

Francia – Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Bd. 34/2

2007

DOI: 10.11588/fr.2007.2.45081

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.

ANTONIO STOPANI

VOIES DE COMMUNICATION ET RÉFORMES
ADMINISTRATIVES: LE GRAND-DUCHÉ DE TOSCANE
À LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE

Introduction

L'objectif de cet article est d'évaluer le rôle et l'importance des voies de communication dans l'aménagement du territoire administratif en Toscane. Dans les débats sur la modernisation des institutions au XVIII^e siècle, la nécessité de parvenir à une ramification capillaire des pouvoirs juridictionnels (en particulier le pouvoir judiciaire et administratif) suscite de nombreuses réflexions sur les cadres spatiaux de l'administration. La centralité du chef-lieu, la dimension de l'étendue desservie par un centre ou le nombre de population représentent autant de thèmes traités dans les discussions sur une plus prompte et efficace administration, justice, etc. En ce qui concerne la taille des circonscriptions par exemple, les propositions ne manquent pas. En France, dès 1711, Fénelon dans ses »Plans pour le Gouvernement pour le duc de Bourgogne« propose la formation d'unités plus petites que les Provinces; le marquis d'Argenson, en 1765, expose son projet pour la création de départements plus petits que les Généralités (Considérations sur le gouvernement ancien et présent de la France).

De même, les réformateurs manifestent une exigence inédite de régularité à l'égard de la forme des circonscriptions. En ce sens, le projet le plus poussé est présenté en 1780 en France par le Géographe du roi Robert de Hesseln qui représente »le triomphe de l'esprit géométrique et de l'abstraction mathématique«¹. Le plan de Hesseln prévoit une division du royaume en neuf régions de forme carrée; chacune formerait ensuite neuf cantons également carrés, découpés à leur tour en neuf districts².

En Toscane un projet semblable avait été conçu en 1751 par l'ingénieur Morozzi, chargé par le président du Conseil de Régence Richecourt³ de dessiner la nouvelle maille des circonscriptions judiciaires du grand-duché. Bien que le plan n'ait pas été mis sur pied, il témoigne d'un souci de réguler de la forme des unités territoriales. Les cartes levées par Morozzi montrent en fait des circonscriptions aux figures régulières, avec les chefs-lieux en position centrale et connectés aux principales agglomérations villageoises par des tracés routiers.

Dans le cas toscan la même exigence régularisatrice à l'égard de l'espace s'exprime par la suppression des enclaves considérées comme des éléments de dérangement de l'action administrative.

1 Cf. Numa BROU, *La géographie des philosophes. Géographes et voyageurs en France au XVIII^e siècle*, Paris 1974, p. 461.

2 Pour un panorama sur les débats autour de ces problématiques en France voir les premiers deux chapitres en Marie-Vic OZOUF-MARIGNIER, *La formation des départements. La représentation du territoire français à la fin du XVIII^e siècle*, EHESS, Paris 1989. Pour le cas de la Suisse voir François WALTER, *Échec à la départementalisation: les découpages administratifs de la République Helvétique (1798–1803)*, dans: *Revue Suisse d'Histoire* 40 (1990), p. 67–85.

3 Le grand-duché de Toscane a été gouverné par le biais de trois Conseils de Régence, des Finances et de Guerre de 1737 (date de son rattachement à l'Empire des Habsbourg) à 1765 (date de l'arrivée de Pierre-Léopold et futur empereur Léopold I).

Mon texte s'interroge sur la place tenue par la communication dans la construction des unités administratives; le cas de la Réforme des Tribunaux Provinciaux (1771–1775) dans le grand-duché de Toscane⁴ offre le cadre d'étude. Je m'attacherai à l'analyse de deux types de documents: les travaux de la Junte députée au découpage des ressorts des Tribunaux Provinciaux et les mémoires envoyés par quelques centres urbains ou villageois revendiquant la résidence d'un tribunal.

