. *Op. cit.*, p. 3

<sup>1726</sup> SUNDSTRÖM, Arne. Art. cit., p. 86

<sup>1727</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 22 octobre 1825

<sup>1728</sup> DÄHLSTRÖM, Eva. Art. cit., p. 7

<sup>1729</sup> GUSTAVSON, Carl. *Op. cit.*



Dans un ouvrage destiné au grand public paru en 1986, l'historien suédois C. G. Gustavson qualifie la Suède de « small giant », signifiant par là qu'en dépit de sa population modeste, le royaume scandinave se trouve en possession d'un potentiel industriel majeur, soutenu par un fort nombre d'ingénieurs et de techniciens<sup>1730</sup>. C. G. Gustavson fait remonter la naissance de cette identité technique suédoise au début du XIX<sup>e</sup> siècle, estimant que les innovations techniques se multiplient et se diffusent dans le pays. En se focalisant sur le canal de Göta, il est possible de considérer que ce « small giant » naît en partie aux abords du canal, avec l'atelier mécanique de Motala, qui contribue au cours de la décennie 1820 au décollage économique de la Suède, selon trois modalités.

D'abord, l'atelier mécanique contribue à développer dans le royaume suédois un enseignement technique encore balbutiant dans les années 1820. Au Danemark comme en Suède, c'est à cette période que sont fondées les premières écoles pratiques sur le modèle des *Gewerbeschulen* germaniques, pourtant il faut attendre 1827 pour que soit instituée l'École Royale Technique (*Kungliga Tekniska Högskolan*) de Stockholm, conçue pour former les ingénieurs civils<sup>1731</sup>. Entre temps, l'atelier de Motala remplit, avec l'atelier de S. Owen dans une moindre mesure, la fonction d'école pratique de formation. Des apprentis sont recrutés chaque année pour se former à leur future profession dans les premières formes d'usine que l'on compte dans le pays.

Parallèlement, ce nouveau lieu de formation situé près du principal chantier des années 1820 en Suède offre la possibilité de recevoir un enseignement pratique, directement sur les machines ou sur les matériaux employés pour la construction du canal. On retrouve donc dans l'atelier de Motala des scientifiques comme J. Berzelius ou G. Pasch qui conduisent des recherches sur les matériaux employés dans la construction comme les mortiers ou les ciments. De jeunes ingénieurs fréquentent l'atelier mécanique dans l'espoir de participer aux innovations sur les machines, à l'instar de O. Carlsund, principal constructeur de navires à vapeur à Suède lors de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1732</sup>.

---

<sup>1730</sup> *Ibid.*

<sup>1731</sup> MYLLYNTAUS, Timo. Foreign models and national styles in teaching technology in the Nordic countries In GOUZÉVITCH, Irina, GRELON, André, KARVAR, Anousheh (dir.). *Op. cit.*, p. 142

<sup>1732</sup> FRÖMAN, Karin. Otto Edvard Carlsund [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1927 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=16453&forceOrdinarySite=true>

Enfin, la direction du canal, les autorités économiques et politiques usent de leurs réseaux anciens, bâtis lors des conflits de la période révolutionnaire et napoléonienne, mais aussi des opportunités offertes par la paix retrouvée en Europe. Forts d'un lieu de formation et de production à la pointe de la recherche, les techniciens et ingénieurs suédois participent aux échanges techniques de manière accrue. Ils n'hésitent plus à se présenter comme des intermédiaires entre divers espaces, faisant du canal de Göta un point de convergence des échanges.

### 2.1. La fonderie comme lieu de formation

Il faut garder présent à l'esprit que l'atelier mécanique de Motala n'est bien entendu pas la première institution destinée à assurer une instruction technique dans le royaume suédois. Les premières tentatives de développement d'une instruction dans le domaine de l'ingénierie correspondent à la fondation du *Laboratorium Mechanicum* ou « chambre des modèles » par Christopher Polhem à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>1733</sup>. Il faut attendre 1747 pour que le Bureau du fer (*järnkontoret*) mette en place des formations *ad hoc* pour ceux qui se destinent à travailler dans les mines<sup>1734</sup>. Dans ce contexte, comparable à celui des autres pays européens, jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle la plupart des ingénieurs reçoivent une formation militaire<sup>1735</sup>. A compter de 1798, Gustave IV fonde une École de mécanique (*Mekaniska skolan*) destinée à pallier à ce manque. Toutefois, celle-ci est dirigée par un président non-rémunéré, et l'équipe enseignante ne compte que trois professeurs : un pour la pratique, l'autre pour la théorie, et un dernier pour le dessin<sup>1736</sup>. Au vu du faible nombre de professeurs et d'élèves, moins d'une dizaine, on peut difficilement qualifier cette institution d'établissement d'enseignement supérieur. L'arrivée au pouvoir de Charles XIV Jean constitue à cet égard une rupture : dès 1818, les autorités fondent la première véritable école d'ingénieur, réservée toutefois aux officiers de l'artillerie, la Haute École d'artillerie de Marieberg (*Högre Artilleriläroverk, i Marieberg*)<sup>1737</sup>. En 1822, c'est

---

<sup>1733</sup> ORRJE, Jacob. Art. cit., p. 136

<sup>1734</sup> SJÖSTRAND, Glenn. The field of technology in Sweden : the historical take-off of the engineering professions. *Professions & Professionalism*, 2013, vol. 3, n°2, p. 5

<sup>1735</sup> HACKER, Barton. Engineering a New Order : Military Institutions, Technical Education, and the Rise of the Industrial State. *Technology and Culture*, 1993, vol. 34, n°1, p. 12

<sup>1736</sup> MONTEN, F. R. Malmö tekniska läroverk genom tiderna [en ligne]. *Malmö teknologförbund*, 1928 [22/01/2019] [http://www.malmoteknologforbund.com/Historik/8ea7d544-ea86-11d7-99e7-00055d6e7227-29.html](http://www.malмотeknologforbund.com/Historik/8ea7d544-ea86-11d7-99e7-00055d6e7227-29.html)

<sup>1737</sup> MYLLYNTAUS, Timo. Art. cit., p. 145

l'École des Mines de Falun qui est fondée (*Bergsskolan i Falun*) mais elle compte essentiellement des enfants ou des assistants de maîtres de forge<sup>1738</sup>. Cependant, de 1825 à 1835, l'époque est à la fondation d'écoles techniques, notamment dans l'espace germanique qui exerce une influence décisive sur le royaume et où dizaine d'écoles techniques supérieures sont fondées. Pour les gouvernements, il s'agit de rattraper un retard technique et économique vis à vis de l'Angleterre<sup>1739</sup>. Dans ce contexte, la fondation de l'atelier mécanique de Motala comble un vide.

Le premier objectif assigné à l'atelier de Motala est de former une génération d'ouvriers compétents, de techniciens et d'ingénieurs pour répondre à un sentiment de déclassement économique. Le Bureau du fer demande ainsi en 1826 à « placer des apprentis au sein de l'atelier mécanique de Motala, en accord avec les techniciens anglais.<sup>1740</sup> » Cette requête du Bureau du fer, si elle ne mentionne pas directement la concurrence britannique, y est pourtant intimement liée. La période 1820-1840 est marquée par le souci de réorganiser la production pour faire du fer de qualité, afin de concurrencer le fer britannique<sup>1741</sup>. Il faut comprendre le fait que l'organisation de la production de fer est semblable à celle en cours un siècle auparavant. Des forgerons compétents réalisent la production de fer tandis que le reste du travail est pris en charge par des travailleurs non qualifiés, notamment en ce qui concerne le fait de brûler le charbon ou de le transporter, à une période où les innovations dans le domaine sont légions, notamment avec les procédés au coke<sup>1742</sup>. La formation de personnels qualifiés par l'intermédiaire d'atelier-école de ou de manufacture-école est un procédé habituellement utilisé à l'époque par des sociétés d'encouragement économique dans des espaces qui connaissent des difficultés, comme l'Espagne<sup>1743</sup>. La direction du canal, qui peut être assimilée à une société économique à vocation patriotique, assure ainsi dans les années 1810 la formation des ingénieurs J. Edström G. A. Lagerheim, et poursuit cette logique dans les années 1820 directement sur le territoire suédois<sup>1744</sup>.

---

<sup>1738</sup> TORSTENDAHL, Rolf. *Dispersion of Engineers in a Transitional Society: Swedish Technicians, 1860-1940*. Uppsala : Almqvist and Wiksell, 1975, p. 20

<sup>1739</sup> CHATZIS, Konstantinos, VERDIER, Norbert, MOREL, Thomas, PREVERAUD, Thomas. Art. cit., p. 12

<sup>1740</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Direktionsprotokoll (1825-1826), Minutes de la direction de la compagnie du canal de Göta, 29 juin 1826

<sup>1741</sup> FLOREN, Anders. et al. Art. cit., p. 37

<sup>1742</sup> *Ibid.*, p. 41

<sup>1743</sup> MONFORTE, Guillermo Lusa. *L'enseignement industriel pendant la première phase de l'industrialisation espagnole : l'École d'ingénieurs de Barcelone* In GOUZÉVITCH, Irina, GRELON, André, KARVAR, Anousheh (dir.). *Op. cit.*, p. 35

<sup>1744</sup> POTKINA, Irina. Art. cit., p. 43

C'est ce sentiment de déclassement économique qui transforme au cours de la décennie 1820 les objectifs assignés à l'atelier de Motala. Sa création en 1822 ne prévoit pas de rôle pédagogique au-delà du canal. B. von Platen compte y former les futurs techniciens et ingénieurs du canal pour imiter les techniques britanniques et de les perfectionner, mais aucune source n'atteste d'une volonté d'en faire un lieu de formation à l'échelle nationale. Il faut attendre le Riksdag de l'année suivante pour que les parlementaires s'intéressent à la création d'une école technique destinée à satisfaire la demande en équipements industriels dans le pays. Les besoins croissants en machines rendent nécessaire le développement d'une instruction à destination des nouveaux ouvriers<sup>1745</sup>. Cela explique sa transformation rapide dans l'esprit de ses contemporains en lieu de formation d'ampleur nationale, comme l'atteste une demande de fonds pour l'atelier par la direction de la compagnie du canal rédigée en 1826 :

Votre Majesté pourrait donner les moyens de compléter l'atelier mécanique de Motala et en connexion avec cette requête de fonds additionnels publics, considérer les bénéfices communs. La construction de cet atelier conduira non seulement à une meilleure industrie du fer, mais aussi par l'amélioration des outils et la formation d'ouvriers compétents à toutes les branches de la production.<sup>1746</sup>

Prêtons surtout attention à la dernière phrase de la lettre : il ne s'agit plus seulement de couvrir les besoins de la compagnie du canal, mais bien d'irriguer toutes « les branches de la production ». Fondant toujours leur conception sur le modèle britannique, ils lui attribuent des fonctions qui sont celles des ateliers que l'on trouve alors outre mer du Nord. Pour B. von Platen en particulier, il ne fait aucun doute que l'atelier mécanique de Motala remplit les fonctions d'une école d'ingénieur, même s'il ne délivre bien entendu aucun diplôme. Pendant toute la décennie 1820, il se procure grâce à son réseau des articles traitant de la fondation d'instituts techniques et du contenu de leurs enseignements. Ces derniers prouvent là encore le prisme britannique. En 1825, son ami l'évêque d'Uppsala C. von Rosenstein l'informe ainsi que « Le journal anglais, sur la nouvelle université privée à Londres, était grandement intéressant et selon moi, utile.<sup>1747</sup> » L'ecclésiastique fait sans doute ici référence à la *Spitalfields Mechanics'*

---

<sup>1745</sup> CHATZIS, Konstantinos. Art. cit., 2009, p. 4

<sup>1746</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1819-1830), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Göta à Charles XIV Jean, 18 septembre 1826

<sup>1747</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de C. von Rosenstein à B. von Platen, 25 août 1825

*Institution*, fondée la même année à Londres et dont l'objectif est de dispenser un enseignement technique aux ouvriers et techniciens, et de répondre aux besoins industriels en liant la recherche fondamentale et l'enseignement pratique<sup>1748</sup>. Ces instituts mécaniques qui ressemblent étrangement à l'atelier de Motala tiennent le rôle d'école pour l'immense majorité des étudiants britanniques qui se destinent à l'ingénierie civile. Ils fréquentent les ateliers de production et sont formés par l'expérience à l'échelon intermédiaire de technicien<sup>1749</sup>. Il n'y a pas de cursus à proprement parler ni d'organigramme, ce qui le distingue du modèle français de l'enseignement technique<sup>1750</sup>. Toutefois, comme dans une école, les étudiants-apprentis de Motala sont tout de même logés et rémunérés environ 20 riksdaler par mois pendant leur première année. Comme dans toute école, les élèves y reçoivent même un sobriquet : les « Motaliter »<sup>1751</sup>. En ce sens, l'atelier de Motala correspond bien à une tendance européenne de fond qui veut qu'avant la césure des années 1850, la plupart des formations techniques se déroulent en-dehors des institutions d'éducation, principalement au sein des ateliers dans le milieu industriel, par la pratique de l'apprentissage<sup>1752</sup>.

Avant que la *Kungliga Tekniska Högskolan* (Ecole Technique Royale, KTH) ne soit fondée, l'atelier tient donc un rôle central, et bénéficie du soutien des principaux scientifiques de l'époque, comme le mentionne une lettre de B. von Platen à T. Telford en 1826, où il évoque « the full applause of such scientific men as Berzelius, Uhr, and others.<sup>1753</sup> », soutien qu'il compare à la faiblesse de l'opposition. La grande opposition à laquelle la direction de la compagnie doit faire face lors de la fondation de l'atelier conduit la direction de la compagnie du canal à accepter d'accueillir des étudiants en échange d'un maintien des crédits royaux. Les débats qui entourent la charte royale de 1825, celle qui institue KTH, montrent bien que celui-ci est conçu comme la poursuite directe de l'atelier de Motala<sup>1754</sup>. Au cours des débats parlementaires, les représentants s'opposent à ce que cette nouvelle institution d'enseignement financée par des fonds publics serve à former des techniciens pour prendre la tête ou assurer l'encadrement d'ateliers privés et non pas former des ingénieurs civils au service du pouvoir.

---

<sup>1748</sup> FLEXNER, Helen. The London Mechanics' Institution. Social and cultural foundations. 1823-1830. Doctorat : Histoire : Londres : University College London, 2014, p. 109

<sup>1749</sup> VINCK, Dominique. Engineering practices. The knowledge of action. *Revue d'anthropologie des connaissances*, 2014, vol. 8, n°2, p. 3

<sup>1750</sup> GRELON, André. Art. cit., p. 18

<sup>1751</sup> GUSTAVSON, Carl. *Op. cit.*, p. 25

<sup>1752</sup> SJÖSTRAND, Glenn. Art. cit., p. 5

<sup>1753</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 15 octobre 1826

<sup>1754</sup> TORSTENDAHL, Rolf. *Op. cit.*, p. 40

Elle ouvre finalement ses portes en 1827 et poursuit en partie la politique d'enseignement : les matières restent avant tout pratiques pour former inventeurs et techniciens.

Contrairement à nombre d'atelier-écoles de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et du début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'atelier de Motala n'échoue pas sur l'écueil de la difficile transformation des institutions techniques en établissement scolaire<sup>1755</sup>. En effet, dès 1827 l'Ecole Technique Royale de Stockholm prend le relais et nombre de scientifiques présents à Motala intègrent le corps professoral de la nouvelle institution. En 1834, les premiers cours sur la topographie, la construction des voiries et les ouvrages hydrauliques sont introduits, et permettent d'accéder au titre de *civilingenjör*<sup>1756</sup>. Le sujet est en vogue dans les pays scandinaves à l'époque : le Danemark crée lui aussi sa première école technique en 1829<sup>1757</sup>. L'ingénierie est alors considérée comme une science pratique, légitime uniquement si elle assiste l'industrie ou l'Etat. Les domaines privilégiés par ceux qui promeuvent une éducation technique sont la chimie et la physique, car elles sont le prélude au développement d'une ingénierie locale.

## 2.2. L'expansion d'une ingénierie nationale à partir du canal

La constitution de l'atelier mécanique de Motala comme un lieu de formation s'inscrit dans un contexte plus global de fondations d'institutions de formation technique dans l'espace germanique comme scandinave. Cette fondation correspond donc en partie à une réponse des autorités économiques et politiques suédois comme le Bureau du fer à une montée de la compétition économique entre les différentes nations. A une période où les identités nationales s'affirment de plus en plus, la formation technique des techniciens et des ingénieurs devient alors un des éléments par lesquels la nation construit son identité mais aussi un moyen de valoriser son excellence technique sur la scène internationale<sup>1758</sup>. Le Riksdag de 1823 prend ainsi la décision d'orienter résolument la formation technique suédoise vers les ateliers mécaniques comme celui de Motala ou de S. Owen. La compagnie du canal reçoit à cet effet un financement de l'Association des maîtres de forge et du Bureau du fer pour fonder l'atelier mécanique.

---

<sup>1755</sup> GOUZÉVITCH, Irina. L'Institut du Corps des ingénieurs des Voies de communication de Saint-Pétersbourg : des modèles étrangers à l'école nationale In GOUZÉVITCH, Irina, GRELON, André, KARVAR, Anousheh (dir.). *Op. cit.*, p. 136

<sup>1756</sup> SJÖSTRAND, Glenn. *Art. cit.*, p. 6

<sup>1757</sup> MYLLYNTAUS, Timo. *Art. cit.*, p. 147

<sup>1758</sup> NICOLAÏDIS, Efhtymios, CHATZIS, Konstantinos (ed.). *Science, technology and the 19<sup>th</sup> century state*. Athènes : Centre de Recherches Néo-helléniques, 2000, p. 13

L'objectif est de concurrencer le Royaume-Uni, accusé de précipiter à la baisse les parts de marché suédoises dans le domaine du commerce du fer, transporté et transformé par les Anglais<sup>1759</sup>. Mais la formation des apprentis dans l'atelier de Motala s'écarte de la simple imitation et rapidement, ils sont en mesure de copier machines et objets d'art britanniques, puis de les altérer, de les améliorer et enfin de s'en écarter<sup>1760</sup>. Cette naissance de l'ingénierie nationale suédoise commence par les machines à vapeur, mais celles-ci ne sont que le préalable à la construction de navires destinés à équiper la nouvelle flotte suédoise. Cette progression illustre bien que nous sommes certes en présence d'une ingénierie civile, mais celle-ci se conçoit tout de même dans le lien avec le militaire.

A partir de la seconde moitié des années 1810, le chantier du canal devient un lieu où se tiennent des recherches majeures en physique et en chimie. Dans ce dernier modèle, les dirigeants de la compagnie du canal s'intéressant à des expériences sur les minéraux afin de trouver un mortier susceptible de durcir sous l'eau. Nombre de savants dans les domaines de la chimie ou de la minéralogie sont donc sollicités par les dirigeants de la compagnie<sup>1761</sup>. B. von Platen fait appel à un membre de son entourage, Jöns Jacob Berzelius, pour travailler sur ce ciment d'invention récente. Il ne s'en cache d'ailleurs pas auprès de T. Telford, auquel il écrit en avril 1817 :

Mr Berzelius an acquaintances of mine and will or certainly be flattered of the approbation given him, it is by one of his eleves that the trials in the way of mortar are made at Motala. I hope it will lead to fine conclusions after some time.<sup>1762</sup>

Le ciment employé sur le canal de Göta est ainsi, dès la construction des premiers ouvrages, l'objet d'un travail scientifique. Les ouvriers suédois appliquent le ciment Parker, qui tire son nom de son inventeur, un pasteur et chauxfournier anglais qui en élabore la formule à la

---

<sup>1759</sup> COMBRET, Aurélien. Le commerce extérieur du royaume de Suède dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Mémoire de master : Histoire : Toulouse : Université Toulouse II-Jean Jaurès, 2007, p. 200

<sup>1760</sup> DREICER, Gregory. Building Bridges and Boundaries : The Lattice and the Tube, 1820-1860. *Technology and Culture*, 2010, vol. 51, n°1, p. 128

<sup>1761</sup> JOHANSSON, Sölve, LINDQVIST, Jan Erik. Historic mortars with burned alum shale as an artificial pozzolan In VÁLEK, Jan, HUGHES, John, GROOT, Caspar (eds.). *Historic Mortars. Characterisation, assessment and repair*. Berlin : Springer, 2012, p. 78

<sup>1762</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 1 avril 1817

fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>1763</sup>. Recommandé par Thomas Telford dans sa correspondance avec Baltzar von Platen, nous apprenons dans une lettre envoyée à C. D. Skogman que le ciment arrive pour la première fois à Göteborg en novembre 1813<sup>1764</sup>. Employé notamment partout où il est nécessaire de rendre la roche imperméable à l'eau, le ciment est importé en grande quantité tout au long des années 1810. Les mortiers sont développés en lien avec les travaux sur les canaux. Dans cette lettre est mentionné « un de ses élèves », c'est à dire Gustaf Pasch, étudiant à l'université d'Uppsala depuis 1806 et qui mène alors des recherches sur le phosphore blanc, à l'origine des allumettes modernes. G. Pasch est le principal chimiste à travailler sur le sujet<sup>1765</sup>. J. Berzelius et G. Pasch apparaissent dès lors comme les deux principaux scientifiques employés par la compagnie du canal pour améliorer les matériaux employés. Ils sont d'ailleurs rémunérés par la compagnie pour mettre au jour une nouvelle formule du ciment Parker. L'objectif apparaît clairement dans les sources : il s'agit de mettre en oeuvre un ciment imperméable à l'eau et résistant au gel<sup>1766</sup>. Leur succès au début des années 1820, avant même la création de l'atelier de Motala, constitue une des premières étapes de l'ingénierie nationale suédoise. Il s'agit du premier cas d'adaptation d'un matériau britannique au contexte suédois, ce qui encourage B. von Platen à poursuivre ce type de procédé pour les machines. En mentionnant ici Berzelius auprès de T. Telford, B. von Platen entend montrer la nationalisation de la culture d'ingénierie alors que tous les savoirs sont importés et échangés.

A cette phase de recherche fondamentale succède celle de la production de machines et d'ouvrages d'art qui forment la première génération d'outils et de matériaux intégralement produits en Suède, même si bien entendu leur modèle reste britannique. Pour assurer au mieux la diversification, on procède à l'achat en premier lieu de « machines modèles »<sup>1767</sup> destinées d'abord au canal, dont la première arrive au tout début de l'année 1822 :

3° Conformément aux décisions de Sa Majesté, le directeur le baron von Platen a commandé une machine de dragage à vapeur en Angleterre constituée de huit chevaux, qui doit être livrée dans un port anglais le mois prochain. Il y a six semaines, le schéma a

---

<sup>1763</sup> GANI, Mary. *Op. cit.*, p. 6

<sup>1764</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournal (1812-1814), Lettre de B. von Platen à C. D. Skogman, 5 novembre 1813

<sup>1765</sup> JOHANSSON, Sölve, LINDQVIST, Jan Erik. *Art. cit.*, p. 79

<sup>1766</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Brevjournal (1815-1816), Lettre de B. von Platen à J. J. Berzelius, 27 septembre 1816

<sup>1767</sup> COTTE, Michel. *Art. cit.*, p. 124



été acheté pour le grand atelier dans ce pays pour pouvoir construire et utiliser la même machinerie.<sup>1768</sup>

Cette machine est si importante que B. von Platen suit l'affaire quotidiennement. Pour pouvoir l'importer, D. Fraser use probablement du stratagème employé par les nombreux britanniques responsables d'atelier sur le continent et se procure les éléments des machines pièce par pièce afin d'éviter d'éveiller les soupçons des douaniers britanniques<sup>1769</sup>. Cette machine vient directement de la fonderie de Bryan Donkin à Bermondsey près de Londres, considérée comme une des meilleures de l'époque et dont il est ancien employé dans les années 1810<sup>1770</sup>. T. Telford est en contact étroit avec cet atelier<sup>1771</sup>. Cette proximité a sans doute dû faciliter la complicité du fabricant. En effet, cette stratégie d'exportation pièce par pièce est aussi à l'avantage des fabricants, qui peuvent écouler leurs machines tout en contournant la législation et mettre en avant leur propre atelier. La mention du schéma à la fin de la lettre montre que comme dans le cas américain où des ingénieurs étrangers sont aussi employés dans les premiers temps, le souhait de la direction de la compagnie du canal est d'utiliser le savoir étranger, mais pas des ingénieurs étrangers<sup>1772</sup>. Dès 1823, B. von Platen est en mesure d'écrire à Charles XIV Jean pour lui indiquer que « l'atelier produit actuellement des machines anglaises de tous types.<sup>1773</sup> » Tout au long de la décennie, les progrès dans le domaine de l'ingénierie s'approfondissent et les objets produits par les ouvriers dans l'atelier se diversifient. En 1829, B. von Platen félicite G. A. Lagerheim pour « la construction du pont en fer de Norrköping.<sup>1774</sup> », produit intégralement dans l'atelier. Ces circulations font naître une identité professionnelle technique suédoise, avec des ouvriers et des techniciens formés par la pratique et non dans des établissements théoriques.

---

<sup>1768</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Direktionsprotokoll (1820-1822), Minutes de la direction de la compagnie du canal de Göta, 22 janvier 1822

<sup>1769</sup> WERNER, Alex. Scaling London's early XIX<sup>th</sup> century docks, bridges and manufactories : Charles Dupin's writings and technological exchange. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 206

<sup>1770</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de T. Telford à B. von Platen, 29 mars 1822

<sup>1771</sup> GUSTAVSON, Carl. *Op. cit.*, p. 23

<sup>1772</sup> THOMAS, Michel. Beyond Vauban : The transfer of European fortification methods and techniques to the United States In GOUZÉVITCH, Irina, GRELON, André, KARVAR, Anousheh (dir.). *Op. cit.*, p. 123

<sup>1773</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal (1819-1830), Lettre de la direction de la compagnie du canal de Göta à Charles XIV Jean, 25 avril 1823

<sup>1774</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 2, Lettre de B. von Platen à G. A. Lagerheim, 23 novembre 1829

La seconde étape dans l'ingénierie nationale suédoise est l'attention particulière accordée aux navires à vapeur. Dès 1822, B. von Platen envisage leur construction afin de mettre au fin au système du halage le long du canal<sup>1775</sup>. Dans les années 1825, il envoie au Royaume-Uni le lieutenant Otto Carlsund pour entreprendre des recherches sur le sujet, que B. von Platen considère « to be of so immense a weight not only to the canal but to all Scandinavia !<sup>1776</sup> » Cet enthousiasme de B. von Platen ne détonne pas dans les années 1820. Dans toute l'Europe, on retrouve des modèles de navires à vapeur en fer dont les machines proviennent pour leur grande partie du Royaume-Uni, en dépit des restrictions sur les exportations<sup>1777</sup>. Otto Carlsund cité ici est issu d'une famille de marins de Karlskrona, mais a fait des études de droit à Lund. Il quitte la carrière à laquelle il se destinait pour rejoindre l'atelier de Motala où il apprend la construction navale. Il devient par la suite l'un des plus grands constructeurs de navire du siècle en Suède<sup>1778</sup>. En demandant à se procurer des dessins, les Suédois adoptent les codes des ingénieurs européens qui, comme C. Dupin, demandent à leurs correspondants de leur fournir des schémas afin de les déposer aux archives et de rester en contact avec les dernières innovations britanniques<sup>1779</sup>. Dans un premier temps, le travail sur ces bateaux à moteur ne fait pourtant pas long feu. L'opinion parlementaire et publique reste assez froide face à un projet qui semble peu sûr et financièrement coûteux. Pourtant, la morphologie des cours d'eau, des lacs et du canal ainsi que les eaux relativement calmes de la Baltique offrent des circonstances idéales pour les premiers bateaux mus par des roues à aube. La production se réduit à un navire, que l'on adapte au climat suédois et à la navigation sur les lacs. Avec les recherches de O. Carlsund, la direction de la compagnie du canal de Göta n'est plus dans le stade de l'imitation, mais bien déjà dans celui de « l'adaptation innovante » fondée sur des dynamiques socio-techniques régionales<sup>1780</sup>.

Le cas des bateaux à vapeur est particulièrement intéressant car il permet de s'intéresser à la fois aux productions mises en oeuvre dans l'atelier mécanique de Motala mais aussi à la construction de cette identité de l'ingénierie suédoise. La mise en place de l'atelier de Motala donne une structure pédagogique formelle au transfert de technologie, mais permet aussi de

---

<sup>1775</sup> GUSTAVSON, Carl. *Op. cit.*, p. 23

<sup>1776</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 12 avril 1825

<sup>1777</sup> Navires à vapeur europe

<sup>1778</sup> GUSTAVSON, Carl. *Op. cit.*, p. 27

<sup>1779</sup> WERNER, Alex. *Art. cit.*, p. 206

<sup>1780</sup> COTTE, Michel. *Art. cit.*, p. 124

créer une tradition d'ingénierie locale, parallèle d'une approche par l'apprentissage<sup>1781</sup>. La logique libérale à l'oeuvre est semblable à celle des ingénieurs britanniques : il n'existe pas de corps à proprement parler et chaque technicien ou ingénieur mène ses propres recherches pour le bien de l'atelier<sup>1782</sup>. Cette liberté se perçoit notamment lorsque B. von Platen évoque les recherches ultérieures menées sur les bateaux par J. Ericsson en 1825 : « Perhaps you have seen one Mr Ericsson who applies for a patent on an improvement of steam engines.<sup>1783</sup> » Le baron suédois fait ici la démonstration qu'au-delà du lien que les ingénieurs entretiennent avec l'atelier et le chantier du canal de Göta, chacun est libre de mener ses propres recherches. L'identité professionnelle des ingénieurs suédois est alors résolument libérale.

Si la dimension nationale de l'ingénierie se développe à partir de l'atelier et du canal, c'est aussi parce qu'il s'agit d'une infrastructure de défense nationale. C'est un des éléments qui entre en contradiction avec l'approche libérale britannique, car l'Etat royal suédois s'intéresse fortement au progrès technique à l'oeuvre au sein de l'atelier tout au long de la décennie. Les autorités politiques ne s'y intéressent pas seulement pour assurer le développement d'une ingénierie nationale libre, mais aussi pour développer une ingénierie étatique nationale pour construire des projets de défense nationale<sup>1784</sup>. Ce qui transparaît dans le testament politique que B. von Platen adresse au prince héritier Oscar à l'automne 1829 :

L'atelier ne sera pas seulement utile et indispensable pour la défense suédoise, mais aussi pour le Royaume en poursuivant les recherches initiées par les professeurs Sundström et Berzelius, probablement pendant encore 50 ans en Suède. Les difficultés sont désormais surmontées grâce à cet atelier.<sup>1785</sup>

Le fait de mentionner Sundström et Berzelius ne doit rien au hasard : B. von Platen reprend ici son argument de la nationalisation de la culture d'ingénierie, qui mériterait d'autant plus de continuer qu'elle est désormais totalement nationale, du moins en apparence. Suite à

---

<sup>1781</sup> THOMAS, Michel. Art. cit., p. 124

<sup>1782</sup> PICON, Antoine. Art. cit., p. 16

<sup>1783</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 15 octobre 1826

<sup>1784</sup> THOMAS, Michel. Art. cit., p. 122

<sup>1785</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen au prince héritier Oscar, 23 novembre 1829

cette missive, les autorités royales considèrent que l'atelier ne doit plus faire partie de la compagnie du canal de Göta<sup>1786</sup>. Entre temps, l'atelier de Motala est passé du statut de dérivé d'une manufacture britannique à un centre technique détenteur d'un savoir-faire reconnu en Europe du Nord<sup>1787</sup>. La structure pédagogique informelle a accéléré le transfert de technologie et permet ensuite d'établir une tradition d'ingénierie locale, conséquence d'une approche par l'apprentissage<sup>1788</sup>. En quelques années, l'atelier acquiert la capacité de reproduire des tâches industrielles complexes, alors pratiquées uniquement au Royaume-Uni, notamment dans tout ce qui concerne la production et la transformation du minerai<sup>1789</sup>. Si de telles améliorations peuvent avoir lieu, c'est aussi parce que l'atelier de Motala se trouve au coeur des réseaux d'échange technique des années 1820<sup>1790</sup>.

### 2.3. Un nouveau pôle d'échanges techniques internationaux

Au printemps 1828, l'atelier mécanique de Motala reçoit la visite d'officiers prussiens venus « voir les canons et les bateaux à vapeur.<sup>1791</sup> » Sans doute faut-il voir ici une des missions techniques de l'armée prussienne qui visitent le Luxembourg, la Hollande et la Suède au cours de l'année 1827-1828, pour rassembler des informations sur les procédés de fonte des canons<sup>1792</sup>. Une première pour l'atelier, qui a jusqu'alors reçu la visite de plusieurs personnalités intéressées par le projet, mais jamais de visite organisée. Celle-ci est un succès, car les officiers prussiens choisissent par la suite de continuer à importer leur minerai de Suède pour fondre canons et plaques de fer. Ce voyage, qui s'inscrit dans les voyages d'études selon la typologie établie par I. Gouzévitch<sup>1793</sup>, marque le point d'orgue du changement de représentation que les Européens projettent sur la Suède. En effet, l'absence d'institutions de formation technique constitue un frein à la participation suédoise aux échanges techniques européens lors des vingt premières années du XIX<sup>e</sup> siècle. Pour bâtir leurs réseaux, les techniciens et scientifiques engagés sur le chantier du canal de Göta se reposent essentiellement sur les relations personnelles

---

<sup>1786</sup> DÄHLSTRÖM, Eva. Art. cit., p. 4

<sup>1787</sup> DAUMALIN, Xavier, RAVEUX, Olivier. Art. cit., p. 25

<sup>1788</sup> THOMAS, Michel. Art. cit., p. 124

<sup>1789</sup> GUSTAVSON, Carl. *Op. cit.*, p. 24

<sup>1790</sup> DREICER, Gregory. Art. cit., p. 128

<sup>1791</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 2, Lettre de B. von Platen à A. Jansson, 21 avril 1828

<sup>1792</sup> DORN BROSE, Eric. *The Politics of Technological Change in Prussia : Out of the Shadow of Antiquity, 1809-1848*. Princeton : Princeton University Press, 1993, p. 171

<sup>1793</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 2010, p. 20

de B. von Platen. Celui-ci fait appel à son carnet d'adresses de militaires et de sommités scientifiques pour animer les maigres connexions scientifiques au cours de la première décennie du chantier. Dans le même temps, au Royaume-Uni, en France ou même en Belgique, les écoles d'ingénieurs permettent à leurs élèves de se côtoyer et de bâtir des relations personnelles qui fondent les assises des futurs réseaux d'anciens élèves ou d'enseignants dans l'établissement<sup>1794</sup>. A partir des années 1820, le personnel gravitant autour de Motala parvient pourtant à mettre en place une veille technologique efficace<sup>1795</sup>. Dans le cadre de la politique de neutralité de la Suède, les ingénieurs sont en mesure de se procurer des ouvrages venus de tous les espaces géographiques. Avant même la fondation de la bibliothèque de l'Institut Royal de Technologie, les scientifiques travaillant à Motala tout autant que les membres de la direction du canal de Göta collectent des périodiques et ouvrages britanniques, français et germaniques<sup>1796</sup>. Ces pratiques de collecte mais aussi de participation aux échanges accroît la notoriété des scientifiques et techniciens suédois. Ainsi, tout au long de la décennie 1820, les relations épistolaires s'accroissent largement autour du canal. En traçant des ronds concentriques, on peut voir que la relation d'échange technique autrefois exclusivement suédo-britannique s'élargit à l'espace germanique, à la France et aux Etats-Unis. Ces nouveaux échanges techniques se déclinent selon plusieurs modalités, notamment une projection vers l'extérieur, mais aussi apparaître à l'intérieur comme un Etat capable de fournir une expertise technique.

En poursuivant une logique initiée par C. D. Skogman lors de son voyage de 1813 au Royaume-Uni, les échanges se poursuivent d'abord dans le domaine de l'administration des canaux et dans celui des législations à mettre en oeuvre dans un contexte où de nouvelles portions du canal sont ouvertes, ce qui contraint les autorités politiques à revoir les règlements douaniers. Au cours de cette évolution, la direction de la compagnie du canal joue un rôle de conseiller de la couronne pour les tarifs et les règlements à mettre en oeuvre. C'est précisément un des sujets que B. von Platen aborde avec C. Dupin lors de sa visite du chantier du canal et de l'atelier. A son retour en France en 1824, l'ingénieur français adresse son ouvrage à Charles XIV Jean avec le message suivant :

Enhardi par la bienveillance de votre ambassadeur, le baron de Stierneld, j'ose prier  
Votre Majesté d'agréer l'hommage de la *Force commerciale de la Grande-Bretagne*

---

<sup>1794</sup> RAYMAEKERS, Pieter, LINSSEN, Willemnijnne. Engineering institutions and networking in nineteenth-century Belgium and Britain. *ICE Proceedings*, 2013, vol. 166, n°1, p. 25-35

<sup>1795</sup> COTTE, Michel. Art. cit., p. 125

<sup>1796</sup> MORLEY, Jane. Art. cit., p. 1009

section des travaux publics, la seule qui soit encore publiée. Si cet ouvrage pouvait fournir quelques procédés d'exécution aux ingénieurs que Votre Majesté charge d'ériger les monuments utiles qui seront l'honneur de votre règne, alors Sire, j'aurais obtenu l'une des plus nobles récompenses qu'il me soit permis de souhaiter, pour honorer ma carrière.<sup>1797</sup>

Le baron Dupin mentionne ici sa *Force commerciale de la Grande-Bretagne section des travaux publics*<sup>1798</sup> dans laquelle il décrit de manière extensive les oeuvres d'ingénierie mais aussi les pratiques administratives qui sont celui lui à l'origine du décollage économique du Royaume-Uni<sup>1799</sup>. Cet envoi au moment où les tarifs des douanes sont en pleine renégociation n'est pas dû au hasard. Il s'agit d'importer dans le royaume de Suède des pratiques considérées comme propices au développement du pays. L'envoi de ce type d'ouvrages devient de plus en plus courant au cours de la décennie, par l'intermédiaire de T. Telford qui un des proches de C. Dupin et qui, au-delà de l'aspect technique, s'intéresse grandement aux aspects administratifs et légaux des canaux. La volonté de se procurer des ouvrages qui concernent tous les aspects des projets techniques montre une volonté réelle de ne pas se limiter à former des *operative engineers* qui seraient spécialisés uniquement dans le domaine des voies d'eau dans l'atelier de Motala, mais à acquérir au contraire toutes les dimensions des sciences mécaniques qui touchent à la transformation de l'économie et de la société en général<sup>1800</sup>.

Cette dimension n'occulte pas complètement les échanges au contenu purement scientifique. En développant leur propre ingénierie, les Suédois apparaissent comme des acteurs techniques crédibles. Les scientifiques s'engagent dans une littérature technique où se comparent travaux et recherches. Pour permettre à J. Berzelius d'approfondir encore ses travaux sur le mortier, B. von Platen se met en contact avec le Prussien J. J. Eytelwein en 1825 :

Il est très plaisant de voir dans un État si proche des travaux si important de canalisation, qui assureront la prospérité de son empire avec les meilleures conséquences. Les canaux construits par nos soins ne contiennent que du mortier fait de sable sec et de gravats, car la pierre n'est guère présente par ici, et nos écluses seront bientôt toutes de

---

<sup>1797</sup> RA, Brevsamlingar, Bernadotteska papper, Lettre de Charles Dupin à Charles XIV Jean, 23 juin 1824

<sup>1798</sup> DUPIN, Charles. Force commerciale de la Grande-Bretagne. Paris : Bachelier, 1824. 3 vol.

<sup>1799</sup> WERNER, Alex. Art. cit., p. 205

<sup>1800</sup> GRELON, André. Art. cit., p. 19

pierre ou de blocs, comme en Hollande, où la plupart sont en briques cuites. Celles-ci, meilleures que le grès, résistent à l'action de l'eau.<sup>1801</sup>

Le recours à J. Eytelwein est intéressant, car il s'agit d'un architecte, ingénieur des travaux publics et hydraulicien au service de la Prusse, pionnier de la résistance des matériaux en Allemagne. En prenant contact avec lui, B. von Platen s'assure d'une certaine publicité pour le mortier suédois. La logique est la même lorsque le baron prend contact avec J. P. van Suchtelen, qui reçoit une « caisse contenant deux rapports sur la composition des mortiers et les échantillons des différentes pierres calcaires et autres matériaux employés à la construction des écluses du canal.<sup>1802</sup> ». Le comte Peter van Suchtelen est alors inspecteur du département d'ingénierie et le fondateur en 1819 de l'Ecole d'ingénierie principale de Saint-Pétersbourg<sup>1803</sup>. Cette institution cherche alors des contacts étrangers pour former les futurs ingénieurs russes. Cette relation est clairement issue du carnet d'adresses de B. von Platen, car Suchtelen a rempli en 1813 la fonction de chef de la mission militaire russe auprès de l'état-major de l'Armée du nord du prince Charles-Jean. En 1815, il appuie les Suédois dans leur conflit contre les Norvégiens et il est nommé ambassadeur à Stockholm<sup>1804</sup>. En lui faisant parvenir des documents écrits et des échantillons, B. von Platen est assuré de diffuser des savoirs et d'apparaître comme un centre technique pour l'étranger, dans la veine de l'Ecole des Ponts et Chaussées en France<sup>1805</sup>.

