

Les pionniers de l'or noir du Pechelbronn
**(2) LOUIS PIERRE AUZILLON DE LA
SABLONNIERE (1740-1760)**

CHAPITRE II

M. de la Sablonnière
mise sur le Bächel-Brunn

En 1734, pendant qu'à Coire Louis Pierre Auzillon de la Sablonnière levait le régiment de Travers-Grisons, un étudiant en médecine publiait à Strasbourg la première thèse universitaire sur l'antique source bitumineuse du Pechelbronn près de Lampertsloch en Basse-Alsace. Certes, il n'y examinait que les applications médicinales de l'huile qu'on pouvait en retirer et qui pour les gens du cru étaient d'ailleurs la seule utilité connue. Sa thèse suffit néanmoins à attirer au Pechelbronn le fils d'Eirin d'Eirinis, qui se proposa tout de suite d'y ouvrir une mine à ciel ouvert. Mais Louis Pierre Auzillon lui ravit la priorité, car Orry, le ministre des finances, lui avait promis tout son appui, si au lieu d'importer les produits asphaltiques du Val-de-Travers, il se décidait à exploiter des gisements équivalents en France. C'est ainsi que Monsieur de la Sablonnière devint le premier exploitant industriel du Pechelbronn, puisque c'était le gisement le plus prometteur de tous ceux qu'il avait identifiés dans le royaume.

La thèse de Jean Théophile Hoeffel

L'auteur de cette thèse ? Jean Théophile Hoeffel, le fils du pasteur de Woerth-sur-Sauer, Gottlieb Ehrenfried Hoeffel, autrement dit du chef-lieu du bailliage, dont relevait justement la source du Pechelbronn, près du village de Lampertsloch. Comme il s'agissait d'une thèse de doctorat de médecine, elle était rédigée en latin. Son titre, « *Historia Balsami Mineralis Alsatici sev Petrolei Vallis Sancti Lamperti* » (Histoire du baume minéral alsacien ou pétrole de la vallée de Saint-Lampert), est suivi d'un sous-titre en allemand, « *Der Hanauische Erd-Balsam/Lamperslocher Oel oder Bächel-Brunn* ». Sa traduction française est disponible depuis 1997 (1).

Cette dissertation latine n'a voulu vérifier que les propriétés médicinales du bitume que l'on pouvait recueillir à la surface de la source. A aucun moment, Jean Théophile Hoeffel n'a donc envisagé une exploitation minière, ni même la fabrication de produits de graissage ou d'éclairage. Et cependant, tout porte à croire qu'au Val-de-Travers on n'ait pas manqué d'en avoir écho. Ainsi donc, la mine d'asphalte d'outre-Jura n'était-elle pas unique en Europe. La Basse-Alsace avait aussi ses filons, que personne au demeurant n'avait encore su mettre en valeur. L'expérience que les Neuchâtelois avaient acquise sur le plan de l'extraction, du raffinage et de la distillation, y serait sans doute fortement appréciée.

Le docteur en médecine strasbourgeois Jean Philippe Graffenauer, dans son « *Essai d'une minéralogie économique-technique des départements du Haut- et du Bas-Rhin, formant la ci-devant Alsace* » (Strasbourg, 1806, p. 119), et à sa suite Paul de Chambrier (7), puis Georges Livet (8), prétendent qu'Eirini d'Eirinis se serait alors rendu à Lampertsloch pour y offrir ses services. Mais ce fait n'est pas démontré. Nous fiant aux auteurs helvétiques (9), nous croyons au contraire que c'est Jean Damascène Eirinis, l'un des fils de l'inventeur de la mine du Val-de-Travers, qui fit le voyage. Il put voir, ainsi que le mentionne Etienne François Saget dans son « *Traité asphaltique* » de 1769, que l'huile d'asphalte du Val-de-Travers et celle du Pechelbronn « *se forment par le même procédé et ne diffèrent en rien l'une de l'autre dans le poids, l'odeur, la couleur et les qualités* ». Il put aussi voir que le bitume affleurerait non pas seulement sur le ban de Lampertsloch, mais également à Breissendorf (Preuschkendorf), l'Obsang (Lobsann), Maire-Bronn (Marienbronn), Marckveiller (Merckwiller) et Kutzenhausen (Kutzenhausen) (10).

