

Francia – Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Bd. 34/2

2007

DOI: 10.11588/fr.2007.2.45080

---

#### Copyright

Das Digitalisat wird Ihnen von perspectivia.net, der Online-Publikationsplattform der Stiftung Deutsche Geisteswissenschaftliche Institute im Ausland (DGIA), zur Verfügung gestellt. Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

JEAN-MARCEL GOGER

## ÉQUIPEMENT ROUTIER ET QUERELLE DU LUXE EN FRANCE, 1776–1815

### Introduction

De 1737 à 1787, en cinquante ans de corvée royale, la France a reçu 40 000 km de routes conçues pour la voiture. Avant l'instauration d'une réquisition régulière sur les grands chemins, le réseau comportait un grand nombre de pistes en terrain naturel. Celles que l'«Encyclopédie» désigne sous le vocable de «carrières» ne livraient passage qu'aux chevaux et animaux de bât. Sur le plan technique, la route du XVIII<sup>e</sup> siècle constitue un progrès appréciable, qui force l'admiration du parti philosophique.

Pourtant, les esprits éclairés rejettent la corvée pour ses méthodes peu humanitaires. Leurs critiques s'ajoutent aux réticences des grands propriétaires expropriés et aux récriminations des manufacturiers mal desservis. Une telle convergence accule le Corps des Ponts-et-Chaussées, création de la Régence, à la reddition de comptes.

Confusément, le feu de la critique finit d'ailleurs par gagner le terrain architectural, les polémistes s'efforçant de définir des contre-modèles d'équipement. De 1787 à 1792, la phase initiale de la Révolution est propice à cette tentative d'appropriation des décisions techniques par la société civile. Le procès intenté alors aux ingénieurs de l'Etat est séduisant pour l'historien de l'aménagement, car il ouvre des problématiques dont les résonances sont encore familières aux organisateurs de l'espace <sup>1</sup>.

### 1. Quelles relations faut-il privilégier avec la route?

En 1628, Harvey découvre la circulation sanguine. Rapidement, celle-ci imbibé la spéculation scientifique, et en particulier la réflexion sur l'économie des transports. C'est ainsi que Turgot répercute sa passion pour la dynamique des fluides dans son administration. Il fait construire des chaussées modèles autour de Limoges, libéralise le commerce des grains et remplace la corvée par un impôt susceptible de compatibilité.

La foi en l'échange anime aussi Mahuet, que Turgot ministre charge de la Régie générale des Messageries. Héritier d'un grand nom du roulage parisien, ce personnage tient les chemins *comme la véritable richesse d'une nation, puisqu'ils sont les moyens de circulation et de commerce, que sans eux les fruits de la terre resteraient enfouis dans la contrée qui les produit, et que tout ce qui surpasserait la consommation nécessaire des habitants serait inutile et sans valeur* <sup>2</sup>.

1 Denis DIDEROT, LOUIS LE ROND D'ALEMBERT, article «Chemin» dans: Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, arts et métiers, Paris 1753, reprint Stuttgart 1966, tome 3, p. 275 et suivantes. Émile LEVASSEUR, Histoire du commerce de la France, Paris 1912, tome 1, p. 440 à 443 et tome 2, p. 37 Jean PETOT, Histoire de l'administration des Ponts-et-chaussées, 1599–1818, Paris 1958, p. 338–343. Arch. nat. AD XIII 16, Antoine-Louis CHAUMONT DE LA MILLIÈRE, Mémoire sur le département des Ponts-et-Chaussées, 2<sup>ème</sup> partie, chapitres 73, 75, 76 et 78.

2 Bibl. nat. Z 8 503, Guillaume GRIVEL, article «Corvée» dans: Encyclopédie méthodique, Panckoucke 1785, section Économie politique, p. 691 à 717. Arch. nat. AD XIII 16, MAHUET, Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du Royaume, lu à la Constituante en septembre 1790.

Comme son vocabulaire l'indique, Mahuet est smithien, mais chez les physiocrates aussi, le développement du réseau routier est considéré comme un gage d'harmonie économique et d'abondance. Ainsi, en décembre 1790, La Rochefoucault-Liancourt propose-t-il à la Constituante de faire travailler aux chemins vicinaux qui mènent aux grandes routes: *quoique tous n'aient pas la même importance, ils sont cependant nécessaires, et pour la facilité des récoltes, et pour l'entretien de l'abondance et de l'uniformité si désirable dans les prix*<sup>3</sup>.

L'influence régularisatrice de la route est soulignée par les élites qui partagent la réflexion économique des académies. Pourtant, dans la masse des notables locaux qui accèdent à des responsabilités administratives en 1790, on prête des avantages plus étriqués à la rénovation des itinéraires.

Le 29 mars 1791, par exemple, l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées pour la Haute-Vienne se plaint du directoire du département dont il subit la tutelle, dans le cadre de la décentralisation Thouret-Sieyès. Il vitupère contre un projet départemental, qui vise à détourner la route de Limoges à Angoulême par St. Victurnien, en la faisant descendre dans la vallée encaissée de la Vienne.

*Un des administrateurs du directoire est bourgeois de St Victurnien, gros bourg isolé sur les bords de la Vienne. La portion sensée du Directoire, ce n'est pas la majeure, sent l'extravagance d'un pareil arrêté (tendant à détourner la route), mais chacun d'eux individuellement regardant le chemin du lieu où se tient le département à son clocher comme une communication très importante, aucun n'ose s'opposer au désir d'un autre, de peur de le voir son chemin contrarié. C'est précisément: passe-moi la saignée, je vous passe le métèque*<sup>4</sup>.

Les techniciens des Ponts-et-Chaussées ne sont pas isolés lorsqu'ils constatent que l'esprit de clocher sort renforcé des premières réorganisations révolutionnaires. Le 4 janvier 1794, le représentant Diannyère s'adresse au ministre de l'intérieur Paré, afin d'obtenir la viabilisation de l'itinéraire Bourganef-Gouzon.

Préexistante à l'état de sentier, cette direction forme un raccourci pour les boeufs limousins qui gagnent Paris par la route de poste de Moulins. Pourtant, la municipalité de Guéret s'oppose à l'amélioration de ce contournement, qui évite sa ville.

Diannyère conclut: *Lorsqu'il s'agit du département de la Creuse il ne faut jamais oublier que [...], là plus que partout ailleurs, on trouve l'égoïsme de famille, l'égoïsme de commune, l'égoïsme de district, l'égoïsme de département*<sup>5</sup>. Ici, à la base, ce ne sont plus les grands plans éclairés qui sont à l'oeuvre, mais bien les coalitions de petites passions quotidiennes, telles qu'elles apparaissent dans les travaux historiques d'un Shorter ou d'un Zeldin.

Souhaitée pour des motifs locaux par les communautés, l'ouverture de la paroisse vers l'extérieur fait généralement l'objet d'une ambition partagée, si l'on en juge par l'abondance des pétitions qui abondent en ce sens, dans les archives des Comités d'Assemblées.