Ces interactions nouvelles, ou qui traitent de sujets nouveaux comme la minéralogie conduisent à un approfondissement de la participation scientifique des ingénieurs suédois à l'échelle européenne. La littérature technique suédoise se développe dans les années 1820, principalement en langue française et anglaise, et dans une moindre mesure en allemand. Les ouvrages collectés par B. von Platen et son réseau permettent de fonder une forme de bibliothèque qui n'en porte pas réellement le nom<sup>1806</sup>. L'usage des journaux techniques par les ingénieurs suédois sert alors surtout pour ces derniers à professionnaliser leur corps. Ils permettent

---

<sup>1801</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de J. A. Eytelwein à B. von Platen, 30 août 1825

<sup>1802</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de J. P. Suchtelen à B. von Platen, 1825

<sup>1803</sup> RIEBER, Alfred. The rise of engineers in Russia. *Cahiers du Monde russe*, 1990, vol. 31, n°4, p 541

<sup>1804</sup> VIROL, Michèle. La circulation internationale des ingénieurs en Europe (1680-1780) In POURCHASSE, Pierrick, BEAUREPAIRE, Pierre-Yves (dir.). *Op. cit.*, p. 78

<sup>1805</sup> CHATZIS, Konstantinos. *Art. cit.*, 2014, p. 12

<sup>1806</sup> EFMERTOVÁ, Marcela. L'impact des revues techniques sur la formation des ingénieurs et l'industrialisation des Pays tchèques au XIX<sup>e</sup> siècle In GOUZÉVITCH, Irina, GRELON, André, KARVAR, Anousheh (dir.). *Op. cit.*, p. 97

surtout aux ingénieurs de développer un langage spécifique et de s'intégrer à des réseaux professionnels internationaux<sup>1807</sup>, comme on le remarque dans le *Journal du génie civil* où paraît en 1830 un article intitulé « Description du moulin à mortier employé par les ingénieurs suédois dans la construction du canal de Gotha et de la forteresse de Vanas »<sup>1808</sup>, écrit par le polytechnicien Théodore Olivier, ingénieur de l'École de l'Artillerie et du génie de Metz, engagé par les Suédois pour implanter la formation de l'ingénierie militaire française en Suède. Voyageant le long du canal et dans les zones minières, il revient en France après avoir vu Motala et l'école minière de Falun, et établit l'École centrale des Arts et manufactures sur ce modèle<sup>1809</sup>. En réalité, ce texte a été rédigé à quatre mains, avec la collaboration de G. A. Lagerheim.

Mais s'ils écrivent dans les revues françaises, les Suédois relatent aussi leurs expériences dans le *Mechanic's Magazine*, fondé en 1823 et qui vise à mieux faire comprendre l'utilisation des machines étrangères, notamment dans la section « inquiries », où les lecteurs peuvent demander l'avis ou offrir leur avis sur des questions techniques<sup>1810</sup>. Cette visibilité nouvelle leur permet d'intégrer peu à peu des institutions d'ingénierie étrangère, en commençant par l'*Institution of civil engineers* (ICE) britannique dès 1820 :

You have been elected an associate honorary member of the ICE and by the first packet I will send the documents. Mr Lagerheim and Edstrom have been elected corresponding members. Send me something to be deposited in the library of the institution (...) several works upon the Gotha canal, Trollhätte & Karlskrona afford plenty materials for many years of correspondence. (...) We have already received many valuable communications and number increases rapidly from many quarters and countries.<sup>1811</sup>

En soi, cette intégration n'est guère étonnante : T. Telford est le président de la ICE depuis ses débuts en 1818<sup>1812</sup>. De plus, cette entrée précoce des trois Suédois va dans le sens de cette institution, ouverte sur les affaires internationales et privées, qui promeut l'entrée de membres étrangers, à l'instar du baron C. Dupin. Elle représente notamment les plus jeunes

---

<sup>1807</sup> MORLEY, Jane. Art. cit., p. 1005

<sup>1808</sup> OLIVIER, Théodore. Description du moulin à mortier employé par les ingénieurs suédois dans la construction du canal de Gotha et de la forteresse de Vanas. *Journal du Génie civil*, 1830, n°6, p. 486-491

<sup>1809</sup> MYLLYNTAUS, Timo. Art. cit., p. 146

<sup>1810</sup> MARSDEN, Ben. Art. cit., p. 247

<sup>1811</sup> ICE, Telford Papers, Gotha canal Letters - 1808-1828, Lettre de T. Telford à B. von Platen, 16 juillet 1820

<sup>1812</sup> SKEMPTON, Arnold. *Op. cit.*, p. 682



espoirs de la profession et les plus audacieux<sup>1813</sup>. Pour G. A. Lagerheim et J. Edström, l'appartenance à cette institution est avantageuse : en tant que principal pôle technique européen, les ingénieurs britanniques sont au coeur des réseaux d'échanges techniques internationaux, ce qui permet aux Suédois de se procurer par leur intermédiaire de nombreux ouvrages et revues à la pointe de la technologie<sup>1814</sup>. En outre, l'intégration à la *Institution of Civil Engineers* fonctionne comme un signe de distinction : fondée en 1818, l'institution n'accepte que des membres parrainés âgés de plus de 25 ans<sup>1815</sup>. Mais les nouveaux contacts s'étendent bien au-delà de l'Europe continentale et des deux acteurs incontournables que sont le Royaume-Uni et la France.

La grande nouveauté de ces années 1820 est surtout l'ouverture à de nouveaux espaces. On se souvient que tout au long des années 1810, les dirigeants de la compagnie du canal se bornent à entretenir des relations avec les ingénieurs britanniques et surtout, avec le réseau de T. Telford. La fondation de l'atelier de Motala vient remettre en question cette relation réduite à un cadre binational. Comme le prouvent les exemples précédents, le début des années 1820 marque l'ouverture du pays à de nouveaux horizons, comme les Etats germaniques avec J. Eytelwein, la Russie, la France avec C. Dupin ou même les Etats-Unis. A cet égard, la Suède est particulièrement précoce. Il faut en effet attendre 1850 pour que les ingénieurs français et plus largement européens s'intéressent à l'ingénierie américaine<sup>1816</sup>. Pourtant, dès la fin des années 1828, les ingénieurs américains entretiennent une correspondance extensive vers la Suède, comme le prouve une lettre de T. Appleton, ingénieur américain employé sur le Chesapeake and Ohio canal. Il transmet à B. von Platen les montages financiers de la voie d'eau, ainsi que les plans du canal Morris<sup>1817</sup>. Cette lettre illustre les relations poussées qui se tissent entre les deux espaces au cours des années 1820. T. Appleton mentionne ainsi l'utilité des canaux américains, qui se rapproche énormément de celle attendue des canaux suédois. Les relations se poursuivent pendant plusieurs années, les autorités de New-York faisant même appel aux Suédois pour construire le canal Morris, reliant la Pennsylvanie au port de New-

---

<sup>1813</sup> MARSDEN, Ben. Art. cit., p. 244

<sup>1814</sup> COTTE, Michel. Art. cit., p. 127

<sup>1815</sup> GRELON, André. Art. cit., p. 18

<sup>1816</sup> CHATZIS, Konstantinos. Art. cit., 2014, p. 9

<sup>1817</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de T. Appleton à B. von Platen, 24 janvier 1828

York<sup>1818 1819</sup>. Enfin, leur participation aux revues techniques permet leur intégration aux congrès et conférences, ainsi qu'aux échanges avec des spécialistes internationaux. Dès 1819, J. Berzelius se rend en mission en France pour présenter ses recherches et celle de G. Pasch sur la poudre à canon, et en profite pour échanger sur le sujet avec Gay-Lussac<sup>1820</sup>. De manière analogue, B. von Platen reçoit une lettre du minéralogiste A. Brongniart qui lui exprime ses « remerciements pour les notices et les cartes que vous avez bien voulu me faire remettre par de Fasch (*sic*).<sup>1821</sup>», où il faut bien évidemment reconnaître G. Pasch. Cette intégration progressive de nouveaux espaces dans l'imaginaire technique suédois étend peu à peu les missions que les ingénieurs suédois s'attribuent.

Dans la seconde partie de la décennie 1820, la Suède apparaît définitivement comme un acteur technique qui compte en Europe occidentale, ce qui lui permet de jouer un rôle d'intermédiaire. Selon un processus cumulatif, l'appartenance d'ingénieurs suédois à des institutions scientifiques et leur participation régulière à des publications scientifiques de qualité leur donne une envergure qu'ils ne possédaient pas auparavant. Leur capacité à se procurer ouvrages et revues ainsi que leur visibilité internationale confèrent aux ingénieurs et techniciens suédois la possibilité de mieux préparer les visites étrangères, les missions d'expertise et les consultations venus d'autres pays, qui se multiplient au cours de cette décennie 1820<sup>1822</sup>. La direction du canal et B. von Platen en particulier apprécie ainsi d'apparaître comme de nouveaux intermédiaires entre les centres techniques et les espaces considérés comme en retard pour le plan industriel. Ainsi, les officiers prussiens se rendent en 1828 en Suède afin de mieux observer le fonctionnement de l'atelier de Motala, mais l'ancien ennemi d'hier, la Russie, fait aussi appel aux Suédois. En 1825, le comte Vorontsov, nouveau gouverneur de Crimée, fait appel à B. von Platen :

Vous rappelez-vous, cher Comte, de la recommandation que je vais ai demandé un jour pour le fameux ingénieur Mr Telford. (...) Mal servi dans ces contrées par quelques ingénieurs français, j'ai sollicité et obtenu de Sa Majesté l'Empereur la permission de

---

<sup>1818</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de C. D. Colden à B. von Platen, 26 septembre 1829

<sup>1819</sup> GOLLER, Robert. *The Morris Canal, Across New Jersey by Water and Rail*. Mount Pleasant : Arcadia Publishing, 1999. 128 p.

<sup>1820</sup> BRET, Patrice. *Imaginaire, espionnage, trahison et coopération : stratégies de conquêtes du secret dans la recherche militaire (1780-1860)* In GUILLERME, André. *De la diffusion des sciences à l'espionnage industriel, XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*. Fontenay-aux-Roses : ENS Éditions, 1999, p. 62

<sup>1821</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre d'Alexandre Brongniart à B. von Platen, 1825

<sup>1822</sup> EFMERTOVÁ, Marcela. Art. cit., p. 100

faire venir d'Angleterre un homme d'un mérite et d'une pratique reconnus, et m'adressant pour cela à Telford, comme à celui qui est le plus capable de me trouver un pareil homme. J'ai eu le plaisir de pouvoir renforcée mon application par la lettre que vous m'aviez donnée et que j'ai toujours soigneusement conservée.<sup>1823</sup>

Cette lettre décrit le nouveau rôle tenu par la Suède de manière étonnante. Tout d'abord, elle accrédite la thèse selon laquelle les relations nouées pendant les conflits se maintiennent dans la correspondance après la période de la guerre<sup>1824</sup>. En effet, B. von Platen et M. Vorontsov se rencontrent au cours de la guerre de 1809 puis entretiennent au cours de guerres napoléoniennes une correspondance polie, en dépit de la russophobie de B. von Platen. Au début des années 1820, le militaire russe demande conseil à B. von Platen pour réunir « la Volga avec le Don, celui-ci avec le Dniepr, éviter les cataractes de ce dernier fleuve et rendre le Dniepr plus propre à la navigation.<sup>1825</sup> » Au cours des premières années du projet, les Russes font appel aux Français car les élites russes maîtrisent alors la langue française et ils partagent avec eux une certaine proximité<sup>1826</sup>. Cependant, face à la déception évoquée, les militaires impériaux se décident à faire appel à la médiation suédoise sans s'adresser directement au Royaume-Uni. Cela monte en un sens que la Suède apparaît désormais comme un intermédiaire technique au coeur des réseaux de cette décennie 1820, ce qui lui donne la possibilité de consolider, à une échelle nationale comparable à une échelle individuelle, une position particulière dans le rang des nations<sup>1827</sup>.

L'ensemble de la correspondance étudiée dans cette section fait apparaître la constitution de nouveaux réseaux de sociabilité professionnelle à l'échelle européenne et même atlantique au cours des années 1820. Tout comme le projet de canal de Göta déborde dès ses débuts vers le Royaume-Uni, la naissance de l'atelier qui lui est associé et la création d'une ingénierie nationale se fait dès ses débuts dans un contexte international. Les premiers échanges visent à stimuler les entreprises industrielles que sont le canal et l'atelier et non pas de servir la monarchie<sup>1828</sup>. Au vu des innovations qui y sont mises en oeuvre, il est effectivement possible de considérer qu'ils participent au « miracle économique suédois » identifié par Jean-Marc Olivier

---

<sup>1823</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de M. Vorontsov à B. von Platen, 10 septembre 1825

<sup>1824</sup> MEREDITH, Margaret. Art. cit., p. 165

<sup>1825</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de M. Vorontsov à B. von Platen, 29 août 1818

<sup>1826</sup> GOUZÉVITCH, Irina, GOUZÉVITCH, Dmitri. Art. cit., p. 348

<sup>1827</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 2010, p. 15

<sup>1828</sup> TORSTENDAHL, Rolf. *Op. cit.*, p. 39

entre 1810 et 1840<sup>1829</sup>. Dans le même temps, l'atelier de Motala devient ce qu'est l'ICE de Londres : un lieu de réception du savoir technique étranger au moyen des voyages et des échanges d'ouvrages<sup>1830</sup>. Tout ceci va bien à rebours d'un mythe de la construction d'une ingénierie nationale *ex nihilo*<sup>1831</sup>. Cette idéologie technicienne naissante en Suède entre, comme ailleurs en Europe, en résonance avec la notion de génie national et de grandeur des peuples, en dépit d'une évidente internationalisation des institutions<sup>1832</sup>.

### 3. La Suède, un pays du « sublime technologique »<sup>1833</sup> ?

La fondation de l'atelier mécanique de Motala sur le chantier du canal de Göta bouleverse profondément la manière dont la direction du canal mais aussi les autorités politiques et scientifiques, nationales et internationales, perçoivent l'espace suédois. Les recherches et les innovations mises au point dans l'atelier, puis la fondation de KTH en 1827 rehaussent l'image de la Suède dans le monde de l'ingénierie, d'abord auprès des Suédois eux-mêmes. Comme dans le cas des ingénieurs parisiens, à la phase d'admiration pour l'ingénierie britannique succède une phase de récupération nationale qui permet ensuite au pays de s'ériger à son tour en école et en modèle<sup>1834</sup>. Dans le contexte culturel et politiquement du romantisme, cette éclosion d'une ingénierie indigène est célébrée comme l'affirmation d'une science nationale, profondément en lien avec le territoire.

Dans son ouvrage *American Technological Sublime*, D. Nye affirme que le public américain passe lors de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle de la notion de « sublime naturel » tel que défini dans la théorie esthétique européenne, c'est à dire une célébration des merveilles de la nature, à la célébration du « sublime technologique », entendu comme un enthousiasme pour le monde transformé par la technique. Dans ce processus, le romantisme national joue un rôle

---

<sup>1829</sup> OLIVIER, Jean-Marc. Aux origines du miracle suédois. *L'Histoire*, 2010, vol. 6, n°354, p. 66-73

<sup>1830</sup> MARSDEN, Ben. Art. cit., p. 250

<sup>1831</sup> GOUZÉVITCH, Irina. Le transfert technique et ses avatars : le cas de la Russie. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2007, n°14, p. 16

<sup>1832</sup> HILAIRE-PEREZ, Liliane. Art. cit., 2010, p. 24

<sup>1833</sup> ARENSBERG, Mary (ed.). *The American sublime*. Albany : SUNY Press, 1986, 218 p. ; NYE, David. *American technological sublime*. Cambridge : MIT Press, 1994, 384 p.

<sup>1834</sup> CHATZIS, Konstantinos. Art. cit., p. 218

central car il attribue aux ouvrages d'art une part de l'âme nationale, surtout lorsqu'ils traversent des paysages majestueux considérés comme particulièrement typiques<sup>1835</sup>. Le canal de Göta connaît un processus similaire. La défaite de 1809 et la reconstruction nationaliste qui lui succède, principalement dans le milieu culturel, contribuent à donner une place de choix au canal dans le nationalisme naissant<sup>1836</sup>. La construction de la voie d'eau, entreprise par l'armée sous la direction d'ingénieurs, devient peu à peu une bataille technique qui n'exclut pas la gloire, bien au contraire. En conséquence, comme pour le 4 juillet qui consacre le génie de la jeune nation américaine en réunissant des badauds autour des viaducs des ponts et des gares, les cérémonies d'ouverture des différentes portions du canal sont des occasions d'exprimer un orgueil nationaliste<sup>1837</sup>. La nouvelle dynastie utilise ces événements pour faire communier la population dans une forme de religion du progrès où la monarchie officie comme la grande pourvoyeuse de transports susceptibles de lier ensemble les différents corps constituant la nation.

### 3.1. Le sublime naturel devient un sublime technologique

L'historiographie américaine a longtemps postulé que seule la jeune république américaine était l'incarnation la plus poussée du lien entre caractère scientifique et identité nationale<sup>1838</sup>. Les ingénieurs américains auraient été prompts à projeter un « imaginaire géographique » sur leur pays, dont ils auraient lu les paysages fertiles et l'abondance des ressources comme autant de signes divins mis à la disposition de la nation américaine pour les exploiter et les mettre en valeur. Récemment, d'autres recherches européennes ont mis en évidence le fait qu'au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, les ingénieurs européens ont aussi utilisé cette rhétorique comme un moyen de présenter le territoire et les travaux d'ingénierie comme un ciment national<sup>1839</sup>. En poursuivant cette approche, on peut voir que ces catégories de techniciens orientent peu à peu les milieux culturels et la communauté nationale d'une célébration du sublime naturel

---

<sup>1835</sup> STOUGAARD-NIELSEN, Jakob. Nordic Nature : from Romantic Nationalism to the Anthropocene In LINDSKOG, Annika, STOUGAARD-NIELSEN, Jakob (eds.). Introduction to Nordic Cultures. Londres : UCL Press, 2020, p. 167

<sup>1836</sup> PETERSON, Lars. Sweden : the emergence of the nation state In KOURI, E., OLESEN, Jens. The Cambridge History of Scandinavia. Cambridge : Cambridge University Press, 2016, p. 995

<sup>1837</sup> PAUL, Serge. Michael Heizer et les risques du sublime technologique. *Marges*, 2012, n°14, p. 37

<sup>1838</sup> JOHNSON, Ann. Material Experiments: Environment and Engineering Institutions in the Early American Republic. *Osiris*, 2009, vol. 24, n°1, p. 53-74

<sup>1839</sup> NYE, David. *Op. cit.*

des paysages vers un sublime technologique qui loin de se limiter aux Etats-Unis, déborde en Europe<sup>1840</sup>.

La lecture des archives de la compagnie du canal de Göta permet d'intégrer l'espace suédois à cette réflexion. D'autant que les conceptions suédoises et américaines sont étrangement semblables. Les Suédois du début du XIX<sup>e</sup> siècle comparent volontiers leur pays à l'espace nord-américain, avec lequel ils estiment partager des caractéristiques géographiques communes, à savoir de vastes étendues inhabitées et des ressources naturelles abondantes comme le bois ou le fer. Cet engouement pour les vastes étendues sauvages s'inscrit dans la veine romantique de la fin du XVIII<sup>e</sup> et du début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1841</sup>. Ainsi, les chutes de Trollhättan sont un des principaux lieux de passage pour les aristocrates européens pratiquant les premières formes de tourisme, bien plus que le canal lui-même. Sans multiplier ici les exemples, C. D. Skogman s'enthousiasme lors de son voyage aux Etats-Unis pour la proximité entre la Suède et l'Amérique du Nord, deux pays qu'il considère comme : « (...) magnifiques, dotés de nombreuses ressources naturelles.<sup>1842</sup> » mais où il ne prête absolument aucune attention aux ouvrages d'art. Dans les premiers temps de la conception et de la construction du canal de Göta, le sublime naturel seul est mis en valeur.

Cette absence de lien entre nature et technologie tient sans doute au fait que les ingénieurs y perçoivent davantage un problème qu'une solution. Ainsi, B. von Platen considère dans sa *Description des canaux* parue en 1809 que l'usage du granit n'est que « peu recommandable<sup>1843</sup> », voire nuisible au projet de construction à cause de sa résistance et de sa difficulté à être percé. On se résout à employer le granit pour des raisons d'économie, car elle se trouve en abondance en Suède, surtout depuis la construction du canal de Trollhätte, au cours de laquelle on fait venir le granit du Bohuslan, la région qui se trouve au Nord de Göteborg<sup>1844</sup>. Les écluses sont alors construites avec des blocs de granit et certains ouvrages de maçonnerie

---

<sup>1840</sup> SARAIVA, Tiago. Inventing the technological nation : the example of Portugal (1851-1898). *History and Technology*, 2007, vol. 23, n°3, p. 264

<sup>1841</sup> ÖSTMAN, Margareta, ÖSTMAN, Hans. Admiration et aversion. L'attitude des Suédois à l'égard des Français aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. *Études Germaniques*, 2006, vol. 4, n°244, p. 629-646

<sup>1842</sup> RA, A. G. Mörner arkiv, C. D. Skogmans utländska resa (1813-1815), Lettre de C. D. Skogman à A. G. Mörner, 10 décembre 1814

<sup>1843</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1809, p. 25

<sup>1844</sup> SCHOUENBORG, Björn, ELIASSON, Thomas. The Swedish Bohus granite - a stone with a fascinating history. Colloque de la European Geosciences Union, Vienne, 12-17 avril 2015, p. 1

sont installés le long de la ligne du canal pour l'amarrage de navires ou encore étayer certains accotements meubles.

Toutefois, la défaite de 1809 et le sursaut nationaliste qui lui succède vient bouleverser cette conception. Dans les années 1810, la Société gothique (*Götiska förbundet*), un groupe d'artistes, met clairement au point une rhétorique nationaliste, qui promeut dans les milieux lettrés une lecture nationaliste du territoire<sup>1845</sup>. L'illustration la plus éloquente de cette transformation est le poème de E. Tegner, *Svea*, publié en 1812 et qui est l'objet d'une diffusion auprès d'une large audience. Dans celui-ci, le poète lie la nature suédoise et les projets qui vise à la transformer et à en exploiter les ressources<sup>1846</sup>, comme dans cette strophe :

De la riche plage du Sound au sommet de la montagne, au nord,  
Où le berger se déplace, fier de sa liberté et de son troupeau,  
Quelles montagnes boisées, quels champs, avec de riches récoltes !  
Oh, nous aimons notre pays, nous avons des terres à protéger.  
Laissez, Svea, vos montagnes garder leur trésor,  
Laissez la récolte s'épanouir dans la nuit de vos forêts.  
Dirigez les vagues du fleuve comme des sujets domestiqués<sup>1847</sup>

D'apparence hermétique, le poème est pourtant clair pour un contemporain. E. Tegnér commence dans les premiers vers par une célébration de la nature et des ressources du royaume, puis il conclut sur une mention de la construction du canal de Göta, censé « diriger les vagues du fleuve »<sup>1848</sup>. Les dirigeants de la compagnie du canal de Göta sont perméables à cette conception nationaliste du territoire qui irrigue peu à peu les milieux culturels et politiques suédois. Dans les années 1820, le granit n'est plus une pierre choisie de manière arbitraire<sup>1849</sup>, mais acquiert une dimension nationaliste jusqu'alors absente. En effet, en construisant une infrastructure nationale, les ingénieurs cherchent à mettre en avant des matériaux avant tout nationaux. L'exemple le plus probant est celui du granit, qui connaît en Suède un destin similaire à celui qu'il acquiert aux Etats-Unis<sup>1850</sup>. La direction et les ingénieurs envisagent son utilisation

---

<sup>1845</sup> ÖSTMAN, Margareta, ÖSTMAN, Hans. Art. cit., p. 631

<sup>1846</sup> MARJANEN, Jani. *Op. cit.*, p. 143

<sup>1847</sup> TEGNER, Esaias. *Svea*, 1812

<sup>1848</sup> AF MALMBORG, Mikael. *Neutrality and state building*. Basingstoke : Palgrave MacMillan, 2001, p. 86

<sup>1849</sup> DREICER, Gregory. Art. cit., p. 156

<sup>1850</sup> JOHNSON, Ann. Art. cit., p. 64

dans l'ensemble des matériaux employés, même les mortiers, comme l'explique B. von Platen à T. Telford en juin 1821 : « I hope the Göta canal will have a never seen lasting character, our mortar being particularly at Berg, of a kind superior to what ever I saw before. <sup>1851</sup> »

Les expressions de B. von Platen, si elles révèlent un enthousiasme habituel chez le baron, mérite tout de même une analyse plus approfondie. Depuis la fin des années 1810, la correspondance de B. von Platen rédigée pour T. Telford se charge de plus en plus de références à de nouvelles formes de mortier et de ciment réalisées à partir des matériaux uniquement suédois<sup>1852</sup>. Au cours de la décennie 1820, ils viennent en remplacement du ciment Parker. Certes, il est possible d'y voir une simple fierté de pouvoir produire localement, mais à chaque fois ces matériaux sont présentés comme radicalement différents des mortiers et ciments britanniques, à l'instar de la lettre ci-dessus. B. von Platen met en récit la technique, notamment lorsqu'il évoque les « milliers d'essais » de J. Berzelius<sup>1853</sup>, et construit une véritable légende autour de la construction du canal.

Progressivement, le matériau de construction devient un élément majeur aux yeux des dirigeants du canal comme des autorités politiques. Dans le cadre du romantisme et du gothicisme suédois, les ouvrages d'art prennent une signification nouvelle et ne sont plus seulement des constructions mais des « monuments nationaux » dès lors qu'ils sont construits en granit, qui est une pierre nationale dans l'espace germanique et nordique<sup>1854</sup>. La nature se trouve associée, en tant que matériau de construction, à la technique. A la fin des années 1820, ce lien entre nation, nature et technique déborde du cadre privé de la correspondance suédo-britannique et intègre l'espace public par le biais des célébrations. Ainsi, lors de l'inauguration du canal le 26 septembre 1832, le poème lyrique chanté devant Charles XIV Jean, les dignitaires et la foule rassemblée célèbre B. von Platen et le granit :

Et lui, qui repose calmement près du canal,  
Poursuivant le travail dont il a créé le succès,  
Prenant soin du granit, que ses propres mains ont façonné,

---

<sup>1851</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 20 juin 1821

<sup>1852</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 23 décembre 1818

<sup>1853</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (101-200), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 1 avril 1817

<sup>1854</sup> SEELOW, Atli Magnus. Exploring Natural Stone and Building a National Identity : The Geological Exploration of Natural Stone Deposits in the Nordic Countries and the Development of a National-Romantic Architecture. *Arts*, 2017, vol. 6, n°6, p. 5



Recevra dans le futur le salaire que son temps lui a refusé.<sup>1855</sup>

Cette extrait de chant montre bien le lien qui se fait entre le matériau naturel du granit et la technique employée pour construire le canal. La pierre confère au canal de Göta la dimension de monument national<sup>1856</sup>. L'emploi de cette pierre est d'autant plus important qu'elle résiste au froid, et permet par conséquent de garantir la bonne tenue des ouvrages de pierre. Le granit permet donc de construire le canal, mais c'est aussi ce qui en fait un canal typiquement suédois.

La célébration du 26 septembre 1832 clôt le passage du sublime naturel au sublime technologique, selon un processus comparable en tous points à celui que connaît l'ingénierie américaine. L'association des matériaux considérés comme traditionnels au canal de Göta, la construction dans le coeur historique de la Suède, tout ces éléments concourent au passage du sublime naturel en sublime technologique dans le cadre public. La transformation du paysage naturel de la rivière Göta par le canal conduit à la célébration de l'ingénierie au cours des cérémonies organisées pour l'ouverture du canal. Les autorités politiques, la direction de la compagnie ou encore les voyageurs ne célèbrent plus la terre mais plutôt le progrès technologique<sup>1857</sup>. L'admiration dont bénéficiaient jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle les chutes de Trollhätte laisse peu à peu la place à une exaltation de la technique, qui devient une merveille construite par les mains de l'homme. Le chant composé pour cette occasion n'est pas avare de références historiques, elles aussi caractéristiques du sublime technologique :

Une tribu viking emplie de vertus chrétiennes  
Voice ce que sont les Suédois. Aucun esclave  
Pas un seul dans ses campagnes,  
Qui n'aspire à sa mer libre.  
Ils descendent de leurs riches cascades.  
S'étendent sur le rocher comme le corail,  
Et s'éveillent,  
Pour vous apporter l'or de l'Est.

---

<sup>1855</sup> RA, Direktör Sven Almqvists arkiv, Direktör Sven Almqvists papper, Chant à l'occasion de l'ouverture du canal, 26 septembre 1832

<sup>1856</sup> SEELow, Atli Magnus. Art. cit., p. 5

<sup>1857</sup> BRINDED, Nicolas. The myth making of nation building : *Walden* and the technological sublime. *eSharp*, n°23, p. 5

Mais le Viking vient-il de l'ouest,  
Mais le Viking débarque à l'est,  
Puis - apprenez ici, chers ennemis  
Que ce nouveau transport est digne des fils du nord !  
Ce ne sont pas les épées et les balles qui sauvent !  
Apprenez comment un peuple peut se défendre,  
Qui a eu sa liberté dans sa colère  
De mer en mer.<sup>1858</sup>

Au-delà de son style lyrique typique du romantisme, ce texte est à nos yeux symptomatique du passage du sublime naturel au sublime technologique. La nature suédoise y est certes présente, aux côtés des Vikings. Mais dans ce rappel aux racines mythiques du pays, le compositeur rappelle qu'avec le canal, les descendants ont dépassé leurs illustres ancêtres. Les Vikings qui se contentent de naviguer sur des cascades ou des cours d'eau sont dépassés par ce progrès technique. La valeur militaire contemporaine est aussi mise en valeur : les Suédois sont désormais prêts à se défendre et ne se portent plus à l'Est ou à l'Ouest. Tous les éléments du sublime technologique identifiés par les chercheurs américains sont présents ici. Le rapport au public lui-même en est un indicateur, le sublime technologique devenant même un sublime populaire par la participation de la foule à ces cérémonies<sup>1859</sup>. Cependant, les Suédois y introduisent des variantes, comme la référence à la mythologie nordique en lieu et place de l'Antiquité grecque ou romaine<sup>1860</sup>.

A compter des années 1830, les artistes suédois représentent le canal sur lequel figurent des navires à vapeur et des débarcadères qui s'intègrent dans un environnement naturel hautement idéalisé<sup>1861</sup>. Ces peintures illustrent l'intégration du canal dans le territoire suédois et prouve que le mariage de la technologie et de la nature est réalisable mais même souhaitable. On retrouve dans ces représentations artistiques un enthousiasme puissant pour le machinisme et le progrès. Confrontés à une société encore majoritairement rurale et à une industrie em-

---

<sup>1858</sup> RA, Direktör Sven Almqvists arkiv, Direktör Sven Almqvists papper, Chant à l'occasion de l'ouverture du canal, 26 septembre 1832

<sup>1859</sup> LUISA SOUSA, Maria. Technology as a social collective experience of nation building : David Nye's American technological sublime. *Journal of History of Sciences and Technology*, 2010, vol. 4, p. 105

<sup>1860</sup> PAUL, Serge. Art. cit.

<sup>1861</sup> voir notamment les collections du *Sjöhistoriska museet* et plus particulièrement les lithographies de Strömer

bryonnaire, les autorités politiques comme celle du canal ne perçoivent pas le lien entre industrialisation et dégradation des conditions de vie que les visiteurs contemporains constatent en Angleterre<sup>1862</sup>. Elles perçoivent au contraire la future industrialisation de la Suède sur le modèle anglais comme compatible avec un idéal de cohésion sociale et nationale.

### 3.2. Un royaume uni autour du génie national

Au cours de la décennie 1820, le chantier du canal devient un lieu de célébration qui entre en résonance avec la notion de sublime technologique. Les diverses portions du canal sont peu à peu ouvertes, ce qui donne lieu à des réjouissances et à des fêtes au cours desquelles la monarchie célèbre à la fois la dynastie mais aussi le nouveau génie technique de la Suède<sup>1863</sup>. La première a lieu en septembre 1822 avec l'ouverture de la portion occidentale à travers le Västergötland et entre le Vättern et le Vänern. Un banquet est donné dans le bourg de Hajstorp pour 200 convives. Le 26 septembre 1832, Charles XIV Jean, son épouse, son fils et sa belle-fille célèbrent en grande pompe l'ouverture de la portion orientale à travers l'Östergötland, de Motala à Mem sur la Baltique et donc l'ouverture complète du canal, « l'union des deux mers », la Baltique et la mer du Nord. A cette occasion, le souverain navigue sur le yacht royal *Esplendian* vers la Baltique<sup>1864</sup>. Ces cérémonies célèbrent la nation d'ingénieurs que le pays serait devenu pour une population encore majoritairement rurale. La presse et les milieux culturels construisent une légende autour du canal, en demandant notamment aux artistes de représenter le canal, qui est abondamment diffusé dans la presse au moyen d'articles et de gravures<sup>1865</sup>. Peu à peu, le canal vient à faire partie de l'iconographie nationale, et ce jusqu'à aujourd'hui. Ces cérémonies des années 1820 servent autant à célébrer la réalisation d'un ouvrage majeur dans le royaume suédois qu'à représenter ce que le canal est représenté aux yeux du pouvoir : un moyen d'unifier la nation.

Aux Etats-Unis, la présidence de T. Jefferson est caractérisée par les tensions existantes entre la technique et son rapport à la progression des idéaux républicains dans la société<sup>1866</sup>. Aux yeux du président américain, la technique et son corollaire de transformations sociales et

---

<sup>1862</sup> RIELLO, Giorgio, O'BRIEN, Patrick. Art. cit., p. 159

<sup>1863</sup> MUKERJI, Chandra. Art. cit., p. 28

<sup>1864</sup> DE MARÉ, Eric. *Op. cit.*, p. 71

<sup>1865</sup> SARAIVA, Tiago. Art. cit., p. 267

<sup>1866</sup> MARX, Leo. Does Improved Technology Mean Progress ? *Technology Review*, 1987, n°71, p. 35

géographiques seraient dommageables pour la jeune république, en sapant la cohésion nationale. Sur ce point, les autorités politiques suédoises s'éloignent de manière notable de la conception américaine. Au cours des cérémonies d'ouverture des années 1820, le souverain suédois lie le sublime technologique à la notion de libération politique ou en tout cas, d'un ordre politique légitime et juste, qui unit les citoyens suédois dans la constitution de 1810. Cette dernière trouve une incarnation symbolique dans la construction du canal de Göta, dont le souverain souligne le caractère éminent national, car construit en coopération entre le pouvoir royal et la représentation parlementaire :

Sa Majesté se plût à répondre : (...) Nous avons fait appel à un fort sentiment national et à la persévérance du gouvernement, avec pour objectif de réussir à créer la plus utile voie d'eau pour nos produits. De plus, une unanimité précieuse, une union des états d'esprit et la croyance mutuelle entre les dirigeants et la représentation nationale ont été demandés à toute la population. (...) Ayant accueilli ce trône avec gratitude, mes pensées vont vers la reconnaissance des quatre Etats qui ont accordé les moyens pour la construction de cet important ouvrage.<sup>1867</sup>

Cet extrait illustre le fait que les autorités politiques entendent faire du canal de Göta la démonstration d'une monarchie unie dans un ordre intérieur garanti par la constitution. Alors qu'aux Etats-Unis les améliorations techniques sont dissociées du progrès politique et social, le discours prononcé lors de la cérémonie d'inauguration est censé renforcer l'adhésion à la monarchie constitutionnelle, qui laisse sa place à chacun et garantit la prospérité de tous<sup>1868</sup>. Pour approfondir encore cette perspective, on peut citer le fait que le souverain décide de nommer une écluse « Constitution » et les quatre écluses suivantes du nom des quatre Etats du royaume : « Noblesse », « Clergé », « Bourgeoisie », « Paysannerie ». On retrouve ici une pratique courante dans d'autres espaces européens où le gouvernement se fait le garant de la cohésion de la nation en démontrant sa capacité à bâtir des infrastructures qui donnent vie au corps national<sup>1869</sup>. Par ce biais, Charles XIV Jean referme aussi les plaies ouvertes au cours des sessions du Riksdag, surtout celui de 1817-1818. Ce discours royal est reproduit en intégralité dans la presse, ce qui vise sans doute à montrer que le souverain rassemble le corps politique

---

<sup>1867</sup> KB, Svenska dagstidningar, *Göteborgs Allehanda*, 11 octobre 1832

<sup>1868</sup> LUISA SOUSA, Maria. Art. cit., p. 113

<sup>1869</sup> DREICER, Gregory. Art. cit., p. 157

comme le canal rassemble les citoyens. C'est en tout cas ce que les différentes peintures, gravures et récits cherchent à mettre en scène dans les mois et années qui suivent.

La cérémonie d'ouverture du canal de Göta est certes conçue comme une démonstration de l'unité du royaume autour d'un régime politique et d'une dynastie. Toutefois, la construction du canal et par conséquent, son ouverture, servent aussi à promouvoir la politique extérieure suédoise entamée depuis 1812<sup>1870</sup>. Dans le cadre d'une monarchie apaisée, il est plus facile de présenter la politique de neutralité comme une réussite. D'autant que le contexte européen y est propice : après les guerres napoléoniennes, la compétition politique entre Etat se fait dans le cadre de la *pax britannica*, et la force industrielle devient une base importante pour la prouesse militaire et commerciale<sup>1871</sup>. Durant cette période, la hiérarchie des nations se fait davantage par l'établissement de mesures de travail que par les exploits guerriers<sup>1872</sup>. Au cours des différentes cérémonies qui émaillent les années 1820, les prouesses techniques deviennent un instrument de valorisation du pays qui ne se conçoit plus dans un affrontement guerrier, mais dans une quantité de travail accompli. Cette nouvelle conception du rôle dévolu à l'armée suédoise est déjà visible dans le discours de Charles XIV Jean à l'occasion de l'ouverture de la première portion du canal en septembre 1822 :

C'est avec un plaisir bien vif que j'entends les éloges que vous donnez aux soldats qui ont été employés aux travaux du canal de Gothie. Il m'est doux d'apprendre qu'ils déploient le même zèle dans les travaux paisibles, qui ont pour but la prospérité de l'intérieur.<sup>1873</sup>

Ce discours doit être lu dans le cadre de la politique de 1812, l'armée n'est plus valorisée pour sa passion guerrière mais pour sa capacité à contribuer à un ouvrage technique. Le souverain préfère mettre en avant le rôle pacifique de l'armée plutôt que sa capacité à défendre le pays. Ce faisant, il leur attribue tout de même une fonction majeure : en transformant le

---

<sup>1870</sup> HARSTEDT, Martin. Decline and consolidation: Sweden, the Napoleonic Wars and Geopolitical Restructuring in Northern Europe In PLANERT, Ute (ed.). Napoleon's Empire : European Politics in Global Perspective. Londres : Palgrave Macmillan, 2016, p. 205

<sup>1871</sup> SCHROEDER, Paul. Europe's progress and America's success, 17560-1850 In SCHNEID, Frederick (ed.). The Projection and Limitations of Imperial Powers, 1618-1850. Leyden : Brill, 2012, p. 185

<sup>1872</sup> MARSDEN, Ben. Art. cit., p. 248

<sup>1873</sup> Recueil de lettres, proclamations et discours de Charles Jean Prince royal et ensuite Roi de Suède et de Norvège. Stockholm : C. Delén, 1825, p. 269

territoire suédois par leurs travaux, les forces armées contribuent aussi à la création d'une nouvelle identité, technique, pour leur nation<sup>1874</sup>. En plus de se retrouver dans un passé commun glorieux, le souverain promet un futur radieux grâce aux transformations techniques et à la paix. A la différence du Danemark ou de la Norvège, le nationalisme suédois ne se lit pas dans une opposition envers un oppresseur étranger, mais plutôt dans la croyance dans un ordre intérieur fondé sur une représentation de toutes les classes de la société, qui sont représentés ici lors de la fête de l'ouverture du canal de Göta. Ce nationalisme particulier se développe dans un pays qui est en relation uniquement avec lui-même<sup>1875</sup>. L'investissement de l'armée dans un ouvrage aussi important que le canal de Göta sert autant les objectifs militaires qu'économiques, car on estime que les infrastructures de transport ont alors des conséquences sur l'équilibre des pouvoirs européens, à une période où se pose de plus en plus la question de la communauté nationale.