Enfin et surtout, Jean Damascène Eirinis put constater combien l'extraction y serait beaucoup plus aisée. Au Pechelbronn, en effet, pas besoin de percer des galeries dans le flanc des montagnes, ni de broyer les roches comme au Val-de-Travers : il suffirait d'excaver des terrains loessiques et argileux pour y retrouver, à faible profondeur, mêlé au sable, un « *asphalte* » cette fois à l'état liquide.

Jean Damascène propose d'exploiter le minerai non plus en le recueillant à l'antique source du Baechel-Brunn), mais en procédant à des fouilles à ciel ouvert d'abord, puis en ouvrant une galerie de mine dans la pente du coteau. Il se propose également de recourir aux distillations décrites par Jean Théophile Hoeffel pour produire des huiles médicinales et de mettre en œuvre un nouveau procédé de décantation du bitume par immersion du minerai dans l'eau bouillante.

Dès 1735, Jean Damascène Eirinis obtient ainsi de la régence de Bouxwiller l'autorisation de procéder à de premières recherches (8). Et pour conduire ces travaux, il trouvera à se loger au moulin de Merckwiller, où il décédera (7). Ce moulin, situé sur la rivière du Seltzbach, à deux cents mètres à peine en aval du puits primitif du Pechelbronn, sera détruit lors du bombardement américain du 3 août 1944. Jean Damascène paraît alors avoir rompu tout lien avec la mine du Val-de-Travers, qui était d'ailleurs passée, selon Albert Spycher, après le décès du vénérable Eirini d'Eirinis, sous le contrôle d'une nouvelle société, formée par le Sr Rognon, maire du village de Travers (9).

Le retour en force

C'est au moment où Jean Damascène commence à se fixer à Merckwiller que Louis Pierre Auzillon de la Sablonnière opère son retour en force. Ce n'était plus le petit secrétaire interprète d'ambassade d'il y a quinze ans, mais l'un des trésoriers généraux des ligues suisses et grisons. Agit-il alors de concert avec le fils d'Eirini d'Eirinis ou de sa propre initiative ? Nous pencherions plutôt pour la seconde hypothèse.

Certes, il ne peut toujours pas se vanter d'avoir vendu en France beaucoup d'asphalte du Val-de-Travers. Il peut seulement prétendre « *s'être occupé depuis plusieurs années à chercher les différents usages qu'on peut faire de l'asphalte* » (11) (12) et de n'avoir « *jamaï perdu de vue une entreprise aussi utile, malgré ses autres occupations plus sérieuses* » (13).

Et s'il opère son retour en force, c'est parce qu'il agit à l'invitation du roi lui-même. « *En 1737, raconte-t-il, j'ai eu ordre de me rendre à Versailles, où Sa Majesté m'a fait la faveur de s'informer de moi personnellement de tous les usages que je pouvais faire de l'asphalte. Je lui rendis le compte le plus exact et en conséquence j'ai été chargé de me transporter (au port de Lorient en Bretagne) pour y espalmer deux vaisseaux de la Compagnie des Indes* » (13). Il y fit donc envoyer de l'asphalte du Val-de-Travers et s'y rendit en personne, en compagnie d'un certain Monsieur de Fulvy.

Ce Monsieur de Fulvy, de son vrai nom **Jean Henri Louis Orry de Fulvy**, était le demi-frère du ministre des finances du moment, Philippe ou **Philibert Orry comte de Vignory** (1689-1747). Il venait de se voir confier par ce dernier l'inspection générale de la Compagnie des Indes, dont Lorient était justement le grand port d'attache. La ville conserve d'ailleurs une rue au nom de Fulvy, qui devint ensuite intendant de Franche-Comté.

Pour sa part, Philibert Orry a été contrôleur général des finances de mars 1730 à décembre 1745. Il est donc le plus long titulaire de ce ministère au 18^e siècle. Colbertiste, il s'appliqua à rehausser les tarifs douaniers pour fermer l'entrée des produits étrangers dans le royaume. Il eut le souci de créer de nouvelles manufactures et de faciliter la circulation des marchandises par la construction de canaux et un entretien régulier des routes royales. Philibert Orry favorisa ainsi la manufacture de porcelaine blanche, que son demi-frère, M. de Fulvy, par ailleurs gouverneur du château de Vincennes, avait créée dans l'enceinte de cette ancienne forteresse royale. Cette manufacture devait damer le pion à la porcelaine de Meissen. En 1753, la marquise de Pompadour la fera transférer à Sèvres, pour être plus près de Versailles. Elle est donc l'ancêtre de la manufacture nationale de Sèvres.