La source de cette fièvre pétitionnaire est l'édit d'abolition des corvées de Turgot, texte qui s'engage à stimuler l'agriculture par le commerce, et qui annonce la volonté de *lier de plus en plus, par des communications faciles, toutes les parties [du ...] royaume*. Ce dessein est concrétisé en avril 1783 par le contrôleur général Henri IV Lefèvre d'Ormesson, qui

3 Arch. nat. usuel, Moniteur universel, compte-rendu du 27/12/1790 à propos du Rapport sur les secours à répandre dans les départements, texte présenté par le duc de La Rochefoucault-Liancourt à la Constituante au nom du Comité de mendicité, le 16/12/1790.

4 Arch. nat. F14 154, Ingénieur en chef Dumont, Lettre au général X ..., rédigée le 29/3/1791, classée le 22/4/1791.

5 Pierre CARON, Rapports des agents de l'Intérieur dans les départements, 1793-An II, Paris 1913, tome 1, p. 313.

prend un arrêt *pour l'aménagement des chemins de traverse: Les ordres [...] donnés pour la réparation [...] des grandes routes ne doivent point retarder l'ouverture des communications, sans lesquelles les habitants qui n'ont pas l'avantage d'être à portée des grands chemins ne seraient pas dans le cas d'en profiter*<sup>6</sup>.

Pourtant, en dépit des déclarations d'intention, le cuirassement des traverses, et à fortiori des liaisons vicinales, n'est pas engagé à grande échelle avant la Restauration. Dans l'immédiat, il est plus simple pour les intérêts locaux de capter une route royale, en pesant sur le choix du tracé.

Ainsi, en août 1786, aux confins du Limousin et de l'Angoumois, les habitants d'Estagnac se plaignent-ils au roi de la direction adoptée pour rectifier la route de Limoges à Angoulême. À l'avenir, cet itinéraire doit en effet délaissier leur bourg, pour traverser leur terroir en amputant l'espace cultivé. Privé des revenus de l'assistance aux voyageurs, le village est aussi condamné à perdre sur son produit agricole. Les habitants *ne se récrieraient nullement sur les torts considérables que cette nouvelle route va [...] faire (à leurs cultures) s'ils ne voyaient avec peine que toute leur industrie (liée au passage) va leur devenir infructueuse, étant privés de ladite route dans le principal endroit de la paroisse*<sup>7</sup>.

Dans le même ordre de préoccupations, en juin 1789

*les curés de St Hilaire-le-Peyrou et Ventejoux, en Bas-Limousin, réclament contre la direction de la partie de la route de Lyon à Bordeaux entre Tulle et Brive. Ils demandent qu'on dirige cette partie de route par les villages du Peyrou, St Hilaire et Mallemort, attendu que cette direction serait plus rapprochée de la rivière, qu'elle conduirait de ville en ville et faciliterait l'exportation des blés, des foins et des vins*<sup>8</sup>.

Déjà vivace lors de la constructions des routes royales, la lutte pour la capture d'itinéraires s'accroît lorsque l'Empire engage réellement l'empierrement des traverses, devenues liaisons départementales en décembre 1811. En avril 1819, l'inspecteur de la 12<sup>e</sup> division des Ponts-et-Chaussées, en poste à La Rochelle, stigmatise la fantaisie des justifications économiques que les notables locaux emploient pour attirer chez eux les tracés départementaux:

*Partout on trouve de justes occasions de dire: en ouvrant telle communication qui n'existe point, on met en relation ses points extrêmes, on ouvre des débouchés à tous ceux intermédiaires et environnants, on vivifie le pays.*

*Mais où s'arrêtera-t-on avec un pareil système, si l'intérêt local et particulier prend partout la place de l'intérêt public, pour diriger l'application?*

*Les routes départementales doivent sans doute marquer par des services spécialement utiles à ceux qui sont appelés à contribuer aux frais de leur construction et de leur entretien (à savoir les contribuables locaux), mais s'en suit-il pour cela que chaque département, chaque arrondissement puisse raisonnablement faire abstraction des intérêts de ses voisins, et traiter des siens propres comme s'ils étaient réciproquement étrangers?*<sup>9</sup>

6 Arch. nat. AD XIII 2A, Anne Robert DE TURGOT, Édît du Roi par lequel sa Majesté supprime les corvées, 5/6/1776, préambule. À la même référence: Contrôleur LEFÈVRE D'ORMESSON, Arrêt concernant les nouvelles routes de communication, 20/4/1783.

7 Arch. nat. F14 154, Pétition au Roi des habitants d'Estagnac, province de Poitou, 8/8/1786.

8 Arch. nat. F14 154, Représentations des curés de Saint Hilaire et Ventejoux, adressées à l'intendant Meulan d'Ablois, juin 1789.

9 Arch. nat. F14 1 227, Dossier Haute-Vienne, Réflexion de l'inspecteur divisionnaire Leclère, chargé de la 12<sup>ème</sup> division des Ponts-et-Chaussées, 13/4/1819.

L'attraction de la desserte est un combat inégal, qui profite d'abord aux villes, puis secondairement aux gros bourgs. Très linéaire, l'équipement routier du XVIII<sup>e</sup> siècle souligne plus qu'il ne modifie les lignes de force qui structurent l'espace.

Les inégalités d'une telle organisation sont clairement perçues par les physiocrates ou par Turgot, mais elles sont aussi ressenties par la masse des ruraux qui contribuent aux routes d'utilité urbaine, par le biais de la corvée de 1738 à 1787, d'un additif à la taille en 1788-1789, puis de taxes additionnelles aux contributions sous la Constituante, la Législative et l'Empire à compter de 1807.

Au début de 1789, dans son «Cahier de doléances», la communauté de Cauroy-les-Hermonville, bailliage de Reims, demande *qu'une partie des fonds destinés pour les grandes routes seules [...] soit aussi employée à entretenir les chemins de traverse de villes à village, et ceux adjacents auxdites grandes routes, chemins [...] de tous côtés impraticables*. A Guitry, dans le Vexin normand, les doléances des habitants rappellent que *jusqu'ici la corvée (ou son rachat par crue de taille) n'a porté que sur les campagnes, cependant les villes ne jouissent pas moins de l'avantage des grandes routes. Elles doivent donc contribuer à leur entretien au marc la livre de leur imposition*. Enfin en Bigorre, le village de Betpouey résume parfaitement la situation:

*Nous faisons de grands travaux, nous dépensons nos biens [...] et nous n'avons pas où sortir de la vallée*<sup>10</sup>.