Pour l'exprimer de manière tautologique, un canal traverse différents espaces et permet de les mettre en relation. Cette affirmation exprimée, il est aisé de comprendre le lien qui se fait lors de la cérémonie entre la voie d'eau et la construction nationale. Si celle-ci est célébrée en grand pompe, c'est parce qu'elle assure le lien entre tous les membres de la société suédoise, comme le montre cet extrait du discours prononcé par Charles XIV Jean le 26 septembre : « La Providence a donné à la nation, en ces temps incertains, l'idée de s'unir par une grande communication.<sup>1876</sup> » Cet extrait du discours de Charles XIV Jean est limpide. Le souverain voit dans le canal un moyen de construire la nation de manière symbolique, comme nous l'avons vu auparavant, mais aussi et avant tout physiquement : le canal permet de lier des territoires autrefois déconnectés et de bâtir une nation bien reliée<sup>1877</sup>. Ce qu'exprime ici le souverain c'est que le canal sert de moyen de communication, mais aussi de de transport et de défense<sup>1878</sup>. A ce titre, il est crucial car il garantit la bonne cohésion de la nation mais au-delà, son existence même. Le souverain présente le canal comme un moyen pour la monarchie suédoise de compresser le temps et la distance<sup>1879</sup>. Grâce à la technique mise en oeuvre pour bâtir le canal, la monarchie

---

<sup>1874</sup> CHATZIS, Konstantinos. Introduction : The national identities of engineers. *History and Technology*, 2007, vol. 23, n°3, p. 194

<sup>1875</sup> HALLBERG, Peter. Mirrors of the Nation : The Construction of National Character and Difference in the Historical Writings of E. G. Geijer. *Scandinavian Journal of History*, 2001, vol. 26, n°1, p. 36

<sup>1876</sup> KB, Svenska dagstidningar, *Göteborgs Allehanda*, 11 octobre 1832

<sup>1877</sup> BRINDED, Nicolas. Art. cit., p. 2

<sup>1878</sup> DREICER, Gregory. Art. cit., p. 161

<sup>1879</sup> HARRISON, Carol, JOHNSON, Ann. Science and national identity. *Osiris*, 2009, vol. 24, n°1, p. 7

suédoise est en mesure d'améliorer la vie des citoyens, qui deviennent compétitifs économiquement et aptes militairement dans un espace européen transformé. Dans ce contexte, produire de la science devient un indicateur de la supériorité nationale et de son génie technique.

Le dernier avatar de la célébration de ce génie national est bien entendu le génie technique, qui nous préoccupe au premier chef ici. Les prouesses techniques et les ingénieurs sont mis au coeur de la cérémonie dans la mesure où ils sont ceux qui permettent de mettre ensemble les différentes catégories de Suédois. Ils défilent ainsi sur un navire à part, aux côtés des directeurs de la compagnie du canal, avec lesquels ils saluent la foule<sup>1880</sup>. Ils acquièrent une place surdimensionnée par rapport aux précédentes cérémonies royales<sup>1881</sup>. Plus précisément, les navires à vapeur construits à Motala, dans les ateliers de S. Owen ou à Höganäs sont particulièrement mis en avant<sup>1882</sup>. La production et l'usage du bateau à vapeur se présente alors comme un objet de fierté nationale et d'admiration. Le Braut Anund, sur lequel paraden les membres de la direction à la suite du souverain, est le premier navire à vapeur produit intégralement en Suède et le premier à croiser sur le canal de Göta, entre Vadstena, Motala et Jönköping<sup>1883</sup>. Le nom qui lui est octroyé, Braut Anund, vient d'un roi suédois mythique qui est par ailleurs cité à plusieurs reprises au cours de la journée du 26 septembre. Il montre que la nation est certes ancrée dans le passé mais qu'elle se tourne vers la modernité et le futur<sup>1884</sup>. Ce navire incarne cette double dimension dans la mesure où le canal est projet historique, mais aussi un projet technique commun pour le futur de la nation suédoise, qui célèbre au cours de cette cérémonie son caractère scientifique perçu comme inédit<sup>1885</sup>.

Comme dans certains cas français où les cérémonies sont des occasions de mettre en avant le rôle des ingénieurs nationaux, l'intervention tardive des ingénieurs suédois et leur faible nombre lors de la construction du canal de Göta rend leur célébration complexe<sup>1886</sup>. On préfère leur substituer les membres de la direction de la compagnie du canal, même si on sait qu'ils paraden sur le bateau aux côtés des directeurs. Mais c'est surtout la figure de B. von

---

<sup>1880</sup> KB, Svenska dagstidningar, *Göteborgs Allehanda*, 11 octobre 1832

<sup>1881</sup> MARJANEN, Jani. The Finnish Economic society In STAPELBROEK, Koen, MARJANEN, Jani (eds.). *The Rise of Economic Societies in the Eighteenth Century : Patriotic Reform in Europe and North America*. Londres : Palgrave Macmillan, 2012, p. 319

<sup>1882</sup> SUNDSTRÖM, Arne. Art. cit., p. 111

<sup>1883</sup> *Ibid.*, p. 127

<sup>1884</sup> HARRISON, Carol, JOHNSON, Ann. Art. cit., p. 3

<sup>1885</sup> *Ibid.*, p. 14

<sup>1886</sup> CHATZIS, Konstantinos. Art. cit., 2007, p. 194

Platen, qui abondamment célébrée ce 26 septembre 1832. Cette place de choix accordée aux Suédois investis dans le projet contraste avec le relatif anonymat dans lequel est laissé T. Telford. Sans doute faut-il voir ici une dimension nationaliste où les élites suédoises voient dans les bâtisseurs du canal les bâtisseurs de la nation au travers de la mise en oeuvre de nouveaux modes de transport<sup>1887</sup>. Du point de vue des ingénieurs comme de la direction, cette cérémonie exalte la fierté nationale permet aussi de mettre en valeur leur profession.

L'attention particulière apportée à ces cérémonies est le dernier élément qui permet définitivement de remettre en question de D. Nye selon laquelle le rapport que les Américains entretiennent vis à vis de la technologie et leur communauté nationale est exceptionnel. En Suède aussi, le sublime technologique lentement élaboré par les milieux culturels et les ingénieurs suédois remplissent la fonction d'accélérateur de la cohésion nationale<sup>1888</sup>. Le canal donne la possibilité aux chercheurs de lier les divers aspects du nationalisme mis au jour par les derniers renouvellements historiographiques sur le sujet<sup>1889</sup>. En effet, selon la logique propre à E. Gellner, le canal devient une école propice à la diffusion large de la culture technique, tandis que la large diffusion des cérémonies dans la presse et l'iconographie invente une communauté nationale autour du canal<sup>1890</sup>. Enfin, le rôle de l'armée lors de la construction valide les théories de M. Mann sur la place du militaire dans la hausse du sentiment national. Cette coloration nationale se renforce en effet au fur et à mesure des années, lorsque le projet de construction du canal de Göta ne se limite plus à la construction d'une voie d'eau mais s'intègre dans un ensemble plus large impliquant la construction d'une flotte de défense, la conscription, la construction d'une forteresse. C'est donc le passage à un projet de dimension nationale qui travaille et façonne les identités des acteurs, en associant des individus à un projet que l'on conçoit comme capable de transformer le territoire national.

L'historiographie suédoise affirme depuis longtemps que le phénomène de décollage industriel commence en Suède aux alentours des années 1850, notamment avec la mise en place d'un moteur à vapeur comme source d'énergie dans une scierie au nord de la Suède<sup>1891</sup>. La création de l'atelier de Motala par D. Fraser mais aussi la rivalité économique avec celui de S.

---

<sup>1887</sup> LUISA SOUSA, Maria. Art. cit., p. 104

<sup>1888</sup> LUISA SOUSA, Maria. Art. cit., p. 111

<sup>1889</sup> SARAIVA, Tiago. Art. cit., p. 263

<sup>1890</sup> GELLNER, Ernst. Nations et nationalisme. Paris : Payot, 1989. 208 p.

<sup>1891</sup> RYDÉN, Göran, KJELLSON, Christina, OLOFSSON, Sven. Pre-industrial exploitation of the forest in northern Sweden. Uppsala paper for IEHC Congress, Helsinki, 2006, p. 2



Owen laissent à penser que l'on peut dater les prémices de ce changement économique au moins vingt ans auparavant. La mise en apprentissage d'ouvriers et de techniciens au sein de ces ateliers contribue à former une première génération de Suédois pleinement investis dans le décollage industriel et par conséquent, économique de leur pays.

La présence de D. Fraser marque là encore la poursuite de la politique binationale de construction du canal. L'histoire de l'atelier mécanique de Motala est aussi une histoire qui se construit sur les deux rives de la mer du Nord, mais dans une dimension moindre. Ce cas particulier permet toutefois d'éviter l'écueil d'un récit romancé de la construction de la profession d'ingénieur en Suède. Au contraire, le choix persistant du Royaume-Uni et la mise en relation avec d'autres espaces invite à une approche comparative enrichissante<sup>1892</sup>. L'atelier de Motala est dans sa dimension pratique le résultat d'un modèle allemand caméraliste, par son libéralisme dans la formation une inspiration du modèle britannique, mais tout cela dans un cadre clairement délimité d'inspiration française. La construction de l'identité professionnelle des ingénieurs suédois se fait donc dans un environnement international, caractérisé par des échanges internationaux intenses sous de multiples formes<sup>1893</sup>. Mais cet espace international est caractérisé par la tension entre ces aspects coopératifs et compétitifs, et par conséquent entre nationalisme et internationalisme. Dans leur confrontation avec leurs homologues, les Suédois forgent ainsi une identité pour leur pays. Ce dernier se conçoit désormais comme un pays où technologie et nature s'unissent pour exalter la grandeur de la Suède.

La promesse dans un futur prospère au moyen de la technologie trouve son point d'orgue au cours des cérémonies de 1822 et 1832 avec l'ouverture des portions navigables du canal. Les politiques éditoriales liées à ces événements diffusent abondamment la « rhétorique du sublime technologique »<sup>1894</sup>. Dans le cadre d'une presse encore largement contrôlée, il est difficile d'évaluer l'adhésion à une telle vision. Toutefois, on peut supposer que l'ouverture progressive du canal contribue à accroître le soutien des citoyens pour la mise en place d'une politique des canaux plus ambitieuse<sup>1895</sup>. La matérialisation du projet du canal convainc la population, et dans une moindre mesure les opposants, de la capacité de la monarchie à assurer

---

<sup>1892</sup> GOUZÉVITCH, Irina, JONES, Peter. Becoming an engineer in eighteenth-century Europe : the construction of a professional identity. *Engineering studies*, 2011, vol. 3, n°3, p. 150

<sup>1893</sup> CHATZIS, Konstantinos. Art. cit., 2007, p. 19

<sup>1894</sup> MARX, Leo. *The machine in the garden*. Oxford : Oxford University Press, 1964, p. 207

<sup>1895</sup> MOSCO, Vincent. Les nouvelles technologies de communication. Une approche politico-économique. *Réseaux. Communication, technologie, société*, 2000, vol. 18, n°101, p. 111

la transformation du pays pour sa prospérité. Ces cérémonies achèvent de transformer le projet privé vers une politique nationale destinée à l'ensemble de la communauté nationale suédoise, et représentée par une administration *ad hoc*. Cette politique déborde même des frontières formelles du royaume, car le canal de Göta devient la colonne vertébrale d'un réseau de canaux qui couvre le territoire national, mais se projette aussi vers le royaume désormais associé de Norvège.



## Chapitre 8 : Construire une politique publique des canaux<sup>1896</sup>

L'aboutissement de la construction du canal de Göta en vient à réorganiser pendant toute la durée du chantier la géographie économique de la Suède. Il s'agit d'un phénomène usuel pour les infrastructures. Celles-ci ne sont jamais réellement terminées, car l'environnement naturel lui-même ne cesse d'évoluer, les intérêts politiques changent et les communautés politiques régionales s'adaptent<sup>1897</sup>. Alors que les échelles de réflexion autour du canal qui sont en constante évolution, les autorités se trouvent devoir effectuer une refonte administrative. Cette refonte, étape quasiment obligatoire à ce stade, se fait selon des chronologies différentes en fonction des espaces. Ainsi, si la catégorie administrative de « navigation intérieure » fait son apparition en France au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, comme le fruit d'une lente maturation qui fait sortir les voies d'eau de l'emprise des ministères commerciaux ou militaires pour adopter une identité qui leur est propre, dans le royaume scandinave, cette transformation ne se fait qu'au cours des années 1820, selon un calendrier tardif mais à un rythme plus soutenu<sup>1898</sup>. L'apparition de ce nouveau terme pour désigner les voies d'eau est concomitante de l'ouverture des portions de l'infrastructure d'envergure que représente le canal de Göta. A nos yeux, ce concept naît car il renvoie désormais à une vision beaucoup plus large que le seul canal de Göta. Si ce concept fait son apparition, c'est que le canal n'est plus seulement appréhendé comme un projet singulier mais comme la structure d'un nouveau territoire.

Sous l'impulsion de Charles XIV Jean, les autorités royales d'initient une politique sur le modèle français<sup>1899</sup>. Elles entreprennent d'améliorer la navigabilité des rivières en identifiant et en détruisant les obstacles rencontrés. Surtout, elles multiplient les projets de routes et de canaux auxiliaires pour constituer un réseau de transport qui se déclinerait sous plusieurs modes. Au sein de celui-ci, le canal de Göta constituerait l'artère principale faisant communiquer les bassins fluviaux à l'échelle du pays tout entier. Sur les parcours de ces nouveaux axes de circulation, les autorités repensent le rôle des villes, qui doivent être rebâties ou aménagées pour satisfaire aux besoins nouveaux du commerce. Dans les zones rurales, une réforme agraire

---

<sup>1896</sup> voir carte en annexe p. 585

<sup>1897</sup> CARSE, Ashley. *Beyond the big ditch. Politics, ecology, and infrastructure at the Panama canal.* Cambridge : MIT Press, 2014, 298 p.

<sup>1898</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 182

<sup>1899</sup> MARGAIRAZ, Dominique. *Art. cit.*, p. 129

est expérimentée pour encourager l'acquisition de terres par les paysans et favoriser l'introduction des nouvelles techniques agricoles<sup>1900</sup>. Pour ce faire, la chancellerie royale élabore une taxe sur les canaux pour financer leur entretien, ce qui représente une nouvelle politique, en rupture avec la tradition qui veut que les transports soient entretenus aux frais des riverains.

De nouvelles administrations sont créées pour déterminer en partie le tracé de ces nouveaux projets, leur faisabilité et leur soutenabilité financière. Le pouvoir royal cherche en outre à centraliser et coordonner les projets de construction de canaux, souvent concurrents et sans vision globale. La création de l'atelier de Motala en 1822 puis celle de *Kungliga Tekniska Högskolan* en 1827 leur permettent d'étendre leur activité au cours de la décennie. Les deux institutions forment des techniciens et des ingénieurs compétents, qui constituent les premiers rangs de la nouvelle administration, de manière analogue aux Ponts et Chaussées français<sup>1901</sup>. Tous ces éléments contribuent à inaugurer une nouvelle phase pour le projet du canal de Göta, désormais envisagé comme le premier d'un réseau de canaux.

## 1. L'organisation d'une administration des infrastructures hydrauliques

Les dynasties restaurées en 1815 à la faveur de la défaite napoléonienne doivent assurer leur légitimité. La préoccupation principale des monarques devient le développement économique, qui constitue un impératif politique dans la mesure où il doit prouver l'engagement du régime au bénéfice de tous<sup>1902</sup>. Ce souci transparaît particulièrement dans la création d'administrations destinées à vivifier le commerce. La dynastie Bernadotte partage avec les dynasties restaurées des éléments de fragilité par son caractère récent et son origine étrangère – éléments suffisamment important pour lui faire craindre une remise en question de sa légitimité<sup>1903</sup>. De manière analogue à ce que l'on rencontre dans les autres Etats européens, les autorités royales emploient alors le projet du canal en cours pour constituer un appareil administratif centralisé susceptible d'améliorer les transports pour accroître le commerce<sup>1904</sup>. Un bureau hydraulique

---

<sup>1900</sup> GADD, Carl-Johan. Art. cit., p. 152

<sup>1901</sup> MARGAIRAZ, Dominique. Art. cit., p. 125

<sup>1902</sup> GEIGER, Reed. Planning the French canals : the « Becquey Plan » of 1820-1822. *The Journal of Economic History*, 1984, vol. 44, n°2, p. 331

<sup>1903</sup> ALM, Mikael, EKEDAHN, Nils, ROSENGREN, Cecilia, JOHANSSON, Britt-Inger, HALLGREN, Karin. *Op. cit.*

<sup>1904</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 14

est créé, et se met alors à produire cartes, notes, devis et rapports qui deviennent des instruments pour une action future<sup>1905</sup>. Au-delà de son rôle d'outil de développement économique, ce bureau assume peu à peu le rôle d'une administration en centralisant les archives et les plans, à la fois comme instrument d'action mais aussi de mémoire quant à l'ensemble des savoirs sur la navigation intérieure<sup>1906</sup>.

### 1.1. La naissance d'une administration publique des voies d'eau

En Suède, la fin de la décennie 1810 et le début des années 1820 voient la création d'un nombre important d'institutions dans tous les domaines<sup>1907</sup>. Le chantier du canal prend une ampleur de plus en plus importante, et face aux requêtes qui se multiplient, les différents pouvoirs cherchent des réponses. Face à un pouvoir parlementaire qui se saisit de l'initiative, le pouvoir royal se trouve contraint de créer des institutions particulières.

Il faut reconnaître au Riksdag l'initiative de la mise en place d'une administration des voies d'eau dans la création du Comité du nettoyage des cours d'eau (*Strömrensningsskommittén*). Ce comité est constitué en 1819, à l'issue de la session parlementaire de l'année précédente qui a consacré le poids pris par les parlementaires sur la question du financement des projets de voies d'eau<sup>1908</sup>. Son principal objectif est à la fois de répondre aux requêtes des riverains des voies d'eau concernant les travaux, de nettoyer les rivières pour améliorer les conditions de transport, et enfin d'autoriser les concessions pour les éventuelles nouvelles compagnies de canaux. En dépit de son rôle relativement faible, il constitue un premier jalon dans l'histoire de l'intégration de la question des voies d'eau à la sphère de l'action publique. Il illustre toutefois davantage le rôle nouveau qu'entend prendre le Riksdag dans la structure politique du pays. A partir de 1823 le directeur n'est autre que Carl Johan af Nordin, un des proches de B. von Platen<sup>1909</sup>. Jusqu'en 1827, date de sa dissolution, le Comité de nettoyage des voies d'eau se contente de procéder au nettoyage des canaux et voies d'eau et fonctionne donc au bénéfice des acteurs circulants.

---

<sup>1905</sup> MARGAIRAZ, Dominique. Art. cit., p. 136

<sup>1906</sup> *Ibid.*, p. 133

<sup>1907</sup> WINTON, Patrik. Krig, skulder och välfärd i Sverige 1800–1810. *Historisk Tidskrift*, 2015, vol. 135, n°1, p. 25

<sup>1908</sup> VALSINGER, Adam. Kungliga väg och vattenbyggnadsstyrelsen 100- års jubileum. *Teknisk Tidskrift*, 1941, vol. 39, n°71, p.398

<sup>1909</sup> NIEDENMARK, Thomas. Pedagogiska imperativ och sociala nätverk i svensk medborgarbildning 1812–1828. Stockholm : Stockholm University Press, 2015, p. 290

Au début de la décennie 1820, le pouvoir royal reprend l'initiative. Dès 1823, le Corps mécanique de la flotte (*Flottans mekaniska kår*), composé d'ingénieurs de la marine suédoise, est créé pour superviser la construction des bâtiments portuaires et des canaux sur le territoire du royaume. Cependant, l'essentiel de leur activité se borne à améliorer le trafic sur les lacs et les cours d'eau navigables qui convergent vers le canal de Göta. A ce stade, l'objectif de cette administration n'est pas d'établir un réseau. En ce début des années 1820, les autorités royales semblent avant tout chercher à concurrencer le comité parlementaire de nettoyage des voies d'eau. C'est dans cet esprit qu'en 1824, les autorités royales suédoises créent un bureau pour la navigation sur les lacs Vättern et Vänern, chargé d'assurer la bonne circulation et nommé « Bureau royal pour la navigation entre le lac Vänern et la mer » (*Kungliga direktion över segelfarten mellan Vänern och havet*)<sup>1910</sup>.

La composition de cette nouvelle institution est particulièrement éclairante. On y retrouve certes des représentants de l'autorité royale, notamment le gouverneur du comté de Bohus, mais aussi et surtout des représentants des deux compagnies de canaux et un représentant de la ville de Göteborg. Sans doute faut-il voir ici le souci d'inclure les premiers concernés par les problèmes de navigation : les autorités du canal et les négociants de Göteborg représentés par l'édile. Les coûts de transport sont en effet considérés comme la principale déficience du système économique<sup>1911</sup>. Les autorités royales entendent demander aux personnalités considérées comme compétentes leur opinion en la matière, tout en disqualifiant le comité parlementaire qui ne fait pas appel aux locaux. Il est donc tout à fait possible de voir dans cette administration nouvelle une institution qui se situe aux frontières du public et du privé et participe à la régulation de l'économie. Comme dans le cas de certains tribunaux français au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le bureau prend des décisions officielles, mais rendues par des membres issus des compagnies privilégiées et des autorités municipales qui exercent des « fonctions gratuites », d'autant plus qu'aucune rémunération n'est évoquée<sup>1912</sup>.

Ce bureau royal pour la navigation constitue la première pierre d'une administration des voies d'eau. Si elle n'est pas encore entièrement dominée par la sphère publique, elle démontre toutefois une prise de conscience du côté des autorités royales quant au rôle qu'elles

---

<sup>1910</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1836), Décret de Charles XIV Jean, 20 janvier 1824, voir document en annexe p. 580

<sup>1911</sup> GEIGER, Reed. Art. cit., p. 331

<sup>1912</sup> LEMERCIER, Claire. Un modèle français de jugement des pairs. Les tribunaux de commerce, 1790-1880. Habilitation à diriger des recherches : Histoire : Paris : Université Paris VIII Vincennes-Saint-Denis, 2012, p. 347

doivent occuper, en tenant à distance les parlementaires mais aussi les intérêts privés. Ici, la présence du gouverneur du comté de Bohus limite drastiquement la capacité d'action des autorités municipales et des directions des canaux. Les premiers règlements sur la navigation font le récit d'une recherche d'équité dans l'usage de l'infrastructure, qui n'est pas réservée aux négociants et à leurs partenaires commerciaux. La monarchie entend jouer un rôle d'arbitre et prévenir les conflits d'usage en garantissant grâce au bureau une expertise judiciaire qui se veut rapide et efficace, fondée sur un jugement impartial<sup>1913</sup>. Enfin, il convient de noter que cette ordonnance, si elle concerne avant tout la navigation, évoque déjà dans un même ensemble les voies d'eau artificielles et naturelles. Il est donc possible de déceler ici la pensée embryonnaire d'une mise en réseau qui passe en général par un brouillage progressif de la distinction entre la voie d'eau et les cours d'eau naturels<sup>1914</sup>.

A partir du milieu des années 1820, un changement s'opère dans l'action royale, qui entend désormais coordonner le travail des voies d'eau sur l'ensemble du royaume. Selon une logique commune aux processus de construction d'une administration de la navigation intérieure, le pouvoir royal exclut progressivement les acteurs impliqués dans la construction du canal, comme la bourgeoisie négociante où les maîtres de forge<sup>1915</sup>. La mise en place de nouvelles institutions qui visent à améliorer tant la navigation sur la voie d'eau que sur les lacs ou les cours d'eau praticables de manière générale, consacre ici aussi la primauté des ingénieurs de l'Etat sur le domaine public au détriment des intérêts privés<sup>1916</sup>. C'est dans cette logique qu'en 1827, la dynastie Bernadotte, désormais suffisamment affermie peut prononcer la dissolution du comité parlementaire et faire de la navigation intérieure la troisième division de l'Amirauté suédoise. B. von Platen en devient le directeur, en précisant toutefois qu'il la dirige uniquement en tant qu'amiral. Il en fait une courte description dans une lettre qu'il adresse à T. Telford en janvier 1828 :

I came to Stockholm for to settle finally proper regulations for a hydraulic board superintending all such enterprises through the whole kingdom any way promoted by

---

<sup>1913</sup> MARGAIRAZ, Dominique. Art. cit., p. 120

<sup>1914</sup> BACKOUCHE, Isabelle. Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. *Histoire & mesure*, 2010, vol. 25, n°1, p. 58

<sup>1915</sup> MARGAIRAZ, Dominique. Art. cit., p. 120

<sup>1916</sup> *Ibid.*, p. 58



public grants. An arrangement the more necessary in our country where thousand inviting situations are not easily ranked in their more or less usefulness and possibility meanwhile our means in money and knowledge are not very abundant. (...) The hydraulic board is established and Lagerheim is my second. I will make short to Linköping where is the seat of it as well as of the Gotha canal administration.<sup>1917</sup>

Etonnement, le baron le nomme « Bureau hydraulique », ce qui semble lui donner une dimension plus large qu'une simple division. Toutefois, les échanges intenses que B. von Platen entretient avec le pouvoir royal en sa qualité de chef de la division montrent que c'est désormais le gouvernement royal qui donne l'impulsion, et l'administration qui met en oeuvre la politique<sup>1918</sup>. Cela suppose notamment que la division doit agir dans trois directions, présentes dans toute la correspondance de B. von Platen et des membres du comité : produire des informations sur les projets de canaux, préparer les pièces nécessaires à la prise de décision, diriger la mise en oeuvre matérielle et financière des travaux<sup>1919</sup>. Il peut le cas échéant fournir une expertise impartiale en cas de procès. Cette division de la navigation intérieure devient alors un acteur central de l'administration, et centralise les requêtes émanant d'acteurs publics ou de particuliers<sup>1920</sup>. Reprenant en partie les attributions du Bureau royal pour la navigation qui continue à exister, la nouvelle division a aussi pour objectif de remédier aux asymétries de savoir et donc de pouvoir au cours des conflits d'usage qui peuvent opposer les acteurs gravitant autour du canal<sup>1921</sup>. A cette occasion, elle reprend aussi dans leur immense majorité les membres du comité. Ainsi, l'un des plus éminents, Carl Peter Hällström, devient en 1827 le chef du district des canaux du Nord de la Suède, au moment où les projets dans cet espace se multiplient. On retrouve donc une continuité des hommes, même si la tutelle administrative change<sup>1922</sup>. Cette administration hydraulique rend des comptes au gouvernement, et possède donc une latitude encadrée.

Toutefois, il ne faut pas lire cette création comme un triomphe administratif complet pour l'Etat royal suédois. Comme le mentionne B. von Platen lui-même à la fin de sa lettre, la

---

<sup>1917</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 25 janvier 1828

<sup>1918</sup> MOULLIER, Igor. Une révolution de l'administration ? La naissance de la science administrative impériale (1810-1815). *Annales historiques de la Révolution Française*, 2017, vol. 3, n°3, p. 148

<sup>1919</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 58

<sup>1920</sup> *Ibid.*, p. 69

<sup>1921</sup> LEMERCIER, Claire. La construction d'un modèle français de service public avant 1914. *Regards croisés sur l'économie*, 2007, vol. 2, n°2, p. 53

<sup>1922</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 75

division est située à Linköping, près des bureaux du canal de Göta. En outre, G. A. Lagerheim, ingénieur sur le canal de Göta, est son subordonné. Autant d'éléments qui démontrent une forte porosité entre intérêts publics et privés. Enfin, en l'absence de corps d'ingénieurs civils comparables aux Ponts et Chaussées, l'intégration de la navigation intérieure à la troisième division de l'Amirauté montre que les ingénieurs militaires entendent se saisir de la construction et de l'entretien des voies d'eau<sup>1923</sup>.

Cette constitution d'administrations *ad hoc* entre en résonance avec les travaux de D. Margairaz sur la constitution de l'intervention des acteurs publics, qui commence souvent par les problématiques spatiales, comme les routes, les canaux ou la poste<sup>1924</sup>. Il est à noter que les autorités royales suédoises ne commencent pas par fonder une administration large qui prendrait en compte tous les enjeux des voies d'eau. Au contraire, elles commencent par créer des institutions qui viennent se superposer à celles établies par le Riksdag. De plus, elles se spécialisent dans la navigation, le nettoyage et l'entretien des cours d'eau<sup>1925</sup>. Il faut attendre 1827 pour que la navigation intérieure devienne incarnée une direction distincte au sein de l'Amirauté, et qu'elle finisse par regrouper les deux dimensions de la construction et de la gestion<sup>1926</sup>. Cependant, au début des années 1840, la division est de nouveau transformée en une nouvelle institution, chargée essentiellement de l'entretien des voies d'eau. La tâche d'impulsion de construction d'un réseau national qui lui était brièvement dévolue revient finalement aux opérateurs privés. Il faut attendre 1851 pour que soit créé un corps unique, le Corps royal de construction des routes et voies d'eau (*Kungliga Väg- och vattenbyggnadskåren*). La plupart des travaux suédois s'accordent pour en faire la date de fondation du premier corps d'ingénieurs civils suédois<sup>1927</sup>. Ce dernier gagne d'ailleurs en influence au fur et à mesure que la politique de neutralité suédoise et par conséquent l'absence de conflit ne viennent diminuer le poids des ingénieurs militaires.

---

<sup>1923</sup> *Ibid.*, p. 63

<sup>1924</sup> MOULLIER, Igor. Art. cit., 2011, p. 1

<sup>1925</sup> *Ibid.*, p. 6

<sup>1926</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 214

<sup>1927</sup> HALLSTRÖM, Jonas. *Constructing a Pipe-Bound City : A History of Water Supply, Sewerage, and Excreta Removal in Norrköping and Linköping, Sweden, 1860-1910*. Linköping : Linköping University Electronic Press, 2003, p. 59

## 1.2. Vers une politique nationale d'infrastructures

Dans le *Rapport au Roi* qu'il rédige en 1820, Louis Becquey porte le projet d'un plan de construction de canaux à l'échelle nationale, susceptible de créer un réseau français de voies d'eau intérieures sur le modèle britannique<sup>1928</sup>. Dans ce long document, Becquey fait la démonstration d'une politique sectorielle qui est érigée en mode d'administration. A cette occasion, la direction générale intériorise le découpage des bureaux pour bâtir son administration. Par conséquent, le plan de Becquey fait l'impasse sur la coordination entre les infrastructures de transport et les aménagements qui peuvent lui être associés, comme les ports. Il s'agit ici d'une des principales caractéristiques françaises qui, à la différence du système britannique, n'envisage pas la construction des canaux comme un tout. Cette approche contraste également avec la dernière phase de construction du canal de Göta, lorsque la logique holiste d'inspiration britannique semble également l'emporter dans l'esprit des administrateurs suédois. Au cours des années 1820, le Bureau royal pour la navigation, sous l'autorité du pouvoir royal, profite de la relative imprécision de ses missions pour se saisir aussi de la question des aménagements urbains et portuaires dans le royaume.

Pour les administrateurs, la première priorité est l'adaptation des villes suédoises qui se trouvent à proximité de la voie d'eau, sur les pourtours des lacs ou encore près des rivières navigables qui y conduisent, ce qui constitue un bassin hydraulique important. Les autorités royales entendent moderniser le réseau des villes suédoises de l'intérieur, dont la morphologie correspond encore largement aux flux commerciaux médiévaux et modernes, essentiellement structurées par et pour le transport routier qui permette aux paysans de vendre leurs produits en ville<sup>1929</sup>. L'ouverture de la première portion du canal en septembre 1822 rend désormais la navigation possible entre le lac Vättern et la mer du Nord, par le canal de Göta et celui de Trollhätte. Une des illustrations les plus éclairantes de cette nouvelle politique est la ville de Jönköping, située à l'extrémité Sud du lac Vättern. Dès la première année de l'ouverture de la ligne orientale, une lettre rédigée par B. von Platen et adressée à Charles XIV Jean nous apprend que :

---

<sup>1928</sup> GEIGER, Reed. Art. cit., p. 330

<sup>1929</sup> GADD, Carl-Johan. Art. cit., p. 162

L'achèvement du canal de Göta sur la partie occidentale pour la communication entre les lacs Vänern et Vättern ainsi que le chantier ont longtemps fait défaut à un établissement de la ville de Jönköping, à savoir un port sûr pour ceux qui naviguent sur le lac Vättern. Votre Majesté, attentive aux entreprises utiles et bénéfiques, a également recommandé à cet égard une action préparatoire en vue de la construction de ce port.<sup>1930</sup>

Dans cette lettre, le directeur de la compagnie du canal de Göta lie directement la construction de l'infrastructure à l'amélioration du site portuaire de Jönköping. Les inspections préparatoires ici mentionnées sont entièrement prises en charge par les autorités royales, par les soins du tout nouveau Corps mécanique de la flotte créé la même année et cité dans la section précédente<sup>1931</sup>. Les ingénieurs militaires sont mandatés par les autorités royales pour dresser les plans du futur port de Jönköping, qui doit répondre aux besoins créés par l'ouverture de la portion du canal de Göta. Les installations envisagées par les ingénieurs doivent notamment permettre de transporter des barres de fer, des céréales, mais aussi du bois ou du charbon en volumes conséquents. L'accroissement des flux de marchandises escompté en conséquence de l'ouverture du canal de Göta rend les bateaux à fond plat utilisés jusqu'alors obsolètes. Ces inspections des ports commanditées par les autorités royales visent à créer de nouvelles infrastructures portuaires destinées à recevoir des navires à fort tirant d'eau, sur le modèle de ce qui se fait à la même période à Rotterdam<sup>1932</sup>. Le projet prévoit aussi des entrepôts et des magasins pour le stockage des matériaux, ce qui implique une réorganisation complète de la ville de Jönköping, dont les fortifications sont détruites pour laisser la place à une digue et un quartier d'entrepôts<sup>1933</sup>.

Cette politique de grands travaux se poursuit sur plusieurs années. Jusqu'en 1829, les autorités royales suédoises s'intéressent aux améliorations dans cette ville. A cette date encore, le chancelier C. D. Skogman adresse même une lettre au souverain pour lui enjoindre de s'intéresser à « améliorer la progression du lac entre le lac Vättern et le prétendu Lillsjön, ainsi que

---

<sup>1930</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kommunikations Göta kanal, Lettre de B. von Platen à Charles XIV Jean, 24 septembre 1823

<sup>1931</sup> LUNDBERG, Karine. Kungliga Landtbruks akademiens mekaniska verkstad (1813-1825). *Fataburen*, 1975, p. 68

<sup>1932</sup> KRIEDEL, Norbert. La navigation fluviale sur le Rhin au XIX<sup>e</sup> siècle. *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, 2015, vol. 2, n°47, p. 313

<sup>1933</sup> IBSEN, Hilde, SVENSSON, Eva, NYBERG, Lars. Klarälven. Karlstad : Karlstad University Press, 2011, p. 86

le port de Jönköping.<sup>1934</sup>» En parallèle, une nouvelle digue destinée à abriter des navires est bâtie et des canaux secondaires sont percés pour faire communiquer le Vättern avec un lac de moindre envergure, le Munksjön, au Sud de la ville. C'est donc une véritable infrastructure de stockage portuaire qui est en fonctionnement à compter de l'automne 1832. Les autorités royales commanditent aussi de tels voyages d'inspection sans doute pour parer aux critiques des partisans de la voie ferrée, en dotant les ports d'équipements diminuant drastiquement les temps de transbordement<sup>1935</sup>. Pour tous les ports situés sur les pourtours des lacs, comme Jönköping, Göteborg est le débouché principal de l'axe national que devient le canal de Göta. Face à cette montée en puissance de la capitale de la Suède occidentale, les autorités royales entreprennent une politique de spécialisation des ports maritimes qui n'est pas moins ambitieuse que la reconfiguration des villes de l'intérieur.

Si le pouvoir royal est en mesure d'agir pour les aménagements portuaires de l'intérieur dès le début des années 1820 en se saisissant de sa vague compétence sur l'amélioration des conditions de navigation entre les lacs, il faut attendre la création de la troisième division de l'Amirauté en 1827 pour que le pouvoir lance une véritable politique d'aménagement portuaire maritime à l'échelle du royaume<sup>1936</sup>. A compter de cette date, B. von Platen entreprend une « longue tournée du Västergötland, du Göta Elven et des ports de Scanie.<sup>1937</sup> » qui démontre qu'en raison de sa longueur, le canal de Göta, originellement une voie d'eau privée d'intérêt local, se transforme en un aménagement d'envergure nationale, au point de conduire à une reconfiguration des aménagements portuaires même dans des villes qui ne sont pas directement placées sur son tracé<sup>1938</sup>. Ces missions mandatées par le pouvoir royal visent à accroître la spécialisation des ports, à une période où les autorités veulent concentrer en quelques points des activités qu'elles ne veulent plus voir ailleurs, ou développer des filières propres à chaque port. La mission de B. von Platen consiste à sélectionner soigneusement les villes qui méritent des installations, comme le montre une lettre datée du mois d'août :

---

<sup>1934</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kommunikations Göta kanal, Lettre de C. D. Skogman à Charles XIV Jean, 29 juillet 1829

<sup>1935</sup> BACKOUCHE, Isabelle. Art. cit., 2010, p. 59

<sup>1936</sup> WESTLUND, Hans. *Infrastruktur i Sverige under tusen år*. Stockholm : Riksantikvarieämbetets förlag, 1998, p. 67

<sup>1937</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de B. von Platen à anonyme, 19 mai 1827, voir carte en annexe p. 585

<sup>1938</sup> BOWIE, Karen. Expertise et aménagement en région parisienne au XIX<sup>e</sup> siècle. Les enquêtes sur les projets pour une ligne Paris-Meaux, 1838-1841. *Histoire urbaine*, 2005, vol. 3, n°14, p. 104

Avec tout le respect que je dois à l'opinion des représentants, je considère que Trelleborg est l'un des lieux les moins appropriés pour bâtir une nouvelle installation portuaire, ainsi que le moins demandé et le moins urgent, car il constitue une anomalie entre Malmö et Ystad.<sup>1939</sup>

Le port de Trelleborg, situé en Scanie, dans la partie Sud du pays, est ainsi considéré comme d'un intérêt limité notamment à cause de sa proximité avec des pôles commerciaux majeurs, comme Malmö et Ystad. Sans rentrer de nouveau ici dans une description des aménagements recommandés par B. von Platen, il est à noter que cette politique nationale d'infrastructures initiée par le pouvoir royal au cours des années 1820 s'adapte à la redéfinition du fonctionnement administratif après 1809. En effet, cette lettre accompagne un rapport rédigé par B. von Platen sur les ports de Scanie, rapport qui s'inscrit dans la logique d'uniformisation des règles administratives initiée au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1940</sup>. La mise en forme de ce document le place dans la même lignée que les circulaires, les fiches et les registres qui deviennent peu à peu les instruments privilégiés d'une action publique efficace, impartiale et cohérente sur le territoire du royaume. Les autorités royales s'emploient à plus de transparence, en nommant officiellement B. von Platen, mais surtout en employant de nouveaux circuits comme la prise en compte de l'avis du gouverneur. Le gouverneur Wilhelm af Klinteberg cité ici est impliqué pendant toute la période dans l'amélioration du réseau routier scanien<sup>1941</sup>. Pour autant, les autorités municipales sont prises en compte : l'avis des représentants de la ville de Trelleborg est exigé.

## 2. Bâtir un ensemble politique cohérent

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le territoire norvégien compte environ 900 000 habitants, soit environ trois fois moins que son voisin suédois. L'activité économique du pays dépend essentiellement des pêcheries, de l'industrie du bois, du fer et du verre. L'ensemble de ces secteurs

---

<sup>1939</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 2, Lettre de B. von Platen au chancelier Valerius, 8 août 1827

<sup>1940</sup> TULARD, Jean. Napoléon et la naissance de l'administration française. *Revue du Souvenir Napoléonien*, 1988, n°359, p. 6

<sup>1941</sup> OLSSON, Patrik. *Ömse sidor om vägen : Allén och landskapet i Skåne 1700-1900*. Stockholm : Kungliga Skogs och Lantbruks Akademien, 2012, p. 48

enrichissent une classe marchande importante<sup>1942</sup>. Toutefois, l'agriculture reste sous-développée en comparaison des autres Etats européens<sup>1943</sup>.

Appréhender les débuts de l'union entre la Suède et la Norvège par le biais du canal de Göta offre la possibilité de combler deux lacunes. La première est le faible intérêt de l'historiographie suédoise pour une période considérée comme mineure en comparaison de 1809<sup>1944</sup>. La seconde est que les quelques travaux consacrés aux débuts de la double-monarchie se concentrent majoritairement sur les aspects politiques de celle-ci. L'union n'est jamais pensée en termes matériels.