Philibert Orry sut aussi faire rentrer l'impôt en rétablissant le dixième, en exigeant des courtisans le paiement de leur capitation. Il augmenta le don gratuit du clergé ainsi que le prix du bail de la ferme générale. Il fixa la valeur de la monnaie, qui restera stable jusqu'en 1790. Par une stricte politique d'économie, il réussit également en 1739 à équilibrer le budget, ce qui ne se reproduira plus jusqu'à la Restauration. Par l'attention qu'il accorda aux produits asphaltiques importés par Louis Pierre Auzillon, par le souci qu'il eut d'en développer l'usage dans le royaume et de faire naître une production nationale, on peut dire qu'il fut le premier gouvernant en France à lancer une politique pétrolière.

Au port de Lorient, les deux vaisseaux que l'on choisit pour les essais de calfatage avaient pour nom *Le Mars* et *La Renommée*. La chronique affirme qu'ils seraient ensuite partis l'un pour Pondichéry, l'autre pour le Bengale. Au cours de leur périple, ils perdirent certes une partie de leur carène, mais ils revinrent à Lorient « *bien moins piqués de vers que les autres vaisseaux qui avaient eu une carène ordinaire* ».

L'essai fut donc jugé concluant. Les directeurs de la Compagnie des Indes, le capitaine du port de Lorient ainsi que le constructeur des vaisseaux trouvèrent l'emploi du goudron d'asphalte « *facile et utile* ». Cette expérimentation fut si mémorable qu'elle sera rapportée en juin 1751 dans le premier volume de l'Encyclopédie de Diderot et d'Alembert (article « *Asphalte* »). Ce qui explique qu'elle soit également évoquée en 1786 par Philippe Frédéric de Dietrich dans sa « *Description des gîtes de minerais des Pyrénées* », page 444 ; par M. Payen, manufacturier et membre du Comité des arts chimiques de la Société d'encouragement pour l'industrie, dans son « *Mémoire sur les bitumes* » de 1824 ; puis en 1839, par le Dr J. B. Mayer dans la brochure de 64 pages qu'il a consacrée à « *Der Asphaltstein des Val-de-Travers* » (Coblence). Pour sa part, Marie Joseph Achille Le Bel s'en vantera encore en 1805 dans ses correspondances avec le sous-préfet de Wissembourg et le Conseil des mines de Paris, mais en attribuant la provenance du bitume au Pechelbronn, et non plus au Val-de-Travers (14).

Louis Pierre Auzillon séjourna au total six semaines à Lorient. Il n'y perdit pas son temps. Il discuta avec de nombreux capitaines et constructeurs de vaisseaux. Il examina les vaisseaux hors de service et la manière dont ils étaient attaqués par les vers. Ces vers ne se rencontraient pas en pleine mer, mais dans les ports, les rades et les parages de bas-fonds. Ils « *ont été transportés des Indes en Europe, écrit-il, et s'y sont multipliés au point qu'il y a peu de ports qui en seraient exempts et que la Hollande en a pensé périr* ». Ils se développaient à fleur d'eau « *et n'attaquent ordinairement le vaisseau qu'au-dessous de la ligne de flottaison dans l'espace d'un ou deux pieds. Ils grossissent en faisant route. Les uns cheminent horizontalement et les autres descendent jusqu'à la quille* ».

C'est ainsi que Louis Pierre Auzillon eut l'idée de plusieurs « *remèdes* » assez extravagants, qu'il communiqua ensuite au ministre de la Marine. Comme son huile de pétrole tuait ces vers dès qu'elle les touchait, il suffisait selon lui d'en enduire une bouée ou un pas d'ancre et de laisser ceux-ci dans l'endroit du port le plus infesté de ces vers. « *On aura alors la certitude, poursuit-il, qu'aucun de ces animaux n'en approchera impunément et que tous ceux qui y toucheront resteront morts* ».

Louis Pierre Auzillon proposait également que les commissaires de la Marine de chaque port puissent vendre des sacs de toile « *emplis de paquets d'étoupe et d'éponges imbuës d'huiles noires de pétrole* », à suspendre autour des vaisseaux, le long de la ligne de flottaison, afin de les protéger contre le fléau des vers. Ces vaisseaux pourraient emmener ces sacs avec eux, « *pliés dans une ou plusieurs caisses* », pour les reposer à chacune de leurs escales. Ils les placeraient « *proche de la soute au pain, complète notre auteur, afin que l'huile qui pourrait en sortir fût d'un plus grand avantage. Cette huile tue le cancrelas, qui est l'animal le plus nombreux qui soit dans un vaisseau et celui qui cause les plus grandes maladies à l'équipage par son ordure, qu'il jette sur la galette et qui cause souvent le scorbut* » (Arch. du Quai d'Arch. du Ministère des affaires étrangères, quai d'Orsay, Paris : M&D Alsace, t. 3 ; p. 392-397).