En mai 1788, au nom de convictions smithiennes, l'élève-ingénieur Groult minimise la portée des clivages que dessine l'aménagement routier. Gagnant en diffusion avec le temps, ce dernier forme un jeu de patience dont la composition ouvre sur l'harmonie des intérêts:

*Ce sont les communications particulières qui forment les grandes communications. On avait immédiatement [...] en vue ces dernières lorsque l'on créa des routes de France (à partir de 1738). La communication entre les villes d'un même pays n'était que le second but que l'on se proposait.*

*Mais aujourd'hui que les principales routes sont ouvertes, que leur avantage est bien senti et qu'on laisse à l'opinion le soin d'achever ce que l'autorité avait commencé, on ne songera certainement qu'aux communications particulières.*

Pour Groult, cette nouvelle orientation ne présente pas d'inconvénients: pour preuve, l'élève-ingénieur cite en exemple la route secondaire de Honfleur à L'Aigle. Cette voie est utile pour acheminer blés et pois du Pays d'Auge vers Paris. Dans cette région manufacturière où l'on redoute l'enlèvement des subsistances, *ce ne sont pas ces considérations qui engagent le pays à solliciter cette route. On n'a eu en vue que de faire communiquer les bourgs et les villages.*

Pourtant, *il faut se féliciter que l'on se soit mis dans l'obligation de terminer la branche de Lisieux à L'Aigle, parce qu'elle appartiendra en quelque sorte à toute la Normandie, depuis Cherbourg, pour la communication de Paris*. En effet, cette transversale établit un raccourci entre les deux grandes lignes de poste de Paris à Cherbourg et de Paris à Brest, laquelle passe à Verneuil, non loin de L'Aigle<sup>11</sup>.

## 2. Des routes monumentales ou utiles?

Si l'avancement des travaux routiers doit réconcilier les parties-prenantes aux ouvrages, la lenteur relative des premières réalisations peut-être imputée à leur monumentalité exces-

10 GUSTAVE LAURENT, Cahiers de doléances du bailliage de Reims, Reims 1930, tome 1, p. 374. Marc BOULOISEAU, Bernard CHERONNET, Cahiers de doléances du bailliage de Gisors, Paris 1971, p. 212. GASTON BALANCIÉ, Cahiers de doléances de la sénéchaussée de Bigorre, Tarbes 1925, p. 164 et 166.

11 Arch. Nat. F14 182 A, Élève-ingénieur GROULT, Observations sur les grandes routes, esquisses d'un mémoire plus étendu, ouvrage distingué par Perronet, 10/5/1788.

sive. Formée à l'école de la critique, l'opinion pré-révolutionnaire se saisit évidemment d'une telle argumentation: trop belle, la route royale absorbe des efforts qui auraient pu profiter au maillage secondaire.

De fait, la route royale est plus qu'une simple desserte utilitaire: elle transcrit une volonté d'édification esthétique dans le paysage. Elle prolonge les allées du parc de Versailles en direction des grandes villes du royaume. Le 26 mai 1705, un arrêt de Chamillart ordonne de tracer les routes au plus droit, sans distinction de propriétaire et sans indemnisation pour les labours. Seules les prairies, les vignes et les forêts sont rachetées: elles appartiennent surtout aux élites ou à l'Église<sup>12</sup>.

Le 3 mai 1720, Law fixe la largeur des grands chemins à 19,4 m et celle des chemins ordinaires à 11,6. Le 13 juin 1738, Orry élargit l'éventail des amplitudes routières: 19,4 m pour les routes reliant Paris aux frontières, grands ports et capitales provinciales. 15,5 m pour les routes qui joignent les chefs-lieux provinciaux aux autres villes, 11,6 m pour les chemins de ville à ville et 9,7 m pour les traverses<sup>13</sup>.

Le 6 février 1776, Turgot réduit les emprises à 13,6 m pour les routes principales. Les liaisons entre villes provinciales sont uniformément ramenées à 11,6 m. Les 9,7 m sont conservés pour les traverses, et 7,8 m sont requis pour les chemins vicinaux, qui unissent entre eux les bourgs. Faiblement contestées pendant la Révolution, les largeurs routières de Turgot sont fermement remises en vigueur par la loi du 19 mai 1802 sur les conventions de grande voirie<sup>14</sup>.

Si Turgot réduit les emprises routières, il ne détruit pas le goût français pour les itinéraires larges et pourvus d'accotements généreux. À l'intérieur des emprises ainsi définies, les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées s'attachent à réaliser une architecture paysagée.

Le 7 juin 1787, Arthur Young est saisi par cette forme de préciosité technique, lorsqu'il parcourt la route de Paris à Toulouse, entre Limoges et Brive: «La route est incomparablement belle et ressemble beaucoup plus aux allées d'un jardin qu'à un grand chemin [...]. [C'est ...] le plus beau chemin du monde, parfaitement construit, parfaitement tenu. On n'y voit pas plus de poussière, de sable, de pierre, d'inégalité que dans l'allée d'un jardin. Solide, uni, formé de granit broyé, tracé toujours de façon à dominer le paysage, que si l'ingénieur n'avait pas eu d'autre but, il ne l'eût pas fait avec un goût plus accompli»<sup>15</sup>.

Il est vrai que les ingénieurs formés par l'École des Ponts de Perronet puis de Prony s'inspirent de l'héritage de Le Nôtre, rêvant de tisser un jardin à la française à l'échelle de tout le royaume. Ce n'est pas non plus un hasard si les planches de l'«Encyclopédie» présentent des jardins dont les allées sont des modèles réduits de routes<sup>16</sup>.

En mai 1788, l'élève-ingénieur Groult souligne la supériorité esthétique des voies françaises: *les routes de France excellent principalement dans [...] l'alignement [...]. Celles de Suisse et d'Angleterre ne sont point alignées, et l'on dit la même chose des autres états d'Eu-*

12 Henri CAVAILLÈS, *La route française, son histoire, sa fonction*, Paris 1946, p. 69. Maurice BORDÈS, *Les routes des intendants*, dans: *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen-Age et aux temps modernes*, Flaran 2, Abbaye de Flaran, Valence-sur-Baïse, 1982, p. 153. Arch. nat. AD XIII 17: Achille ISNARD, *Opinion sur le projet de loi relatif aux ponts et canaux à construire par des particuliers*, Tribunat, 28/3/1800.

13 Arch. nat. AD XIII 2 A, John LAW, *Arrêt du Conseil qui ordonne l'élargissement des grands chemins*, 3/5/1720. E.-J.-M. VIGNON, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France*, tome 3, Paris 1862, n°9, p. 5, articles 14 à 16.

14 Arch. nat. AD XIII 2 A, TURGOT, *Arrêt du Conseil qui [...] prescrit des règles pour fixer la largeur des routes*, 6/2/1776. Arch. nat., *Bulletin des lois du 29 floréal An X*, Bn° 191, n°1 606, p. 324, *Loi relative aux conventions en matière de grande voirie*.