Il est clair cependant que, comme pour l'intégration de la zone rhénane dans l'empire prussien, le canal de Göta gagne en importance avec l'association de la Suède et de la Norvège à l'automne 1814<sup>1945</sup>. Les autorités suédoises cherchent alors à développer économiquement la partie norvégienne de la double monarchie, notamment dans l'industrie du bois. Il s'agit certes de stimuler le commerce de la double-monarchie dans l'espoir de futurs revenus fiscaux, mais aussi de rallier la bourgeoisie marchande et administrative norvégienne à l'union. Pour ce faire, ils promeuvent la construction de nouveaux canaux ou l'aménagement de rivières pour les rendre navigables jusqu'aux rives du Vänern. De là, les marchandises norvégiennes pourraient emprunter le canal de Göta ou de Trollhätte pour être exportées. Au-delà de leur dimension commerciale, ces travaux sont aussi destinés à donner un aspect matériel à la nouvelle union entre le territoire suédois et le territoire norvégien.

L'aménagement de ces nouvelles voies d'eau en parallèle de la construction des missions du Comité de nettoyage du Riksdag à partir de 1819, du Bureau pour la navigation à partir de 1823, puis du Bureau hydraulique en 1827 contribue finalement à l'édification d'une pensée en réseau, c'est à dire une perception articulée des voies d'eau entre elles et dans leurs rapports aux autres modes de transport au sein de la double monarchie<sup>1946</sup>.

---

<sup>1942</sup> SANDVIK, Pål Thonstad. The rise of economic nationalism, the case of Norway, 1814-1940. Trondheim paper for EBHA Congress, Athènes, 2011, p. 3

<sup>1943</sup> GADD, Carl-Johan. Art. cit., p. 118

<sup>1944</sup> BERG, Roald. Denmark, Norway and Sweden in 1814 : a geopolitical and contemporary perspective. *Scandinavian Journal of History*, 2014, vol. 39, n°3, p. 267

<sup>1945</sup> KRIEDEL, Norbert. Art. cit., p. 314

<sup>1946</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 206

## 2.1. Le canal comme instrument d'unification

La fin de la période napoléonienne coïncide avec un changement important pour le territoire suédois dans la Baltique. En 1809, le pays perd le territoire finlandais. Dès 1812, Charles-Jean décide de réorienter la politique suédoise vers l'espace scandinave et atlantique<sup>1947</sup>. Il estime en effet que la Finlande ne peut être reconquise dans une guerre perdue d'avance contre l'empire russe. Au cours de la période 1812-1813, la participation de la Suède du côté des Alliés contre Napoléon place le pays face à son voisin et rival, le royaume de Danemark<sup>1948</sup>. L'intervention militaire britannique en mer du Nord éloigne progressivement ce dernier de sa colonie norvégienne. Contraint à l'Est par sa nouvelle alliance avec la Russie, le prince héritier fait basculer l'intérêt territorial suédois vers la Norvège. Il y parvient d'autant plus facilement qu'il est soutenu en cela par la majorité de l'élite intellectuelle, et notamment les membres de la Société Gothique<sup>1949</sup>. Ces derniers y voient l'accomplissement d'une destinée manifeste du royaume suédois. Avant, pendant et après les opérations militaires contre les troupes norvégiennes, les écrivains suédois exaltent la proximité de leur pays avec la Norvège<sup>1950</sup>. Des poètes n'hésitent alors pas à présenter la Suède et la Norvège comme des « jumeaux », à l'instar d'E. Tegnér dans son poème *Nore*. Face au Danemark qui était séparé de la Norvège par la mer, on présente la Suède qui lui serait naturellement liée par les montagnes<sup>1951</sup>. Cette rhétorique fonctionne aussi pour discréditer l'ancienne union entre la Suède et la Finlande : cette dernière est séparée de la Suède par le golfe de Bothnie. Tant les arguments géographiques qu'historiques sont mobilisés. La Norvège est présentée par les membres de l'élite culturelle, à l'instar de la Suède, comme le territoire des Vikings, et donc comme le berceau d'une nouvelle identité nationale suédo-norvégienne.

Parallèlement, la perte de la Finlande, la cession de la Poméranie suédoise et l'acquisition de la Norvège révisent profondément l'idée que les autorités suédoises se font de leur propre territoire<sup>1952</sup>. En 1814, Charles XIV Jean accepte de céder le duché de Poméranie et l'île de Rügen en échange de la reconnaissance par les Alliés de la prise de la Norvège, ce qui

---

<sup>1947</sup> SANDSTRÖM, Åke (ed.). *Formandet av det nya Norden. Om Norden och det nordiska under och efter Napoleonkrigen*. Visby : Högskolan på Gotland, 2005, p. 67

<sup>1948</sup> GLENTHOJ, Rasmus, NORDHAGEN OTTOSEN, Morten. *Experiences of War and Nationality in Denmark and Norway, 1807-1815*. Londres : Palgrave Macmillan, 2014, p. 179

<sup>1949</sup> SANDSTRÖM, Åke (ed.). *Op. cit.*, p. 69

<sup>1950</sup> *Ibid.*, p. 70

<sup>1951</sup> BERG, Roald. *Art. cit.*, p. 275

<sup>1952</sup> *Ibid.*, p. 272



marque la fin de l'engagement suédois sur la rive méridionale de la mer Baltique. Selon une formule consacrée et sans doute galvaudée, « après que le tsar Alexandre a 'créé la Suède', il restait à 'créer des Suédois' »<sup>1953</sup>. Lors de la reconnaissance de la souveraineté norvégienne dans le cadre d'une double monarchie, Charles-Jean ne considère pas que la Norvège doive être intégrée dans un ensemble économique avec la Suède, notamment sur le plan monétaire. Il faut attendre les années 1815, une crise économique d'ampleur, et surtout la montée sur le trône de Charles XIV Jean en 1818, pour qu'une intégration économique soit envisagée<sup>1954</sup>. Le territoire suédois est alors entièrement repensé. La Suède n'est plus un Etat à cheval sur la Baltique, mais une péninsule scandinave. Stockholm ne se situe ainsi plus au centre d'un empire baltique, mais plutôt dans une périphérie géographique, face à un empire russe hostile. Ce centre se retrouve désormais autour de Göteborg, opportunément située près de la Norvège avec laquelle elle entretient des liens anciens. Tandis que son voisin, le Danemark, se construit davantage une identité germanique, la Suède se recentre sur l'espace scandinave et l'union qu'elle forme avec la Norvège<sup>1955</sup>. Dans une lettre qu'il adresse à T. Telford en 1828, quatorze années après le début de l'union et alors qu'il vient d'être nommé vice-roi de Norvège, B. von Platen qualifie la Norvège de « Scotland of Sweden<sup>1956</sup> ».

Aux yeux du nouveau vice-roi de Norvège, la priorité est donc bien d'assurer une union entre les deux royaumes. Le choix même du principal dirigeant de la compagnie du canal comme vice-roi n'est sans doute pas anodin. Même si cette lettre est rédigée en 1828, les autorités royales oeuvrent depuis une dizaine d'années pour matérialiser la double-monarchie. Chez Charles XIV Jean, qui a siégé en 1800 au Conseil d'Etat dans la section des Travaux Publics, les infrastructures tiennent une place tout à fait centrale dans la structuration du territoire national<sup>1957</sup>. Sans pour autant surévaluer ici l'importance de la culture politique, ses nombreuses lectures sur les précédents régimes politiques français le conduisent à envisager son nouveau royaume comme un espace dont la fluidité doit être assurée techniquement au moyen d'infras-

---

<sup>1953</sup> PETERSON, Lars. Art. cit., p. 995

<sup>1954</sup> BERG, Roald. *Norway's Foreign Politics during the Union with Sweden, 1814-1905 : A Reconsideration. Diplomacy & Statecraft*, 2020, vol. 31, n°1, p. 2

<sup>1955</sup> BERG, Roald. Art. cit., 2014, p. 269

<sup>1956</sup> ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (201-304), Lettre de B. von Platen à T. Telford, 15 juillet 1828

<sup>1957</sup> OLIVIER, Jean-Marc. Art. cit., 2010, p. 66-73

structures susceptibles de relier deux espaces stratégiques et commerciaux différents et de transformer fondamentalement l'espace traversé<sup>1958</sup>. Cette pensée politique des infrastructures trouve un écho particulièrement dans la Suède des années 1810-1820. Charles-Jean estime dès son arrivée en Suède que la perte de la Finlande résulte d'un manque de cohérence au sein du royaume<sup>1959</sup>. La Suède était mal reliée au territoire finlandais, ce qui a conduit à des problèmes militaires majeurs. Dès l'association avec la Norvège conclue, il présente la double-monarchie comme une entité géographique unie, entourée d'océans et rassemblée par la chaîne montagneuse des Alpes Scandinaves comme centre géographique pour ce nouvel Etat péninsulaire<sup>1960</sup>. Cette pensée s'accorde alors parfaitement avec la logique caméraliste alors fréquente dans le royaume scandinave<sup>1961</sup>. En effet, les administrateurs suédois ont tiré les leçons de la perte de la Finlande et veulent imposer et matérialiser les liens entre les deux « pays frères »<sup>1962</sup>.

Il reste toutefois à la bâtir concrètement par des infrastructures de transport de grande ampleur, comme la route royale entre Stockholm et Trondheim ou encore, le canal de Göta. C'est donc à la suite des aléas mentionnés ci-dessus et d'une transformation progressive de la représentation du territoire que le canal de Göta devient un des éléments censés favoriser l'unité entre la Suède et la Norvège. Au milieu des années 1820, les projets se multiplient pour utiliser le canal de Göta comme un instrument d'unité entre les deux royaumes. Un rapport communiqué à la compagnie du canal de Göta mentionne pour la première fois un projet de voies d'eau latérales destinées à la Norvège :

Le cours de la rivière By s'étend quasiment directement depuis les bords du lac Vänern jusqu'au Nord vers le fjord d'Elgå à Sulvik, au-delà de la vallée on trouve encore un chemin qui continue jusqu'à une rivière appelée Vrångs. Un canal qui permettrait aux pilotes de naviguer pourrait être conçu dans le futur entre le lac Vänern et Sulvik. Plusieurs enquêtes se poursuivent maintenant pour déterminer la vitesse de la navigation,

---

<sup>1958</sup> VIROL, Michèle. La technique au service de la défense et de l'économie du royaume. L'aménagement des rivières selon Vauban In GALLICE, Alain, SERNA, Virginie. La rivière aménagée. Entre héritages et modernité, Formes, techniques et mise en œuvre. Cordemais : ESTUARIUM, 2005, p. 282

<sup>1959</sup> CARREZ, Maurice. Charles XIV Jean (alias Jean-Baptiste Bernadotte) and the Finnish Question. *Revue d'histoire nordique*, vol. 1, n°5, 2008, p. 117

<sup>1960</sup> BERG, Roald. Art. cit., p. 268

<sup>1961</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2003, p. 742

<sup>1962</sup> BEYER, Antoine. Les grands jalons de l'histoire des voies navigables françaises. *Pour mémoire, revue des ministères de l'environnement, de l'énergie et de la mer*, 2016, n°17, p. 90

qui serait particulièrement utile pour un système de communication entre la Suède et la Norvège.<sup>1963</sup>

Le projet évoqué ci-dessus mentionne spécifiquement la région du Dalsland, qui s'étend sur le territoire suédois et norvégien. Cette zone est jalonnée d'un grand nombre de lacs étroits et reliés les uns aux autres par des cours d'eau relativement courts et de moindre envergure. Depuis le Moyen-âge, cette région couverte aux deux tiers de forêt exporte tous les produits issus de la sylviculture au moyen des cours d'eau qui rejoignent le lac Vänern ou les fjords norvégiens<sup>1964</sup>. Cependant, face à la hausse de la demande, les compagnies forestières peinent à accroître les capacités de transport, à cause du nombre de transbordements que requiert le trajet. Le rapport ci-dessus démontre qu'au cours des années 1820, les autorités suédoises envisagent de faire bâtir un long canal qui relierait le lac Vänern aux grands lacs du Dalsland, jusqu'au lac Stora Le, en territoire norvégien, permettant ainsi aux industriels du bois d'exporter leurs marchandises jusqu'au lac<sup>1965</sup>. De là, les barges emprunteraient le canal de Göta vers l'intérieur de la Suède ou vers Göteborg par le canal de Trollhätte.

Ces canaux doivent également servir à stimuler les échanges commerciaux entre la Suède et la Norvège<sup>1966</sup>. A l'époque, les canaux de jonction sont en effet conçus comme des instruments servant à désenclaver le territoire et aider financièrement des provinces peu favorisées<sup>1967</sup>. Le canal de Dalsland doit donc servir à aider l'économie norvégienne à une période où les autorités royales suédoises prennent conscience d'une transformation de la nature des exportations scandinaves : le fer cède peu à peu la place au bois, alors principale production norvégienne<sup>1968</sup>. De plus, il permettrait de gagner le soutien de la bourgeoisie négociante norvégienne, en lui permettant de conserver et d'étendre des réseaux commerciaux majeurs à l'étrangers<sup>1969</sup>. Il faut toutefois garder à l'esprit que la dimension militaire n'est pas absente de cet objectif, le rapport rappelant que c'est par ces vallées que les troupes suédoises ont pu envahir la Norvège en 1814<sup>1970</sup>. Les canaux permettraient donc à la fois de cultiver le soutien

---

<sup>1963</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kommunikations Göta kanal, Mémoire, non daté

<sup>1964</sup> ANGELSTAM, Per, MIKUSINSKI, Grzegorz, FRIDMAN, Jonas. Natural Forest Remnants and Transport Infrastructure : Does History Matter for Biodiversity Conservation Planning ? *Ecological Bulletins*, 2004, n°51, p. 149-162

<sup>1965</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kommunikations Göta kanal, Mémoire, non daté, voir carte en annexe p. 585

<sup>1966</sup> COMBRET, Aurélien. *Op. cit.*, p. 207

<sup>1967</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 339

<sup>1968</sup> COMBRET, Aurélien. *Op. cit.*, p. 202

<sup>1969</sup> LEIRA, Halvard, NEUMANN, Iver. Consular Representation in an Emerging State: The Case of Norway. *The Hague Journal of Diplomacy*, 2008, vol. 3, n°1, p. 19

<sup>1970</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kommunikations Göta kanal, Mémoire, non daté

de la bourgeoisie marchande norvégienne et de s'assurer du contrôle effectif de la Norvège en assurant le transfert de troupes. Dans ce cadre, le canal deviendrait l'instrument qui unit la capitale historique et la capitale économique en même temps que les deux royaumes « frères ».

Si le projet du canal de Dalsland reste lettre morte pour des raisons budgétaires, les innovations technologiques des années 1820 permettent d'assurer le lien entre les deux territoires à moindre frais. De manière générale, dans la plupart des pays européens, l'administration voit dans les transports un moyen d'unifier le territoire national, notamment par le biais des paquebots-poste<sup>1971</sup>. A cet égard, la double monarchie de Suède-Norvège est exemplaire. Le premier navire à vapeur construit pour naviguer sur le canal de Göta est un paquebot censé assurer la liaison postale entre Oslo et Stockholm. Ses missions sont très précisément délimitées, et visent notamment à entretenir un lien physique avec le nouveau royaume. Cette politique entre en résonance notamment avec l'application du tarif unique pour les marchandises sur tout le territoire de la double monarchie. La volonté de développer le trafic de navire à vapeur entre la Suède et la Norvège apparaît dans les lettres de B. von Platen aux membres du gouvernement, lorsqu'il plaide pour l'établissement d'une « une route postale entre Christian-sand et Stockholm, passant sur la voie d'eau.<sup>1972</sup> » On remarque ici qu'il s'agit d'utiliser les bateaux à vapeur sur le canal pour accroître les échanges potentiels et à diminuer la disparité entre les deux pays. A cet égard, le canal de Göta jouerait le même rôle que la route Trondheim-Stockholm construite à la même époque pour relier les deux royaumes<sup>1973</sup>. La construction de ce navire à vapeur est entreprise pour assurer le transport du courrier, de quelques passagers ainsi que de sommes d'argent en numéraire<sup>1974</sup>. Les bateaux à vapeur deviennent rapidement les instruments de cette unification des deux royaumes.

Comme indiqué plus haut, le premier bateau à vapeur à naviguer sur le canal relie Oslo à Stockholm<sup>1975</sup>. Il n'est alors absolument pas question de lancer une compagnie qui pourrait

---

<sup>1971</sup> LEMERCIER, Claire. Art. cit., 2007, p. 51

<sup>1972</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 2, Lettre de B. von Platen au secrétaire d'Etat, 3 avril 1819

<sup>1973</sup> OLIVIER, Jean-Marc. Aux origines de la prospérité scandinave : le règne de Jean-Baptiste Bernadotte devenu Charles XIV Jean de Suède et Charles III Jean de Norvège (1810-1844) In BERDAH, Jean-François (dir.). Banques, industrie et Europe du Nord. Toulouse : Méridiennes, 2013, p. 185-202

<sup>1974</sup> BERNERON-COUVENHES, Marie-Françoise. La concession des services maritimes postaux au XIX<sup>e</sup> siècle. Le cas exemplaire des Messageries Maritimes. *Revue Économique*, 2007, vol. 58, n°1, p. 262

<sup>1975</sup> SUNDSTRÖM, Arne. Art. cit., p. 111

faire de l'ombre à l'industrie privée. Cet usage du navire à vapeur par les autorités politiques montre toutefois que la distinction entre une voie d'eau privée ou publique n'est plus réellement opérante et que les intérêts sont désormais mêlés. Il faut sans doute voir dans cet intérêt de la monarchie suédoise pour les navires à vapeur un emprunt au modèle britannique, où le *Post Office* subventionne des compagnies de navigation à vapeur<sup>1976</sup>. La question du mode de transport travaille pendant encore de longues années le corps politique suédois. Jusque dans les années 1850, le débat se poursuit pour savoir s'il convient de concéder la ligne postale à une compagnie privée ou de la faire supporter par le public, de manière analogue aux autres espaces européens<sup>1977</sup>.

La création de la troisième division de l'amirauté en 1827 correspond à une ambition ancienne dans les autres royaumes européens, dont les frontières se rigidifient au cours du XVIII<sup>e</sup> : celle d'assurer une unité politique au royaume en cultivant une forme d'interdépendance économique<sup>1978</sup>. La logique à l'oeuvre ici est la même : le canal de Göta doit être perçu au moment de son ouverture à la fois comme un instrument d'unification autour d'un territoire nouveau tout autant que comme le produit de cette unification. Dans le même temps, le canal participe à une forme de déterritorialisation dans la mesure où, à l'instar des chemins de fer quelques décennies plus tard, la voie d'eau provoque une contraction de l'espace envisagé. Avec le canal de Göta, les échelles locale, nationale et binationale coexistent<sup>1979</sup>, ce qui encourage la constitution d'un réseau de canaux. En 1825, un accord de libre échange est signé entre les deux monarchies, ce qui développe le commerce intérieur mais aussi extérieur, en donnant aux Norvégiens accès aux ports britanniques<sup>1980</sup>.

## 2.2. La constitution d'un réseau de canaux septentrionaux

Alors que les autres pays européens entreprennent dans leur grande majorité une politique de construction d'un maillage artificiel de voies d'eau navigables au XVIII<sup>e</sup> siècle, il faut

---

<sup>1976</sup> BERNERON-COUVENHES, Marie-Françoise. Art. cit., p. 267

<sup>1977</sup> HALLENBERG, Mats, LINNARSSON, Magnus. Vem tar bäst hand om det allmänna ? Politiska konflikter om privata och offentliga utförare 1720-1860. *Historisk Tidskrift*, 2016, vol. 136, n°1, p. 58

<sup>1978</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 58

<sup>1979</sup> SEGAL, Zef. Regionalism and Nationalism in the Railway Cartography of Mid-Nineteenth Century Germany. *Imago Mundi*, 2016, vol. 68, n°1, p. 49

<sup>1980</sup> SANDVIK, Pål Thonstad. Art. cit., p. 5

attendre la décennie 1820 pour que de telles infrastructures fassent leur apparition dans le royaume de Suède<sup>1981</sup>. Toutefois, le royaume scandinave ne fait pas figure de retardataire dans la mesure où cette construction tardive permet aux autorités suédoises de penser un réseau de voies navigables à l'échelle nationale. A la même époque où les Suédois font venir des Etats-Unis des documents pour construire des voies d'eau articulées, Louis Becquey se procure aussi de son côté des documents relatifs à la construction du canal Erié afin de concevoir son plan général<sup>1982</sup>. Ce parallèle témoigne de la volonté des Etats monarchiques de fonder leur légitimité sur leur capacité à assurer le progrès du pays au moyen des voies d'eau, pensées selon un système global.

Certes, les sources suédoises n'évoquent pas directement le terme de réseau (*nätverk*), qui naît au cours des années 1820 au sein de l'Ecole Polytechnique française. Il est toutefois possible de le définir avant son apparition comme « un ensemble de lignes et de points, mais aussi une volonté organisatrice et gestionnaire qui dépasse en l'amplifiant le simple réseau physique par l'articulation volontaire des lignes et des points afin d'en faire un système.<sup>1983</sup> » Même en l'absence du terme de « réseau », il est possible de montrer que la pensée en réseau existe dans l'esprit des contemporains. Pourtant, si le réseau se crée, ce n'est pas par un grand dessein politique dès le début des années 1820, mais plutôt par des expériences de construction, des tâtonnements<sup>1984</sup>. En effet, le canal de Göta reste jusqu'à cette période un projet unique, destiné à traverser la Suède. Mais peu à peu, des projets de canaux adjacents viennent se greffer sur le projet. Parmi eux, les autorités royales suédoises et les ingénieurs employés sur le canal établissent des hiérarchies, produisent des itinéraires qui fonctionnent de manière systémique. Dans le cadre de cette construction de multiples canaux, quelle place tient le canal de Göta ? La question de la hiérarchie, centrale dans les études portant sur les réseaux, se pose alors.

Pendant la première décennie de construction du canal de Göta, le réseau de canaux reste un impensé<sup>1985</sup>. Même si elle encourage le percement de nouveaux canaux, la monarchie suédoise n'entend pas bâtir un réseau articulé et accorde davantage des concessions sans plan d'ensemble, sans exprimer de volonté de relier ces canaux par des lignes. Cependant, les aléas

---

<sup>1981</sup> BEYER, Antoine. Art. cit., p. 5

<sup>1982</sup> GEIGER, Reed. Art. cit., p. 334

<sup>1983</sup> VERDIER, Nicolas. Le réseau technique est-il un impensé du XVIII<sup>e</sup> siècle : le cas de la poste aux chevaux. *Métropolis*, 2007, vol. 2, n°68, p. 7

<sup>1984</sup> VERDIER, Nicolas. Art. cit., p. 19

<sup>1985</sup> VERDIER, Nicolas. Art. cit.

politiques conduisent là encore à cette mise en réseau. En effet, rappelons que le canal est conçu à ses débuts comme une voie d'eau permettant d'exporter les produits finlandais vers la mer du Nord. La perte de la Finlande en 1809 coupe court à cette ambition et, comme l'a montré la section précédente, la Norvège devient un espace à désenclaver au moyen de canaux septentrionaux destinés à relier tant le Nord de la Suède que la partie montagneuse de la Norvège aux axes de communication méridionaux. Il faut attendre le début des années 1820 pour que les autorités royales entendent bâtir un ensemble de lignes convergeant vers l'artère principale que constitue le canal de Göta. Cependant, pendant plusieurs années ces voies d'eau latérales au canal ne sont pas conçues comme un projet global, mais davantage comme des projets singuliers susceptibles de désenclaver telle ou telle région. Il faut attendre la toute fin des années 1820 pour que les autorités royales expriment le désir de bâtir un réseau articulé. Un rapport de janvier 1828 rédigé en français et adressé à B. von Platen est le premier à mentionner directement ce projet de réseau :

Le Roi est d'avis qu'il faut poser et s'arrêter à un système de navigation intérieure et que pour l'effectuer avec avantage pour l'agriculture, pour le commerce et l'industrie, il est essentiel que ces communications se fassent jour jusqu'au centre des provinces intérieures (...) ; qu'il doit marcher de front, à raison des ressources dont on dispose avec le déblaiement du Clara Elf et du By elf, Dal elf, Angermanna elf et tous les autres fleuves ou rivières navigables, qui pénètrent dans l'intérieur du Jämtland, province qui est le coeur du nord de la presque île ; que cet objet rempli il faut aller jusqu'aux extrémités du nord, mais en remontant, et pas en descendant vers le midi.<sup>1986</sup>

Ce document est le premier que nous ayons mentionnant le royaume suédois comme un ensemble sur lequel il faudrait bâtir un réseau de voies navigables artificielles et déblayer les cours d'eau afin de les rendre propres à la navigation. A nos yeux, cette pensée en réseau est rendue possible uniquement grâce à l'existence du canal de Göta et de ses promoteurs, qui développent au cours des années 1820 une nouvelle vision du territoire. C. af Forsell, dont il faut garder à l'esprit qu'il a été dans les années 1808-1809 le dessinateur de la carte principale du projet du canal, entreprend au cours des années 1820 un travail de grande ampleur, la *Carte*

---

<sup>1986</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kommunikations Göta kanal, Rapport de la chancellerie royale à B. von Platen, janvier 1828

*de Scandinavie (Karta öfver Sverige och Norrige)*<sup>1987</sup>. Ce monument cartographique, réalisé majoritairement entre 1815 et 1826, vise à démontrer une unité de la double-monarchie en représentant la Norvège et la Suède comme indissociables<sup>1988</sup>. Elle figure ainsi la séparation entre les deux Etats par des pointillés qui ressemblent d'ailleurs à ceux employés pour diviser les comtés (*län*) suédois. Mais surtout, les esquisses et dessins de C. Forsell sont la démonstration de l'existence d'une pensée en réseau au sein de laquelle le canal de Göta tient une place de choix. Il insiste particulièrement sur la voie d'eau au moyen d'un large trait noir. Les rivières navigables et les voies d'eau sont elles aussi particulièrement visibles et les choix cartographiques mettent particulièrement en exergue leur continuité sur le territoire norvégien. C. af Forsell donne une existence graphique à cette pensée en réseau et affirme les ferments d'unité. Tant les descriptions de C. Forsell que ses analyses révèlent les prémices d'une pensée d'un territoire rendu cohérent sur le plan politique au moyen des voies d'eau<sup>1989</sup>. La représentation de ces canaux sur le même mode que les rivières dans la carte de C. af Forsell laisse à penser que les voies d'eau artificielles sont présentées comme naturelles. Leur existence devient le squelette de la nouvelle double monarchie<sup>1990</sup>.

---

<sup>1987</sup> HILDEBRAND, Bengt. Carl G. Forsell, af [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1966 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=14349&forceOrdinarySite=true>

<sup>1988</sup> HÖJER, Henrik. Snabbatning, siffror och samhällsförändring In PETTERSON, Lars. I nationens intresse. Ett och annat om territorier, romaner, röda stugor och statistik. Uppsala : Uppsala universitetet, 1999, p. 30

<sup>1989</sup> *Ibid.*, p. 27

<sup>1990</sup> SEGAL, Zef. Art. cit., p. 8







Il est difficile de déterminer si la troisième division de l'Amirauté est à l'origine du rapport de 1828 mentionnant la première forme de pensée en réseau ou si au contraire c'est le concept du réseau qui conduit à la création de cette direction dédiée, un peu comme dans le cas du Bureau du Corps des Ingénieurs<sup>1991</sup>. Toutefois, il est possible ici d'affirmer qu'à la différence de Louis Becquey, B. von Platen n'évoque à aucun moment dans son *Traité sur les canaux* un réseau articulé<sup>1992</sup>. Ce sont les aléas politiques de la décennie 1810 et le renforcement du pouvoir royal dans les années 1820 qui conceptualisent ce réseau de canaux.

Ce projet de réseau compte quatre voies d'eau, toutes situées en Värmland, province frontalière de la Norvège : les canaux du Dalsland déjà évoqués, ceux de Säffle, ceux du Bergslag et enfin l'aménagement de la rivière Klara älv. Plutôt que de multiplier les exemples, nous avons choisi de développer ce dernier.

La rivière Klara älv devient à la fin des années 1820 et au début de la décennie suivante l'exemple le plus éloquent de la politique d'extension des canaux vers le Nord de la Suède et la Norvège. Le cours du fleuve fait 460 kilomètres dans son ensemble, dont près de 300 sont situés en territoire suédois. Le bassin couvre à lui seul une surface supérieure à 10 000 kilomètres carrés et compte de nombreux cours d'eau navigables. Le Klara älv est le principal cours d'eau à se jeter dans le lac Vänern, au niveau de la ville de Karlstad. Depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, il sert essentiellement aux activités de flottage du bois vers le lac, puis vers Göteborg<sup>1993</sup>. Les principales forêts se trouvent en effet à l'intérieur du pays, tandis que les industries se trouvent à l'époque majoritairement sur les côtes. Dès 1766, un règlement établit même les droits de douanes pour le bois entre la Norvège et la Suède. A la prise de pouvoir de Charles XIV Jean, la rivière intéresse le pouvoir royal qui commande un rapport sur le trafic fluvial, dans lequel son auteur juge que ce dernier « contribue à entretenir des relations amicales de bon voisinage entre les deux royaumes.<sup>1994</sup> » Avec la construction du canal, la question de l'aménagement de la rivière gagne en acuité. Au cours des années 1820, les autorités royales par l'intermédiaire de la division de l'Amirauté s'intéressent particulièrement à la voie d'eau. En 1828, une inspection est ordonnée par le souverain :

---

<sup>1991</sup> GEIGER, Reed. Art. cit., p. 332

<sup>1992</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. Avhandling om kanaler genom Sverige med särskilt avseende å Vänerns sammanbindande med Östersjön. Stockholm : N. M. Lindh, 1806. 64 p.

<sup>1993</sup> IBSEN, Hilde, SVENSSON, Eva, NYBERG, Lars. *Op. cit.*, p. 89

<sup>1994</sup> LA, Göta kanalbolags arkiv, Kommunikations Göta kanal, Exposé de l'affaire touchant le flottage des bois de charpente sur le Klara älv, 1819

Votre Majesté Royale ! Une enquête est ouverte à partir de maintenant et jusqu'au cours de l'été prochain, comprenant toutes les informations utiles sur l'origine et la nature des obstacles au transport sur le Clara Elv, dont découlent d'autres intérêts, comme ceux qui sont concernés par le flottage depuis les rives du lac, et de l'autre les propriétaires terriens (...). Votre Majesté royale a gracieusement ordonné au Conseiller de la chambre Helin, au Premier Inspecteur Orn et au gouverneur de district, M. Daniel Johan Craelius, d'être membre de la commission d'enquête.<sup>1995</sup>

Comme on peut clairement l'observer ici, l'inspection inclut les plus hautes autorités de la province, la toute nouvelle troisième division de l'Amirauté mais aussi des proches conseillers royaux. L'amplitude du bassin hydrographique envisagée est considérable. Mais cette enquête témoigne qu'au-delà de la mise en réseau, le pouvoir royal envisage désormais la navigation intérieure comme une politique bien plus large que la construction et l'entretien des voies d'eau. La lettre de B. von Platen mentionne certes les activités de flottage, mais aussi les propriétaires terriens.

En ce qui concerne le flottage, la construction du canal de Göta donne une nouvelle envergure à cette activité. En effet, le développement de l'industrie tout au long du canal, dans des villes comme Vänersborg ou Jönköping, ne conduit plus seulement les troncs vers Göteborg, mais aussi vers l'intérieur du pays au moyen de barges. Des scieries, des usines de pâte à papier, des ateliers de production à base de bois se développent. Dès les années 1830, une association des propriétaires de parcelles de bois est créée sous le nom de « Marchands de bois sur le Clara elf et les cours d'eau qui s'y jettent » (*Herrar timmerhandlare på Clara elf och däri fallande vattendrag*), ce qui montre que les acteurs ont à l'esprit un réseau articulé à toutes les échelles. En 1834, N. Ericsson est mandaté pour dresser un plan des travaux de canalisation nécessaires pour améliorer le cours du fleuve au-delà de Forshaga<sup>1996</sup>. Ce plan prévoit notamment la suppression des activités sur les berges nocives pour le transport.

Dans le domaine agricole, le canal de Göta est conçu pour exporter des denrées agricoles à l'échelle de tout le pays. Dans le même temps que le pouvoir royal promeut la création d'un réseau de voies d'eau, il entreprend une réforme agraire, le *Laga skifte*, qui, en plus de

---

<sup>1995</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 2, Lettre de B. von Platen à Charles XIV, 26 mai 1828

<sup>1996</sup> IBSEN, Hilde, SVENSSON, Eva, NYBERG, Lars. *Op. cit.*, p. 86

dispenser les villes et de créer le paysage rural suédois actuel, a un impact important dans le Värmland<sup>1997</sup>. Le *Laga skifte* dispose notamment qu'un seul propriétaire du village peut demander une révision de la disposition des terres<sup>1998</sup>. Les terres communales sont aussi divisées en parcelles, ce qui est notamment important dans le domaine forestier qui gagne en valeur à cause de l'amélioration des modes de transport, mais aussi pour les pratiques agricoles qui se modernisent. Le canal est désormais conçu par les autorités comme un objet bien plus large que la seule infrastructure.

En adoptant le raisonnement de D. Margairaz selon lequel les catégories d'archives permettent d'identifier les conceptions des acteurs, alors la construction du canal de Göta apparaît comme la première pierre d'un système de canaux suédois<sup>1999</sup>. En effet, la voie d'eau est connue comme une artère principale qui irrigue l'ensemble du territoire national. Les archives de la compagnie intègrent celles des administrations en charge des voies d'eau. En centralisant de manière informelle les projets de construction de canaux sous l'égide d'une seule et même administration, les autorités promeuvent une interconnexion des bassins avec pour projet de construire un territoire et un marché national<sup>2000</sup>. Pourtant, la majorité de ces projets resteront lettre morte. Le principal exemple en est le Svea kanal, qui devait permettre de relier encore la Baltique au Kattegat en passant par le Svealand. Le projet, qui serait placé sous la direction de J. Edström, est évoqué à nouveau dans les années 1840<sup>2001</sup>.

### 2.3. Le canal, un instrument de défense

L'utilisation des canaux pour un usage militaire est relativement ancien, et remonte au XVII<sup>e</sup> siècle. Vauban conçoit en effet ses forteresses en lien avec un réseau de voies d'eau qui constituent une défense passive<sup>2002</sup>, en plus d'être des instruments d'intérêt économique et politique car ils permettent de lier les régions productrices de fer et de charbon aux villes qui les

---

<sup>1997</sup> HELMFRID, Staffan. The storskifte, enskifte and laga skifte in Sweden: General Features. *Geografiska Annaler*, 1961, vol. 43, n°1-2, p. 117

<sup>1998</sup> GADD, Carl-Johan. Art. cit., p. 152

<sup>1999</sup> MARGAIRAZ, Dominique. Art. cit., p. 123

<sup>2000</sup> BEYER, Antoine. Art. cit., p. 3

<sup>2001</sup> ERLING, Matz. Svea kanal - kanalen som aldrig blev grävd. Stockholm : Svenska Turistföreningens årsskrift, 1991.

<sup>2002</sup> VIROL, Michèle. Art. cit., 2005, p. 268

transforment<sup>2003</sup>. Le canal constitue aussi et surtout à partir des années 1820 un instrument de défense à une époque où celle-ci est intégralement repensée dans le cadre de la double-monarchie<sup>2004</sup>. A la différence de la défense de la Finlande qui apparaissait comme un espace trop vaste, difficile à défendre et à mettre en valeur, la Norvège apparaît comme le territoire idéal car peu coûteux à défendre grâce aux Alpes scandinaves<sup>2005</sup>. La doctrine de la « défense centrale » alors adoptée par la monarchie suédoise tire largement parti de sa nouvelle forme territoriale. En effet, Charles-Jean estime dès ses premières années en tant que prince héritier que la Suède-Norvège est devenue une île-État, défendue par la mer à l'Est, au Sud et au Nord<sup>2006</sup>. Dans cette perspective, les espaces maritimes entourant les deux royaumes deviennent des ceintures de séparation entre la Suède et le continent européen. En tant que principales défenses de la Suède, ces espaces deviennent des zones à défendre face à des voisins puissants, comme la Russie et même le Royaume-Uni. Stockholm, qui demeure la capitale du royaume, est une place frontière impossible à défendre sans la mer comme fortification. Le pays n'étant plus capable d'entretenir plusieurs flottes, le canal joue le rôle de douve géante et permet ainsi d'assurer le passage d'une rive à une autre. La voie d'eau devient l'infrastructure sur laquelle s'appuie tout le dispositif dit, par conséquent, « de la défense centrale ».

Si pour des yeux contemporains les objectifs civils et militaires peuvent paraître divergents voire contradictoires, ils ne le sont pas à une époque où le pouvoir royal considère l'aménagement du territoire comme devant remplir à la fois des objectifs de développement économique mais aussi de défense<sup>2007</sup>. Il est usuel que les canaux soient utilisés pour des dispositifs de défense<sup>2008</sup>. C'est notamment le cas du canal de Göta. En 1809, B. von Platen défend ainsi l'idée d'une armée qui se replierait sur une forteresse bâtie au centre de la Suède<sup>2009</sup>. Sur le modèle de la campagne de Russie de 1812, elle obligerait les troupes ennemies à entrer au cœur du territoire. La proximité des terres les plus fertiles du pays permettrait d'approvisionner la forteresse<sup>2010</sup>. Cette fonction disparaît peu à peu de la conception du canal à ses débuts, mais réapparaît à la faveur de la politique de neutralité de Charles XIV Jean, et surtout dans les années 1820. La meilleure description de ce système défensif nous est donnée par le consul de

---

<sup>2003</sup> *Ibid.*, p. 275

<sup>2004</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2003, p. 741

<sup>2005</sup> SALMON, Patrick. *Scandinavia and the Great Powers 1890-1940*. Cambridge : Cambridge University Press, 1997, p. 31

<sup>2006</sup> BERG, Roald. Art. cit., p. 273, voir carte en annexe p. 583

<sup>2007</sup> KARVAR, Anousheh. Art. cit., p. 75

<sup>2008</sup> BEYER, Antoine. Art. cit., p. 7

<sup>2009</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Op. cit.*, 1806, p. 23

<sup>2010</sup> WOLKE, Lars Ericson. *Centralförsvaret. Militär Historia*, 2014, n°3, p. 2

France à Göteborg, qui en 1819 adresse à son gouvernement une note entièrement dédiée au sujet :

Depuis 1809, il a été question à chaque diète, de mettre au centre du royaume, une autre capitale qui put servir de place d'armes. Dans cette heureuse situation, la nouvelle place aurait pour défense les deux immenses lacs du Vättern et du Vänern, et si le grand canal de Gothie était un jour terminé, Vanäs, placée au centre des communications de ce grand ouvrage, deviendrait encore le chef-lieu d'une flottille militaire très importante.<sup>2011</sup>

Au-delà de la richesse et de la précision du compte-rendu détaillé du diplomate, ce document offre la possibilité de comprendre dans quelle mesure nous faisons face à un « système » défensif centré sur le canal. Pourquoi une telle résurgence ? Dans les années qui suivent la défaite en Finlande, les théoriciens militaires suédois reprennent le principe de la défense centrale. Stockholm devient alors une ville frontière, les troupes russes stationnant sur l'archipel voisin d'Åland<sup>2012</sup>. Etant donné qu'il paraît alors hautement impossible de bâtir une ligne de défense sur toute la côte et de la garnir de soldats dans un pays si peu peuplé, les autorités militaires décident de la bâtir au centre du pays. Pendant ce temps, les troupes suédoises seraient en mesure de se rassembler ou d'intervenir rapidement au moyen du canal de Göta. En effet, les améliorations navales permettent de penser une flotte de navires à vapeur rapides : John Ericsson propose ainsi de mettre en oeuvre ses innovations techniques concernant le moteur à vapeur sur les navires de la marine de guerre suédoise<sup>2013</sup>. Cette doctrine repose sur la constitution d'une flottille suédoise suffisamment importante pour défendre les archipels de Stockholm ou de Göteborg, mais suffisamment rapide et maniable pour naviguer sur le canal et passer d'une côte à l'autre<sup>2014</sup>. B. von Platen en fait la description au prince héritier Oscar peu avant sa mort : « Je considère le canal de Göta comme absolument indispensable, comme un moyen par lequel l'ensemble de la flotte de l'archipel peut s'unir (...)»<sup>2015</sup>. Il est difficile de déterminer si les arguments de B. von Platen sont fondés sur une réelle foi dans ce nouveau

---

<sup>2011</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Gothembourg, tome 4 : Correspondance consulaire et commerciale (1819-1824), Rapport du consul de France à Göteborg, 12 mai 1819

<sup>2012</sup> FRILUND, Göran. Art. cit., voir carte en annexe p. 583

<sup>2013</sup> GLETE, Jan. John Ericsson and the Transformation of Swedish Naval Doctrine. *International Journal of Naval History*, 2007, vol. 1, p. 190

<sup>2014</sup> *Ibid.*, p. 187

<sup>2015</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 1, Lettre de B. von Platen au prince héritier Oscar, 23 novembre 1829

système de défense, ou s'il manipule les arguments militaires pour obtenir la poursuite du canal. Cependant, la forteresse pensée dès 1809 est finalement construite à Vanäs, entre les deux lacs et le long du canal. En 1832, la forteresse reçoit le nom de Karlsborg. Le plan prévoit en outre la construction de deux autres forteresses latérales le long du canal, à Jönköping et Askersund<sup>2016</sup>. Cependant, le projet échoue face aux critiques sur le coût de construction des deux forteresses et la volonté de défendre Stockholm.