Mais lors de son séjour à Lorient, Louis Pierre Auzillon se livre à bien d'autres expériences encore. C'est ainsi qu'on scella à l'asphalte « *les pierres de taille de l'escalier (du port), qui descend à la mer dans l'intervalle d'une marée à l'autre* ». On enduisit de bitume liquide deux cordages de deux pouces d'épaisseur et d'une cinquantaine de brasses de longueur chacun. On peignit également au moyen de ce même bitume « *les ardoises des bâtiments et portes du port pour les préserver des ouragans* ». On enduisit de peinture d'asphalte « *les ancres et leurs jars, les pipes pour l'eau douce* », de même que les canons de fer de la Compagnie des Indes, qui se trouvent sur la place du port. Ce dernier essai fut tout aussi réussi, car ces canons pouvaient être pris pour d'authentiques canons de bronze. On asphalta enfin les puits « *pour la conservation de l'eau et celle du vin en bouteille* » (15).

A la fin, on fut donc unanime à considérer que si ces produits d'asphalte pouvaient provenir à moindres frais de mines situées à l'intérieur du royaume, et non pas de la lointaine principauté prussienne de Neuchâtel, il s'en ferait certainement une grande consommation.

Dans les jardins de Versailles

Le contrôleur général des finances Orry ordonna également que des épreuves soient faites dans les bâtiments du roi, dont il était justement l'intendant. Le ciment d'asphalte du Val-de-Travers fut ainsi employé au château de Versailles à jointurer les pierres et les marbres des

jardins de la Tonne, de l'arc de triomphe, des rochers du dragon ainsi que du vase de marbre blanc, qui représente le sacrifice d'Iphigénie dans le parterre nord.

A Paris, une centaine de maisons, « où il y a des terrasses ou des bassins de jet d'eau », furent, dans la foulée, traitées de la même façon. Parmi elles : les Hôtels d'Egmont et de Belle-Isle, les maisons de MM. de la Porte et Duplessis ainsi que les bassins à jet d'eau de MM. Bouttin et Dufort, qui ont une contenance de 100 et 120 muids d'eau respectivement (un muid valait alors 274 litres à Paris). Toutes ces opérations, est-il précisé, ont « parfaitement réussi à la satisfaction de ceux qui en ont eu la direction ». La peinture d'asphalte connut le même succès. Elle fut employée à étanchéifier et pétrifier le bois et la terre cuite. On en badigeonna les caisses des orangers du roi à Versailles « et dans un nombre infini de maisons de Paris et environs » (12).

Louis Pierre Auzillon alla même jusqu'à offrir à Louis XV « un beau vase », dont les marbres et les bronzes avaient été réunis au moyen de son ciment d'asphalte. Le geste fut si apprécié, que ce « chef d'œuvre de la réunion des marbres » sera exposé pendant quinze mois dans la chambre du lit du roi à Versailles, avant d'être déposé, sur une suggestion de Sa Majesté, dans la galerie des tableaux de la Couronne (13). Il faut donc prendre Louis Pierre Auzillon à la lettre lorsque par la suite il se vantera d'être « connu personnellement du roi du France » (11).

Ainsi donc, ne recueillait-il de toutes parts que des félicitations. Et dans l'entourage du roi, l'on se mit à souhaiter ardemment la découverte à l'intérieur du royaume de mines semblables à celles du Val-de-Travers. Le ministre Orry n'était d'ailleurs déjà plus le seul à se ranger à cet avis. Il y eut aussi le secrétaire d'Etat à la Marine le comte de Maurepas et Louis Fagon, intendant des finances et prédécesseur de Buffon au Cabinet royal d'histoire naturelle, ainsi que tous les membres du Conseil du commerce (15).