15 Arthur YOUNG, *Voyages en France*, 1787, 1788, 1789, Paris 1793, réédition 1976, p. 99.

16 Jean-Pierre BÉRIAC, *Les jardins des Bordelais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, dans: *Jardins et vergers en Europe occidentale, VIII<sup>e</sup>–XVIII<sup>e</sup> siècles*, Flaran 9, abbaye de Flaran, Valence-sur-Baïse 1987, p. 175 à 179 et

*rope [...]. En Angleterre, où l'on abuse de la liberté, par crainte de la compromettre [...], la propriété est respectée aussi [...].*

*Rien n'est plus imposant que ces grandes lignes de route que l'on voit en France. Nous avons imaginé souvent que l'on pourrait conserver, augmenter même cette sorte de beauté en continuant l'alignement au-delà d'un paysage pour lequel on aurait été forcé de l'interrompre [...]. La beauté de ces alignements est fort augmentée lorsqu'on les dirige vers quelque objet remarquable à l'approche des villes [...].*

Malheureusement, la décentralisation routière mise en oeuvre par Calonne et Loménie de Brienne risque d'affaiblir le pouvoir central, en substituant le parcours négocié à la ligne droite:

*Nous avons prévu qu'une des plus grandes difficultés du gouvernement sera de faire aligner les nouvelles routes, et de maintenir contre les atteintes des administrations provinciales un genre de beauté qui distingue actuellement les routes de France<sup>17</sup>.*

La splendeur routière est moins menacée par les Assemblées provinciales, largement imprégnées par les modèles ambiants, que par la réflexion des smithiens et anglomanes, qui tentent d'introduire l'utilitarisme en France. Au nombre de ces détracteurs acquis à la notion de plus juste coût, on trouve en 1782 le comte de Jarnac:

*Les routes d'Angleterre ne suivent pas comme les nôtres la direction la plus courte, mais elles prennent moins de terrain à l'agriculture car elles sont moins larges, et tout celui qu'elles occupent est employé à l'utilité des voyageurs [...]. Nos routes sont larges, mais à quoi sert cette beauté, si ce n'est au plaisir de l'oeil?*

*Et ce plaisir de l'oeil, nécessaire aux abords de très grandes villes, de celle de Paris surtout et de toutes les demeures royales, n'est-il pas bien contrarié [...] quand on considère en voyageant:*

- 1. Que dans l'hiver, quand il a plu, (les) amas de boue (des grands bas-côtés) sont si effrayants pour les voitures que les postillons et les charretiers les évitent jusqu'à la dernière extrémité [...]*
- 2. Que quand il fait beau on n'en a que faire (car la chaussée est consolidée par le temps sec), et que ce terrain est volé à la culture.*

*Que l'on calcule ce que rendrait aux productions annuelles l'immensité de terrain ainsi employée et qu'on augmente de deux voitures le passage pavé ou ferré (avec des cailloux), mais en préférant toujours le ferré au pavé autant qu'il est possible, et la recette et la dépense publique s'en trouveront bien dès la première année [...]*

*Est-ce pour les oiseaux qu'on a ouvert des chemins si beaux en apparence ou pour faire de beaux plans? Et tout en pensant à cela, (le voyageur) penche et [...] verse<sup>18</sup>.*

Le 27 décembre 1790, le duc de La Rochefoucault-Liancourt accentue la critique, au nom de la physiocratie: à trop dépenser pour la beauté des grandes routes, on se prive des chemins vicinaux qui donneraient sa véritable dimension économique au réseau:

*Les communications vicinales [...], faites jusqu'ici en très petit nombre et uniquement sur des fonds appelés de charité, parce que l'administration des Travaux publics devait s'occuper de la confection des grandes routes et que la loi ne donnait aux contributions que cette desti-*

187 à 191. Gaston SERBOS, L'École royale des Ponts-et-Chaussées, dans: René TATON, Enseignement et diffusion des sciences en France au XVIII<sup>e</sup> siècle, Paris 1964, p. 358. Jacques BENOIST-MÉCHIN, L'homme et ses jardins, Paris 1975, p. 189 à 191.

17 Arch. nat. F14 182 A, Élève-ingénieur Groult (voir n. 11).

18 Arch. nat. F14 182A, Comte de JARNAC, Notes sur les chemins d'Angleterre, adressées à Perronet en 1782.

*nation, sont cependant indispensables. L'utilité des grandes routes ne serait pas entière si les chemins qui y conduisent du centre des campagnes restaient impraticables une partie de l'année*<sup>19</sup>.

Pourrait-on étoffer la vicinalité, encore faudrait-il en bannir les règles d'alignement qui prévalent aux Ponts-et-Chaussées. En septembre 1783, quand d'Ormesson ordonne de travailler aux chemins locaux, le Parlement de Paris admet que ceux de Vaujours, aux portes de la capitale, peuvent être tracés au cordeau. Il s'oppose toutefois à la transposition de la méthode dans le bailliage d'Épernay.

*La nécessité de prendre des alignements est prescrite pour Paris et quelques grandes villes, ou le long des chemins entretenus aux dépens du Roi.* Cependant, il faut se démarquer des entrepreneurs royaux qui entendent aligner partout rues et chemins. *Donner un alignement exige souvent opérations de géométrie*, qui mobilisent *gens experts en cette partie*: il est déraisonnable de faire payer un tel service au paysan qui, en bord de chemin, répare sa chaumière ou plante des arbres. À la campagne, il suffit que les juges seigneuriaux se bornent à l'ancien usage, qui semble *encore le meilleur*, en veillant seulement au libre passage.

L'adaptation du sens commun à l'environnement résiste ainsi à une architecture qui entend éduquer l'homme par la perception d'un paysage triangulé et géométrisé. La seconde irradiant la France profonde par effraction, en se valorisant par les effets de contraste, elle déchaîne des passions en retour. L'institution Ponts-et-Chaussées forme la cible privilégiée de cet effet boomerang, comme le souligne en février 1790 un *Mémoire sur les règles à observer pour empêcher les prévarications dans la conduite des travaux*: le discrédit du Corps des Ponts ne tient ni à la soif d'enrichissement, ni à la quête de dignités, mais au fait qu'en architecture, *on laisse trop à l'ingénieur, qui peut en abuser*. En ce sens, l'analyse énoncée par Smith dans la «Théorie des sentiments moraux» s'applique parfaitement aux techniciens mis en cause: »Ils croient poursuivre l'utilité, alors qu'ils recherchent l'admiration des autres« par la grandiloquence de style<sup>20</sup>.

Moins subtils, les «Cahiers de doléances» sont surtout sensibles aux gaspillages sociaux qu'occasionne la munificence routière. Dans le Vexin normand, le village de Fontenay indique que les *intendances, les Ponts-et-Chaussées, constituent l'Etat dans des dépenses considérables. Les Etats ou Assemblées provinciales (que l'on tente de mettre sur pied depuis 1787) pourraient se charger de cette partie de l'administration. Tous les objets y relatifs coûteraient beaucoup moins, seraient mieux veillés et plus solidement exécutés*<sup>21</sup>.