En effet, le rôle défensif du canal ne fait pas l'unanimité au sein de la classe politique suédoise. Le Riksdag de 1828 est particulièrement caractérisé par de vifs débats entre B. von Platen et C. H. Anckarsvärd<sup>2017</sup>. Chacun des deux orateurs de la Noblesse publie des pamphlets quelques semaines avant le début de la session afin de défendre son point de vue auprès de l'opinion publique<sup>2018</sup>. C. H. Anckarsvärd accuse B. von Platen d'utiliser l'argument militaire pour assurer le financement du canal par le public. Il plaide de son côté pour la construction d'une forteresse au niveau de la frontière finno-suédoise. Il faut peut-être voir aussi dans cette rivalité un débat entre les ingénieurs militaires représentés par C. H. Anckarsvärd, formés à Marieberg et opposés à la défense centrale et les ingénieurs civils représentés par B. von Platen et formés par la compagnie du canal de Göta au sein de l'atelier de Motala<sup>2019</sup>.

Toutefois, il serait réducteur de prétendre que les autorités royales envisagent la construction des voies d'eau uniquement sous un angle politique, comme un instrument qui permet de faire tenir ensemble une double monarchie récente. Les nouveaux canaux sont surtout créés pour améliorer des infrastructures de transport qui laissent alors à désirer<sup>2020</sup>. L'exemple du Klara älv montre bien que le réseau est désormais pensé de manière large. Le changement concerne donc à la fois les canaux, mais aussi bien au-delà, l'ensemble du système productif suédois. Au cours de la construction de ce système de voies d'eau navigables, le réseau routier n'est pas délaissé, contrairement à la France<sup>2021</sup>. Il est au contraire bâti en parallèle afin de pallier le manque de canaux là où ils ne peuvent être percés. La réflexion va donc bien au-delà

---

<sup>2016</sup> WOLKE, Lars Ericson. Art. cit., p. 4

<sup>2017</sup> ARONSSON, Torbjörn. « « Ett artigt pennekrig » En biografisk studie av Gustaf Montgomerys nätverk och författarskap under en period av ideologisk förändring och nya roller för författare 1812-1842. Mémoire de master : Histoire : Borås : Borås Universitetet, 2004. p. 42

<sup>2018</sup> VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. *Om Sveriges försvär*. 1828

<sup>2019</sup> BOWIE, Karen. Art. cit., p. 101, voir carte en annexe p. 583

<sup>2020</sup> GADD, Carl-Johan. Art. cit., p. 139

<sup>2021</sup> GEIGER, Reed. Art. cit., p. 331

des canaux, et intègre l'ensemble des modes de transport à disposition des autorités. Il s'agit de créer un marché national, stimuler l'emploi, aider au développement. La construction d'un réseau de canaux et l'aménagement des rivières septentrionales doivent aussi sans doute être vus comme une réponse au nouveau défi que posent les chemins de fer<sup>2022</sup>. La rivalité entre la voie d'eau et le rail produit une forte mobilisation du côté des membres de la direction de la compagnie du canal et des ingénieurs formés sur le chantier. Sa naissance provoque chez ces derniers l'impulsion pour mettre les eaux courantes au service du commerce<sup>2023</sup>. Avec ce réseau, le canal de Göta s'envisage désormais à une échelle nationale. Il est toutefois impossible de distinguer les deux objectifs tant la constitution d'un marché d'envergure nationale va de pair avec l'édification d'un sentiment d'unité, fût-il seulement économique.

### 3. Un nouvel espace économique

#### 3.1. De nouvelles requêtes pour bénéficier du canal

L'historiographie des transports a depuis longtemps acquis la conviction que le chemin de fer bouleversait radicalement la relation entre les villes et leurs environs au XIX<sup>e</sup> siècle, sans pour autant accorder aux canaux la même capacité. Le canal de Göta est pourtant un parfait exemple de cette capacité redistributrice<sup>2024</sup>. En bouleversant les flux commerciaux à l'intérieur du royaume suédois et même à l'échelle de la double-monarchie, la voie d'eau engendre un processus sélectif de développement des villes. Pour une ville, obtenir le passage du canal est synonyme de croissance et de progrès<sup>2025</sup>. L'industrialisation et l'urbanisation qui l'accompagne sont des phénomènes courants pour les villes proches du canal de Göta. La voie d'eau réorganise complètement la hiérarchie urbaine des villes suédoises, favorisant traditionnellement les villes situées sur les côtes<sup>2026</sup>. Avec le canal, Göteborg s'affirme incontestablement comme le grand port du pays, tandis que des villes de l'intérieur comme Linköping, Jönköping,

---

<sup>2022</sup> LINNARSSON, Magnus. *Problemet med vinster : riksdagsdebatter om privat och offentlig drift under 400 år*. Lund : Nordic Academic Press, 2017, p. 136

<sup>2023</sup> MASSARD-GUILBAUD, Geneviève. Isabelle Backouche, *La trace du fleuve. La Seine et Paris, 1750-1850. Histoire urbaine*, 2002, vol. 1, n°5, p. 210

<sup>2024</sup> BOWIE, Karen. Art. cit., p. 100

<sup>2025</sup> KRIEDEL, Norbert. Art. cit., p. 308

<sup>2026</sup> LAWTON, Richard, LEE, Robert. *Port development and the demographic dynamics of European urbanization*. In LAWTON, Richard, LEE, Robert (eds.). *Population and Society in Western European Port Cities, c 1650-1939*. Liverpool : Liverpool University Press, 2002, p.



Motala ou encore Karlstad deviennent de grands centres commerciaux et industriels<sup>2027</sup>. Sous l'impulsion de la politique royale d'infrastructures, toutes ces villes se dotent de petits ports, d'entrepôts et d'ateliers qui viennent se placer sur les rives du lac ou aux abords du canal. Ce reclassement se fait au détriment de ports plus anciens comme Karlskrona ou Ystad, et persiste pendant plusieurs décennies, les lignes de chemin de fer étant par la suite construites le long du tracé du canal<sup>2028</sup>.

Le canal bouleverse profondément les flux commerciaux sur le territoire suédois. La constitution de ce réseau de canaux corrobore avec pertinence les recherches de géographie qui démontrent l'émergence de pôles majeurs aux points d'interface<sup>2029</sup>. On retrouve ici une capitale littorale, Göteborg, qui se situe à l'embouchure du Göta älv, mais aussi une capitale intérieure, Jönköping, qui devient un point de confluence sur le canal. Un rapport rédigé par le consul de France au printemps 1832 dresse une liste des villes favorisées par le canal, dans laquelle on retrouve « Vänersborg, Amal, Carlsbad, Mariestad & Lidköping, villes sur les bords du Vänern ou même Hjo, Askersund, Vadstena & Jonköping sur le lac Vättern, où se trouve aussi Motala, atelier central dans lequel on fabrique tout ce qui tient à l'établissement.<sup>2030</sup> »

Le constat que dresse le consul de France est éloquent : l'ensemble des villes qui se trouvent sur le tracé du canal sont favorisés par la voie d'eau car elles attirent les navires qui y croisent. Cette influence bénéfique du canal se fait même sentir aux points les plus extrêmes : Norrköping près de la Baltique devient grâce à la présence de Motala, la première ville industrielle après Stockholm, notamment grâce à l'industrie textile, approvisionnée en tissu parvient grâce au canal<sup>2031</sup>. La bourgeoisie industrielle de Jönköping, bien que située à l'extrémité Sud du Vättern, finance des équipements pour les industries de transformation, consommatrices des matières premières qui arrivent du Nord de la Suède par le biais des canaux adjacents<sup>2032</sup>. On y retrouve de nombreux ateliers de transformation du bois, qui se transforment dans les années

---

<sup>2027</sup> HALLSTRÖM, Jonas. *Op. cit.*, p. 33

<sup>2028</sup> SVIDEN, John. En jämförelse av två transportsystem - Kanaler och järnvägar i Östergötland 1832–1902. Linköping : Linköping University Electronic Press, 2001, p. 7

<sup>2029</sup> BEYER, Antoine. *Art. cit.*, p. 4

<sup>2030</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Suède et Norvège. 1725-1855, Etat des travaux entrepris et sur le point d'être terminés pour le canal de Götha, mai 1832

<sup>2031</sup> SCHÖN, Lennart. Proto-industrialisation and factories: Textiles in Sweden in the mid-nineteenth century. *Scandinavian Economic History Review*, 1982, vol. 30, n°1, p. 62

<sup>2032</sup> LARSSON SARJA, Amanda. Hamnstaden Jönköping. En komparativ undersökning om den yttre hamnens betydelse för Jönköping åren 1833 - 1960. Master : Histoire : Jönköping : Université de Jönköping : 2018, p. 3

1840 en usine de grande ampleur dans le domaine de la production d'allumettes (inventées par G. E. Pasch à Motala) et de papier à Munksjö<sup>2033</sup>.

Dans les villes autour du canal naît une nouvelle catégorie d'agents qui mettent en contact les transporteurs de matières premières et les industriels. Le canal de Göta initialement construit pour les maîtres de forge et négociants en fer assoit finalement peu à peu la nouvelle puissance commerciale des transporteurs, industriels et entrepositaires<sup>2034</sup>. Toutefois, la polarisation vers Göteborg ne se fait pas sans heurts : elle soulève nombre de critiques qui masquent difficilement la peur de voir les flux commerciaux s'éloigner. Dans le contexte de cette recomposition des flux commerciaux, les rivalités sont nombreuses. Le Groupe d'Uddeholm (*Uddeholmsbolaget*), une société suédoise fondée en 1668 autour des industries du fer et de la sylviculture, possède son propre port à Skoghall, à 60 kilomètres au Nord de Karlstad, sur le Klara älv. Les dirigeants de cette société s'opposent dans les années 1830 à la construction des infrastructures portuaires à Karlstad afin d'éviter une nouvelle concurrence<sup>2035</sup>. Dans le cadre d'un financement désormais public des infrastructures, les villes adressent des requêtes aux autorités car elles veulent que les avantages de la voie d'eau se fassent aussi ressentir sur leur localité et non au détriment de leurs installations<sup>2036</sup>.

Très peu de sources subsistent sur la gestion globale du canal de Göta à cette période. Il ne s'agit pas d'une disparition mais davantage d'une absence de production de sources par les acteurs, qui révèle l'impossibilité de penser la gestion de manière systémique alors même que le canal est toujours en construction. Il faut reconnaître ici qu'il est plus facile d'appréhender le fonctionnement du canal à une petite échelle. Les principales sources que nous avons pu consulter concernent effectivement des demandes de communautés locales qui souhaitent profiter des possibilités offertes par le canal. Un des cas les plus édifiants est celui de la ville de Vänersborg, située à l'extrémité méridionale du lac Vänern. La ville n'est pas à proprement parler située sur le canal de Göta, mais à l'embouchure du canal de Trollhätte. Cette position particulière, au coeur des nouveaux flux commerciaux, justifie les démarches que les autorités municipales entreprennent au cours des années 1820 pour obtenir le statut de ville-étape (*Stapelstadt*). Il faut dire que le monopole que confère ce statut serait particulièrement décisif

---

<sup>2033</sup> *Ibid.*

<sup>2034</sup> BACKOUCHE, Isabelle. Art. cit., 2010, p. 71

<sup>2035</sup> IBSEN, Hilde, SVENSSON, Eva, NYBERG, Lars. *Op. cit.*, p. 87

<sup>2036</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 255

pour capter des flux commerciaux<sup>2037</sup>. Il obligerait les pilotes à décharger les marchandises dans la ville, où l'association locale des bateaux disposerait du droit exclusif de transport vers Göteborg. Ce sont des prétentions que B. von Platen juge dès le mois d'avril 1824 « déraisonnables »<sup>2038</sup>. Si Vänersborg souhaite obtenir ce privilège, c'est parce que les nouveaux canaux septentrionaux provoquent une hausse des flux de marchandises qui transitent sur le lac Vänern. Or, le canal de Trollhätte n'est pas aménagé pour le gabarit des bateaux naviguant sur ce lac. Les matières premières venant des rives septentrionales du lac doivent donc être déchargées, stockées et transbordées dans de nouveaux navires. Toutes ces opérations demandent la construction d'entrepôts et donc une activité bien plus intense, ce qui stimule la croissance économique et démographique de la ville. En mai 1824, B. von Platen dénigre les arguments employés par les magistrats de la ville, et défend sa position :

Les privilèges de la ville devraient, selon ses magistrats et le Collège du commerce, évoluer vers un meilleur destin, à cause de l'augmentation arithmétique du mouvement. Je pense au contraire que le nouveau privilège de la ville de Vänersborg serait uniquement superflu et sans aucun bénéfice pour le mouvement du royaume.<sup>2039</sup>

B. von Platen obtiendra finalement satisfaction, en usant de son statut de membre directeur du Bureau royal pour la navigation sur le lac, afin que Vänersborg n'obtienne pas le statut de ville-étape. Un fâcheux hasard finit toutefois par favoriser la ville. En 1834, un incendie détruit intégralement Vänersborg, qui est intégralement reconstruite par Nils Ericsson et s'enrichit de quais, d'entrepôts et de hangars<sup>2040</sup>. La ville devient un pôle stratégique et un débarcadère d'envergure, avec une forte activité de transit et de vente de pondéreux, et notamment les céréales venues du Dalsland et du Västergötland destinées au Royaume-Uni.

Ces requêtes permettent d'observer peu à peu comment l'Etat royal suédois s'arroge le privilège exclusif de la gestion globale de la voie d'eau, et comment les municipalités redéfinissent leur rôle en conséquence<sup>2041</sup>. La lettre de B. von Platen illustre aussi la disqualification

---

<sup>2037</sup> KRIEDEL, Norbert. Art. cit., p. 308

<sup>2038</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de B. von Platen à K. von Essen, 7 avril 1824

<sup>2039</sup> KB, Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling 3, Lettre de B. von Platen à K. von Essen, 18 décembre 1824

<sup>2040</sup> HUGOSON, Rolf. Umeå: Björkarnas stad : Från stadsbrand till city brand. Umeå University : Working paper, 2009, p. 18

<sup>2041</sup> BOWIE, Karen. Art. cit., p. 122

progressive des institutions d'Ancien Régime comme le Collège du Commerce (*Kommerskollegium*), qui passe de rouage central de coordination à un acteur consultatif comme un autre au cours des années 1820<sup>2042</sup>. On assiste davantage à une négociation entre les autorités royales et les membres des conseils municipaux qui essaient désormais de capter, à leur échelle, les flux commerciaux qui découlent de l'ouverture des portions du canal, le long desquels les activités s'organisent. La réticence de B. von Platen à l'égard des prétentions de Vänersborg prouve bien que les promoteurs du canal comme les autorités royales projettent de nouvelles conceptions économiques en usant du canal comme argument.

### 3.2. Une nouvelle législation commerciale

Déjà au XVII<sup>e</sup> siècle, les grands officiers royaux comme Vauban en France envisagent le royaume comme un espace dont la fluidité doit être assurée techniquement mais aussi politiquement, par l'unification des poids et mesures et la suppression des péages et octrois<sup>2043</sup>. La monarchie suédoise ordonne la mise en place de législations similaires au moment de l'achèvement de la construction de la voie d'eau. Ces politiques d'unification se répandent alors en Suède comme partout ailleurs en Europe, où les instances parlementaires nationales débattent du rôle des barrières douanières, des banques, de la politique foncière<sup>2044</sup>. Les diètes des années 1823 et 1828 mettent aux prises les partisans du libre-échange et ceux du maintien des barrières tarifaires. Les premiers arguent du fait que les canaux et les rivières aménagées constituent, surtout dans un espace géographique enclavé comme la Suède-Norvège, un des seuls moyens pour faire transiter des quantités importantes de marchandises<sup>2045</sup>. Les seconds appuient sur leur argument sur le fait que l'Etat suédois ne peut financer les infrastructures de transport qu'en maintenant des droits de douanes élevés. Cet argument n'est pas sans rencontrer quelque succès, l'Etat suédois répugnant, comme partout ailleurs en Europe, au mode de la régie directe<sup>2046</sup>.

---

<sup>2042</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 64

<sup>2043</sup> VIROL, Michèle. La technique au service de la défense et de l'économie du royaume. L'aménagement des rivières selon Vauban In GALLICE, Alain, SERNA, Virginie. La rivière aménagée. Entre héritages et modernité, Formes, techniques et mise en œuvre. Cordemais : ESTUARIUM, 2005, p. 282

<sup>2044</sup> MINICUCI, Stephen. *Art. cit.*, p. 162

<sup>2045</sup> BATTAIL, Jean-François. Quand la Suède dominait la Baltique orientale. *Revue germanique internationale*, 2010, vol. 11, p. 25

<sup>2046</sup> LEMERCIER, Claire. *Art. cit.*, 2007, p. 49

La transformation du territoire par le passage de la voie d'eau encourage chez les autorités royales une nouvelle conception économique. Depuis le règne de Gustave IV, les autorités publient les tarifs douaniers pour rendre le commerce plus prévisible, ce qui rend possible une analyse des politiques commerciales initiées par les souverains<sup>2047</sup>. Ces tarifs douaniers rendent compte d'une forte inflexion de la politique royale sous le règne de Charles XIV Jean. En tant que prince héritier confronté à la crise économique majeure de la fin de la période napoléonienne, Charles-Jean entame d'abord une politique résolument protectionniste, voire même mercantiliste<sup>2048</sup>. Dès son avènement, la politique commerciale évolue, et s'adapte. Dans le même temps, la construction du canal de Göta transforme profondément le rapport que les autorités et les populations locales entretiennent avec les cours d'eau mais aussi les lacs, qui deviennent des lieux supports de l'activité économique. La nouvelle législation douanière assouplie découle de la même logique caméraliste que celle qui conduit à la construction du réseau de canaux. En effet, les administrateurs caméralistes promeuvent avant toute chose une fluidification des moyens de communications pour unifier le territoire national<sup>2049</sup>. Si le programme de construction des voies d'eau adjacentes au canal de Göta doit servir à assurer le transport des biens et du numéraire, il doit nécessairement se compléter d'une suppression des douanes intérieures<sup>2050</sup>. A l'échelle de la double-monarchie, cela se traduit par une suppression des barrières douanières entre la Suède et la Norvège, qui est effectivement promulguée en 1818, en assurant que « Les bâtiments suédois et norvégiens jouiront dans les ports l'un de l'autre d'avantages égaux et réciproques.<sup>2051</sup> »

Ce règlement est important car il constitue le premier accroc à la politique protectionniste censée protéger le royaume de Suède. Dans les années qui suivent, Bernadotte entreprend une unification des tarifs douaniers, d'abord à l'échelle de la Suède, puis pour l'ensemble de la double monarchie en 1825<sup>2052</sup>. Dans la seconde moitié des années 1820, il oriente même sa politique vers le libre-échange, encourageant la circulation sur les portions du canal de Göta déjà ouvertes. Le souci apporté à la législation ne vient pas seulement de l'achèvement des

---

<sup>2047</sup> KRIEDEL, Norbert. Art. cit., p. 308

<sup>2048</sup> MAGNUSSON, Lars. *Op. cit.*, p. 148

<sup>2049</sup> GARNER, Guillaume. Art. cit., 2003, p. 738

<sup>2050</sup> *Ibid.*

<sup>2051</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Suède et Norvège. 1725-1855, Explications sur le tarif d'exportation et d'importation, 1818

<sup>2052</sup> LINDGREN, Raymond. *Norway-Sweden: Union, Disunion, and Scandinavian Integration*. Princeton : Princeton University Press, 1959, p. 38

portions navigables de la voie d'eau, mais correspond aussi à la réalisation d'un marché concurrentiel, libre et unifié<sup>2053</sup>. Cette ambition n'est pas également partagée au sein du Riksdag, même parmi les promoteurs du canal. En effet, nombre de maîtres de forge et d'industriels parmi les soutiens au projet du canal souhaitent le maintien des barrières douanières pour développer l'économie nationale. Pour ce faire, ils créent une alliance politique de circonstance entre les propriétaires terriens, généralement issus de l'aristocratie, et les industriels, généralement issus de la bourgeoisie. Cette coalition recoupe une alliance géographique entre les régions agricoles et les intérêts industriels naissants<sup>2054</sup>.

Nous faisons face ici à un modèle identifié aux Etats-Unis sous le nom de « système américain », mais qui peut finalement se décliner en « système suédois »<sup>2055</sup>. La réforme de la législation commerciale et l'instauration de péages émane de la pensée des inventeurs qui projettent une nouvelle vision du territoire national<sup>2056</sup>. La construction de l'administration de la navigation intérieure se fait ainsi parallèlement à l'instauration d'une nouvelle législation commerciale et agricole, sur le modèle de ce que l'on retrouve au XVIII<sup>e</sup> siècle dans d'autres espaces européens<sup>2057</sup>. Le *Laga skifte* de 1827 tout comme la nouvelle politique tarifaire correspondent à une philosophie plus large sur le territoire national, désormais perçu comme un espace productif<sup>2058</sup>. De plus, ces règlements douaniers consacrent désormais l'Etat royal comme figure de référence pour les rivières et les canaux, ainsi que les eaux en général. Les autorités municipales ou les associations de pilotes et de maîtres de forges sont disqualifiées. La multiplication des règlements montre que l'autorité royale suédoise impose sur la voie d'eau et les deux lacs principaux le transport public comme activité principale au détriment des autres<sup>2059</sup>. Les taxes mises en oeuvre servent surtout à assurer la gestion du canal et à financer les travaux d'amélioration, notamment de dragage. Au plan international, les tarifs de douanes sont modifiés en 1827 et drastiquement abaissés<sup>2060</sup>.

\*\*\*\*\*

---

<sup>2053</sup> LEMERCIER, Claire. Art. cit., 2007, p. 48

<sup>2054</sup> BENGTTSSON, Erik. Art. cit., p. 127

<sup>2055</sup> MINICCUCCI, Stephen. Art. cit., p. 165

<sup>2056</sup> LEMERCIER, Claire. Art. cit., 2007, p. 50

<sup>2057</sup> MARGAIRAZ, Dominique. Art. cit., p. 124

<sup>2058</sup> GADD, Carl-Johan. Art. cit., p. 152

<sup>2059</sup> BACKOUCHE, Isabelle. *La trace du fleuve. La Seine et Paris, 1750-1850*. Paris : Éditions de l'EHESS, 2000, 430 p.

<sup>2060</sup> AD, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901), Suède et Norvège. 1725-1855, Ordonnance établissant différentes modifications dans le tarif des douanes relativement aux droits d'entrée et de sortie, 29 décembre 1827

En somme, il est possible de dresser un parallèle particulièrement fructueux entre la naissance de la politique publique des canaux en France et en Suède<sup>2061</sup>. En effet, dans les deux royaumes l'administration hydraulique ne naît pas d'une vision politique de long terme, réfléchie, mais au contraire de nombreux éléments exogènes. En Suède, la vision globale et coordonnée des voies d'eau naît au travers de la cartographie, de la production culturelle et de la géographie qui donnent aux autorités politiques une conception nouvelle de la monarchie, désormais dédoublée. La pression de multiples acteurs, en partant des communautés locales soucieuses de garantir leurs intérêts jusqu'aux parlementaires qui veulent contrôler les sommes engagées en créant des institutions concurrentes, obligent les autorités royales à intervenir. Enfin, une évolution des logiques économiques et de la conjoncture bouleverse complètement les axes et les flux du commerce, transformant l'espace en un territoire économique à développer. Les autorités royales définissent de nouvelles missions d'adaptation des villes et des campagnes aux nouvelles données du commerce.

En ce sens, l'administration suédoise des canaux se place au début des années 1830 dans les pas du modèle français de navigation intérieure, avec un réseau géré par une intervention de l'Etat<sup>2062</sup>. La création en 1851 d'un corps dédié consacre une nouvelle division : l'Etat royal suédois prend en charge la gestion des canaux et des eaux courantes tandis que les autorités locales administrent les terres avoisinantes<sup>2063</sup>. La transformation est la même que celle qui affecte la Seine à Paris : la voie d'eau et les lacs deviennent des espaces économiques, associés au transport et au commerce<sup>2064</sup>. Une administration lui est dédiée, chargée de faire appliquer des règlements administratifs contraignants relatifs à la circulation. Ce sont des experts d'envergure nationale qui désormais évaluent et tranchent, de manière rationnelle et sans lien particulier avec le territoire, à la différence des gouverneurs du début du siècle.

Face à l'échec du canal de Göta, le réseau de canaux secondaires construits dans les années 1830 ne sert finalement pas tant pour rejoindre la voie d'eau principale que comme complément et relais au réseau ferroviaire qui se construit dans la région des lacs Vänern et Vättern<sup>2065</sup>.

---

<sup>2061</sup> SZULMAN, Eric. *Op. cit.*, p. 338

<sup>2062</sup> *Ibid.*

<sup>2063</sup> EKELUND, Sten (dir.). *Kungl. Väg- och vattenbyggnadskåren 1851-1951*. Stockholm : Norstedt, 1951. 235 p.

<sup>2064</sup> BACKOUCHE, Isabelle. *Op. cit.*

<sup>2065</sup> KUNZ, Andréas, MERGER, Michèle. *Navigation intérieure, industrialisation et développement économique dans l'Europe du XIX<sup>e</sup> siècle. Histoire, économie et société*, 1994, vol. 13, n°4, p. 698







## CONCLUSION GÉNÉRALE

Au terme de notre étude, un paradoxe demeure, qui peut être résumé succinctement : durant la trentaine d'années que prend la construction du canal de Göta entre 1800 et 1832, la bourgeoisie marchande suédoise qui soutient le projet du canal de Göta remporte un certain triomphe en affirmant son rôle politique. Toutefois, c'est l'Etat royal suédois qui s'empare du projet et le transforme pour ses propres desseins.

Envisageons d'abord les réussites de cette bourgeoisie de négociants et maîtres de forge, principale promotrice du projet. Dans l'ancien régime gustavien, les négociants et maîtres de forge se trouvaient en périphérie du pouvoir ; membres d'une catégorie sociale aux fortunes politiques diverses certes, mais encore dominée par la noblesse foncière et surtout par un pouvoir monarchique despotique. Cependant, à partir de la révolution de 1809, et surtout après 1820, ce même groupe d'individus est venu se placer au cœur du pouvoir. Ils faisaient partie des nouveaux venus au sein d'une organisation étatique moins hiérarchisée et plus ouverte aux classes bourgeoises, structurée selon la constitution de 1810. Cette même année la création de la compagnie du canal de Göta leur octroie une certaine notabilité. Par la définition même de ses statuts, cette compagnie s'inscrit non seulement dans une chaîne de valeurs qui leur sont propres mais répond également à leurs aspirations. Dans le sillage de la perte de la Finlande en 1809, des avantages leur sont ainsi attribués en reconnaissance du rôle que doit jouer le canal de Göta dans le redressement national ; un rôle que les promoteurs ont eux-mêmes attribués au projet. Ils plaident au Riksdag que la voie d'eau permettra à la fois de redresser économiquement le pays, mais aussi que les techniques qui y seront utilisées combleront les besoins de la nation suédoise pour faire face à la concurrence étrangère. Plusieurs factions de parlementaires s'affrontent avec une certaine véhémence pour savoir si ce projet doit se faire ou alors si l'Etat suédois doit porter ses efforts vers d'autres domaines, notamment l'agriculture. Baltzar von Platen et ses alliés à la chambre parviennent toutefois à emporter la décision en mettant en avant la polyvalence du projet, tout à la fois commercial, industriel et agricole. Cependant, les événements politiques et économiques des années suivantes viennent bouleverser ces représentations.

Les limites de leur succès dans le domaine commercial et industriel doivent en effet être soulignées. La construction du canal de Trollhätte puis de Göta participent certainement à

une diminution du coût de transport pour le minerai de fer – bien que les routes du Bergslagen qui mènent aux ports sur les lacs restent dans un mauvais état. Le canal permet aussi une meilleure communication entre les lieux d'extraction des matières premières et les lieux de transformation de ces matières brutes, ce qui ouvre la voie à la création d'une industrie aux abords du canal et sur les rives des lacs. Des formes d'interdépendance économique se créent : l'atelier de Motala ou encore les ateliers de production d'allumettes de Jönköping tirent parti du vivier de techniciens locaux. Ces zones autour du canal sont les premières à profiter des partenariats entre les différents acteurs, institutionnels ou particuliers. Ils contribuent au développement industriel de la Suède à partir de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, et tiennent les promesses faites par les promoteurs lors des séances du Riksdag de 1809<sup>2066</sup>. Toutefois, c'est dans le domaine financier que les promoteurs de la compagnie du canal rencontrent leur plus grande défaite. La tentative des commerçants de Göteborg de faire venir la plupart des outils, matériaux et techniciens du Royaume-Uni conduisent la compagnie à la quasi-ruine. Et leurs efforts pour diminuer les coûts en faisant appel aux forces armées nationales et au soutien royal ne sont pas suffisants pour faire face à la crise financière de 1817-1818 et ses traductions politiques au Riksdag. Les parlementaires ont alors forcé les promoteurs à réorganiser la structure de leur compagnie et revoir leurs intérêts économiques. Les années 1820 sont marquées par une mise sous tutelle du projet, et le contrôle de la politique de construction des voies d'eau par l'Etat royal suédois. Le résultat a été de définir les limites du financement privé des infrastructures dans le cadre de l'aménagement du territoire d'un royaume qui les conçoit comme vitales pour son intégrité. Le mouvement de construction des chemins de fer en Suède dans les années 1830 a tiré les leçons de cette expérience<sup>2067</sup>. Seulement, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle est lancé un nouveau projet de canal d'ampleur financé par des particuliers, le canal Svea.

Comment expliquer cette évolution, cette transformation de la conception des politiques d'aménagement en une trentaine d'années au sein du royaume suédois ? Une explication rationnelle pourrait probablement l'attribuer à l'inadéquation entre l'ampleur des travaux à effectuer et les moyens financiers, matériels et humains disponibles dans la Suède de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Un historien économiste pourrait aussi estimer que, indépendamment de ces circonstances nationales, le modèle de la compagnie à privilège est abandonné dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle parce qu'elle ne permet pas de recueillir assez de bénéfices. Depuis ces

---

<sup>2066</sup> LARSSON SARJA, Amanda. Hamnstadén Jönköping. En komparativ undersökning om den yttre hamnens betydelse för Jönköping åren 1833 - 1960. Master : Histoire : Jönköping : Université de Jönköping : 2018. 30 p.

<sup>2067</sup> BERGER, Thor, ENFLO, Kerstin. Art. cit.

deux points de vue, la tentative des promoteurs d'imposer la voie d'eau comme une infrastructure privée apparaît aussi utopique que la tentative de leurs successeurs de conserver l'atelier de Motala sous la tutelle publique.

En effet, ces deux programmes, d'inspiration libérale, ne pouvaient s'insérer dans le schéma habituel de l'extension triomphante de la sphère publique. C'est-à-dire que les autorités parlementaires et royales ont demandé à ces promoteurs qui finançaient ce projet de subordonner leurs intérêts personnels et financiers au service d'une cause plus grande qu'eux ; autrement dit, la cause collective de la construction du canal de Göta. Par conséquent, l'échec des promoteurs du canal à développer une structure économique capable de soutenir financièrement le chantier du canal ne peut pas être compris en-dehors de la résistance des autorités parlementaires à la mise en œuvre d'institutions bancaires propices, une résistance fondée sur des conceptions économiques différentes. Et l'échec du pouvoir royal à soutenir la compagnie privée du canal de Göta au sein du Riksdag doit être perçu comme la décision de l'Etat royal de laisser l'infrastructure tomber dans l'escarcelle publique. Par contraste, c'est aux Etats-Unis que les canaux privés ont été développés pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>2068</sup>. Là, la capacité financière des acteurs était suffisante pour construire des infrastructures d'ampleur et les Etats étaient volontiers prêts à voler au secours des compagnies, sans pour autant redéfinir les objectifs des canaux. En résumé, l'échec de la construction et de l'ouverture du canal de Göta en tant qu'infrastructure privée doit être compris comme le résultat d'un combat politique. Les promoteurs, en dépit de leur succès à faire accepter leur projet auprès des autorités royales, ne sont pas parvenus à finir le canal suffisamment rapidement pour faire la démonstration de ses avantages commerciaux, industriels et agricoles au Riksdag. Et leur décision de recourir à l'aide de l'Etat pour parvenir à finir la construction de l'infrastructure condamna leur projet d'infrastructure privée.

Ce paradoxe a finalement été le triomphe de l'Etat royal suédois. Celui-ci affirme ses droits à une gestion administrative des voies d'eau sur une base qu'il ne possède pas dans la décennie 1800, et dont il s'empare. Les sources montrent que les prétentions des souverains suédois et de leurs gouvernements ont précédé de beaucoup leur succès dans les années 1820. Déjà dans les années 1790, Gustave IV présente le projet du canal de Trollhätte comme un

---

<sup>2068</sup> LARSON, John. *Internal Improvement : National Public Works and the Promise of Popular Government in the Early United States*. Chapel Hill : University of North Carolina Press, 2001, 324 p.

projet soutenu par la monarchie, et en profite pour créer des institutions administratives chargées de prendre en main la gestion des eaux. De même, il crée dès 1798 la *Mekaniska skolan* avec pour objectif d'assurer une tutelle sur la formation des ingénieurs. Toutefois, la modestie de l'établissement et la mainmise de la puissante hiérarchie militaire sur la formation technique font obstacle à cette stratégie royale. La dynastie Bernadotte, confrontée à la double question de la perte de la Finlande et celle de la nouvelle union avec la Norvège, attribue elle aussi à la voie d'eau de nouveaux objectifs. La forme nouvelle du territoire suédois entraîne un changement des représentations qui transparaît au travers des cartes dessinées à partir de la fin des années 1810. A cette période, les élites du royaume projettent une représentation idéale de la double monarchie dans laquelle le canal tient une place centrale. Les administrateurs royaux se font le relais de cette nouvelle vision. Ils envisagent la voie d'eau comme un instrument d'unification nationale, et les techniques recueillies comme la base d'un nouveau génie national. Cette représentation ne gagne toutefois en acuité qu'avec le temps, au fur et à mesure que se renforce l'encadrement des autorités sur le chantier.

Nombre de méthodes employées par les administrateurs suédois dès la période gustavienne — les outils de la rationalisation du territoire, de l'action publique — ont par la suite eu un futur particulièrement fructueux dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Dans cette thèse, nous avons mis en avant que l'histoire du projet du canal de Göta ne peut pas être lue comme conduisant inévitablement au triomphe de l'Etat royal suédois sur d'autres acteurs (les investisseurs privés, le Riksdag). En procédant ainsi, nous n'avons jamais masqué le fait que le projet du canal de Göta est un projet de particulièrement grande ampleur sur le territoire suédois. Nous avons simplement cherché à montrer que l'histoire du projet peut être envisagée du point de vue politique, c'est-à-dire que les acteurs impliqués dans la construction ont tous des attentes sur le rôle que le canal devrait remplir dans le royaume de Suède. Nous avons ainsi démontré la porosité entre les sphères techniques et politiques. En effet, en croisant les arguments sur la capacité technique à bâtir une voie d'eau, sur les avantages commerciaux qu'offre l'infrastructure, ou encore sur les modalités de participation de l'Etat, nous avons rendu compte de la perméabilité des discours et des pratiques autour du projet. Peu importe les thématiques historiques dans lesquelles nous intégrons aujourd'hui ces réflexions, elles sont transgressées sans cesse par les acteurs dans leurs discussions. Mêler technique et politique a rendu immédiatement apparent le fait que la construction du canal de Göta dépend des avantages et inconvénients que l'infrastructure offre aux divers groupes sociaux, les administrateurs de la monarchie et les parlementaires, qui représentent les paysans et les bourgeois des villes concurrentes

de Göteborg. Cette voie d'eau et la politique nationale qui la prolonge émergent donc comme des solutions négociées à un conflit entre acteurs politiques. Se dresse alors la dimension politique du projet, qui apparaît dans les négociations entre ceux qui construisent physiquement le canal et ceux qui définissent l'utilité de l'objet, interrogeant une partie des recherches sur le sujet<sup>2069</sup>.

Dans les années 1820, les sources produites par les agents administratifs de la monarchie suédoise tendent à reconstruire *a posteriori* l'histoire du projet du canal comme devant nécessairement s'intégrer un jour à la sphère publique. Nous avons ainsi tenté de rendre compte de cette lecture téléologique du canal par ces acteurs c'est-à-dire de sa représentation politique durant cette période.

En effet, les administrateurs suédois comme G. A. Lagerheim ou H. Järta étaient alors guidés par leurs croyances et leur propre système de valeur dans lesquels la monarchie tient une place particulièrement importante. Il nous semble donc inutile dans cette conclusion de déterminer si leur vision était réaliste ou non au regard de ce qui s'est produit ultérieurement. Nous ne nous sommes pas interrogés sur ce que la technique de cette époque a apporté pour les générations futures, mais comment elle a pu changer les représentations politiques des acteurs de l'époque. Pour mettre en évidence le poids des représentations politique de la construction du canal, nous avons veillé dans cette étude à montrer que des modes alternatifs de construction des voies d'eau ont coexisté dans le reste de l'Europe occidentale. En France, le vaste plan de construction des canaux comme le plan Becquey pose les bases d'un système de voies navigables avant d'en lancer la construction<sup>2070</sup>. Évoquer ces alternatives, c'est donc mettre en évidence l'éventail de champs des possibles déployés et pensés par les différents acteurs de l'époque ; cela afin de ne pas tombe dans l'écueil d'une lecture déterministes, dans laquelle le canal serait nécessairement voué à devenir un axe structurant au cœur d'un réseau de canaux. Après tout, ce n'est pas le rôle que ses promoteurs lui attribuaient en 1800, pas plus que ne le font les administrateurs royaux au moment où ils en prennent la tutelle.

En effet, une des thèses centrales de notre étude concerne l'usage du déterminisme dans la construction des structures administratives. Nous souhaitons dépasser l'idée simpliste qui

---

<sup>2069</sup> voir notamment MONTEL, Nathalie. *Op. cit.*

<sup>2070</sup> GEIGER, Reed. Art. cit.

postulerait un choix rationnel des administrateurs et dont le dessein serait de tous temps d'élargir la sphère de l'action publique. Ici, en analysant les liens sociaux et les aspects organisationnels ainsi que les éléments de contexte, nous avons tenté de mettre en évidence la vision des acteurs et le caractère conscient des stratégies déployées. Ainsi, le porteur du projet Baltzar von Platen cite dans son traité sur les canaux les trois siècles de tentatives infructueuses pour bâtir un canal à travers la Suède, y voyant comme une preuve de l'importance des voies d'eau pour unifier le royaume suédois. Cet argument lui permet de plaider pour l'amélioration des conditions de transport pour le minerai, tout en drapant sa cause dans le voile de l'histoire de la dynastie gustavienne et du patriotisme. Pourtant, la guerre de Finlande et la chute de Gustave IV rendent l'emploi de tels arguments non indispensables. Les représentants au Riksdag partisans de la voie d'eau qui œuvrent pour obtenir le statut de compagnie privilégiée et avec lui, des avantages de l'Etat royal, argumentent sur la fait que dans le contexte de la perte de la Finlande, le canal est nécessaire pour redresser le pays économiquement et moralement. De cette manière, ils espèrent obtenir un soutien pour le lancement d'un chantier de grande ampleur, irrigué par des circulations techniques en provenance du Royaume-Uni, tout en se plaçant à la tête de la future compagnie du canal de Göta. De son côté, Baltzar von Platen, explique que dans les années 1815-1818 — période de troubles pour la compagnie du canal — ce sont les circonstances de la guerre de 1809, notamment le manque de personnel compétent, qui l'ont forcé à effectuer des calculs parfois hasardeux sur la faisabilité du projet tant dans le domaine technique que financier. Il invoque le respect de la compagnie sur les décisions et les procédures mises en œuvre par le Riksdag de 1809-1810 pour montrer que celle-ci n'a initialement jamais eu l'intention de bénéficier de l'aide publique pour construire le canal. La mise en œuvre de cet argumentaire lui permet de détourner l'attention de ses accusateurs de la compagnie (son indépendance financière et son actionnariat) avec laquelle il espère pouvoir continuer à mener le chantier en comptant sur le soutien royal. En citant cet exemple, notre objectif a été de comprendre les desseins des promoteurs du canal mais aussi des administrateurs suédois lorsqu'ils réécrivent l'histoire du projet. L'argument de l'inéluctable intégration des voies d'eau dans la gestion publique à sa propre histoire est intimement liée à la dilatation de l'Etat ; seule instance à pouvoir garantir l'impartialité dans le cadre de la construction des infrastructures de transport, comme le montrait déjà A. Picon dans ses travaux sur les Ponts et Chaussées<sup>2071</sup>.