Dans un premier temps, toutefois, Louis Pierre Auzillon se préoccupa d'obtenir un renouvellement pour vingt ans de son privilège du 19 juin 1731. Il s'en soucia dès le commencement de l'année 1738, avec trois ans d'avance. Pour augmenter ses chances, il souligna qu'il avait été le premier à faire connaître en France l'asphalte du Val-de-Travers, mais que « le service du roi dans les pays étrangers » l'avait empêché de « se dédommager des dépenses qu'il a faites ». Plusieurs personnes, ajoute-t-il, avaient même « profité de son absence pour faire entrer de cette mine dans le royaume et l'ont totalement discréditée par le peu de connaissance qu'ils avaient de la manière de l'employer ».

Mais à présent il voulait s'y consacrer pour de bon. Il comptait établir à Paris « sa manufacture d'asphalte et y faire fabriquer des tables, vases et colonnes composées avec cette matière et des marbres de toutes sortes dans le goût de la colonne qu'il a présentée au roi, soit avec d'autres pierres et même avec des métaux de différentes espèces et généralement tout ce qu'il pourra imaginer d'utile ou d'avantageux pour le public ». Il demandait à pouvoir employer le ciment d'asphalte « pour les terrasses, bassins et jets d'eau, pour les caves sujettes aux inondations et dans tous les lieux où il jugera à propos sans pouvoir être troublé ni inquiété par les corps des métiers ou autres personnes ». Enfin, il demandait que lui soit accordée la propriété d'une pareille mine qu'il pourrait découvrir dans le royaume.

L'arrêt du Conseil du roi du 13 mars 1738 le comblera sur l'essentiel. Il lui accorde un nouveau privilège, mais de dix ans seulement, à compter du 1^{er} mai suivant, l'autorisant à

faire entrer dans le royaume « *sur des certificats signés de lui, telle quantité que bon lui semblera de la dite mine de pierre d'asphalte cuite et non cuite, préparée et non préparée, sans payer aucuns droits tant aux bureaux des fermes établis aux entrées que dans ceux de l'intérieur du royaume* ».

Et puisque Louis Pierre Auzillon voulait ouvrir sa propre manufacture à Paris, il était également autorisé à envoyer ses produits dans les pays étrangers sans payer aucun droit de sortie. Il était autorisé enfin « *de faire vendre et débiter dans le royaume ladite mine de pierre d'asphalte et lesdits ciment et goudron par telles personnes qu'il jugera à propos sans que sous quelque prétexte que ce soit celles-ci puissent être troublées ni inquiétées par des maîtres ouvriers ou autres* » (16).

La promesse au roi

En même temps, Louis Pierre Auzillon en vint à promettre au roi et à ses ministres de renoncer à la facilité de l'importation et de rechercher à l'intérieur du royaume des mines qui donneraient les mêmes matières que le Val-de-Travers. C'est une idée, à laquelle il pensait sans doute déjà lui-même. Mais il fut d'autant plus incité à la concrétiser que le privilège de les exploiter et d'en débiter les produits lui serait accordé sans difficulté.

Ainsi qu'il le raconte lui-même, Louis Pierre Auzillon ne « *négligea rien pour trouver de pareilles mines en France* ». Il consacra beaucoup de temps et d'argent à les rechercher. Il chargea plusieurs personnes de parcourir les provinces à ses frais. Certains de ces commissaires seraient même, à l'en croire, morts à la tâche. Un autre mémoire, signé de sa main, précise au contraire qu'il s'appliqua à former une personne en particulier dans l'art de la découverte et la qualification des mines d'asphalte. Cette personne parcourut « *les différentes provinces de France* » à ses frais pendant trois années.

Cette quête du Graal ne fut pas vaine. Au retour de son émissaire, Louis Pierre Auzillon partit lui-même examiner de visu les sites que celui-ci avait reconnus (15). Il retint finalement cinq mines potentielles, dont il présenta la liste au Sr Fagon, membre du Conseil du commerce (13) :

1. - « *une mine d'asphalte dans les montagnes qui confinent aux voies en Lorraine jusqu'à Bitzel. Elle n'est pas si riche, mais se montre à plus de 6 lieues à la ronde* ». S'agirait-il de la source bitumineuse de Walschbronn, sur la route de Bitche à Pirmasens, dont parlent Dom Calmet dans sa « *Notice de la Lorraine* » de 1757, Etienne François Saget dans son « *Traité asphaltique* » de 1769, Buc'hoz, l'ancien médecin de Stanislas Leszczyński, dans son « *Dictionnaire minéralogique et hydrologique de la France* » de 1772 (tome premier, pages 612 à 632) et Philippe-Frédéric de Dietrich dans sa « *Description des gîtes de minerais de la Lorraine méridionale* » de 1799 ? Cette source avait donné naissance, sous l'empereur Barberousse, à des bains, encore très fréquentés au 16^e siècle ;