Au Sud d'Alès, la communauté de Vézenobre est inaccessible pour les cavaliers montés, pendant que les Ponts-et-Chaussées du Languedoc, scientifiquement liés à ceux de Paris, embellissent les accès d'Alès. Vézenobre demande la liquidation *des funestes services [...] de cette pépinière d'ingénieurs [...] des Travaux publics [...], dont la magnificence et le luxe sont une insulte à la Nation qu'ils oppriment*<sup>22</sup>.

En janvier 1790, l'intendant des Ponts La Millière esquive le débat devant la Constituante. Pour lui, l'impopularité de son Corps provient des rigueurs de la corvée et des expropria-

19 Arch. nat. usuel, Moniteur universel, Compte-rendu du 27/12/1790 sur le rapport LA ROCHEFOUCAULT du 16/12/1790.

20 Arrêts du Parlement de Paris sur les seigneuries de Vaujours et la baillie d'Épernay, 28/6/1782 et 2/9/1783, dans: Lucien KLAUSNER, La révolution en Seine St-Denis, Bobigny: éditions du Conseil général 1989, doc. IV-3B. Jean-Pierre DUPUY, L'individu libéral, cet inconnu, dans: Individu et justice sociale, Seuil: Paris 1990, commenté par Jean BOISSONAT dans L'Expansion n° 387, p. 57 et 58. Arch. nat. F14 182 B, Mémoire sur les règles à observer, février 1790.

21 BOULOISEAU, CHERONNET (voir n. 10) p. 172.

22 E. BLIGNY-BONDURAND, Cahiers de doléances de la sénéchaussée de Nîmes, Nîmes 1909, p. 539 et 540.

tions gratuites. La question des compétences est ainsi déviée vers des enjeux résolus, puisque les réquisitions routières sont proscrites depuis juin 1787, et les spoliations interdites par la »Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen« :

*Il existe en général de la prévention contre les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, et comment se pourrait-il que cela fut autrement, et que des agents de l'autorité ne se fussent pas souvent fait des ennemis en remplissant des fonctions qui, jusqu'à présent, avaient principalement consisté à exiger un travail pénible, qui n'était jamais payé, et à endommager des propriétés dont la valeur le plus souvent n'était pas remboursée?*<sup>23</sup>.

### 3. La révolution et la diversification du réseau

Le 15 mai 1790, la Constituante remet *la conservation [...] des chemins [...], la direction et confection des travaux pour la confection des routes* aux départements<sup>24</sup>. Les administrations départementales réagissent rapidement, en s'efforçant d'obvier aux remarques des *Cahiers de doléances* sur la concentration des chantiers en un trop petit nombre de points.

Guidée par son Bureau des Travaux publics, l'Assemblée départementale de l'Hérault met au point une organisation qui doit permettre de travailler à tous les échelons du réseau. Le 4 décembre 1790, elle esquisse un classement routier d'une grande clairvoyance: les départementales correspondent aux grandes routes, les voies intermédiaires aux traverses et les chemins vicinaux aux liaisons entre les villages. Le département, les districts et les communes reçoivent la charge de l'une des strates, et un mécanisme de subsidiarité garantit l'aide de l'administration supérieure à l'inférieure.

Dans les États du Languedoc, seuls les deux premiers groupes étaient pris en considération: celui des grands axes par les sénéchaussées, celui des voies moyennes par les diocèses. La nomenclature précédente est donc complétée pour le plus grand avantage des campagnes, et il est prévu de recruter trois grades de techniciens pour s'occuper de chaque échelon, chaque catégorie restant autonome, en l'absence d'ingénieur en chef<sup>25</sup>.

Malheureusement, les lois du 19 janvier, 4 et 6 août 1791, en renforçant la structure centrale des Ponts-et-Chaussées, ramènent la décentralisation routière à une forme de déconcentration qui constitue une régression par rapport à l'autonomie des pays d'Etats<sup>26</sup>. Le 10 décembre 1791, l'Assemblée départementale de l'Hérault doit faire machine arrière à contre-cœur, arrêtant *que la dépense des chemins [...] sera supportée par le département [...], puisque la loi sur l'administration des Ponts-et-Chaussées ne parle que de chemins de département et ne nomme que des ingénieurs de département*<sup>27</sup>.

La cause des ruraux ne semble pourtant pas perdue. Le 23 septembre 1792, après avoir congédié Chaumont de La Millière et définitivement supprimé sa charge, le ministre de l'intérieur Roland déclare en effet à la Convention que *la partie des travaux routiers a été mal organisée dans le principe. On lui a donné un air de faste, mais les résultats ne dépendent pas*

23 Arch. nat. AD XIII 16, CHAUMONT DE LA MILLIÈRE (voir note n. 2), 2<sup>e</sup> partie: Causes de la prévention contre les ingénieurs.

24 Arch. nat., Lois et actes du gouvernement, 1789–1794, Lettres patentes du 15/11/1790 sur l'organisation des départements.

25 Arch. nat. F1 CIII Hérault 5, Délibérations de l'Assemblée départementale de l'Hérault, 4/12/1790.

26 Arch. nat., Lois et actes du gouvernement, 1789/1794, Loi relative à l'organisation des Ponts-et-Chaussées, 19/1/1791, p. 342. Arch. nat. AD XIII 17, Décret de l'Assemblée nationale sur les Ponts-et-Chaussées, 18/8/1791.

27 Arch. nat. F1 CIII Hérault 5, Délibérations de l'Assemblée départementale de l'Hérault, 10/12/1791.

*de l'immensité des dépenses. L'Assemblée m'autorise, sur ma demande, à y faire les économies et les changements nécessaires*<sup>28</sup>.

Le 18 octobre 1792, Roland précise sa pensée dans une circulaire aux ingénieurs des Ponts-et-Chaussées: *La construction des chemins, la distribution des canaux, doivent désormais être calculées d'après des vues éclairées [...] pour la circulation la plus facile des denrées et des marchandises [...], le développement le plus rapide de l'industrie, l'abondance et la richesse de la société*<sup>29</sup>.

Néanmoins, le 6 janvier 1793, Roland effectue une volte-face spectaculaire:

*Pour accélérer la jouissance de beaucoup de routes, on n'a point donné toute l'épaisseur nécessaire aux chaussées d'empierrement ou de cailloutis, et par une conséquence de ce faux principe, on a porté sur d'autres routes les fonds qu'on aurait dû destiner à compléter l'épaisseur à donner à ces chaussées, qui se sont ruinées bien plus vite [...]. Il est donc essentiel [...] que les départements [...] s'attachent à ce que les routes les plus nécessaires, qui sont commencées, soient [...] les premières achevées*<sup>30</sup>.