---

<sup>2071</sup> PICON, Antoine. Art. cit., p. 124

Réévaluer l'importance des processus de décisions politiques nous a permis de changer la focale par rapport à une historiographie uniquement centrée sur l'histoire technique du canal de Göta<sup>2072</sup>. Notre étude a voulu mettre en évidence la manière dont les conflits autour du canal sont intégralement liés aux conflits politiques de la Suède du début du XIX<sup>e</sup> siècle. Ces conflits ne tournent pas seulement autour de la compagnie et de sa bonne santé financière. Certains aspects matériels de la construction du canal relèvent aussi de la politique dans un sens différent, à savoir qu'ils sont structurés par des relations politiques entre les Etats qui ont un impact sur les représentations et sur les circulations, ces dernières existant parfois depuis plusieurs siècles. Les circulations des idées, des outils, des machines, des matériaux et enfin des hommes sont alors clairement dépendantes de la politique. La question est de savoir dans quelle mesure.

Dire que les circulations dépendent de la politique internationale n'est pas un élément neuf dans l'histoire des techniques, d'autant plus que les Etats exercent au moins depuis l'époque moderne une surveillance jalouse sur la création, la production et l'utilisation des techniques. Pendant plusieurs siècles, la question de savoir si des connaissances techniques pouvaient être partagées avec des Etats étrangers a été intensivement débattue dans les cercles de pouvoir, devenant souvent un instrument politique aux mains des différentes factions ou partis. L'Italie du XVI<sup>e</sup> siècle est certainement un des endroits où cela a été le plus étudié, notamment lorsque l'on prend en compte le domaine de l'artillerie. A cette période, les guerres qui déchirent la péninsule rendent les dirigeants politiques des Etats italiens particulièrement friands d'armement de pointe<sup>2073</sup>. Les factions urbaines des villes italiennes de Florence, Venise et Gênes partagent, échangent ou au contraire se ferment aux ouvriers et techniciens détenteurs de savoirs techniques sur les méthodes de fonte en fonction de l'évolution de la situation politique. Les circulations de connaissances dans le domaine technique sont pourtant omniprésentes. Dans le cas des canaux, les voies d'eau bâties par les Hollandais dès la période médiévale sont copiées pendant toute la période moderne dans le Nord de l'Italie, en France et dans l'espace germanique, influençant durablement la géographie économique du pays. Davantage que les techniques de construction, ces circulations techniques accroissent finalement l'innovation technique dans le domaine de la métallurgie (pour les ponts et les écluses). Au-delà simplement du transfert de connaissances entre structures privées, l'implication de l'Etat dans les circulations s'est étendue, ainsi que celle des factions politiques qui y voient un moyen

---

<sup>2072</sup> DE MARÉ, Eric. *Op. cit.*

<sup>2073</sup> MUKERJI, Chandra. Les usages intelligents de l'ingénierie et la légitimation du pouvoir étatique [en ligne]. *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 2009 [10/04/2020] <https://journals.openedition.org/traces/2703>



d'utiliser ces circulations pour promouvoir leur parti ou valoriser des partenaires extérieurs. Ceci s'applique à notre étude, où l'on a montré que les représentants au Riksdag de 1809 remettaient en question le recours à des ingénieurs britanniques pour bâtir une voie d'eau suédoise. Les évolutions de la relation diplomatique entre la Suède et le Royaume-Uni ont un impact particulièrement déterminant sur le transfert des techniques en redéfinissant ses possibilités et ses modalités. Cela ne veut pas dire que seul la politique influence la circulation des techniques, mais que le développement des techniques en Suède à partir des circulations autour du chantier du canal de Göta a été en partie structuré par des décisions politiques. En transposant dans la Suède du XIX<sup>e</sup> siècle les travaux de Kapil Raj sur l'espace colonial, la structuration des techniques en Suède se constitue par l'emprunt des savoirs britanniques, résultant de décisions de politiques internationales<sup>2074</sup>. Lue en ce sens, la politique des circulations suédoise devient une politique des transferts culturels.

Dans le cadre de ces circulations, nous avons aussi montré que l'identification des techniques est politique dans la mesure où elle implique un choix en conscience des voyageurs et techniciens parmi d'autres alternatives. Dans la Suède du début du XIX<sup>e</sup> siècle, la construction du canal de Göta repose entre les mains d'ingénieurs et de techniciens issus du monde militaire mais à l'expérience limitée. Leurs techniques de construction ne viennent pas directement d'une longue carrière et du rassemblement de connaissances techniques et scientifiques, pas plus que de conseils prodigués par les actionnaires de la compagnie du canal. Plutôt en tant que praticiens des infrastructures, ils envisagent la construction de la voie d'eau selon leurs représentations techniques, c'est-à-dire sur le modèle britannique. Leur choix politique s'oppose aux parlementaires du Riksdag, car leur idéologie technique est fondée sur une culture du partage de connaissances et une valorisation des mobilités techniques. Le chantier du canal de Göta finit par refléter cette nouvelle vision de la technique.

Pourtant dans ces cas aussi la collecte se fait par l'intermédiaire de groupes sociaux comme les ingénieurs, à l'instar de Thomas Telford, les industriels britanniques ou les négociants. Invariablement, le choix de ces objets, matériaux et savoirs reflète leur formation, la manière dont ils conçoivent leur rôle social, et leurs intérêts vis-à-vis des autres groupes so-

---

<sup>2074</sup> RAJ, Kapil. Connexions, croisements, circulations : le détour par l'Inde de la cartographie britannique (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) in WERNER, Michael, ZIMMERMANN, Bénédicte (eds.). De la comparaison à l'histoire croisée. Paris : Seuil, 2004, p. 73-98

ciaux (administrateurs, actionnaires, dirigeants de la compagnie). Ici aussi, définir des itinéraires de voyage peut être défini comme politique. Les rapports, les dessins techniques, les machines et les outils rapportés sont des instruments matériels pour une action publique. Comme nous l'avons vu, la manière de les collecter et de les communiquer affecte le transfert de technologie et donc, finalement, le processus de construction. Cela ne signifie pas que les voyageurs ont la complète liberté de collecter ce qui les intéresse, ni que les ingénieurs sur le canal puissent appliquer ce qu'ils veulent. La dimension politique que nous avons adoptée ici nous conduit plutôt à penser que les voyageurs doivent coopérer avec d'autres intervenants venus d'horizons divers. Ces négociations se retrouvent le plus souvent lorsque les ingénieurs et les techniciens doivent se soumettre à des obligations mises en place par les autorités administratives et politiques. Notre analyse de l'aspect technique du canal a donc aussi fait une place à ceux qui ont encadré ces techniques sur le chantier.

Nous avons en effet montré que la construction de cette infrastructure est politique dans la mesure où elle implique une action collective d'individus. Dans la Suède du début du XIX<sup>e</sup> siècle, la construction du canal repose sur les ingénieurs, mais pas uniquement. Certes, l'Etat royal suédois fournit les conducteurs des travaux, mais à d'autres niveaux les comités parlementaires, les gouverneurs, les officiers ont un impact sur l'organisation du travail sur le chantier. Les règlements sur les terres qui entourent le chantier, les conditions de travail des soldats, la discipline qu'ils doivent respecter, leurs salaires sont tous fixés au cours de processus politiques, et tous ces éléments ont un impact décisif sur la poursuite des travaux. Là encore, cette analyse n'est pas neuve. Mais dans le cas de la construction du canal, nous avons vu que l'Etat royal suédois (en tant qu'autorité suprême sur le territoire) en vient finalement à fixer des normes et à les faire respecter. Dans les discussions qui précèdent la détermination de ces normes, les divers groupes sociaux impliqués œuvrent pour faire valoir leurs intérêts. Dans ce cas, la construction du canal de Göta devient peu à peu politique même si la compagnie du canal reste alors encore entre les mains d'actionnaires privés. Ainsi, les communautés paysannes suédoises agissent politiquement lorsqu'elles font appel au gouverneur de la province dans les années 1810-1812 pour faire en sorte que leurs droits soient protégés face à l'expansion du chantier. De manière encore plus explicite, les parlementaires du Riksdag agissent politiquement lorsqu'ils mettent sur pied les comités destinés à assurer un cadre impartial pour la mise en œuvre des expropriations. Cependant, la question reste entière de savoir comment toutes les décisions prises par ces acteurs conduisent le projet vers la sphère publique ; que ce soit de manière volontaire ou non.

Certainement, les actions des dirigeants de la compagnie diffèrent de celles des administrateurs de l'Etat royal suédois. Leur action, qui se manifeste essentiellement par la mise en place de règlements et de nouvelles procédures, peut être considérée comme politique, et donc constituer la fondation d'une politique publique. Ce sont les questions soulevées par la mise en chantier qui contraignent les autorités royales à publier des décrets, des instructions et des règlements dans lesquels on ne note au début aucune cohérence. Cependant, comme nous l'avons vu dans les sources parlementaires, cette multiplication des procédures affecte les rapports de pouvoir, ce qui en retour a de réelles conséquences sur la manière de conduire les travaux. A la fin, les normes fixées par l'Etat sur le chantier de construction affectent la manière dont le canal se construit, en demandant de respecter des règles de sécurité et des modes de production qui n'affectent pas l'environnement alentour. Initialement, le contrôle ne vise qu'à garantir les droits de la population suédoise, protéger d'un éventuel abus de la compagnie, mais le résultat est finalement une appropriation de plus en plus grande de la question des voies d'eau par le pouvoir royal. Cette intégration progressive de la gestion des eaux courantes dans la sphère publique ne passe d'ailleurs pas inaperçue. Dans les arènes politiques comme le Riksdag ou l'opinion publique, ces procédures impartiales deviennent des objets de conflit politique en période de crise. En effet, leur existence même ne va pas de soi pour des acteurs qui ont connu des régimes politiques différents en si peu de temps.

Cette question devient explicitement politique au moment où la bataille pour le contrôle de la compagnie du canal et du processus de construction est lancée au sein des institutions parlementaires et même de la compagnie du canal, vers 1817-1818. Cette interrogation est même formulée explicitement dans le langage politique au Riksdag, en parlant de faillite ou de transformation en compagnie publique. Durant la période envisagée par notre thèse, la distinction entre compagnie publique et privée n'est pas clairement identifiée, dans la mesure où la plupart des projets d'infrastructures en Europe sont alors financés par des investisseurs privés, mais l'existence d'un bénéfice social de ces projets obligeait l'Etat à intervenir en refinançant ou en nationalisant l'entreprise en cas de faillite<sup>2075</sup>. Le champ économique n'est pas encore clivé autour de la question de l'intervention ou non de l'Etat dans l'économie. Les compagnies à privilège agissent parfois comme des sociétés anonymes, les négociants investissent dans des

---

<sup>2075</sup> DEBANDE, Olivier. Le rôle du secteur privé dans le financement des infrastructures : une mise en perspective historique. *Revue économique*, 1997, vol. 48, n°2, p. 197-230

projets publics et les administrateurs conçoivent encore mollement l'Etat comme un acteur économique à part entière. Ainsi, nous avons volontairement évité ici l'usage du vocabulaire économique contemporain de nationalisation, et avons restreint notre analyse à montrer que l'Etat exerce une tutelle de plus en plus forte sur le projet du canal. En ce sens, notre étude peut s'intégrer à une historiographie plus large sur le rôle économique de l'Etat et la distinction ou les partenariats entre les acteurs publics et les acteurs privés. Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'intervention récurrente de l'Etat a retiré à l'activité économique son caractère strictement privé<sup>2076</sup>.

Et finalement, la manière dont ces techniques sont réceptionnées et appropriées en Suède est politique dans la mesure où elles servent de base à une nouvelle action publique de l'aménagement. La construction d'une voie d'eau de cette ampleur et l'adaptation en Suède de machines et matériaux jusqu'alors importés, impliquent des changements dans la définition du royaume suédois et de la politique économique que l'on souhaite y mener. En ce sens, les ingénieurs envoyés dans les régions septentrionales agissent politiquement dans les années 1820 lorsqu'ils promeuvent la construction de nouveaux canaux destinés à désenclaver des territoires jusqu'alors éloignés. Sur ce point, notre recherche vient offrir une perspective aux travaux sur la colonisation intérieure dans le Nord de la Suède, jusqu'alors focalisés sur les mouvements démographiques<sup>2077</sup>. Elle montre que les infrastructures redessinent la frontière entre zones habitables et sauvages dans l'esprit des contemporains. Etant donné le rôle central que jouent les ingénieurs dans la mise en œuvre de cette nouvelle politique qui devient si intimement liée à l'identité nationale, les autorités royales accordent alors une attention toute particulière à la formation des ingénieurs. Ainsi, même la formation technique devient un sujet de conflit politique, entre les partisans d'un modèle français que l'on peut résumer grossièrement à une formation théorique poussée ; et les partisans d'un modèle britannique qui promeuvent une éducation technique tournée vers la pratique.

---

<sup>2076</sup> KOTT, Sandrine, MICHEL, Christian. Introduction. Sphère publique et sphère privée dans les sociétés socialistes. La mise à l'épreuve d'une dichotomie. *Histoire@Politique*, 2009, vol. 1, n° 7, p. 1-1

<sup>2077</sup> MÖRNER, Magnus. The colonization of Norrland by settlers during the nineteenth century in a broader perspective. *Scandinavian Journal of History*, 1982, vol. 7, p. 315 - 338 et plus largement sur le sujet, FUR, Gunlög. Colonialism and Swedish History : Unthinkable Connections ? in NAUM, Magdalena, NORDIN, Jonas (eds.). *Scandinavian Colonialism and the Rise of Modernity : Small Time Agents in a Global Arena*. Berlin : Springer, 2013, p. 17 - 36

En somme, la construction d'une administration publique ne se fait pas par la simple création d'institutions qui reposent sur un corpus juridique, comme le présumait l'historiographie traditionnelle suédoise<sup>2078</sup>. Le projet du canal de Göta n'a pas non plus été conçu dès ses débuts comme la première pierre d'un réseau de canaux suédois. Au contraire, dans les deux cas, la vie politique suédoise et le développement technique dans le pays ont tous les deux participé à la transformation du projet singulier en politique publique d'ampleur nationale. Cette thèse doit être comprise comme une lecture de la transformation de la signification et de la place accordée au projet dans la société suédoise. Elle ne remet pas en question le fait que la voie d'eau a été utile pendant quelques années pour le transport des denrées agricoles et du minerai de fer. Même si à partir des années 1840, le canal ne peut résister à la concurrence nouvelle des chemins de fer, l'atelier de Motala devient une des principales usines du pays. Finalement la construction du canal de Göta a dilaté l'échelle de l'intervention de l'Etat, tant dans les thèmes qu'à l'échelle du territoire. En montrant ici comment et pourquoi, nous avons essayé de montrer qu'une infrastructure est politique dans tous les sens du terme.

---

<sup>2078</sup> voir surtout LINDROTH, Sten. *Svensk lärdomshistoria*. Stockholm : Norstedt, 1975, 4 vol.

# SOURCES

## **Inventaire des sources. Archives.**

### **Archives diplomatiques, La Courneuve**

#### **Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901)**

AE/B/III/416 : Suède et Norvège. 1725-1855

AE/B/III/417 : Suède et Norvège. 1725-1855

Gothembourg, tome 2 : Correspondance consulaire et commerciale (1793-1802)

Gothembourg, tome 3 : Correspondance consulaire et commerciale (1803-1818)

Gothembourg, tome 4 : Correspondance consulaire et commerciale (1819-1824)

Gothembourg, tome 5 : Correspondance consulaire et commerciale (1825-1829)

Gothembourg, tome 6 : Correspondance consulaire et commerciale (1820-1833)

### **Archives nationales, CARAN, Paris**

#### **Correspondance consulaire et commerciale (avant 1793)**

Gothembourg, tome 1 : Correspondance consulaire et commerciale (1778-1792)

#### **Mémoires et documents - Suède**

6 : Suède, 1632-1814

35 : Suède, 1816

36 : Suède, 1805-1829

38 : Suède, 1771-1808

### **Institution of the Civil Engineers, Londres**

#### **Telford Papers**

T/GC : Letters 1808-1828

T/GC vol.1 : Telford Letters 0-100

T/GC vol. 2 : Telford Letters 101-200

T/GC vol. 3 : Telford Letters 201-304

T/GC : Edinburgh and Glasgow Union Canal

### **Kungliga Biblioteket, Stockholm**

#### **Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling (1766-1829)**

Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling (1766-1829) - 1 Brev från Svenska och utländska brevskrivare

Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling (1766-1829) - 2 Brev från Svenska och utländska brevskrivare

Baltzar Bogislaus von Platen brevsamling (1766-1829) - 3 Brev från Svenska och utländska brevskrivare

### **Riksarkivet, Stockholm (Marieberg)**

#### **Biblioteket Marieberg**

Underdånig berättelse om arbetets fortgång vid Göta kanal år 1811.

Underdånig berättelse om arbetets fortgång vid Göta kanal år 1815.

Underdånig berättelse om arbetets fortgång vid Göta kanal år 1816.

Underdånig berättelse om arbetets fortgång vid Göta kanal år 1817.

Underdånig berättelse om arbetets fortgång vid Göta kanal år 1818.

Underdånig berättelse om arbetets fortgång vid Göta kanal år 1819.

Underdånig berättelse om arbetets fortgång vid Göta kanal för år 1822.

Underdånig berättelse om arbetets fortgång vid Göta kanal år 1823.

Underdånig berättelse om arbetets fortgång vid Göta kanal år 1825.

Underdånig berättelse om arbetets fortgång vid Göta kanal år 1826.

### **Brevsamlingar**

RA/720791.009 : B. B. von Platen till Gustaf af Wetterstedt

E 4487 : Lagerheim till Chalmers

E 4491 : Lagerheim till Nordevall

E 4697 : Charles Dupin till Gustaf Carl Fredrik Löwenhielm, 1827

A0533 : Charles Dupin till Hans Kungliga Majestät

E 5350 : Skogmanska samlingen



E 5361 : Skogmanska samlingen

E5573 : Louise sprengtporten

E 6025 : B. B. von Platen till Gustaf af Wetterstedt

### **Esplunda arkiv**

Esplunda arkiv - Mörner till Platen

### **Kanal och slussbolag**

SE/RA/1135/IX/12/804 : Göta kanal (1810-1818)

SE/RA/1135/IX/12/805 : Göta kanal (1819-1830)

SE/RA/1135/IX/12/806 : Göta kanal (1831-1840)

### **Kammarkollegiet Kommunikationer**

SE/RA/522/12/7 : Kanaler och slussar

### **Kommerskollegium**

SE/RA/420132/1/F II c/5 : Skrivelser rörande pass- och fribrevshandlingar - Från norska finans-, handels- och/eller tulldepartementet

### **Kommerskollegium särskilda utredningar och berättelser**

SE/RA/420132/1/F IV/28 : Skeppsumgälder 1816, 1817. Jämförelse mellan förhållandena i Sverige och England

### **Kommerskollegium kommunikationer**

SE/RA/522/12/7 : Kanaler och slussar: strödda handlingar 1625-1837. Lilla Edets slussar 1655-1825, Trollhätte slussar 1786-1825, Göta kanal 1815, Baggensstäket 1704-1747

### **Kommerskollegium skrivelser från svenska (svensk-norska) konsuler**

SE/RA/420132/1/E VI aa/231 : London (1730-1814)

SE/RA/420132/1/E VI aa/232 : London (1815)

SE/RA/420132/1/E VI aa/233 : London (1816). Innehåller skeppslista 1815

SE/RA/420132/1/E VI aa/234 : London (1817-1818)

SE/RA/420132/1/E VI aa/235 : London (1819-1824)

SE/RA/420132/1/E VI aa/236 : London (1825-1828)

SE/RA/420132/1/E VI aa/237 : London (1829-1831)

### **Kommunikationsväsen**

SE/RA/757/20/13 : Göta kanal samling

### **Kommitterade ang arbetet på Göta kanal**

SE/RA/310602 : Kommitterade ang arbetet på Göta kanal

### **Kommitterade ang grunderna för ersättningar vid expropriationer för Göta kanal (1810 - )**

SE/RA/310600 : Kommitterade ang grunderna för ersättningar vid expropriationer för Göta kanal (1810 - )

## **Skrivelser till Konungen**

SE/RA/1133/1133.17 : Statlig myndighet. Kungl. Maj:ts kansli / Regeringskansliet

SE/RA/757/20/10 : Trollhätte kanal samling

## **Utrikesdepartementet**

SE/RA/221/2210.01.1/F/F 1/F 1 A/6 : Korrespondens med affärshus samt andra handlingar angående kabinettskassan

## **Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare**

SE/RA/420472/19/01/J II a/J II a 6/2076:00001 : Plan Charta öfver Trollhättan med dess Nya Canal och Slussar Efter Pålitlig Geometrisk Afmätning, författad och utgifven af Fredr. Akrel Graveur. Stockholm 1800. [Med översiktskarta över Göta älv.]

SE/RA/81001/#/0322:00001 : Spec. /över Göta kanals sträckning från/ Motala till Boren. Original mätningen. - Carl Leffler. den 9 november 1808.

## **Riksarkivet, Göteborg**

### **- Arkivgatan**

## **Kobergs fideikommiss arkiv**

SE/GLA/10971/F 15/9 : Handlingar i diverse ämnen (1790-1800)

## **Kommerseråd Gustaf Henrik Ekmans privatarkiv**

SE/GLA/10321 : Kommerseråd Gustaf Henrik Ekmans privatarkiv

## **Skaraborgs läns landskontor < 1900**

SE/GLA/12599/D I a/5 : Kungliga Majestätets brev 1725-1915, Härmed Kungl. Maj:ts brev ang Göta Kanal

**- Polstjärnegatan**

**Direktör Sven Almqvists arkiv**

SE/GLA/10275 : Direktör Sven Almqvists papper

**Ekman & Co**

SE/GLA/10761/C I/1 : Diarier över inkommen utländsk korrespondens (1809-1813)

SE/GLA/10761/C I/2 : Diarier över inkommen utländsk korrespondens (1813-1817)

**Göta Kanals Diskontbolags arkiv**

SE/GLA/10521/-/1 : Bunt. Bolagsstämmans protokoll daterat 1/6 1816.

**Kommerserådet Berndt Harder Santessons papper**

SE/GLA/10332 : Direktör Bernt Harder Santessons papper

**Trollhätte Kanal- och slussverksbolags arkiv**

SE/GLA/11378/A I a/1: Kanaldirektionens protokoll (1794)

SE/GLA/11378/A I a/2 : Kanaldirektionens protokoll (1795)

SE/GLA/11378/A I a/3 : Kanaldirektionens protokoll (1796)

SE/GLA/11378/A I a/4 : Kanaldirektionens protokoll (1797)

SE/GLA/11378/A I a/5 : Kanaldirektionens protokoll (1798)

SE/GLA/11378/A I a/6 : Kanaldirektionens protokoll (1799)

SE/GLA/11378/A I a/7 : Kanaldirektionens protokoll (1800)

SE/GLA/11378/B I a/1 : Brevböcker, Direktionens (1794-1796)

SE/GLA/11378/B I a/2 : Brevböcker, Direktionens (1797-1798)

SE/GLA/11378/B I a/3 : Brevböcker, Direktionens (1798-1800)

SE/GLA/11378/B I c/1 : Brevböcker, Övrigt

SE/GLA/11378/E I c/1 : Kungliga brev (1760-1811)

SE/GLA/11378/E I c/2 : Kungliga brev (1760-1836)

SE/GLA/11378/E I c/3 : Kungliga brev (1776-1829)

SE/GLA/11378/E III a/1 : Skrivelser, Till Kamreraren, dir. Chalmers och dir. Bagge (1794-1823)

SE/GLA/11378/E III a/2 : Skrivelser, Till Kamreraren, dir. Chalmers och dir. Bagge (1814-1836)

SE/GLA/11378/E III d/1 : Skrivelser, Övriga inkomna handlingar (1743-1813)

SE/GLA/11378/E III d/2 : Skrivelser, Övriga inkomna handlingar (1794-1806)

SE/GLA/11378 : Kommunikations Trollhätte kanal

SE/GLA/11378 : Trollhätte slussverk bolag

**Riksarkivet, Vadstena**

## **Göta kanalbolags arkiv**

SE/VALA/02660/A I a/1 : Direktionsprotokoll (1809-1813)

SE/VALA/02660/A I a/2 : Direktionsprotokoll (1814)

SE/VALA/02660/A I a/3 : Direktionsprotokoll (1814-1817)

SE/VALA/02660/A I a/4 : Direktionsprotokoll (1816-1819)

SE/VALA/02660/A I a/5 : Direktionsprotokoll (1818-1819)

SE/VALA/02660/A I a/6 : Direktionsprotokoll (1819-1823)

SE/VALA/02660/A I a/7 : Direktionsprotokoll (1820-1822)

SE/VALA/02660/A I a/8 : Direktionsprotokoll (1823-1824)

SE/VALA/02660/A I a/9 : Direktionsprotokoll (1824-1826)

SE/VALA/02660/A I a/10 : Direktionsprotokoll (1825-1826)

SE/VALA/02660/A I a/11 : Direktionsprotokoll (1826-1827)

SE/VALA/02660/A I a/12 : Direktionsprotokoll (1827-1829)

SE/VALA/02660/A I a/13 : Direktionsprotokoll (1830)

SE/VALA/02660/A I a/14 : Direktionsprotokoll (1831)

SE/VALA/02660/B I/1 : Brevjournaler (1808-1811)

SE/VALA/02660/B I/2 : Brevjournaler (1812-1814)

SE/VALA/02660/B I/3 : Brevjournaler (1815-1816)

SE/VALA/02660/B I/4 : Brevjournaler (1817-1818)

SE/VALA/02660/B I/5 : Brevjournaler (1819-1821)

SE/VALA/02660/B I/6 : Brevjournaler (1822-1824)

SE/VALA/02660/B I/7 : Brevjournaler (1825-1827)

SE/VALA/02660/B I/8 : Brevjournaler (1828-1829)

SE/VALA/02660/B I/9 : Brevjournaler (1829-1831)

SE/VALA/02660/B I/10 : Brevjournaler (1832-1835)

SE/VALA/02660/B III/1 : Koncept till cirkulär och instruktioner (1810-1817)

SE/VALA/02660/B III/2 : Koncept till cirkulär och instruktioner (1811-1831)

SE/VALA/02660/B IV a/1 : Orderböcker (äldre serie) (1811-1813)

SE/VALA/02660/B IV a/2 : Orderböcker (äldre serie) (1811-1817)

SE/VALA/02660/B IV a/3 : Orderböcker (äldre serie) (1812-1815)

SE/VALA/02660/B IV a/4 : Orderböcker (äldre serie) (1812-1818)

SE/VALA/02660/B IV a/5 : Orderböcker (äldre serie) (1812-1819)

SE/VALA/02660/B IV a/6 : Orderböcker (äldre serie) (1815-1820)

SE/VALA/02660/B IV a/7 : Orderböcker (äldre serie) (1815-1825)

SE/VALA/02660/B IV a/8 : Orderböcker (äldre serie) (1816-1820)

SE/VALA/02660/B IV a/9 : Orderböcker (äldre serie) (1823-1832)

SE/VALA/02660/B IV a/10 : Orderböcker (äldre serie) (1824-1830)

SE/VALA/02660/E I/1 : Inkomna kungliga brev (1794-1859)

SE/VALA/02660/E I/2 : Inkomna kungliga brev (1808-1818)

SE/VALA/02660/F I c/3 : Riksdagshandlingar rörande kanalbygget (1814-1830)

SE/VALA/02660/F I c/5 : Handlingar (med ritning) rörande von Platens begravningsplats i Motala 1828

SE/VALA/02660/F VI a/1 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1810-1832)

SE/VALA/02660/F VI a/2 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1811-1814)

SE/VALA/02660/F VI a/3 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1815)

SE/VALA/02660/F VI a/4 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1816)

SE/VALA/02660/F VI a/5 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1817)

SE/VALA/02660/F VI a/6 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1818)

SE/VALA/02660/F VI a/7 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1819)

SE/VALA/02660/F VI a/8 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1820)

SE/VALA/02660/F VI a/9 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1821)



SE/VALA/02660/F VI a/10 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1822)

SE/VALA/02660/F VI a/11 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1823)

SE/VALA/02660/F VI a/12 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1824)

SE/VALA/02660/F VI a/13 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1825)

SE/VALA/02660/F VI a/14 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1826-1827)

SE/VALA/02660/F VI a/15 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1828-1832)

SE/VALA/02660/F VI a/16 : Arbetsplaner och arbetsrelationer (1830)

SE/VALA/02660/G I ba/1 : Generalrakningar Göta kanal (1810-1816)

SE/VALA/02660/G I ba/2 : Generalrakningar Göta kanal (1810-1833)

SE/VALA/02660/Ö I a/1 : Tryckta handlingar rörande Göta kanal (1801-1847)

SE/VALA/02660/Ö I b/1 : Diverse tryck rörande Göta kanal (1801-1847)

SE/VALA/02660 : Kommunikations Göta kanal

SE/VALA/02660 : Göta kanal diskont

### **Inventaire des sources. Sources publiées.**

ANCKARSVÄRD, Carl Henric. Anmärkningar vid stats- och banco-utskottens betänkande rörande discontregleringarne anförde uti ridderskapets och adelns plenum den 17 mars 1818. Stockholm, 1818

ANCKARSVÄRD, Carl Henric. Dictamen till ridderskapet och adelns protocoll för den 13

febr. 1818, af C. H. Anckarswärd, innefattande anmärkningar vid herr grefve v. Platens memorial för den 9 febr. 1818 om Götha Canal. Stockholm, 1818

BERGEGREN, Johan Gabriel. Vid Götha Canals fullbordan och slutliga öppnande i Hans Maj:t Konungens och den Kongl. Famillens höga öfvervara, vid Snöfvelstorp lastageplats den 26 september 1832. Linköping, 1832

ERICSSON, John, ERICSSON, Nils. Motala verkstad. Motala, 1822

FORSELL, Jakob. Oväldiga tankar om Götha Canal. Stockholm, 1818

GÖTHBERG, Carl. Handlingar rörande Trollhätte slusswerks arbete och dess fullbordan privilegierade bolag. Stockholm, 1805

GRANBERG, Per Adolf. Trollhätte kanalfartens historia. Göteborg : Samuel Norberg, 1801, 160 p.

GRANBERG, Per Adolf. Staden Göteborgs historia och beskrivning. Stockholm : Elméns och Granbergs, 1815, 2 vol.

LAGERHEIM, Gustaf Adolf. Anmärkningar vid skriften: Oväldiga tankar om Götha Canal. Stockholm, 1818

LAGERHEIM, Gustaf Adolf. Monolog vid Baltzar v. Platens graf. Vadstena, 1832

NORDLINDH, Carl Magnus. Förklaring, i anledning af påståenderna emot förre directionen för Malmö discont, för lagstridigt förfarande vid förvaltningen af detta verk, till kongl. maj:ts och rikets höglofl. Svea hofrätt. Stockholm, 1818

ODDY, Joshua Jepson. European commerce shewing new and secure channels of trade with the continent of Europe. Londres : J. & J. Richardson, 2 vol.

VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. Avhandling om kanaler genom Sverige med särskilt avseende å Vänerens sammanbindande med Östersjön. Stockholm : N. M. Lindh, 1806, 64 p.

VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. Berättelser samt kostnads- och ersättnings-förslag rörande den föreslagna Göta kanalen. Stockholm : C. Delén, 1809, 60 p.

VON PLATEN, Baltzar Bogislaus. Försök till utredning af följderna utav den arbets-metod vid Göta kanal blivt brukad samt därvid envänd kostnad jämte en blick på denna kanals blivande nytta. Linköping : Peter och Abrahamsson, 1822, 84 p.

PONTIN, Magnus Martin. Fosterländsk sang vid Götha Canals öppnande i Hans Maj:t Konungens och den Kongl. famillens närvaro den 26 september 1832. Stockholm, 1832

RICKMAN, John (éd.). Life of Thomas Telford, civil engineer, containing a descriptive narrative of his professional labours : with a folio atlas of copper platers. Londres : James and Luke G. Hansard and sons, 1838, 2 vol.

SANTESSON, Bernt. Polemiska skrifter om Diskonten. Stockholm, 1818

SCHLENGEL, August Wilhelm. Sur le système continental, et sur ses rapports avec la Suède. Paris : J. Paschoud, 1814, 108 p.

SILFVERSTOLPE, Anders. Granskning af skriften Oväldiga Tankar om Götha Canal. Stockholm, 1818

SKJÖLDEBRAND, Anders Fredrik. Description des cataractes et du canal de Trollhätta en Suède. Stockholm : C. Delén, 1804, 47 p.

THOMSON, Thomas. Travels in Sweden in 1812. Londres : Robert Baldwin, 1813, 457 p.

TOUCHARD-LAFOSSE, Georges. Histoire de Charles XIV, Roi de Suède et de Norvège. Paris : Gustave Barba, 1838, 3 vol.

Recueil de lettres, proclamations et discours de Charles Jean Prince royal et ensuite Roi de Suède et de Norvège. Stockholm : C. Delén, 1825, 2 vol.

Recueil de lettres, proclamations et discours de Charles Jean Prince royal et ensuite Roi de Suède et de Norvège. Stockholm : C. Delén, 1838, 2 vol.

Recueil de lettres, proclamations et discours de Charles Jean Prince royal et ensuite Roi de Suède et de Norvège. Stockholm : Adolphe Bonnier, 1858, 2 vol.

Svenska dagstidningar, *Post och Inrikes tidningar*, 1<sup>er</sup> octobre 1832



## BIBLIOGRAPHIE

### Histoire des projets d'aménagement

BACKOUCHE, Isabelle. La trace du fleuve. La Seine et Paris, 1750-1850. Paris : Éditions de l'EHESS, 2000, 430 p.

\_. Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Histoire & mesure, 2010, vol. 25, n°1, p. 47-86

BOWIE, Karen. Expertise et aménagement en région parisienne au XIX<sup>e</sup> siècle. Les enquêtes sur les projets pour une ligne Paris-Meaux, 1838-1841. Histoire urbaine, 2005, vol. 3, n°14, p. 99-122

CARSE, Ashley. Beyond the big ditch. Politics, ecology, and infrastructure at the Panama Canal. Cambridge : MIT Press, 2014, 298 p.

CONCHON, Anne. Le travail entre labeur et valeur : la corvée royale au XVIII<sup>e</sup> siècle. Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique, 2009, n°110, p. 39-51

\_. Les travaux publics comme ressource : les ateliers de charité dans les dernières décennies du XVIII<sup>e</sup> siècle. Mélanges de l'Ecole française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines, 2011, vol. 1, n°123, p. 173-180

FLAURAUD, Vincent. « Dire l'espace » du moulin hydraulique. Approches expertes, années 1830-1930. Siècles, 2009, n°30, p. 85-104

GALLICE, Alain, SERNA, Virginie. La rivière aménagée. Entre héritages et modernité, Formes, techniques et mise en œuvre. Cordemais : ESTUARIUM, 2005, 528 p.

GEIGER, Reed. Planning the French canals : the « Becquey Plan » of 1820-1822. The Journal of Economic History, 1984, vol. 44, n°2, p. 329-339

\_. Planning the French Canals : Bureaucracy, Politics, and Enterprise Under the Restoration. Cranbury : University of Delaware Press, 1995, 338 p.

GRABER, Frédéric. Paris a besoin d'eau : Projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne. Paris : CNRS Éditions, 2009, 412 p.

\_. Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) : pour une histoire des projets. Revue d'histoire moderne et contemporaine, 2011, vol. 3, n°58, p. 7-33

GRABER, Frédéric, GIREAUDEAU, Martin (dir.). Les projets. Une histoire politique (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles). Paris : Presses des Mines, 2018, 314 p.

HALLSTRÖM, Jonas. Constructing a Pipe-Bound City : A History of Water Supply, Sewerage, and Excreta Removal in Norrköping and Linköping, Sweden, 1860-1910. Linköping : Linköping University Electronic Press, 2003, 362 p.

HONNORÉ, Laurent. Le canal de Mons à Condé : projets, financement et réalisation (1807-1818). Revue du Nord, 2010, vol. 4, n° 387, p. 813-838

LLINARES, Sylviane, EGASSE, Benjamin, DANA, Katherine (dir.). De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2018, 420 p.

LYON-CAEN, Nicolas. Un prix sans aménité. L'indemnisation des propriétaires parisiens à la fin de l'Ancien Régime. Histoire & mesure, 2013, vol. 28, n°1, p. 75-105

MARCONI, Cyrille. Les ateliers de charité en Dauphiné : l'assistance par le travail entre secours et enjeux économiques (1771-1917). Doctorat : Droit : Grenoble : Université de Grenoble, 2012. 816 p.

MASSARD-GUILBAUD, Geneviève. Isabelle Backouche, La trace du fleuve. La Seine et Paris, 1750-1850. Histoire urbaine, 2002, vol. 1, n°5, p. 207-210

MONTEL, Nathalie. L'organisation sur les chantiers de terrassement, le cas du percement du canal de Suez. *Culture technique*, 1992, vol. 1, n°26, p. 134-145

\_. Le chantier du canal de Suez (1859-1869). Une histoire des pratiques techniques. Paris : Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1998, 379 p.

\_. L'État aménageur dans la France de la seconde Restauration, au prisme du rapport au roi sur la navigation intérieure de 1820. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2012, vol. 1, n°59, p. 34-61

MORERA, Raphaël. La politique hydraulique des rois de France au XVII<sup>e</sup> siècle. Des constructions d'emblèmes. *Hypothèses*, 2005, vol. 8, n°1, p. 49-60

PUGET, Julien. Détruire pour embellir : Pratiques d'estimation et d'indemnisation des propriétés urbaines à Marseille dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle. *Histoire et mesure*, 2013, vol. 28, n°1, p. 11-44

ROSSELL, David. Review of Carol Sheriff, *The Artificial River : The Erie Canal and the Paradox of Progress, 1817-1862* [en ligne]. *H-Net Reviews*, 1997 [22/01/2019] <http://www.h-net.org/reviews/showpdf.php?id=1332>

SHAW, Ronald. *Canals for a Nation: The Canal Era in the United States, 1790-1860*. Lexington : University Press of Kentucky, 1990, 304 p.

SHERIFF, Carol. *The Artificial River: The Erie Canal and the Paradox of Progress, 1817-1862*. Londres : Hill & Wang, 1997. 272 p.

VERDIER, Nicolas. Le réseau technique est-il un impensé du XVIII<sup>e</sup> siècle : le cas de la poste aux chevaux. *Métropolis*, 2007, vol. 2, n°68, p. 7-21

WAY, Peter. *Common labor, workers and the digging of North American canals, 1780-1860*. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 1997. 304 p.



WOTEN, Rick Lee. Navigating internal improvement: rivers, canals, and state formation in the 19th century midwest. Doctorat : Histoire : Ames : Iowa University State, 2009. 320 p.

Recueil de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions. Bruxelles : De Boeck, 2000, 616 p.

### **Histoire des transports**

BEYER, Antoine. Les grands jalons de l'histoire des voies navigables françaises. Pour mémoire, revue des ministères de l'environnement, de l'énergie et de la mer, 2016, n°17, p. 83-93

BOGART, Dan. The Transport Revolution in Industrializing Britain: A Survey. Université de Californie à Irvine, Working paper, 2013, 30 p.

BOUGHEY, Joseph, HADFIELD, Charles. British Canals. The Standard History. Londres : The History Press, 2008, 319 p.

CLAY, Arnold. Water and Moral Economy. The Journal of the Southwest, 2017, vol. 59, n°1-2, p. 60-82

DE MARÉ, Eric. Swedish cross cut, a book on the Göta canal. Malmö : Alhems förlag, 1964, 239 p.

GOLLER, Robert. The Morris Canal, Across New Jersey by Water and Rail. Mount Pleasant : Arcadia Publishing, 1999, 128 p.

IBSEN, Hilde, SVENSSON, Eva, NYBERG, Lars. Klarälven. Karlstad : Karlstad University Press, 2011, 149 p.

JOHNSON, Leland, PARRISH, Charles. Kentucky River Development : The Commonwealth's Waterway. Louisville : US Army Corps of Engineers, 1999, 233 p.

KRIEDEL, Norbert. La navigation fluviale sur le Rhin au XIX<sup>e</sup> siècle. *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, 2015, vol. 2, n°47, p. 307-320

KUNZ, Andréas, MERGER, Michèle. Navigation intérieure, industrialisation et développement économique dans l'Europe du XIX<sup>e</sup> siècle. *Histoire, économie et société*, 1994, vol. 13, n°4, p. 697-701

MAW, Peter. *Transport and the industrial city : Manchester and the canal age, 1750–1850*. Manchester : Manchester University Press, 2013, 320 p.