2. - « *une mine très grasse près de Châtillon. Elle traverse sous le Rhône et peut être exploitée du côté de Savoie comme de France* » ;

3. - « *une mine proche de Clermont en Auvergne, difficile à exploiter par la nature de son terrain et à cause des eaux* ». Il s'agit apparemment du puits de Pege (poix en patois), entre Clermont-Ferrand et Riom, si abondant « *que les chemins en sont quelquefois*

impraticables », selon le *Dictionnaire universel de commerce* (article Bitume). Comme au Pechelbronn, les paysans des environs se servaient de cette poix pour graisser les essieux de leurs voitures, si l'on en croit le *Dictionnaire minéralogique et hydrologique* de Buc'hoz (Paris, 1772) ;

4. - « une mine très étendue à Gozac dans les landes de Bordeaux, mêlée à une espèce de glaise, dont il est difficile de la séparer ». Dans un autre mémoire, adressé en 1750 au ministre de la Marine, Louis Pierre Auzillon précise que cette mine avait été découverte au commencement du siècle par un certain Sr Mabran de Lannouë. Celui-ci en avait fait quelques essais pour la marine, mais sans succès en raison, dit-il, des éléments terreux et arsenicaux qu'il n'avait pas réussi à en éliminer (AD : M&D Alsace, t. 43, p. 392-397). Il s'agit a priori de la mine de Gaujacq, au sud-ouest de Mont-de-Marsan. Elle donnait un bitume noir si dur qu'il fallait employer des broches et des cuillères en fer rougies au feu pour la détacher et l'extraire.

Un mémoire, publié en 1750, indique qu'à l'état brut ce bitume était un mastic de scellement des pierres très efficace et qu'il avait servi à étanchéifier les voûtes des casernements du château Trompette de Bordeaux. Epuré et mêlé à de l'huile et du suif pour le rendre plus coulant, ce bitume pouvait également être employé au calfatage des vaisseaux (« *Observations de physique et d'histoire naturelle sur les eaux minérales de Dax, de Bagnères et de Barège, sur l'influence de la pesanteur de l'air dans la chaleur de liqueurs bouillantes et dans leur congélation. Histoire de l'électricité, etc., par M. de Secondat* », Paris, 1750, BNF : S-19871). Philippe Frédéric de Dietrich en reparle dans sa « *Description des gîtes de minéraux, des forges et salines des Pyrénées* » de 1786, p. 442-445, et conseillait alors d'épurer ce bitume non plus par distillation *per descensum*, mais en le faisant bouillir dans de l'eau comme au Pechelbronn ;

5. - et celle bien sûr du Pechelbronn sur le ban de Lampertsloch, bailliage de Woerth en Basse-Alsace. Louis Pierre Auzillon se proposait de la mettre en exploitation en premier, car elle paraissait la plus prometteuse de toutes. Elle semblait « *fort riche et d'une grande étendue* ». Elle se montrait « *dans un ban de sable fin cristallin à Breisendorf, Lobsang, Marienbronn, Marckwiller et Kutzenhusen* » (10). Elle présentait « *des qualités supérieures* » à celle du Val-de-Travers et permettait de « *tirer facilement des graisses, huiles et goudrons à un prix médiocre* » (13). Il n'est pas impossible que la thèse de Jean Théophile Hoeffel ait joué un rôle dans l'établissement de cette liste. Mais rien ne permet, en l'état actuel de nos connaissances, de l'affirmer avec certitude.

Le privilège du 11 octobre 1740

Pour exploiter ces mines, en tout cas, Louis Pierre Auzillon demandera un privilège exclusif et la propriété perpétuelle de celles qu'il ouvrira, afin de pouvoir garantir « *les avances considérables qu'il sera obligé de faire* ». Se fondant sur ses précédents privilèges des 21 février 1720 et 19 juin 1731, il demandait également que les pierres, ciments, goudrons et huiles qu'il en extraira soient exemptés « *de tous droits d'entrée ou sortie, de domaine, de poids, de péage, passage et pontonnage* », car il prévoyait d'établir des magasins à Paris.