Le revirement de Roland est justifié par les difficultés financières des départements: les flottements de la réorganisation fiscale et la dépréciation de l'assignat les privent en effet des sols additionnels qu'ils doivent consacrer aux routes. En avril–mai 1792, Roland a déjà dû orienter les députés vers l'allocation d'un fonds routier central. En décembre, la situation a encore empiré: le ministre est assailli par les *plaintes [...] de corps administratifs* [qui ...] *informent de l'état pitoyable des grandes routes. L'administration des Messageries, celle des Postes [...] mandent qu'à moins de promptes réparations, leur service éprouvera des suspensions forcées*. Roland en est réduit à appeler au travail volontaire des citoyens sur les axes majeurs<sup>31</sup>.

Dès lors, la polémique sur la distribution des chantiers routiers est officiellement close: il n'est plus question de prendre sur la part des grandes routes pour accélérer la viabilisation du réseau subalterne. Ex-membre du Comité des Ponts-et-Chaussées de la Convention, Marragon rapporte au sujet des routes devant les Anciens, le 18 février 1797. Il rappelle la pertinence du classement de Turgot, et juge qu'il est impossible dans l'immédiat de s'occuper des traverses et de la vicinalité. Vu les circonstances financières, les routes interurbaines exigent [...] *à l'exclusion des autres, que le gouvernement pourvoie, dans le moindre délai possible, à leur restauration et à leur entretien*<sup>32</sup>.

28 Arch. nat. F14 182 A. Déclaration de Jean-Marie ROLAND DE LA PLATIERE à la Convention, en date du 23/9/1792, mentionnée dans une lettre de M. de Naillac à Roland, le 8/10/1792. Un compte-rendu de la déclaration se trouve dans Arch. nat., *Moniteur universel*, tome 14, 25/9/1792, n° 269, p. 31.

29 Arch. nat. AD XIII 17, Circulaire de ROLAND aux ingénieurs, sous-ingénieurs et élèves des Ponts-et-Chaussées, 18/10/1792. Anne QUERRIEN, *Écoles et corps, le cas des Ponts-et-Chaussées, 1747–1848*, *Annales de la Recherche urbaine*, n°5, octobre 1979, p. 97, sur des conceptions analogues développées par Condorcet et Fourcroy.

30 Arch. nat. F14 10 026, ROLAND, *Compte-rendu à la Convention nationale*, chap. 17: Travaux publics, en ce qui concerne la confection et l'entretien des grandes routes.

31 Arch. nat., Procès-verbaux de la Législative, séance du 11/4/1792, p. 179. Arch. nat. AD XIII 17, LAROQUE-LABÉCÈDE, *Rapport concernant les avances à faire aux départements pour les travaux des Ponts-et-Chaussées et le traitement des ingénieurs*, 10/5/1792. Arch. nat. F14 954(2): ROLAND, *Correspondance échangée avec le président de la Convention au sujet des grandes routes*, 20/12/1792.

32 Arch. nat. AD XIII 18, J.-B. MARRAGON, *Rapport fait au nom d'une Commission spéciale sur la résolution relative au droit de passe à établir sur les grandes routes*, Conseil des Anciens, séance du 30 pluviôse An V.

Avec l'échec de la départementalisation constituante, la question du luxe routier dévie vers l'échappatoire que traçait La Millière: elle se limite au débat financier. Puisque l'on ne peut desservir correctement les ruraux, au moins tentera-t-on de réduire leur part dans la fiscalité à usage routier.

En novembre 1792, le diplomate Pierre de Naillac adresse à Roland une lettre qui trahit nettement le gauchissement de la réflexion routière:

*Vous reprochez avec raison au système de l'Assemblée Constituante d'avoir mis dans l'organisation des Ponts-et-Chaussées plus de luxe que d'utilité réelle. En effet, le nombre des places (d'ingénieur) et leurs émoluments absorbants paraissent avoir été calculés plutôt par la protection qui les accorde, que par la nécessité où elles sont.*

De fait, la Constituante a permis aux départements de fixer le nombre de leurs ingénieurs ordinaires, tout en présidant à leur affectation. Au surplus, les ingénieurs en chef, au nombre d'un par généralité, ont été multipliés afin de doter chaque département d'un technicien de niveau supérieur<sup>33</sup>.

Les analyses de Naillac finissent par retourner l'accusation de luxe contre les départements qui ont tenté, au nom de la justice, d'étendre leur desserte. C'est pourquoi il convient de ressouder les énergies révolutionnaires en traquant ailleurs le faste et en taxant les usagers venus de la ville:

*Je proposais (à l'époque de la Constituante) qu'à l'exemple de l'Angleterre, de la Hollande, des Etats autrichiens, de la Bavière et des Etats vénitiens, on établit des barrières sur les grandes routes à des distances convenues où il serait fixé un péage proportionné au nombre de chevaux attelés à toute espèce de voiture. Je démontrâis que sur un espace de cent lieues, cette légère imposition sur les voitures de commerce disparaîtrait promptement par la célérité de leur marche, que faciliterait le bon état des routes, constamment entretenues<sup>34</sup>.*

La taxation proportionnée à la force de l'équipage vise à ajuster, grâce à un simple constat visuel, la redevance au poids transporté. Ainsi, la méthode Naillac s'inspire-t-elle directement de la «Richesse des Nations» d'Adam Smith: *Quand les voitures qui passent sur une grande route ou un pont [...] payent un droit proportionné à leur poids et à leur port, elles payent alors pour l'entretien de ces ouvrages publics, précisément dans la proportion du déchet qu'elles y occasionnent [...]. Si ce droit [...] est avancé par le voiturier, il est toujours payé en définitive par le consommateur<sup>35</sup>.*

#### 4. La révolution taxe l'utilisateur

Faire payer le consommateur: tel est l'objectif que poursuit Roland lorsqu'il suggère d'adopter le financement smithien en France. En janvier 1793, Roland déclare à la Convention que

*par un abus de l'autorité despotique de l'Ancien Régime, la confection, l'entretien et les réparations des grands chemins ont été longtemps à la charge de la partie la moins fortunée des habitants de la France. On a vu dans ces temps [...] les routes arrosées de la sueur des malheureux cultivateurs [...], tandis que les riches [...] pour qui elles étaient dégradées par les*

33 Arch. nat., Lois et actes du gouvernement, 1789–1794, loi du 19/1/1791 et Arch. nat. AD XIII 17, Décret du 18/8/1791.

34 Arch. nat. F14 182 A, Lettres de Pierre de NAILLAC à ROLAND, 8/10/1792 (voir n. 28).

35 Adam SMITH, Recherches sur la nature et les causes de la richesse des Nations, Paris 1976, p. 371 à 373 (1<sup>ère</sup> ed. en anglais Londres 1776).