RAUDZENS, George. *The British Ordnance Department and Canada's Canals, 1815-1855*. Waterloo : Wilfrid Laurier University Press, 1979, 204 p.

SZOSTAK, Rick. *The role of transportation in the Industrial Revolution : A comparison of England and France*. Montréal : McGill University Press, 1991, 331 p.

TULLOCH, Judith. *The Rideau Canal. Defense, transport and recreation*. *History and Archaeology*, 1981, n°50

### **Histoire administrative**

BARILLE, Claire, LE ROUX, Thomas, THÉBAUD-SORGER, Marie. Grenelle 1794 : secourir, indemniser et soigner les victimes d'une catastrophe industrielle à l'heure révolutionnaire. *Le Mouvement Social*, 2014, vol. 4, n°249, p. 41-71

BERGÈRE, Marc, LE BIHAN, Jean. *Fonctionnaires dans la tourmente. Épurations administratives et transitions politiques à l'époque contemporaine*. Genève : Georg, 2009, p. 51

BRASSART, Laurent, ANDRO, Gaïd. *Administrer sous la Révolution et l'Empire*. *Annales historiques de la Révolution française*, 2017, vol. 3, n°389, p. 3-18

BUTON, François. *L'administration des faveurs : l'Etat, les sourds et les aveugles, 1789-1885*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2009, 333 p.

CONCHON, Anne. Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace. *Annales historiques de la Révolution française*, 2008, n°352, p. 5-28

\_. La corvée des grands chemins au XVIII<sup>e</sup> siècle : Économie d'une institution. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2016, 354 p.

CONDETTE-MARCANT, Anne-Sophie. Bâtir une généralité : le droit des travaux publics dans la généralité d'Amiens au XVIII<sup>e</sup> siècle. Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2001, 666 p.

DARD, Olivier, MARGAIRAZ, Dominique (dir.). Le service public, l'économie, la République. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2005, vol. 3, n°52, 2005, 206 p.

DENIS, Vincent. Administrer l'identité. Le premier âge des papiers d'identité en France (XVIII<sup>e</sup>-milieu XIX<sup>e</sup> siècle). *Labyrinthe*, 2000, n°5, p. 25-42

GARNER, Guillaume. Territoire et espace dans la théorie économique en Allemagne, 1750-1820. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2001, vol. 2, n°48, p. 25-50

\_. Caméralisme et territoire. État, espace et économie dans le discours économique allemand au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Revue du Nord*, 2003, vol. 4, n° 352, p. 729-745

\_. La question douanière dans le discours économique en Allemagne (seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle). *Histoire, économie et société*, 2004, vol. 23, n°1, p. 39-53

\_(dir.). *Die Ökonomie des Privilegs, Westeuropa 16.–19. Jahrhundert. L'économie du privilège, Europe occidentale XVI<sup>e</sup>–XIX<sup>e</sup> siècles*. Francfort : Klostermann, 2016, 550 p.

GIDLÖF, Leif. Carl David Skogman [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 2006 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/Sbl/Presentation.aspx?id=6025>

GRABER, Frédéric. Entre commodité et consentement. Des enquêtes publiques au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Participations*, 2012, vol. 2, n°3, p. 93-117

\_. Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité publique pour justifier le sacrifice dans un monde de projets. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2016, vol. 3, n° 63, 2016, p. 31-63

\_. L'introduction des enquêtes publiques à la fin de la Restauration. *Pour Mémoire*, 2017, n°22, p. 79-86

GRANHOLM, Arne. När professionerna blev byråkrater. Om statlig byråkrati under 200 år och hur traditionella professioners särställning minskat. Université d'Umeå, Working paper, 2013, 324 p.

HOOD, Christopher, HEALD, David (eds.). *Transparency. The Key to Better Governance ?* Oxford : Oxford, Oxford University Press, 2006, 246 p.

INGOLD, Alice. Gouverner les eaux courantes en France au XIX<sup>e</sup> siècle. Administration, droits et savoirs. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2011, vol. 66, n°1, p. 69-104

\_. Expertise naturaliste, droit et histoire. Les savoirs du partage des eaux dans la France post-révolutionnaire. *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2014, vol. 1, n°48, p. 29-45

KARILA-COHEN, Pierre. Etat et enquête au XIX<sup>e</sup> siècle : d'une autorité à l'autre. *Romantisme*, 2010, vol. 149, n°3, p. 25-37

KJELLANDER. Gustaf Adolf Lagerheim [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1979 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=10900&forceOrdinarySite=true#Arkivuppgifter>

KRULIC, Brigitte. *Savoirs et métiers de l'Etat au XIX<sup>e</sup> siècle. France et Etats germaniques.* Berne : Peter Lang, 2014, 221 p.

LABORIER, Pascale, AUDREN, Frédéric, NAPOLI, Paolo, VOGEL, Jakob (dir.). *Sciences camérales. Activités pratiques et histoire des dispositifs publics.* Paris : Presses Universitaires de France, 2011, 594 p.

LEMERCIER, Claire. La construction d'un modèle français de service public avant 1914. Regards croisés sur l'économie, 2007, vol. 2, n°2, p. 47-54

\_. Un modèle français de jugement des pairs. Les tribunaux de commerce, 1790-1880. Habilitation à diriger des recherches : Histoire : Paris : Université Paris VIII Vincennes-Saint-Denis, 2012. 540 p.

LEMESLE, Hélène. Réglementer l'achat public en France (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle). Genèses, 2010, vol. 3, n°80, p. 8-26

LOK, Matthijs. Renouer la chaîne des temps » ou « repartir à zéro » ? Passé, présent, futur en France et aux Pays-Bas (1814-1815). Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle, 2014, n°49, p. 79-92

MARGAIRAZ, Dominique. L'invention d'une catégorie administrative : la navigation intérieure, XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles. Bibliothèque de l'école des chartes, 2008, vol. 166, n°1, p. 119-144

MARGAIRAZ, Dominique, MINARD, Philippe (dir.). L'information économique (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle). Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2008, 381 p.

MARTIN, Virginie. La statistique administrative au service de la diplomatie commerciale : l'enquête inédite du ministère des relations extérieures du 5 décembre 1796. Annales historiques de la Révolution Française, 2017, vol. 3, n°389, p. 119-138

MONTEL, Nathalie. Acteurs privés et acteurs publics : une histoire du partage des rôles. Paris : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1994, 150 p.

MONTELIUS, Jan Olof. Svensk vägadministration : en historisk översikt. Bebyggelsehistorisk tidskrift, 2000, n°39, 15 p.

MOULLIER, Igor. Administration et service public à l'époque napoléonienne. Journée d'études Naissance du service public de l'Ancien Régime à la Révolution française et à l'époque napoléonienne, 2011

\_ . Administration et Öffentlichkeit. La reconfiguration des savoirs à l'époque napoléonienne [en ligne]. *Perspectivia.net*, 2012, [22/01/2019] [http://www.perspectivia.net/content/publikationen/discussions/7-2012/moullier\\_administration](http://www.perspectivia.net/content/publikationen/discussions/7-2012/moullier_administration)

\_ . Une révolution de l'administration ? La naissance de la science administrative impériale (1810-1815). *Annales historiques de la Révolution Française*, 2017, vol. 3, n°3, p. 139-160

REYNOLDS, Susan. *Before the Eminent Domain : Toward a History of Expropriation of Land for the Common Good*. Chapel Hill : University of North Carolina Press, 2010, 192 p.

SKED, Alan. The fiscal-military state in Eighteenth-Century Europe : Essays in honour of P. G. M. Dickson. *The English Historical Review*, 2011, vol. 126, n°520, p. 707-708

SZULMAN, Eric. *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime : naissance d'une politique publique*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2014, 376 p.

\_ . Administrer la navigation intérieure sous la Révolution. *Annales historiques de la Révolution française*, 2017, vol. 3, n°389, p. 57-76

NILSSON, Torbjörn. Ämbetsmannen som kapitalist - en okänd 1800-talshistoria. *Scandia*, 1999, vol. 64, n°1, p. 71-96

SUNDELL, Anders. Nepotism in the Swedish Central Public Administration 1790-1925. *Gothenburg paper for American Political Science Association Annual Meeting*, 2013, 27 p.

TODOROV, Nicola. Vaincre la résistance administrative. Le combat pour l'application de la législation française dans un Etat-satellite : le cas du royaume de Westphalie In PETITEAU, Natalie. *Conflits d'Empire*. Poitiers : GERHICO, 2006, 151 p.

TOPALOV, Christian (dir.). *Laboratoires du nouveau siècle. La nébuleuse réformatrice et ses réseaux en France (1880-1914)*. Paris : Éditions de l'EHESS, 1999, 574 p.

TULARD, Jean. Napoléon et la naissance de l'administration française. *Revue du Souvenir Napoléonien*, 1988, n°359, p. 5-9

### **Histoire des ingénieurs**

AGUILERA, Mathieu. L'ingénieur, les capitaines et les planteurs. Le recensement de la Siembre Fiel Isla de Cuba (1825-1842) : entre savoirs locaux et préoccupations impériales. *Histoire et Mesure*, 2017, vol. 32, n°1, p. 9-52

BACKOUCHE, Isabelle. Devenir expert. *Genèses*, 2008, vol. 1, n°70, p. 3

BAECKSTRÖM, Arvid. *Kungliga modelkammaren*. Stockholm : Tekniska museet, 1959, 72 p.

BROICH, John. Engineering the Empire : British water supply systems and colonial societies, 1850-1900. *Journal of British studies*, 2007, vol. 46, n°2, p. 346-365

CHATZIS, Konstantinos. Introduction : The national identities of engineers. *History and Technology*, 2007, vol. 23, n°3, p. 193-196

\_. Les ingénieurs français au XIX<sup>e</sup> siècle (1789 – 1914) – Émergence et construction d'une spécificité nationale. *Bulletin de la Sabix*, 2009, n°44, p. 53-63

\_. Eaux de Paris, eaux de Londres. Quand les ingénieurs de la capitale française regardent outre-Manche, 1820-1880. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 209-218

CHRISTEN, Carole, VATIN, François (dir.). *Charles Dupin (1784-1873)*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2009, 310 p.

EDMONSON, James. From mécanicien to ingénieur. *Technical and education and the machine building industry in nineteenth century France*. New York : Garland publishing, 1987, 631 p.

ERICSON, Lars. Eric Nordewall [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1991 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/8274>

FLEXNER, Helen. The London Mechanics' Institution. Social and cultural foundations. 1823-1830. Doctorat : Histoire : Londres : University College London, 2014. 449 p.

FOURNIER, Patrick. Expertise juridique et expertise technique : la mutation du regard sur l'espace rural en Languedoc, Provence et Comtat (XV<sup>e</sup> - début du XIX<sup>e</sup> siècle). *Annales du Midi*, vol. 122, n°272, 2010, p. 535-552

GARCON, Anne-Françoise, BELHOSTE, Bruno. Les ingénieurs des Mines : cultures, pouvoirs, pratiques. Paris : Institut de gestion publique et du développement économique, 2012, 488 p.

GOUZÉVITCH, Irina, GOUZÉVITCH, Dmitri. Les corps d'ingénieurs comme organisation professionnelle en Russie : genèses, évolution, spécificité : XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. *Cahiers du monde russe et soviétique*, 2000, vol. 4, n°41, p. 569-614

GOUZÉVITCH, Irina, GRELON, André, KARVAR, Anousheh (dir.). La formation des ingénieurs en perspective. Modèles de référence et réseaux de médiation, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2004, 176 p.

GOUZÉVITCH, Irina, JONES, Peter. Becoming an engineer in eighteenth-century Europe : the construction of a professional identity. *Engineering studies*, 2011, vol. 3, n°3, p. 149-152

HACKER, Barton. Engineering a New Order : Military Institutions, Technical Education, and the Rise of the Industrial State. *Technology and Culture*, 1993, vol. 34, n°1, p. 1-27

LABOULAIS, Isabelle, VOGEL, Jakob. La construction du métier d'ingénieur des Mines à l'épreuve du terrain pendant la Révolution et l'Empire. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n°385, p. 47-66

LANGHOF, Jörgen. Eric Thomas Svedenstierna [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 2017 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/34842>



MONTEN, F. R. Malmö tekniska läroverk genom tiderna [en ligne]. Malmö teknologförbund, 1928 [22/01/2019] <http://www.malmoteknologforbund.com/Historik/8ea7d544-ea86-11d7-99e7-00055d6e7227-29.html>

PETTERSSON, Jan-Erik. Samuel Owen [en ligne]. Svenskt biografiskt lexikon, 1994 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/7877>

RAYMAEKERS, Pieter, LINSSEN, Willemnijne. Engineering institutions and networking in nineteenth-century Belgium and Britain. ICE Proceedings, 2013, vol. 166, n°1, p. 25-35

RIEBER, Alfred. The rise of engineers in Russia. Cahiers du Monde russe, 1990, vol. 31, n°4, p. 539-568

RÜEGG, Walter. Geschichte der Universität in Europa. Munich : C. H. Beck Verlag, 2004, 607 p.

SJÖSTRAND, Glenn. The field of technology in Sweden : the historical take-off of the engineering professions. Professions & Professionalism, 2013, vol. 3, n°2, p. 1-18

SKEMPTON, Arnold (ed.). A Biographical Dictionary of Civil Engineers in Great Britain and Ireland. Londres : Institution of Civil Engineers, 2002, 2 vol.

SUNDSTRÖM, Arne. Samuel Owen : teknik- och ångbåtspionjär. Daedalus, 2009, n°77, 224 p.

TORSTENDAHL, Rolf. Dispersion of Engineers in a Transitional Society : Swedish Technicians, 1860-1940. Uppsala : Almqvist and Wiksell, 1975, 45 p.

VINCK, Dominique. Engineering practices. The knowledge of action. Revue d'anthropologie des connaissances, 2014, vol. 8, n°2, 20 p.

## **Histoire des sciences et des techniques**

ALLEAUME, Ghislaine. Les techniciens européens dans l'Égypte de Muhammad 'Alî (1805-1848). *Cahiers de la Méditerranée*, 2012, n°84, p. 185-195

BAIGENT, Elizabeth, KAIN, Roger. *The Cadastral Map in the Service of the State: A History of Property Mapping*. Chicago : University of Chicago Press, 423 p.

BEAUD, Jean-Pierre, DAMASCENO FONSECA, Claudia. Le chiffre et la carte. Pratiques statistiques et cartographiques en Amérique latine (du milieu du XVIII<sup>e</sup> au milieu du XX<sup>e</sup> siècle). *Histoire & mesure*, 2017, vol. 32, n°1, p. 3-8

BERETTA, Marco. *Between the Workshop and the Laboratory : Lavoisier's Network of Instrument Makers*. *Osiris*, 2014, vol. 29, n°1, p. 197-214

BLOND, Stéphane. Les apports d'une source cartographique pour l'étude des paysages : l'atlas dit de Trudaine (XVIII<sup>e</sup> siècle). *Les nouvelles de l'archéologie*, 2009, n°115, p. 30-35

DREICER, Gregory. *Building Bridges and Boundaries : The Lattice and the Tube, 1820-1860*. *Technology and Culture*, 2010, vol. 51, n°1, p. 126-163

FORS, Hjalmar. *The Limits of Matter—Chemistry, mining & enlightenment*. Chicago : University of Chicago Press, 2015. 248 p.

FRANGSMYR, Tore, HEILBRON, J. L., RIDER, Robin (eds.). *The Quantifying Spirit in the 18th Century*. Berkeley : University of California Press, 1990, 411 p.

GANI, Mary. *Cement and concrete*. Boca Raton : CRC Press, 1997, 224 p.

GRABER, Frédéric. La qualité de l'eau à Paris, 1760-1820. *ESKA*, 2008, vol. 1, n°50, p. 119-133

GUILLERME, André. Techniques et matériaux de construction (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle), une introduction. *History and Technology*, 1991, vol. 7, n°3-4, p. 165-178

HACKING, I. *The Taming of Chance*. Cambridge : Cambridge University Press, 2002, 284 p.

HEWLETT, Peter, LISKA, Martin (eds.). *Lea's Chemistry of Cement and Concrete*. Oxford : Butterworth-Heinemann, 2019, 896 p.

JACOB, Christian. *Qu'est-ce qu'un lieu de savoir ?* [en ligne]. OpenEdition Press, 2014 [22/01/2019] <https://books.openedition.org/oep/423?lang=fr>

JENSEN, Niklas Thode. *The Tranquebarian Society : Science, enlightenment and useful knowledge in the Danish-Norwegian East Indies, 1768–1813*. *Scandinavian Journal of History*, 2015, vol. 40, n°4, p. 535-561

LABOULAIS, Isabelle (ed.). *Les usages des cartes (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). Pour une approche pragmatique des productions cartographiques*. Strasbourg : Presses Universitaires de Strasbourg, 2008, 286 p.

MACLEOD, Christine. *Inventing the Industrial Revolution*. Cambridge : Cambridge University Press, 1988, 314 p.

MARSDEN, Ben. *Carriages, coffee-cups and dynamometers : representing French technical cultures in the London Mechanics' Magazine, 1823-1848*. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 243-254

MARX, Leo. *The machine in the garden*. Oxford : Oxford University Press, 1964, 414 p.

\_. *Does Improved Technology Mean Progress ?* *Technology Review*, 1987, n°71, p. 33-41

MILLET, Audrey. *Tracer le monde : outils et instruments de la Renaissance aux Lumières*. *Artefact*, 2016, n°4, p. 215-231

MUKERJI, Chandra. *Impossible Engineering : Technology and Territoriality on the Canal du Midi*. Princeton : Princeton University Press, 2009, 304 p.

NUVOLARI, Alessandro. The theory and practice of steam engineering in Britain and France, 1800-1850. Documents pour l'histoire des techniques, 2010, n°19, p. 189-197

PISANO, Raffaele (ed.). A Bridge between Conceptual Frameworks : Sciences, Society and Technology Studies. Dordrecht : Springer, 2015, 582 p.

PORTER, Theodore. Trust in numbers : The pursuit of objectivity in science and public life. Princeton : Princeton University Press, 1995, 312 p.

RAUHUT, Christoph. La technique sur le tas. Aspects sociaux de l'utilisation des machines sur les chantiers de construction (Suisse, fin XIX<sup>e</sup> siècle). Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle, 2012, n°45, p. 127-142

RUELLET, Aurélien. La Maison de Salomon. Histoire du patronage scientifique et technique en France et en Angleterre au XVII<sup>e</sup> siècle. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2016, 340 p.

SCHOUENBORG, Björn, ELIASSON, Thomas. The Swedish Bohus granite - a stone with a fascinating history. Colloque de la European Geosciences Union, Vienne, 12-17 avril 2015

SIMONNET, Cyrille. Le béton. Histoire d'un matériau : économie, technique, architecture. Paris : Parenthèses, 2005, 220 p.

TIMMONS, Todd. Science and Technology in Nineteenth-Century America. Westport : Greenwood Press, 2005, 224 p.

VÁLEK, Jan, HUGHES, John, GROOT, Caspar (eds.). Historic Mortars. Characterisation, assessment and repair. Berlin : Springer, 2012, 464 p.

WERNER, Alex. Scaling London's early XIX<sup>th</sup> century docks, bridges and manufactories : Charles Dupin's writings and technological exchange. Documents pour l'histoire des techniques, 2010, n°19, p. 199-207

## **Histoire des circulations et des traductions**

APRILE, Sylvie, BENSIMON, Fabrice (dir.). La France et l'Angleterre au XIX<sup>e</sup> siècle : échanges, représentations, comparaisons. Paris : Créaphis, 2006, 579 p.

BAGWELL, Philip, LYTH, Peter. Transport in Britain : From Canal Lock to Gridlock. New York : Hambleton and London, 2002, 272 p.

BARTOLOTTI, Fabien. Mobilités d'entrepreneurs et circulations des techniques : les chantiers portuaires de Dussaud frères d'un rivage à l'autre (1848- 1869). *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2015, vol. 2, n°51, p. 171-185

BEAUREPAIRE, Pierre-Yves, POURCHASSE, Pierrick (dir.). Les Circulations internationales en Europe, années 1680–1780. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2010. p. 373

BEAUREPAIRE, Pierre-Yves. La communication en Europe. De l'âge classique au siècle des Lumières. Paris : Belin, 2014, 365 p.

BENSIMON, Fabrice. British workers in France, 1815-1848. *Past & Present*, 2011, n°213, p. 147-189

BERNASCONI, Gianenrico. L'objet comme document. *Artefact*, 2016, n°4, p. 31-47

BERTRAND, Gilles. Quand le voyage sert à inventer un nouvel espace. Le cas des inspecteurs des Ponts et Chaussées français en mission en Italie à l'époque napoléonienne. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n°385, p. 133-152

BLAIS, Hélène. Le rôle de l'Académie des sciences dans les voyages d'exploration au XIX<sup>e</sup> siècle [en ligne]. *La revue pour l'histoire du CNRS*, 2004 [22/01/2019] <https://journals.openedition.org/histoire-cnrs/587>

BRASSART, Laurent. Les enfants d'Arthur Young ? Voyageurs et voyages agronomiques dans la France impériale. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n° 385, p. 109-132

CARACAUSI, Andrea, MAITTE, Corine, MARTINI, Manuela. Introduction : pour une histoire des médiateurs du travail dans la longue durée. *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, 2017, vol. 1, n°129, p. 5-13

CARACAUSI, Andrea, ROLLA, Nicoletta, SCHNYDER, Marco (dir.). *Travail et mobilité en Europe (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*. Villeneuve-d'Asq : Presses Universitaires du Septentrion, 2018, 270 p.

CASTENSSON, Reinhold, GOOCH, Geoffrey. *The Transfer of Technology from Great Britain to Sweden 1825-1850 : A Study of the International Diffusion of Machine Technology*. *Geografiska Annaler*, 1991, vol. 73, n°3, p. 175-185

CHAPPEY, Jean-Luc, DONATO, Maria Pia. *Voyages et mutations des savoirs. Entre dynamiques scientifiques et transformations politiques. Fin XVIII<sup>e</sup> - début XIX<sup>e</sup> siècle*. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n°385, p. 3-22

CHAPRON, Emmanuelle. « Avec bénéfice d'inventaire » ? Les lettres de recommandation aux voyageurs dans l'Europe du XVIII<sup>e</sup> siècle. *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, 2010, vol. 2, n°122, p. 431-453

CHATZIS, Konstantinos. *Des corps d'ingénieurs nationaux pris dans la circulation internationale des savoirs : l'exemple des ponts et chaussées français au XIX<sup>e</sup> siècle*. Conférence internationale organisée par le Centro Internazionale per la Ricerca Matematica, 2014, p. 9

CHATZIS, Konstantinos, VERDIER, Norbert, MOREL, Thomas, PREVERAUD, Thomas. *Traduire des mathématiques « pour et par des élèves » dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : Acteurs et pratiques de traduction à travers trois cas d'étude en Europe et aux États-Unis*. *Mémoires du livre*, 2017, vol. 9, n°1

COTTE, Michel. *Le rôle des ouvriers et entrepreneurs britanniques dans le décollage industriel français des années 1820*. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 119-130

CRISTOFOLI, Pascal, ROLLA, Nicoletta. Temporalités à l'œuvre dans les chantiers du bâtiment. Réseaux professionnels et circulations des entrepreneurs en Piémont au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Temporalités*, 2018, vol. 27, 27 p.

DEVANTHÉRY, Ariane. Entre itinéraires et trajets : représentations des déplacements dans les guides de voyage au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle. *In Situ*, 2011, n°15, 13 p.

DUBESSET, Eric, DE CAUNA, Jacques. Dynamiques caribéennes : pour une histoire des circulations dans l'espace atlantique (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). Pessac : Presses universitaires de Bordeaux, 2014, 402 p.

EASTERBY-SMITH, Sarah. Reputation in a box. Objects, communication and trust in late eighteenth-century botanical networks. *History of Science*, 2015, vol. 2, n°53, p. 180-208

FERNANDEZ DE PINEDO, Nadia, PRETEL, David. Technology Transfer and Expert Migration in Nineteenth-Century Cuba. *European University Institute, Working Paper*, 2013, 14 p.

FORNASIERO, Jean, WEST-SOOPY, John. Voyages et déplacements des savoirs. Les expéditions de Nicolas Baudin entre Révolution et Empire. *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n°385, p. 23-46

GAUCHET, Thomas. Circulations and Knowledge transfer in Northern Europe in time of war : the travel of C. D. Skogman. *Nordic Historical Review*, 2019, n°25, p. -

GENET, Jean-Pierre, RUGGIU, François-Joseph (dir.). Les idées passent-elles la Manche ? Savoirs, représentations, pratiques (France-Angleterre, X<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles). Paris : Presses Universitaires Paris Sorbonne, 2007, 402 p.

GOUZÉVITCH, Irina. Le transfert des connaissances et les réformes de Pierre Ier. *Bulletin de la Sabix*, 2003, n°33, p. 74-121

\_. Le transfert technique et ses avatars : le cas de la Russie. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2007, n°14, p. 14-23

\_. Les voyages en France et en Angleterre et la naissance d'un expert technique : le cas d'Augustin Bétancourt (1758-1824). Documents pour l'histoire des techniques, 2010, n°19, p. 97-117

GRENET, Mathieu. Vivre chez l'autre, travailler sans lui ? Les capotteri grecs de Venise, 1764-1804. Cahiers de la Méditerranée, 2012, vol. 84, p. 123-138

GUICHARD, Charlotte. La coquille au XVIII<sup>e</sup> siècle : un objet frontière ? Techniques & Culture, 2012, vol. 2, n°59, p. 150-163

HARRIS, John. Industrial Espionage and Technology Transfer : Britain and France in the Eighteenth Century. Londres : Routledge, 2000, 680 p.

HILAIRE-PEREZ, Liliane, SIMON, Fabien, THÉBAUD-SORGER, Marie (dir.). L'Europe des sciences et des techniques. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2016, 560 p.

HILAIRE-PEREZ, Liliane. Transferts technologiques, droit et territoire : le cas franco-anglais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Revue d'histoire moderne et contemporaine, 1997, vol. 44, n°4, p. 547-579

\_. Savoirs techniques, et migrations : l'histoire face aux mythes. Documents pour l'histoire des techniques, 2008, n°15, p. 3-9

\_. Technique, économie et politique entre la France et l'Angleterre (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). Documents pour l'histoire des techniques, 2010, n°19, p. 9-29

JEREMY, David. Damming the Flood : British Government Efforts to Check the Outflow of Technicians and Machinery, 1780-1843. The Business History Review, 1977, vol. 51, n°1, p. 1-34

KURY, Lorelaï. Les instructions de voyage dans les expéditions scientifiques françaises (1750-1830). Revue d'histoire des sciences, 1998, vol. 51, n°1, p. 65-92

LUPO, Sébastien. Inertie épistolaire et audace négociante au XVIII<sup>e</sup> siècle. Rives nord-méditerranéennes, 2007, n°27, p. 109-122



MARKOVITS, Claude, POUCHEPADASS, Jacques, SUBRAHMANYAM (eds.). *Society and Circulation : Mobile people and itinerant cultures in South East Asia, 1750-1950*. Londres : Anthem Press, 2006, 380 p.

MORIEUX, Renaud. *La Manche au XVIII<sup>e</sup> siècle. La construction d'une frontière franco-anglaise*. *Annales historiques de la Révolution française*, 2006, vol. 1, n°343, p. 167-174

\_. *La fabrique sociale des réseaux migratoires. Les ouvriers du lin entre Cambrésis, Pays-Bas autrichiens et Sussex dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 47-61

MORLEY, Jane. *Technology transfer in historical perspective. The 1988 Scandinavian symposium on the History of technology*. *Technology and Culture*, 1989, vol. 30, n°4, p. 1004-1012

MOSCO, Vincent. *Les nouvelles technologies de communication. Une approche politico-économique*. *Réseaux. Communication, technologie, société*, 2000, vol. 18, n°101, p. 93-118

ÖSTLING, Johan, LARSSON HEIDENBLAD, David. *Cirkulation : ett kunskapshistoriskt nyckelbegrepp*. *Historisk Tidskrift*, 2017, vol. 2, n°137, p. 269-284

ÖSTLING, Johan, LARSSON HEIDENBLAD, David, SANDMO, Erling, NILSSON, Anna. *Circulation of knowledge : Explorations in the History of knowledge*. Lund : Nordic Academic Press, 2018, 256 p.

POTKINA, Irina. *The Nikolskaya mill partnership and the West European firms : some aspects of technological transfer*. *Revue française d'histoire économique*, 2017, vol. 1, n°7-8, p. 34-48

PRETEL, David, FERNANDEZ, Nadia. *Technology Transfer and Expert Migration in Nineteenth-Century Cuba*. European University Institute, Working paper 2013, n°34

RABIER, Christelle. Les techniques chirurgicales autour de 1800 entre France et Grande-Bretagne : les enjeux des échanges. Documents pour l'histoire des techniques, 2010, n°19, p. 65-71

RUSQUE, Dorothee. Faire circuler les objets naturalistes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Jean Hermann comme intermédiaire dans les échanges entre la France méridionale et l'espace germanique. Liame, 2016, n°26, 14 p.

SALINERO, Gregorio. Une ville entre deux mondes. Trujillo d'Espagne et les Indes au XVI<sup>e</sup> siècle. Pour une histoire de la mobilité à l'époque moderne. Madrid : Casa de Velázquez, 2006, 540 p.

SCHAFFER, Simon (dir.). The brokered world : go-betweens and global intelligence, 1770-1820. Boston : Sangamore Beach, 2009, 522 p.

SCHILLING, Lothar, VOGEL, Jakob (dir.). The transnational culture of expertise : circulating state-related knowledge in the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries. Berlin : Walter De Gruyter, 2019, 211 p.

STUDENY, Christophe. L'invention de la vitesse, France, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle. Paris : Gallimard, 1995, 416 p.

TORPEY, John, CHARLOT, Michel. Le contrôle des passeports et la liberté de circulation. Le cas de l'Allemagne au XIX<sup>e</sup> siècle. Genèses, 1998, n°30, p. 53-76

WORONOFF, Denis. Histoire de l'emballage en France, du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours. Valenciennes : Presses universitaires de Valenciennes, 2015, 223 p.

### **Histoire environnementale**

AMÉRICI, Laurence, RAVEUX, Olivier. Paysages, environnement, rapports sociaux (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Rives nord-méditerranéennes, 2006, n°23, p. 7-10

CHALVET, Martine. Paysages et conflits en Provence. Rives nord-méditerranéennes, 2006, n°23, p. 11-26

FRESSOZ, Jean-Baptiste. Circonvenir les circumfusa. La chimie, l'hygiéniste et la libéralisation des « choses environnantes » : France, 1750-1850. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 4, n°56, 2009, p. 39-76

LE ROUX, Thomas. Une rivière industrielle avant l'industrialisation : la Bièvre et le fardeau de la prédestination, 1670-1830. *Géocarrefour*, 2010, vol. 85, n°3, p. 193-207

\_. L'émergence du risque industriel (France, Grande-Bretagne, XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle). *Le mouvement social*, 2014, vol. 4, n°249, 2014, p. 3-20

LETTÉ, Michel. Débordements industriels dans la cité et histoire de leurs conflits aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2009, n°17, p. 163-173

PASSAQUI, Jean-Philippe. Connaître, comprendre et combattre les risques dans les mines de combustibles minéraux (bassin de Bourgogne-Nivernais, 2e moitié du XIX<sup>e</sup> siècle). *Le mouvement social*, 2014, vol. 249, n°4, p. 115-139

RAINHORN, Judith. Poussières de plomb et pollution de l'air au travail : la céruse en question sur le temps long (France, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles). *Pollution atmosphérique*, 2014, n°222, p. 1-16

TVEDT, Terje. Why England and not China and India ? Water systems and the history of the Industrial Revolution. *Journal of Global History*, 2010, vol. 5, n°1, p. 29-50

WHITED, Tamara, STOLL, Mark (ed.). *Northern Europe : An environmental history*. Santa Barbara : ABC-CLIO, 2005, 275 p.

### **Histoire financière et industrielle**

ADAMSON, Rolf. Finance and marketing in the Swedish iron industry, 1800–1860. *Scandinavian Economic History Review*, 1968, vol. 16, n°1, p. 47-101

ÅGREN, Maria, RYDEN, Göran (eds.). Ironmaking in Sweden and Russia, a survey of the social organisation of iron production before 1900. Uppsala : Uppsala Universitet, 1993, 120 p.

ANDERSEN, Steffen. The evolution of Nordic finance. Londres : Palgrave Macmillan, 2011, 289 p.

ANDERSSON, Bertil. Early history of banking in Gothenburg discount house operations 1783–1818. *Scandinavian Economic History Review*, 1983, vol. 31, n°1, p. 50-67

BOUINOT, Jean. Les pôles de compétitivité : le recours au modèle des clusters ? [en ligne]. *Cybergeo : European Journal of Geography*, 2007 [22/01/2019] <http://journals.openedition.org/cybergeo/4961>

BRULAND, Kristine. British Technology and European Industrialization : The Norwegian Textile Industry in the Mid Nineteenth Century. Cambridge : Cambridge University Press, 1989, 193 p.

BUER, Martin. The Trade Depression Following the Napoleonic Wars. *Economica*, 1921, n°2, p. 159-179

COTTE, Michel. De l'espionnage industriel à la veille technologique. Belfort : Presses universitaires de Franche-Comté, 2005, 294 p.

DÄHLSTRÖM, Eva. Verkstaden vid kanalen. Motala verkstad under 1800-talet. *Daedalus*, 1998, n°66, p. 1-22

DAUMALIN, Xavier, RAVEUX, Olivier. Aux origines de l'industrie moderne marseillaise : l'oeuvre de Louis Benet et de Philip Taylor (années 1830-1850). *Rives méditerranéennes*, 2013, n°45, p. 19-35

DILORENZO, Thomas. The role of private transportation in America's 19<sup>th</sup> century « internal improvements » debate. Loyola College, Working paper, 2012, 23 p.

DINCECCO, Mark, FEDERICO, Giovanni, VINDIGNI, Andrea. Warfare, Taxation, and Political Change: Evidence from the Italian Risorgimento. *The Journal of Economic History*, 2011, vol. 4, n°71, p. 887-914

DINCECCO, Mark. Fiscal centralization, limited government, and public revenues in Europe, 1650-1913. *The Journal of Economic History*, 2009, vol. 69, n°1, p. 48-103

\_. *Political Transformations and Public Finances. Europe, 1650-1913*. Cambridge : Cambridge University Press, 2011, 233 p.

FRITZ, Martin. *Sveriges industrialisering och släkten Keiller*. Göteborg : Warne förlag, 2008, 168 p.

GALLAIS-HAMONNO, Georges (dir.). *Le marché financier français au XIX<sup>e</sup> siècle*. Paris : Publications de la Sorbonne, 2007, 526 p.

GUILLERME, André. *De la diffusion des sciences à l'espionnage industriel, XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*. Fontenay-aux-Roses : ENS Éditions, 1999, 316 p.

HAUTCOEUR, Pierre-Cyrille. *Le marché financier français au XIX<sup>e</sup> siècle*. Paris : Editions de la Sorbonne, 2007, 528 p.

HINES, Lawrence. The Early 19<sup>th</sup> Century Internal Improvement Reports and the Philosophy of Public. *Journal of Economic Issues*, 1968, vol. 2, n°4, p. 384-392

HÖJER, Torvald. Swedish Financial Politics, 1815–18. *Scandinavian Economic History Review*, 1961, vol. 9, n°2, p. 208-211

ISACSON, Maths. *Bergskollegium och den tidigindustriella järnhanteringen*. Daedalus, 1998, n°66, p. 43-58

KÄRRLANDER, Tom. *Malmö diskont. En institutionell analys av en bankkras*. Doctorat : Economie : Stockholm : KTH, 2011. 268 p.

KATZ, Gabriel, DINCECCO, Mark. State capacity and long-run economic performance. *Economic Journal*, 2016, vol. 126, n°590, p. 4

LAINS, Pedro, CARDOSO, José Luis (eds.). *Paying for the liberal state : the rise of public finance in nineteenth century Europe*. Cambridge : Cambridge University Press, 2010, 310 p.

LEMÉNOREL, Alain, DÉSSERT, Gabriel, DUPRÉ, Philippe, LECHERBONNIER, Yannick, RÉAL, Emmanuelle. *Hydraulique, vapeur et industrialisation au XIX<sup>e</sup> siècle : la « voie normande »*. *Cahier des Annales de Normandie*, 1993, n°25, p. 7-22

MAGNUSSON, Lars. La percée de l'industrialisation en Suède. Nouvelles orientations du débat et de la recherche. *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques*, 1991, n°7, 15 p.

MAJEWSKI, John. Who Financed the Transportation Revolution? Regional divergence and internal improvements in antebellum Pennsylvania and Virginia, *The Journal of Economic History*, 1996, vol. 56, n°4, p. 763-788

MINICCUCCI, Stephen. Internal Improvements and the Union, 1790–1860. *Studies in American Political Development*, 2004, vol. 18, n°2, p. 160-185

PEARSON, Robin, Richardson, David. Business networking in the industrial revolution. *Economic History Review*, 2001, vol. 54, n°4, p. 657-679

POST, John. *The Economic Crisis of 1816-1817 and Its Social and Political Consequences*. *The Journal of Economic History*, 1970, vol. 30, n°1, p. 248-250

\_. *The Last Great Subsistence Crisis in the Western World*. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 1977, 240 p.

RIELLO, Giorgio, O'BRIEN, Patrick. Regards sur la Révolution industrielle. Les perceptions du passage de la Grande-Bretagne vers une société industrielle. *Documents pour l'histoire des techniques*, 2010, n°19, p. 157-176

RYDÉN, Göran, EVANS, Chris. The Impact of British Coal Technology in Nineteenth-Century Europe. Londres : Routledge, 2005, 210 p.

RYDÉN, Göran, KJELLSON, Christina, OLOFSSON, Sven. Pre-industrial exploitation of the forest in northern Sweden. Uppsala paper for IEHC Congress, Helsinki, 2006, 21 p.

WALLIS, John. American Government Finance in the Long Run : 1790 to 1990. The Journal of Economic Perspectives, 2000, vol. 14, n°1, p. 61-82

\_. Constitutions, Corporations, and Corruption : American States and Constitutional Change, 1842 to 1852. The Journal of Economic History, 2005, vol. 1, n°65, p. 211-256

WEBSTER, Ian. The Public Works Loan Board 1817-76 and the financing of public infrastructure. Doctorat : Histoire : Sheffield : Université de Sheffield Hallam, 2015. 245 p.

WENIG, Kelly. Another Peril of Progress : Indiana Canals and Economic Collapse in Mid-19th Century. Iowa state university, Working paper n°6, 2013, 10 p.

XIAOLAN, Zhou. La crise économique française de 1816 à 1817 : la dernière crise d'Ancien régime ? Revue française d'histoire économique, 2014, vol. 2, n°2, p. 86-108

La Fiscalité et ses implications sociales en Italie et en France aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Rome : École Française de Rome, 1980, 240 p.

### **Histoire des formes d'entreprise**

ARBULU Pedro, VASLIN Jacques-Marie. Le financement des infrastructures par la Bourse de Paris au XIX<sup>e</sup> siècle. Revue d'économie financière, 1999, n°51, p. 27-44

BERNERON-COUVENHES, Marie-Françoise. La concession des services maritimes postaux au XIX<sup>e</sup> siècle. Le cas exemplaire des Messageries Maritimes. Revue Économique, 2007, vol. 58, n°1, p. 259-276

CONCHON, Anne. Financer la construction des infrastructures de transport : la concession aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. *Entreprises et histoire*, 2005, vol. 1, n°38, p. 55-70

CONCHON, Anne, LEMAIGRE-GAFFIER, Pauline. L'impossible restauration des manufactures royales. Sollicitations et refus de privilèges d'entreprise sous l'Empire et la Restauration. *Annales historiques de la Révolution française*, 2017, vol. 3, n°389, p. 77-100

FALLIS, Alexander. Evolution of British business forms : a historical perspective. ICAEW, Working paper, 2017, 35 p.

FOURNÈS-DATTIN, Christine. Censeurs, commissaires, contrôleurs et inspecteurs des SA autorisées : les ancêtres du commissaire aux comptes. *Journées d'Histoire de la Comptabilité et du Management*, 2010, 31 p.

\_. La mise en place d'organes de contrôle dans un environnement non contraint : censeurs, commissaires, contrôleurs et inspecteurs des sociétés anonymes autorisées (1807-1867). *Gérer et comprendre*, 2015, vol. 3, n°121, p. 73-86

FREEMAN, Mark, PEARSON, Robin, TAYLOR, James. « Different and better ? » Scottish joint-stock companies and the law, c. 1720-1845. *The English Historical Review*, 2007, vol. 122, n°495, p. 61-81

GRATZER, Karl, STIEFEL, Dieter (eds.). *History of insolvency and bankruptcy*. Huddinge : Södertörn högskola, 2008, 334 p.