Ce privilège lui sera accordé par le roi le 11 octobre 1740 à l'occasion d'un Conseil d'Etat réuni à Fontainebleau, mais pas du tout sous la forme d'un privilège exclusif. Sur le rapport du contrôleur général des finances Orry, Louis Pierre Auzillon, en effet, n'obtint que la

permission pendant vingt ans d'ouvrir et de faire exploiter « *les mines d'asphalte par lui découvertes et celles qu'il pourrait découvrir par la suite dans l'étendue du royaume* ». Et cela à la condition d'indemniser les propriétaires des terrains concernés et de mettre en exploitation au moins une mine dès la première année, faute de quoi le privilège serait révoqué (11) (17). Le ministère, à ce qu'il prétend, lui promit cependant (verbalement ?) de n'accorder de privilège « *à aucun autre tant qu'il continuerait l'exploitation de ces mêmes mines* » (15).

La propriété incommutable ne lui fut pas non plus accordée. De même, toujours sur le rapport du contrôleur général des finances Orry, l'administration royale refusa de l'exempter de toute taxe aux bureaux de la Ferme, de peur de créer un précédent fâcheux. « *En effet, ne paraîtra-il pas bien singulier que des matières premières comme soie, laine, coton, chanvre, etc. payassent et que seul l'asphalte fut exempt ?* » (12). Louis Pierre Auzillon ne fut pas non plus exempté du droit de domaine et barrage, ni du droit de poids du roi. Aucune marchandise n'en avait jamais profité. Et d'ailleurs, il n'y avait pas que des péages royaux. Si l'exemption de tous les péages lui était accordée, elle « *causerait plus de procès et de discussions au Sr de la Sablonnière qu'il n'en retirerait d'utilité* » (12).

En faisant ces réserves, le contrôleur général des finances Orry parlait d'expérience. Quelques temps auparavant, en novembre 1739, il avait cru devoir publier un arrêt exemptant les blés, grains, farines et légumes verts et secs des droits de péage dans toute l'étendue du royaume. Cette disposition souleva tant de protestations de la part des titulaires d'octrois, qu'il dût très vite faire amende honorable et préciser que cette exemption ne concernait pas les droits d'octroi, de foires et marchés que percevaient plusieurs villes du royaume (18).

Louis Pierre Auzillon n'eut donc pas le privilège exclusif, autrement dit le monopole sur l'asphalte. Mais cela ne l'empêchera pas par la suite de se faire passer pour un privilégié quasi exclusif. C'est ainsi qu'en 1744 il s'intitula « *seul privilégié pour l'exploitation des mines d'asphalte du royaume et la vente des marchandises qui en proviennent* » (19). Ce qui à vrai dire n'était pas inexact.

Dans l'ancienne monarchie, le privilège exclusif était évidemment le nec plus ultra. Comme l'explique le *Dictionnaire universel de commerce* de Savary, il est « *une espèce de récompense de la peine que donne l'invention des manufactures, des ouvrages et des machines* ». Il « *ôte à l'inventeur la crainte de l'imitation et lui donne l'espérance de se rembourser* ».

Quelques exemples de privilèges exclusifs peuvent être cités. La ferme générale s'était ainsi vu reconnaître à compter du 1^{er} janvier 1730 le privilège exclusif de la vente et de la distribution du tabac dans le royaume pour une durée de huit ans. Des imprimeurs pouvaient obtenir le privilège exclusif d'imprimer dans leur ville ou leur province « *tous édits, déclarations et autres actes émanés du roi ou de ses conseils* », comme ce fut le cas de Nicolas-Benoît Peterrick en 1764 à Lille.

Les déchargeurs des ports de St-Paul, La Tournelle, St-Nicolas et Le Plâtre à Paris avaient le privilège exclusif de décharger le vin. En avril 1701, un certain Louis de Beaumont avait obtenu par lettres patentes « *le privilège exclusif de la vente et distribution de la glace et neige dans toute l'étendue du royaume, pays, terres et seigneuries dans l'obéissance de Sa Majesté* » moyennant la somme de 1 100 000 livres ! Mais comme cette avance ne put être faite, le privilège exclusif ne fut donné à bail que pour la ville, faubourgs et généralité de Paris

pour la somme de 10 000 livres par an (20). D'autres privilèges exclusifs seront accordés pour la fabrication de la porcelaine façon Saxe, la fabrication du fer blanc en Franche-Comté, la fabrication et le débit des poudres et salpêtres dans l'étendue des duchés de Lorraine et Barrois... En 1732, Antoine Collomb de Ricoux avait obtenu un privilège exclusif pour la vente et distribution dans toute l'étendue du royaume d'un onguent de son invention.