*charges énormes que leur luxe et leurs besoins faisaient transporter, trouvaient dans les privilégiés [...] le moyen de se mettre à l'abri des taxes auxquelles tous auraient dû concourir [...] du moment que la corvée fut abolie.*

*Je propose [...] d'établir sur les grandes routes des barrières où il sera perçu un droit sur le poids des voitures [...]. Le projet que je [...] propose atteindra les gens riches, aisés, et épargnera ceux dont les facultés sont bornées. Il aura l'avantage de donner un produit qui sera à raison de la fortune des consommateurs<sup>36</sup>.*

Acculé à la démission le 22 janvier 1793, en raison de ses convictions libérales, Roland n'a pas le temps de faire placer ses barrières sur les routes. Pourtant, son système péager est remis à l'ordre du jour par le thermidorien Bonguyot, au printemps de 1795, avant d'être officiellement représenté au débat parlementaire par le directeur Letourneur, en avril 1796<sup>37</sup>. Le 30 septembre 1796, Jacques Defermont rapporte devant les Cinq-Cents au nom d'une commission chargée d'examiner le projet Letourneur. Les termes employés dans le rapport sont sensiblement les mêmes que ceux qu'utilisait Roland:

*On ne peut contester (que les routes) procurent des avantages sans nombre, mais [...] le manouvrier, le cultivateur [...] ne profitent presque en rien de la commodité des grandes routes: ce n'est pas pour eux que le roulage fait parvenir d'une extrémité de la France à l'autre les objets de luxe. Les grandes routes sont pour eux ce qu'est l'établissement de la poste aux lettres: ils s'en servent [...] rarement [...]. Qu'il en soit des dépenses pour les grandes routes comme pour celles de la poste: qu'elles soient payées par ceux qui en profitent [...]. Demandez à un banquier s'il ne ferait pas de nouveaux sacrifices, plutôt que de voir s'anéantir l'établissement utile qui lui ouvre des communications promptes [...]. Demandez à un négociant s'il refuserait de payer un droit modique pour la réparation des routes que ses voitures de roulage dégradent journellement, et s'il aimerait mieux être privé de la facilité des communications [...]. Un droit de passe sur les voitures et les marchandises [...] paraît plus conforme aux principes d'égalité et de justice<sup>38</sup>.*

Les partisans de la taxe péagère insistent tous sur sa modicité. En septembre 1790, Mahuet, l'un des principaux thuriféraires du système smithien, conseille d'établir le droit de voirie à «un denier par lieue et par quintal», soit un peu plus de 2 centimes/tonne/km. Cette rétribution augmente progressivement avec le poids du véhicule, *de manière que le voiturier (n'ait) plus d'intérêt à prendre sur sa voiture de surcharge excessive pour la résistance de la chaussée<sup>39</sup>.*

Dans le «Moniteur universel» du 17 septembre 1790, la taxation mahuétienne est accueillie favorablement par Meynier de Salinelles, président du Comité d'Agriculture et de Commerce de la Constituante. Le péage proposé *ne causerait aucun renchérissement sensible à la denrée, puisque, d'après l'évaluation de l'auteur, il n'y a pas un de nos meubles ou d'autres objets de transport qui payât plus de 5 à 6 deniers de droits de barrière, dans un trajet de 50 lieues, soit 10,5 centimes pour 100 km<sup>40</sup>.*

En mars 1800, Mahuet revient à la charge pour expliquer que des péages bien administrés ne peuvent surgrever les échanges:

36 Arch. nat. F14 10 026, ROLAND, Compte-rendu à la Convention ..., 6/1/1793.

37 Arch. nat., Moniteur universel, tome 28, p. 480, n° 53, 23 brumaire An V. Ibid. p. 482, n° 54, 24 brumaire An V.

38 Arch. nat. AD XIII 17, Jacques DEFERMONT DES CHAPELIERES, Rapport fait à la Commission des finances du Conseil des Cinq-Cents sur l'opportunité d'un projet de taxe péagère, 9 vendémiaire An V.

39 Arch. nat. AD XIII 16, MAHUET (voir n. 2).

40 Arch. nat., Moniteur universel, tome 5, n° 260, p. 666, 17/9/1790.

*j'avais démontré (en 1790) que le droit de voirie ne pouvait pas augmenter le prix du roulage, ni devenir conséquemment onéreux pour le commerce. En effet, les routes étant bien entretenues et dans un bon état de viabilité, le roulier aurait parcouru au moins une lieue de plus par jour, ce qui, dans un trajet de 100 lieues (400 km), aurait accéléré la marche de plus de deux journées<sup>41</sup>.*

Les péages permettant de financer efficacement les ateliers de réparation et d'entretien, ils suscitent l'amélioration du roulement, et gommant ainsi le débours qu'occasionne la redévance.

La réflexion micro-économique semble conforter les analyses de Mahuet sur la compensation des charges péagères. À l'orée du XIX<sup>e</sup> siècle, l'administration des Eaux-et-Forêts est ainsi familiarisée avec l'évaluation du bienfait des transports. En 1811, dans l'Indre, un technicien forestier dresse les plans de deux routes, afin de relier Châteauroux à deux forêts voisines. Il estime que *les deux chemins proposés [...] procureront au moins un rabais de 75 centimes par stère sur les frais de transport. Ces 75 centimes tourneront au prix d'achat dans la forêt, dont le bois sera plus demandé<sup>42</sup>.*

En 1808, un inspecteur des Eaux-et-Forêts de la Drôme conduit un raisonnement encore plus complet:

*le prix actuel des bois sur place est de 3 francs le cent de fagots en feuilles. Ils se vendent à Montélimar 14 à 15 francs. Le gros bois vaut à la forêt 25 à 30 centimes le quintal, et à Montélimar 1 franc. Les prix sont à peu près les mêmes à Donzère et Pierrelatte. Si (des) communications [...] étaient ouvertes, le cent de fagots en feuilles se vendrait à la forêt de 5 à 6 francs et se donnerait à Montélimar à 10 francs et proportionnellement pour le gros bois. Il y aurait donc augmentation en faveur du gouvernement (le vendeur) et diminution pour le consommateur<sup>43</sup>.*

Dans ce contexte, le bénéfice de la route est évalué de façon telle qu'il outrepassé largement le paiement d'un péage, ou même le versement d'un impôt routier par les producteurs. On retrouve ici l'analyse de l'élève Groult sur le développement routier qui transcende les querelles d'intérêts.

Finalement adoptée par les représentants de la Nation en décembre 1797, la taxe d'entretien des routes est mise en vigueur par le ministre de l'Intérieur François de Neufchâteau au cours de l'été 1798<sup>44</sup>. Dans l'immédiat, comme le précise Marragon, le nouveau financement doit profiter essentiellement aux grandes routes. Toutefois, en cas de succès, les députés n'excluent pas d'étendre la nouvelle méthode aux liaisons locales. Une lueur d'espoir est ainsi rendue à ceux qui, en 1790, désiraient redéfinir les priorités routières.