GUINNANE, Timothy, HARRIS, Ron, LAMOREAUX, Naomi, ROSENTHAL, Jean-Laurant. Pouvoir et propriété dans l'entreprise : Pour une histoire internationale des sociétés à responsabilité limitée. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2008, vol. 1, n°63, p. 73-110

JOLY, Hervé. La direction des sociétés anonymes depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : le droit entretient la confusion des pratiques. *Entreprises et Histoire*, 2009, vol. 4, n°57, p. 111-125



HAUDRÈRE, Philippe, LE BOUËDEC, Gérard, MÉZIN, Louis. Les compagnies des Indes. Rennes : Ouest France, 2015, 128 p.

KONINCKX, Christian. The first and second charters of the Swedish East India Company (1731–1766). Courtrai : Van Ghemmert, 1980, 560 p.

LEMERCIER, Claire. Courts and the Funding of Business in Nineteenth-Century France. Atelier The funding of preindustrial business, 2017, p. 12

LIPTON, Phillip. The evolution of the joint stock company to 1800 : a study of institutional change. Monash University, Working paper, 2009, 46 p.

MAGNUSSON, Lars, ANDERSSON-SKOG, Lena. Aktiebolaget som organisationsform växer fram [en ligne]. Företagskällan, 2016 [22/01/2019] <https://www.foretagskallan.se/foretagskallan-nyheter/lektionsmaterial/aktiebolaget-som-organisationsform-vaxer-fram/>

NAEGEL, Paul, TEISSIER, Pierre. Obtaining a Royal Privilege in France for the Watt Engine, 1776-1786. The International Journal for the History of Engineering & Technology, 2013, n°83, p. 96-118

ROBÉ, Jean-Philippe. Responsabilité limitée des actionnaires et responsabilité sociale des entreprises. Entreprises et Histoire, 2009, vol. 4, n°57, p. 165-183

ROCHAT, Jean. The various uses of law : the société anonyme in France, 1807-1867. Geneva University paper for EHES Congress, Genève, 2009, 31 p.

\_. Les origines de la société anonyme en France : un cas pour penser les institutions de l'économie. Université de Genève, Working paper, 2017, 26 p.

ROULET, Eric, BORDE, Christian (dir.). L'entreprise maritime dans le monde occidental. Essai de définition XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2016, 320 p.

SEGRESTIN, Blanche, BAUDOIN, Roger, VERNAC, Stéphane. L'entreprise point aveugle du savoir. Paris : Sciences Humaines éditions, 2014, 344 p.

SMICIKLAS, Martin. Aktiebolagsrättens utveckling. Svensk Juristtidning, 1989, p. 39-56

TAGGART, Michael. Private Property and Abuse of Rights in Victorian England: The Story of Edward Pickles and the Bradford Water Supply. Oxford : Oxford University Press, 2002, 260 p.

THIES, Clifford. Development of the American Railroad Network during the Early 19<sup>th</sup> Century : Private versus Public Enterprise. Cato Journal, 2002, vol. 22, n°2, p. 229-261

### **Histoire commerciale et maritime**

AASLESTAD, Katherine, JOOR, Johan (eds.). Revisiting Napoleon's Continental System: local, regional and European experiences. Basingstoke : Palgrave Macmillan, 2015, 290 p.

ALBORN, Timothy. The Strange Death of Mercantilist England : Gold and Protectionism, 1815- 1846. Lehman College, Working paper 2012

ANDERSSON, Gudrun, NYBERG, Klas (ed.). Kommers. Historiska handelsformer i Norden under 1700- och 1800-talen. Uppsala : Opuscula Historica Upsaliensia, 2010, 288 p.

AUDRAN, Karine. Commerce réel et commerce pensé en Bretagne, à la fin du XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle : contribution à l'histoire des mentalités négociantes (Nantes, Lorient, Brest, Morlaix et Saint-Malo, 1789-1817). Annales des Mines - Réalités industrielles, 2009, n°1, p. 41-48

BARTOLOMEI, Arnaud. La dépersonnalisation de la relation de commerce aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Paris I, Working paper 2011, 20 p.

BARTOLOMEI, Arnaud, LEMERCIER, Claire, MARZAGALLI, Silvia. Les commis voyageurs, acteurs et témoins de la grande transformation. Entreprises et histoire, 2012, vol. 1, n°66, p. 7-21

BARTOLOMEI, Arnaud, DE OLIVEIRA, Matthieu, LEMERCIER, Claire. L'encastrement des relations entre marchands en France, 1750-1850 : Une révolution dans le monde du commerce ? *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2017, vol. 2, n°72, p. 425-460

BES, Lennart, FRANKOT, Edda, BRAND, Hanno (eds.). *Baltic connections. Archival guide to the maritime relations of the countries around the Baltic sea*. Leyden : Brill, 2007, 3 vol.

CHAGNY, Charlie, DUFRAISSE, Sylvain, MARTIN, Marguerite, POULY, Charlotte, QUILLIEN, Louise. *Penser les circulations économiques. Hypothèses*, 2014, vol. 1, n°18, p. 95-104

COMBRET, Aurélien. *Le commerce extérieur du royaume de Suède dans la première moitié du XIXe siècle. Mémoire de master : Histoire : Toulouse : Université Toulouse II-Jean Jaurès*, 2007. 250 p.

CROUZET, François. *Wars, Blockade, and Economic Change in Europe, 1792-1815*. *The Journal of Economic History*, 1964, vol. 24, n°4, p. 567-588

DALHEDE, Christina. *Early Modern Merchant Families. Foreign Intermediaries in Swedish Cities. The Gothenburg Market in the 17<sup>th</sup> Century*. Uppsala paper for IEHC Congress, Helsinki, 2006, p. 7

DEMEULENAERE-DOUYERE, Christiane. *Missions commerciales et collections techniques au XIXe siècle : l'introuvable « musée chinois » de la mission de Chine*. *Artefact*, 2017, vol. 5, p. 77-94

DE OLIVEIRA, Matthieu. *Négoce et territoire : les passeports nordistes au XIX<sup>e</sup> siècle (1791-1869)*. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2001, vol. 2, n°2, p. 104-122

FEDOROWICZ, Jan. *England's Baltic Trade in the Early Seventeenth Century Trade : A Study in Anglo-Polish commercial diplomacy*. Cambridge : Cambridge University Press, 1980, 334 p.

FLEISHER, Eric. The beginning of the transatlantic market for Swedish iron. *Scandinavian Economic History Review*, 1953, vol. 1, n°2, p. 178-192

GAASTRA, Femme, EMMER, Pieter. The organization of interoceanic trade in European expansion, 1450-1800. Londres : Dartmouth Publishing Company, 1996, 456 p.

GERVAIS, Pierre. Early Modern Merchant Strategies and the Historicization of Market Practices. Max Planck Institute, Working paper 2014, n°15, 16 p.

GRENIER, Jean-Yves. L'économie d'Ancien Régime : un monde de l'échange et de l'incertitude. Paris : Albin Michel, 1996, 496 p.

HÄGGVIST, Henric. On the ocean of protectionism : The structure of Swedish tariffs and trade 1780-1830. Uppsala : Acta Universitatis Upsaliensis, 2015, 190 p.

\_. Foreign trade as fiscal policy : tariff setting and customs revenue in Sweden, 1830–1913. *Scandinavian Economic History Review*, 2018, vol. 3, n°66, p. 298-316

HECKSCHER, Eli. The continental system : an economic interpretation. Oxford : Clarendon Press, 1922, 420 p.

HILDEBRAND, Karl-Gustaf. Foreign markets for Swedish iron in the 18th century. *Scandinavian Economic History Review*, 1958, vol. 6, n°1, p. 3-52

HIRSCH, Jean-Pierre. Honneur et liberté du commerce. (Sur le libéralisme des milieux du commerce de Lille et de Dunkerque à la veille des Etats Généraux de 1789). *Revue du Nord*, 1973, vol. 55, n°219, p. 333-346

\_. Les milieux du commerce, l'esprit de système et le pouvoir à la veille de la Révolution. *Annales Economies, sociétés, civilisations*, 1975, vol. 30, n°6, p. 1337-1370

\_. Les deux rêves du Commerce. Entreprise et institution dans la région lilloise (1780-1860). Paris : EHESS, 1992, 534 p.

HUTCHISON, Ragnhild. The Norwegian and Baltic Timber Trade to Britain 1780–1835 and its Interconnections. *Scandinavian Journal of History*, 2012, vol. 37, n°5, p. 578-599

LONG, Pamela. Trading zones in early modern Europe. *Isis*, 2015, vol. 106, n°4, p. 840-847

MAGNUSSON, Lars. *Merkantilism: Ett ekonomiskt tänkande formuleras*. Stockholm : SNS, 1999, 304 p.

MARRISON, Andrew (ed.). *Free trade and its reception, 1815-1960 : Freedom and trade*. New York : Routledge, 1998, 3 vol.

MARZAGALLI, Silvia. Port cities in the French Wars : The responses of merchants in Bordeaux, Hamburg and Livorno to Napoleon's Continental Blockade, 1806-1813. *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, 1996, vol. 6, n°4, p. 65-73

\_. Bordeaux et les Etats-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial. Paris : Droz, 2015, 560 p.

MINARD, Philippe. Le mythe du colbertisme dans l'histoire de France. *French History and civilisation : Papers from the Georges Rudé seminar*, 2015, vol. 6, p. 117-132

MÜLLER, Leos. Consuls, corsairs, and commerce. The Swedish consular service and long-distance shipping, 1720-1815. Uppsala : Acta Universitatis Upsaliensis, 2004, 268 p.

\_. Nordic neutrals and Anglo-French wars, 1689-1815. Uppsala paper for IEHC Congress, Helsinki, 2006, 21 p.

\_. Swedish neutrality and shipping in the second half of the eighteenth century. EHS Annual Conference, 2006, 22 p.

NYBERG, Klas. The « Skeppsbro Nobility » in Stockholm's old town, 1650-1850. Uppsala papers in Economic History Research paper n° 2001/49. Disponible sur : <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:128484/FULLTEXT01.pdf> [consulté le 15 décembre 2018]

OJALA, Jari, RÄIHÄ, Antti. Navigation Acts and the integration of North Baltic shipping in the early nineteenth century. *The International Journal of Maritime History*, 2017, vol. 29, n°1, p. 26-43

O'ROURKE, Kevin. The worldwide economic impact of the French Revolutionary and Napoleonic wars, 1793-1815. *Journal of Global History*, 2006, vol. 1, n°1, p. 123-149

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier. Pour une histoire du négoce international français au XIX<sup>e</sup> siècle : Problèmes, sources et perspectives. *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2001, vol. 2, n°23, p. 23-46

PFISTER, Ulrich. Great divergence, consumer revolution and the reorganization of textile markets : evidence from Hamburg's import trade, eighteenth century. LSE, Working paper 2017, n°266, 73 p.

POURCHASSE, Pierrick. Le commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII<sup>e</sup> siècle. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2006, 390 p.

\_. La Baltique, une zone active du grand cabotage européen XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles. *Revue d'Histoire maritime*, 2008, n°8, p. 39-66

\_. Le dynamisme des petits ports de l'espace baltique au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Rives méditerranéennes*, 2010, vol. 1, n°35, p. 99-115

SAUPIN, Guy (dir.). Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen-âge au XX<sup>e</sup> siècle. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2015, 480 p.

\_. Mondialisation et modification des hiérarchies des grands ports de commerce, mi XVII<sup>e</sup> – mi XIX<sup>e</sup> siècle : une comparaison entre l'Espagne, la France et la Grande-Bretagne. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2016

SCHELTJENS, Werner. French imports to the Baltic, a quantitative analysis. *Revue de l'OFCE*, 2015, vol. 4, n°140, p. 137-173

VAN TIELHOF, Milja. The mother of all trades : the Baltic grain trade in Amsterdam from the late 16th to the early 19th century. Leiden : Brill, 2002, 372 p.

VELUWENKAMP, Jan Willem, SCHELTJENS, Werner (eds.). Early Modern Shipping and Trade Novel Approaches Using Sound Toll Registers. Leiden : Brill, 2018, 256 p.

WILSON, Charles. Anglo-Dutch commerce and finance in the eighteenth century. Cambridge : Cambridge University Press, 1966, 254 p.

WILSON, Victor. Commerce in disguise. War and trade in the Caribbean free port of Gustavia, 1793-1815. Åbo : Åbo Akademi University Press, 2010, 319 p.

WONG, Lee Tuan, LEE, Kam Hing. Aceh-Penang Maritime Trade and Chinese Mercantile Networks in the Nineteenth Century. Archipel, 2014, vol. 87, p. 173-202

### **Histoire politique et sociale scandinave**

ALM, Mikael, JOHANSSON, Britt-Inger (eds.). Scripts of Kingship. Essays on Bernadotte and dynastic formation in an Age of Revolution. Uppsala : Opuscula Historica Upsaliensia, 2008, 239 p.

ARONSSON, Torbjörn. « « Ett artigt pennekrig » En biografisk studie av Gustaf Montgomerys nätverk och författarskap under en period av ideologisk förändring och nya roller för författare 1812-1842. Mémoire de master : Histoire : Borås : Borås Universitetet, 2004. 99 p.

ARPI, Gunnar. The Swedish Ironmasters' Association. Scandinavian Economic History Review, 1960, vol. 8, n°1, p. 77-90

ARTEMYEVA, Tatiana, MIKESHIN, Mikhail (eds.). Intellectual and Political Elites of the Enlightenment. Helsinki : Collegium for Advanced Studies, 2014. 205 p.

BACKMAN, Linda. Kärlekshandel. Äktenskaps strategier och giftermålsmönster inom det handlande borgerskapet vid 1800-talets början. *Historisk Tidskrift för Finland*, 2006, vol. 91, n°2, p. 139-159

BARKER, Hannah, BURROWS, Simon. *Press, politics and the public sphere in Europe and North America, 1760-1820*. Cambridge : Cambridge University Press, 2002, 263 p.

BERG, Jonas, LAGERCRANTZ, Bo. Scots in Sweden. Eighteenth century [en ligne]. *ElectricScotland*, 1997 [22/01/2019] <https://www.electricscotland.com/history/sweden/18.htm>

BERG, Anne. Rikspatrioterna och det välordnade fäderneslandet. *Université d'Uppsala, Working paper*, 2009, 47 p.

CARLSSON, Sten. *Ståndssamhälle och ståndspersoner 1700–1865*. Lund : CWK Gleerup, 1973, 414 p.

CAVALLIN, Maria. *I kungens och folkets tjänst. Synen på den svenske ämbetsmannen 1750-1780*. Doctorat : Histoire : Göteborg : Université de Göteborg, 2003. 281 p.

COZENS, Ken. Swedes, Merchants, Freemasons and East India Company Agents in 18th century East London [en ligne]. *Port towns & Urban culture*, 2016 [22/01/2019] <http://port-towns.port.ac.uk/swedes-merchants/>

ENGELHARDT, Juliane. Patriotism, nationalism and modernity : The patriotic societies in the Danish conglomerate state, 1769-1814. *Nations and Nationalism*, 2007, vol. 13, n°2, p. 205-224

ENGSTRÖM, Gösta. Samuel Norberg [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1991 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/8178>

ERICSSON, Benedict (dir.). *Pouvoir central, administration locale et influence du peuple pendant l'Ère de la Liberté*. Actes du colloque franco-suédois, Comité français des Sciences historiques, Paris, 9-11 octobre 1978, 172 p.



FORSBERG, Per. Större skeppsägare i Göteborg 1782-1820. Stockholm : BoD, 2016, 76 p.

GUSTAVSON, Carl. The Small Giant. Sweden enters the industrial era. Athens : Ohio University Press, 1986, 364 p.

HALLENBERG, Mats, LINNARSSON, Magnus. Vem tar bäst hand om det allmänna ? Politiska konflikter om privata och offentliga utförare 1720-1860. Historisk Tidskrift, 2016, vol. 136, n°1, p. 32-63

IHALAINEN, Pasi. Agents of the People. Democracy and Popular Sovereignty in British and Swedish Parliamentary and Public Debates, 1734-1800. Leiden : Brill, 2010, 530 p.

IHALAINEN, Pasi, BREGNSBO, Michaël, SENNEFELT, Karin, WINTON, Patrik. Scandinavia in the age of revolution : Nordic political cultures, 1740-1820. Londres : Routledge, 2011, 408 p.

KOURI, E., OLESEN, Jens. The Cambridge History of Scandinavia. Cambridge : Cambridge University Press, 2016, 2 vol.

LJUNGGREN, Lars. Kronobergs läns hushållningssällskaps utveckling under 1800- talets första decennier – en agrar elit i en regional offentlighet. Mémoire : Histoire : Växjö : Université de Växjö : 2013. 60 p.

LUTHER, Georg. The Birth of official statistics in 18th century Sweden [en ligne]. Bulletin of the international statistical institute, 1999, [22/01/2019] <http://www.stat.fi/isi99>

MARJANEN, Jani. Economic Societies in the Eighteenth Century : Remarks on the Swedish Case [en ligne]. Perspectivia.net, 2012 [22/01/2019] <https://www.perspectivia.net/publikationen>

\_. Den ekonomiska patriotismens uppgång och fall. Finska hushållningssällskapet i europeisk, svensk och finsk kontext 1720–1840. Doctorat : Histoire : Helsinki : Université d'Helsinki, 2013. 304 p.

\_ . Moral economy and civil society in eighteenth-century Europe : the case of economic societies and the business of improvement. *Journal of Global Ethics*, 2015, vol. 11, n°2, p. 205-217

MÖLLER, Bert. Carl Erik Deleen [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1945 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/17435>

MORELL, Mats, MYRDAL, Janken (eds.). *The Agrarian History of Sweden : From 4000 BC to AD 2000*. Lund : Nordic Academic Press, 2011, 336 p.

NIEDENMARK, Thomas. *Pedagogiska imperativ och sociala nätverk i svensk medborgarbildning 1812–1828*. Stockholm : Stockholm University Press, 2015, 349 p.

RINMAN, Sven. Nils Magnus Lindh [en ligne]. *Svenskt biografiskt lexikon*, 1981 [22/01/2019] <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/10574>

ORRJE, Jacob. *Mechanics of patronage : Christopher Polhem and the changing regimes of the Swedish state (1680-1750)*. *Artefact*, 2016, n°4, p. 135-146

PALOHEIMO, Maare. *Business life in pursuit of economic and political advantages in early-nineteenth century Finland*. Doctorat : Histoire : Jyväskylä : Université de Jyväskylä : 2012. 257 p.

PETTERSON, Lars. *I nationens intresse. Ett och annat om territorier, romaner, röda stugor och statistik*. Uppsala : Uppsala universitet, 1999, 157 p.

PIERRE, Jon (ed.). *The Oxford handbook of Swedish politics*. Oxford : Oxford University Press, 2015, 736 p.

SANDELIN, Bo. *The History of Swedish Economic Thought*. Londres : Routledge, 2012, 256 p.

SANDVIK, Pål Thonstad. *The rise of economic nationalism, the case of Norway, 1814-1940*. Trondheim paper for European Business History Association Congress, Athènes, 2011, 18 p.

SIMONSEN, Anders. Bland hederligt folk. Organiserat sällskapsliv och borgerlig formering i Göteborg 1755-1820. Doctorat : Histoire : Göteborg : Göteborg Universitet, 2001. 215 p.

SÖDERBERG, Tom. Två sekel svensk medelklass. Från gustaviansk tid till nutid. Stockholm : Bonnier, 1972, 377 p.

WINTON, Patrik. Parliamentary control, public discussions and royal autonomy : Sweden, 1750-1850. Histoire & mesure, 2015, vol. 30, n°2, p. 51-78

WOLFF, Charlotta. Noble Conceptions of Politics in Eighteenth-Century Sweden (c. 1740–1790). Helsinki : Finnish Literature Society, 2009, 136 p.

YLLFORS, Karin. Fransk påverkan på svensk rättskultur, 1789-1809. Master : Droit : Lund : Université de Lund : 2000. 32 p.

Être citoyen du monde. Entre destruction et reconstruction du monde : les enfants de Babel XIV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles. Paris : Actes du Séminaire doctoral du laboratoire ICT, 2015, p. 84

### **Histoire du nationalisme technique**

AF MALMBORG, Mikael. Neutrality and state building. Basingstoke : Palgrave MacMillan, 2001, 227 p.

ANDERSON, Benedict. Imagined communities : reflections on the origin and spread of nationalism. New York : Verso, 2006, 240 p.

ARENSBERG, Mary (ed.). The American sublime. Albany : SUNY Press, 1986, 218 p.

BREUILLY, John (ed.). The Oxford Handbook of the History of Nationalism. Oxford : Oxford University Press, 2013, 818 p.

BRINDED, Nicolas. The myth making of nation building : Walden and the technological sublime. eSharp, n°23, 13 p.

HALLBERG, Peter. Mirrors of the Nation : The Construction of National Character and Difference in the Historical Writings of E. G. Geijer. *Scandinavian Journal of History*, 2001, vol. 26, n°1, p. 25-52

HARRISON, Carol, JOHNSON, Ann. National identity : the role of science and technology. *Osiris*, 2009, vol. 24, n°1, p. 1-14

JOHNSON, Ann. Material Experiments : Environment and Engineering Institutions in the Early American Republic. *Osiris*, 2009, vol. 24, n°1, p. 53-74

LUISA SOUSA, Maria. Technology as a social collective experience of nation building : David Nye's American technological sublime. *Journal of History of Sciences and Technology*, 2010, vol. 4, p. 101-117

MUKERJI, Chandra. The New Rome : Infrastructure and National identity on the canal du Midi. *Osiris*, 2009, vol. 24, n°1, p. 15-32

NICOLAÏDIS, Efhtymios, CHATZIS, Konstantinos (ed.). Science, technology and the 19th century state. Athènes : Centre de Recherches Néo-helléniques, 2000, 148 p.

NYE, David. American technological sublime. Cambridge : MIT Press, 1994, 384 p.

PAUL, Serge. Michael Heizer et les risques du sublime technologique. *Marges*, 2012, n°14, p. 28-46

SARAIVA, Tiago. Inventing the technological nation : the example of Portugal (1851-1898). *History and Technology*, 2007, vol. 23, n°3, p. 263-273

SEELow, Atli Magnus. Exploring Natural Stone and Building a National Identity : The Geological Exploration of Natural Stone Deposits in the Nordic Countries and the Development of a National-Romantic Architecture. *Arts*, 2017, vol. 6, n°6, 9 p.

SEGAL, Zef. Regionalism and Nationalism in the Railway Cartography of Mid-Nineteenth Century Germany. *Imago Mundi*, 2016, vol. 68, n°1, p. 46-61

## **Histoire diplomatique et militaire**

BATTAIL, Jean-François. Quand la Suède dominait la Baltique orientale. *Revue germanique internationale*, 2010, vol. 11, p. 25-40

BERG, Roald. Denmark, Norway and Sweden in 1814: a geopolitical and contemporary perspective. *Scandinavian Journal of History*, 2014, vol. 39, n°3, p. 265-286

CARR, Raymond. Gustavus IV and the British Government 1804-9. *The English Historical Review*, 1945, vol. 60, n°236, p. 36-66

DALY, Gavin. English Smugglers, the Channel, and the Napoleonic Wars, 1800–1814. *Journal of British Studies*, 2007, vol. 46, n°1, p. 30-46

EDGREN, Henrik. When Finland was lost : Background, Course of Events and Reactions. *NordEuropaForum*, 2009, vol. 19, n°2, p. 61-82

FELDBAEK, Ole. Denmark in the Napoleonic Wars : A Foreign Policy Survey. *Scandinavian Journal of History*, 2001, vol. 26, n°2, p. 89-101

GLETE, Jan. John Ericsson and the Transformation of Swedish Naval Doctrine. *International Journal of Naval History*, 2007, vol. 1, p. 185-202

\_. *Swedish Naval Administration, 1521—1721 : Resource Flows and Organisational Capabilities*. Leiden : Brill, 2009, 816 p.

FLOUD, Roderick, JOHNSON, Paul (eds.). *The Cambridge Economic History of Modern Britain*. Cambridge : Cambridge University Press, 2004, 2 vol.

GÖTZ, Norbert. The Good Plumpuddings' Belief : British Voluntary Aid to Sweden During the Napoleonic Wars. *The International History Review*, 2015, vol. 3, n°37, p. 519-539

GRAINGER, John. *The British Navy in the Baltic*. Suffolk : Boydell Press, 2014, 304 p.

GUSSARSSON-WIJK, Maria. Before and after the splitting-up of Sweden-Finland : 19th century Military Maps of Finland in the Swedish Military Archives. Actes du colloque « Shifting Boundaries : Cartography in the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries », Université de Portsmouth, Portsmouth, 10-12 septembre 2008, 14 p.

HALL, Christopher. British Strategy in the Napoleonic War, 1803-15. Manchester : Manchester University Press, 1992, 239 p.

JORGENSEN, Christer. The Anglo-Swedish Alliance Against Napoleonic France. Basingstoke : Palgrave MacMillan, 2004, 250 p.

KARONEN, Petri. The peace treaty of Fredrikshamn and its aftermath in Sweden and Finland. Sjuttonhundratat, 2010, vol. 7, p. 168-183

LEIRA, Halvard, NEUMANN, Iver. Consular Representation in an Emerging State: The Case of Norway. The Hague Journal of Diplomacy, 2008, vol. 3, n°1, p. 1-19

LIPSCOMBE, Nick. Napoleon's Obsession – The Invasion of England. British Journal for Military History, 2015, vol. 1, n°3, p. 115-133

NORDLAND, Hugo. Känslor i krig : Sensibilitet och emotionella strategier bland svenska officerare 1788–1814. Doctorat : Histoire : Uppsala : Université d'Uppsala, 2015. 282 p.

ÖSTMAN, Margareta, ÖSTMAN, Hans. Admiration et aversion. L'attitude des Suédois à l'égard des Français aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Études Germaniques, 2006, vol. 4, n°244, p. 629-646

SALMON, Patrick, BARROW, Tony (eds.). Britain and the Baltic : studies in commercial, political and cultural relations 1500-2000. Londres : University of Sunderland Press, 2003, 358 p.

SANDSTRÖM, Åke (ed.). Formandet av det nya Norden. Om Norden och det nordiska under och efter Napoleonkrigen. Visby : Högskolan på Gotland, 2005, 74 p.

WOLKE, Lars Ericson. Centralförsvaret. Militär Historia, 2014, n°3

## ANNEXES

### **Règlement du processus d'expropriation (1810-1811)**

Source : LA, Göta kanalbolags arkiv, Inkomna kungliga brev (1794-1859), Décret royal de Charles XIII, 11 avril 1810

Premièrement, les gouverneurs doivent soigneusement enquêter sur les pertes individuelles relatives aux maisons, moulins et autres établissements qui seront utilisés pour le canal ou détruits par son percement, ainsi que les terres pour lesquelles la Couronne proposera une compensation. (...) Ces compensations seront déterminées par les comités nommés et en conséquence, la compagnie du canal pourra proposer en toute lumière, en respect de Notre ordre et de celui des Etats, en votant pour choisir deux hommes expérimentés et raisonnables dans le ressort, pour effectuer l'évaluation à travers les comtés et les districts (...) ces évaluateurs devront être quatre présents sur les lieux. (...) Dans l'ordre transmis à la demande de la compagnie du canal, pour chaque maison il faudra déterminer en bonne intelligence les dimensions et la qualité de la terre, ainsi qu'expliquer comment les échanges de terre peuvent se dérouler, pour que la compensation rende l'ensemble plus cohérent et, autant que possible, soit effectuée sur la même rive du canal. Ils détermineront comment les propriétaires de moulins et autres ouvrages hydrauliques qui souffriront de la perte due au percement de la ligne du canal pourront être dédommagés, en reconstruisant ou en versant une compensation financière. Les évaluateurs doivent enfin entreprendre et évaluer tous les sujets qui pourraient être soulevés par les métayers de la Couronne. Dans ces enquêtes et estimations, les propriétaires eux-mêmes ou leurs représentants légaux devront, en accord avec le paragraphe précédent, notifier à leur juridiction ce qu'ils jugent nécessaire à la réparation de leur perte.



### **Le questionnaire du comité d'expropriation (1810)**

Source : RA, Kommitterade ang grunderna för ersättningar vid expropriationer för Göta kanal (1810 – ), Lettre du comité à Charles XIII, 11 avril 1810

Le gouverneur du comté Wanberg, à qui Votre Royale Majesté a gracieusement ordonné de prendre le commandement de l'équipe chargée des questions des terres perdues dans l'Östergötland par la construction du canal de Göta, a donné sa réponse concernant les terres perdues sur la ligne du canal depuis le Vättern jusqu'au lac Boren et au-delà, par Bobergs et Gullberg. Le gouverneur du comté a aussi fourni des réponses concernant les querelles du lac Vättern au lac Boren. Il lui a été demandé par Sa Royale Majesté, par le Secrétaire d'Etat à la Justice et le gouverneur Wetterstedt des réponses aux questions suivantes :

1° Si la compensation pour la terre perdue à cause du canal doit être calculée à partir de la taxation ou sur la base d'un autre calcul ?

2° Si le propriétaire vit sur place, faut-il choisir la terre à donner en fonction de cette condition particulière ?

3° Comment faire si la Couronne n'a plus de terres en compensation à offrir : une compensation financière ?

4° Si l'expropriation concerne des terres royales, le comité peut-il déterminer le niveau de ces compensations ?

5° Le logement des troupes doit-il être considéré un facteur supplémentaire de dédommagement ?

6° Est-ce que les fermes royales doivent être incluses dans la compensation pour cause d'expropriation due au canal ?

**L'itinéraire des ingénieurs J. Edström et G. A. Lagerheim au Royaume-Uni**  
**(1814)**

Source : ICE, Telford Papers, Telford Papers vol. 3 (1-100), Mémorandum du voyage de T. Telford et des ingénieurs J. Edström et G. A. Lagerheim, 1815

12 september 1813 - left Gothenburg with Mrs Lagerheim & Edström

20 september arrived at Harwich

left to London, arrived at Kelvedon

To Chelmsford

To London

23 arrived in London.

2 October - arrived in Edinburgh

October Inverness - Whole line of the Caledonian canal

Ross and Sutherland district

Corpach - Fort William

Inverness

in travelling from Inverness, along the Menay coast to Aberdeen examine Bridges and harbors.

Aberdeen and travelling by Dunkeld, Perth, and Stirling to Edinburgh

Self one day.

In traveling to Glasgow, and Paisley and examining canal works of the Forth and Clyde and the ... canal traveling by Dumfries and Carlisle to Lancaster examining the Lancaster canal, to Liverpool for docks to ... for the duke of Bridgewater canal, the ... navigation to Oerter for the Ellesmere canal works, to the Shrewsbury canal to Coalbrookdale for Shropshire then Bridges to Lodden for ... canal to Worcester. Bristol and Bath for the works dock, and even canal up Wolston for irrigating canal.

**Note sur l'enquête gouvernementale sur les banques de la compagnie du canal de Göta, de Malmö et de Göteborg, 18 juillet 1818**

Source : LA, Göta kanalbolags arkiv, Göta kanal diskont, Note sur l'enquête gouvernementale sur les banques de la compagnie du canal de Göta, de Malmö et de Göteborg, 18 juillet 1818

Puisque les Etats du royaume ont collecté et examiné les comptes de la compagnie du canal de Göta et des caisses d'escompte de Malmö et Göteborg, leur incapacité à honorer leurs engagements, nous avons décidé en excluant l'avis des actionnaires, de conduire une enquête sous direction gouvernementale. L'Etat n'avait aucune obligation dans ce domaine, mais a néanmoins considéré de son devoir d'assister, comme seul moyen de remédier à l'embarras qui autrement affecterait à la fois les créditeurs et les débiteurs. Les Etats se sont réservés le droit de conduire une enquête indépendante sans demande des créditeurs ou de poursuites légales, car l'Etat fait des sacrifices. Les Etats ont pris les décisions suivantes :

1:0 L'Etat clôt l'enquête sur la compagnie du canal de Göta et sur la caisse d'escompte de Malmö. Les autres compagnies sont liquidées sans compensation.

2:0 Le crédit devra être remboursé après 5 années.

3:0 Tous les directeurs doivent proprement tenir leurs engagements, qui seront tenus à disposition du public, sur les paiements des titres à leur pleine valeur

4:0 Les autres capitaux de la compagnie du canal de Göta et de la caisse d'escompte de Malmö seront payés avec intérêt de sorte qu'un cinquième sera payé en liquide et le reste en bons sur la dette nationale, quatre fois par an.

7:0 S'il devait y avoir des surplus de retour financier, quand les dettes sont payées, ils doivent aller d'abord aux créditeurs puis ensuite aux actionnaires.

(...)

15:0 Avant que l'ensemble des dettes ne soient payées, aucun actionnaire ne recevra de dividendes.

17:0 Ce document est une déclaration conjointe du Roi et des Etats, et déclaré nouveaux statuts de la compagnie.

(...)

Stockholm, 18 Juillet 1818, CARL JOHAN.

### Création du comité pour la navigation (1824)

Source : LA, Göta kanalbolags arkiv, Kungliga brev (1760-1836), Décret de Charles XIV Jean, 20 janvier 1824

Ainsi, en réponse aux requêtes sur les obstacles à la vitesse de navigation sur la rivière Göta, sur lesquels nous avons demandé à l'ingénieur du Corps mécanique Du Réés d'enquêter pour la mise en place des mesures nécessaires et de leur coût pour amener à la bonne navigabilité de la Göta. (...) Ainsi nous proclamons la suivante ordonnance :

1° Sur le sujet général de cette affaire, et particulièrement pour le paragraphe 24 du privilège de la compagnie du canal de Göta, nous créons un bureau spécial auquel sera donné le titre de « Bureau royal pour la navigation entre le lac Vänern et la mer » (*Kungliga direktion över segelfarten mellan Vänern och havet*). Le conseil d'administration sera également chargé de réécrire et de préparer tous les projets et toutes les préoccupations concernant les questions et les réglementations relatives aux canaux et à la navigation entre le lac Vänern et la mer. Nous vous avons nommé, par la présente, comme président de cette commission exécutive, avec le droit décisif de toutes les mesures d'application qui sont ajoutées au paragraphe 7 des privilèges accordés au canal de Göta : le gouverneur de Göteborg et du comté de Bohus, le comte A. von Rosen. Membres : un membre élu par la société du canal de Göta ou par son conseil d'administration au nom de la société, jusqu'à la réunion de la société lors de l'assemblée générale annuelle. De même par la société de canal Trollhätte, ou par son conseil d'administration, dans les mêmes conditions. Un membre choisi par la ville de Göteborg.

2° Le domaine du conseil se divise en deux branches principales, à savoir : ce qui concerne spécifiquement la navigation du canal de Göta (...) et quelle navigation en général, entre le lac Vänern et la mer, peuvent obtenir en rapport avec ces décisions et mesures propres à ces institutions privilégiées (...).

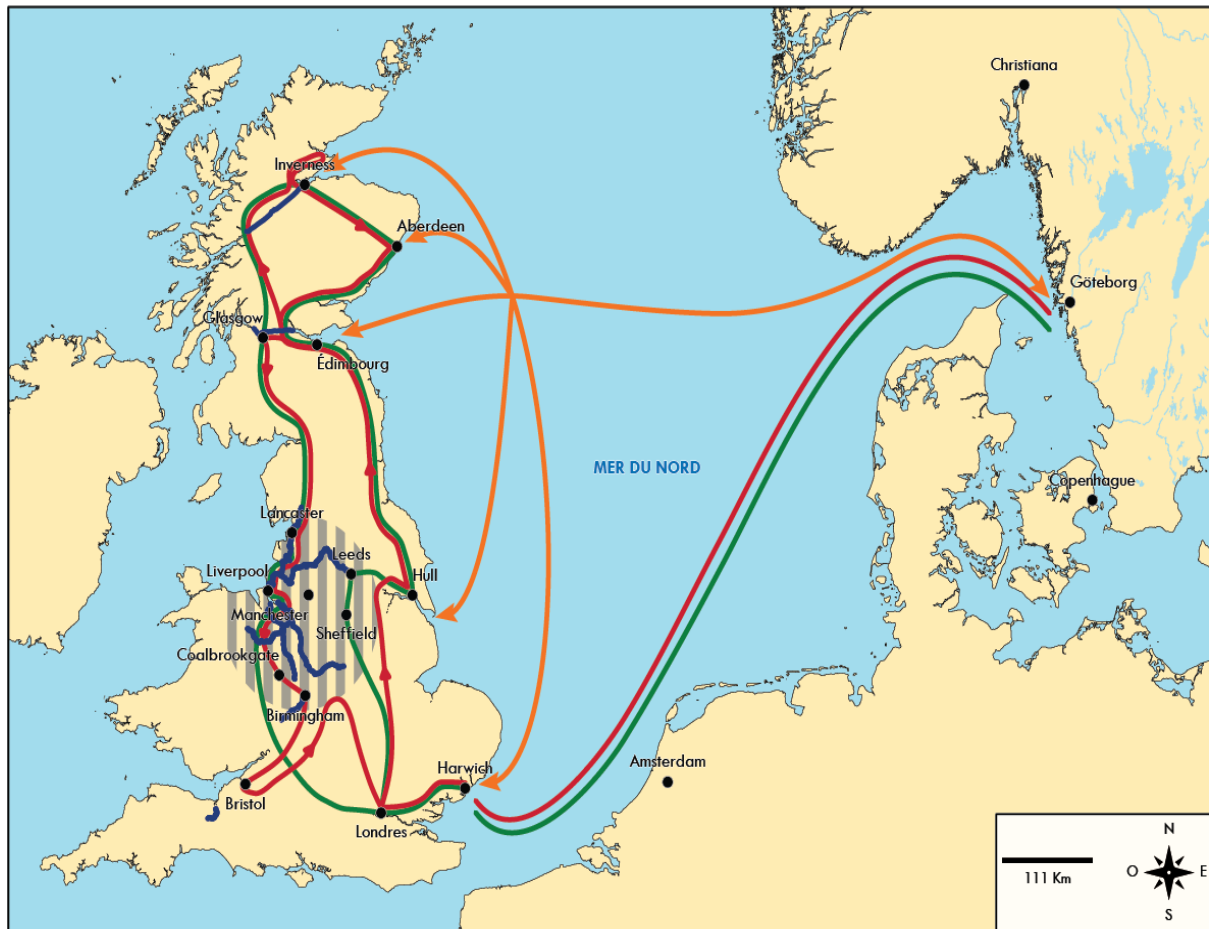
## La construction du canal de Göta



- Portion lacustre du trafic sur le canal
- Canal de Trollhätte (1793-1800)
- Portion du canal de Göta construite entre 1812-1822
- Portion du canal de Göta construite entre 1822-1832
- Provinces traversées
- Principales villes
- Capitales régionales
- ⚙ Atelier de Motala

Sources : Lantmäteriet, EuroGeographics et UN-FAO, Water Information System for Europe (WISE) et OpenStreetMap (OSM)  
 Réalisation : Mai 2020

## Le canal de Göta : un chantier binational



- Principales villes liées aux circulations du canal de Göta
- ↔ Circulations liées au canal de Göta (mobilités et flux)
- Principaux canaux britanniques étudiés
- Voyage de C. D. Skogman au Royaume-Uni (1812-1813)
- Voyage de J. Edström et G. A. Lagerheim au Royaume-Uni (1814-1815)
- ▨ Principale zone de production industrielle britannique

Sources : Lantmäteriet, EuroGeographics et UN-FAO, Water Information System for Europe (WISE), Canal & River Trust et OpenStreetMap (OSM)  
 Réalisation : Mai 2020

## Le canal de Göta : un instrument de défense



## Le canal de Göta dans l'espace scandinave et baltique



- Finlande (province russe jusqu'en 1809)
- Empire russe
- Détroits danois
- Double monarchie Suède-Norvège (1814)
- Frontière interne Suède-Norvège
- Royaume du Danemark
- Principaux flux commerciaux
- Royaume de Prusse
- Canaux destinés à capter les flux commerciaux (canal de Kiel, canal de Göta)

Sources : Lantmäteriet, EuroGeographics et UN-FAO, Water Information System for Europe (WISE) et OpenStreetMap (OSM)  
Réalisation : Mai 2020



## D'un canal à une politique nationale d'infrastructures



- Principales villes concernées
- Canal de Göta
- Transport fluvial
- Projet de canaux et d'aménagement de rivière
- ⚓ Ports concernés par le projet de modernisation des années 1820
- NORVÈGE**  
**SUÈDE** Double monarchie
- Frontière interne Suède-Norvège

Sources : Lantmäteriet, EuroGeographics et UN-FAO, Water Information System for Europe (WISE) et OpenStreetMap (OSM)  
Réalisation : Mai 2020