Des privilèges exclusifs pouvaient également être consentis pour l'établissement de coches d'eau sur certaines portions de rivières. La Compagnie des Indes avait le privilège exclusif de la vente du castor et du café. La Compagnie de la Guyane française, celui de la traite des noirs et du commerce en l'île de Gorée et sur les côtes d'Afrique depuis le Cap Vert jusqu'à la rivière de Casamance. En cas de manquement, tout privilège exclusif pouvait évidemment être révoqué avant son terme par un arrêt du Conseil d'Etat. Ce fut le cas notamment en 1730 pour un privilège exclusif accordé trois ans plus tôt pour l'établissement des manufactures de cuivre. ©

Jean-Claude Streicher (janvier 2007)

NOTES :

- (1) Jean-Théophile Hoeffel : « *Histoire du baume minéral alsacien ou pétrole de la vallée de Saint-Lambert* », traduite du latin par François Hubert, Association des Amis du Musée du Pétrole de Pechelbronn, 1997.
- (2) ABR : E3811, renseignement très aimablement communiqué par M. Daniel Rodier des Amis du musée du pétrole de Merwiller-Pechelbronn.
- (3) « *Mémoire sur quelques singularités du terroir de Gabian et principalement de l'huile de pétrole qui y coule* », BNF : Lk7 2931.
- (4) Dr Friedrich Knorr : « *Doktor der Medizin und der Weltweisheit, Die Büchersammlung des praktischen Arztes Dr. Med. Johann Theophil Höffel* », Deutsches Ärzteblatt, Heft 44 vom 31. Oktober 1970.
- (5) Werner Taegert : « *Zur Geschichte einer fürstlichen Büchersammlung* », in « *Künstschatze aus Schloss Carlsberg : Die Sammlungen der Herzöge von Pfälz-Zweibrücken* », Saarland Museum Saarbrücken 1989).
- (6) Nouveau dictionnaire de biographie alsacienne.
- (7) Paul de Chambrier : « *Historique de Pechelbronn, 1498-1918* », Paris-Neuchâtel, 1919, chapitre II.
- (8) Georges Livet : « *Une entreprise industrielle en pays rural : l'exploitation minière de Pechelbronn au XVIIIe siècle* », Saisons d'Alsace n° 52, 4e trimestre 1974, Strasbourg, p. 17 à 21.
- (9) Albert Spycher : « *Les mines d'asphalte de la Presa/Val-de-Travers* », Société suisse des traditions populaires, Bâle 1994, 73 p.
- (10) « *Traité asphaltique par Etienne François Saget, garde-magasin de la mine et manufacture royale d'asphalte en Basse-Alsace* », 1769, BNUS : Manuscrits 3662 et AN : F14 1312.
- (11) ABR : E2190.
- (12) AN : F14 1312.
- (13) « *Mémoire signifié pour le Sr Louis Pierre Auzillon de la Sablonnière contre le nommé Tholozan et autres, se disant intéressés dans le privilège de l'asphalte...* », Paris 1757, BNF : Fol-FM-644.
- (14) « *Pétition des héritiers de feu Antoine Lebel en opposition à la demande du Sr Rosentritt* », AN : F14 8141.
- (15) « *Mémoire pour le Sr Louis Pierre Auzillon de la Sablonnière, Conseiller et Secrétaire du Roy, interprète de Sa Majesté en Suisse et seul privilégié et emphytéote pour les mines d'asphalte, contre les actionnaires de la Compagnie asphaltique* », ABR : E2190.
- (16) AN : F12 85, feuillets 163-165, registre du bureau de commerce, année 1738.
- (17) AN : E/1175 A, feuillet 63.
- (18) Lettre du contrôleur général Orry à M. de Bernage du 21 décembre 1739, BNF : LF 76-103.
- (19) AN : MC ET/XIX/726.
- (20) BNF : F-5003 (2590).



Le contrôleur général Philibert Orry comte de Vignory (1689-1747) par Hyacinthe Rigaud. Il fut le premier ministre des finances en France à mettre en œuvre une politique pétrolière.



Le port de Lorient, où Louis Pierre Auzillon de la Sablonnière put expérimenter l'asphalte du Val-de-Travers. C'est pour cesser d'en importer qu'il fut ensuite autorisé à ouvrir la mine du Pechelbronn.