En février 1797, Marragon explique ainsi aux Anciens que *dès qu'une paix glorieuse aura rendu à l'industrie nationale une activité nouvelle, (le Corps législatif) trouvera dans l'excédent du produit [...] des ressources importantes pour ouvrir des nouvelles routes*. En mars 1797, les Anciens entendent un discours assez analogue de la part de Crétet, nommé Directeur général des Ponts-et-Chaussées de 1789 à 1806: le droit de passe représente le bon moyen de perfectionner le système des chemins publics [et ...] d'amener des communications

41 Arch. nat. F14 954(3): MAHUET, Observations sur le droit de passe, germinal An VIII.

42 Arch. nat. F14 954(1), Eaux-et-Forêts de l'Indre, Rapport sur un projet de routes dirigées vers la forêt de Châteauroux et celle de Neuvy, 14/2/1811.

43 Arch. nat. F14 954 (1), Rapport d'un inspecteur des Eaux-et-Forêts de la Drôme en faveur des routes forestières à ouvrir vers Montélimar, 1808.

44 Arch. nat., Bulletin des lois, 3 Nivôse An VI, Bn° 171, n° 1 631. Également *Moniteur universel*, tome 29, 11 nivôse An VI, p. 112, n° 101. PETOT (voir n. 1) p. 398, note 25.

*entre les communes en leur permettant de traiter avec des particuliers susceptibles d'ouvrir des chemins vicinaux, au moyen d'une taxe légère et d'une durée limitée*<sup>45</sup>.

Selon les estimations de Chaumont de La Millière et de Mahuet, la dépense routière de 1789 s'élève à 25,5 millions pour l'ensemble du royaume, en incorporant les rachats de corvées et les prestations en nature qui subsistent dans les ressorts des parlements de Besançon, Bordeaux et Rennes. En septembre 1796, Defermont estime que la taxe péagère est capable de rapporter plus de 20 millions, approchant de peu la dépense d'Ancien Régime<sup>46</sup>. Malheureusement, tout en souffrant d'une forte impopularité, la taxation des usagers ne rapporte jamais plus de 16,5 millions, c'est pourquoi elle est abolie en septembre 1806. Un impôt sur le sel pourvoit désormais aux grands axes stratégiques, tandis que la loi du 16 septembre 1807 renvoie aux collectivités territoriales la charge des autres routes, à proportion de leur riveraineté<sup>47</sup>.

En septembre 1832, les ingénieurs Lamé, Clapeyron, Stéphane et Eugène Flachat justifient ce retour en arrière, qui clôt définitivement l'ère des interrogations révolutionnaires, en refusant à la fois de redistribuer l'effort d'équipement et de ventiler différemment les charges:

*Il y a un siècle, si le système des routes à barrière eût été établi, que l'on n'eût pu songer à construire des routes qu'autant que le droit de barrière en aurait couvert l'entretien et l'administration[...], une petite portion seulement s'en serait successivement exécutée [...]. Aujourd'hui encore, le droit de barrière sur la plupart de nos routes royales n'en couvrirait certainement pas l'entretien.*

Autrement dit, la relative dispersion des foyers économiques, dans une France nantie d'espaces continentaux, n'autorise pas l'acclimatation des méthodes libérales venues des états maritimes<sup>48</sup>.

## Conclusion

La politique routière est l'un des fleurons de la Monarchie éclairée. C'est pourquoi, dans l'optique des émules de l'Encyclopédie, elle doit être réexaminée d'après les canons d'une raison soumise à l'intérêt général. D'où une équation qui mûrit progressivement au feu de la critique pré-révolutionnaire: il convient de modifier l'aménagement en cours pour mieux

45 Arch. nat. AD XIII 18, MARRAGON (voir n. 32) 30 pluviôse An V. Arch. nat., *Moniteur universel*, tome 28, p. 639, n° 192, 12 germinal An V.

46 Arch. nat. AD XIII 16, CHAUMONT DE LA MILLIÈRE (voir n. 2) et MAHUET (voir n. 22), p. 276 à 280. Arch. nat. AD XIII 17, DEFERMONT (voir n. 38).

47 Arch. nat. AD XIII B 299, DEFERMONT, Rapport au Corps législatif à propos du remplacement des péages par une taxe sur le sel, prélevée à la source, 14/4/1806, p. 109. Arch. nat. AF IV 1 055, Rapport de NOMPÈRE DE CHAMPAGNY sur la taxe d'entretien, présenté à l'Empereur, 1/8/1807. Arch. nat. AD XIII 18, Emmanuel CRETET, Rapport sur la taxe d'entretien, 4 et 23 brumaire An X. Arch. nat. F 14 + 11044 à 11048: Comptes Beaunier sur la taxe d'entretien. Arch. nat. Bulletin des lois du 16/9/1807 Bn° 2 797, Loi relative au dessèchement des marais etc ..., titre VII.

48 Arch. nat. AD XIII 19, Gabriel LAMÉ, Emile CLAPEYRON, Stéphane et Eugène FLACHAT, ingénieurs-pionniers du ferroviaire: Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France, réponse à Jean-Baptiste SAY, Paris, septembre 1832. Georges LEFÈVRE, *La Révolution française*, Paris 1968, p. 173 à 176, p. 340 et p. 389 à 393, p. 438 à 440, p. 504 à 507. Jean MEYER, *Études sur les villes en Europe occidentale, 1650–1789*, Paris 1983, tome 1, p. 132 à 134. Documents attestant une augmentation croissante des tolérances de poids consenties par la police du roulage, d'avril 1783 à juin 1806: E.-J.-M. VIGNON (voir n. 13), tome 2, n° 581, p. 237. Également Arch. nat., Bulletin des lois du 29 floréal An X, Bn° 191, n° 1 607; 7 ventôse An XII, Bn° 347, n° 3 636, p. 520; 23/6/1806, Bn° 102, n° 677, p. 249.

l'adapter aux exigences d'une société de producteurs dispersés. Les itinéraires gagneront ainsi en utilité ce qu'ils perdront en parures architecturales et en esthétisme luxueux.

Faute de briser les déterminismes administratifs et élitaires qui privilégient la viabilité des routes péri-urbaines, on se contentera éventuellement de ne plus inclure le coût des voies dans la fiscalité générale, pour l'imputer aux seuls usagers.

Dans sa phase de dissolution des pouvoirs, la Révolution ambitionne l'édification d'un réseau parfaitement socialisé, sous la pression de ses cellules activistes de base. Après la chute du roi, le rétablissement d'un exécutif bureaucratique conduit au repli sur le seul maillage administratif. Se dédouanant d'un tel renoncement, l'optimisme économiste de Thermidor suggère de jouer la carte des péages.

Mise en œuvre à la fin du Directoire et sous le Consulat, cette solution est un échec en raison des disparités de flux qui affectent le territoire national. L'improductivité de la taxe péagère s'explique aussi par la forme particulière que revêt à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle l'expansion des trafics, en prenant la forme de surcharges perlées. Les difficultés des temps révolutionnaires excluent en effet la prolifération des véhicules et des rotations, au moins jusqu'à la maturité impériale: issu du modèle anglais, le péage n'est pas adapté à la France de 1800.