J'ai placé la question du rapport entre les voies de communication et l'administration de la justice au cœur des analyses pour une double raison. Le problème de communication représente d'abord un sujet présent dans tous les documents consultés. Il s'agit d'une exigence éprouvée par les acteurs de la Réforme qui permet de mieux caractériser les débats et les thèmes mentionnés plus haut. La centralité ou l'accessibilité du chef-lieu ne s'envisagent pas dans l'abstrait mais par rapport aux administrés pour lesquels on s'efforce de concevoir un service meilleur de la part des magistratures périphériques. C'est la notion de «commodité» tant de fois évoquée par les acteurs de la Réforme qu'illustre ce souci de la part des administrateurs et qui est recherchée comme principe-guide dans le choix des chefs-lieux aussi bien que dans les rattachements des vieilles circonscriptions supprimées. La réforme des cadres spatiaux vise donc au début un rapport plus facile entre les représentants de la justice grand-ducale et ses administrés, une réforme qui, aux yeux des hommes du XVIII^e siècle, passe par le refonte de la figure territoriale.

Etant donné une résidence de la magistrature judiciaire et une circonscription de sa compétence, mon but est d'expliquer les différentes représentations de la route en tant que moyen de relation (accès du chef-lieu, desserte de son ressort) entre les centres d'une circonscription. Il ne s'agit pas de dresser un répertoire des représentations des routes au XVIII^e siècle mais d'apprécier les différentes fonctions qu'elles sont censées remplir dans la relation entre les chefs-lieux et leurs ressorts.

Il m'intéresse de comprendre les usages dont ces représentations font l'objet de la part des acteurs plaçant la résidence d'un tribunal.

Routes et circonscriptions judiciaires: la réforme de la Junte

La Réforme des Tribunaux constitue un pilier dans la réorganisation administrative grand-ducale. Au plan juridictionnel elle créerait une maille administrative composée de deux circonscriptions emboîtées: le *Vicariato* (où s'exerce la justice criminelle) qui contiendrait un nombre variable de *Podesterie* (où s'exerce la justice civile). Au plan territorial, on prévoit dans ce système juridique d'empiler dans les *Podesterie* tantôt les communautés, tantôt les paroisses.

En mars 1771 une loi (Motuproprio) institue une Junte chargée de *distribuer les Tribunaux selon la commodité des administrés et de fixer les limites de chaque circonscription*⁵. En même temps, le Motuproprio ébauche les lignes d'action à suivre par la Junte: délimiter territorialement tout *Vicariato* et toute *Podesteria* dont celui-là reste composé. La Junte doit faire en sorte que *tout territoire avec sa population reste distinctement connu et séparé selon l'ordre rationnel et géographique et sans enclaves*⁶.

Dans cette esquisse normative à l'intention de la Junte il n'est pas question de donner des critères opérationnels précis de découpage. Celui-ci devra considérer la population, le nombre d'affaires traitées par le tribunal, la «commodité» des habitants. Les réformateurs se

4 Les sources de mes analyses se trouvent dans le fond *Consulta* de l'Archivio di Stato di Firenze (dorénavant ASF, Consulta). Il s'agit du matériau relatif au travail de la Junte députée à la division des Tribunaux provinciaux.

5 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 465, f. 10.

6 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 465, f. 11.

heurtaient toutefois à un double obstacle: l'impossibilité de calculer précisément les habitants des circonscriptions juridiques et l'incapacité d'évaluer la quantité de procès soutenus dans les tribunaux d'où dépendaient les revenus des juges. Dans le premier cas en fait les recensements s'organisaient par paroisses sans qu'aucun support graphique (tableau, carte ou liste) permette de connaître la subdivision des *Vicariati* en paroisses⁷. Dans le deuxième cas la Junte avait été plus tard obligée de mettre en œuvre une consultation générale avec tous les tribunaux du grand-duché afin d'en connaître les revenus. Dans la première phase menant à l'établissement des nouvelles circonscriptions, l'œuvre de la Junte se borne donc à viser la «commodité» des ressorts, voir des administrés.

Or, les travaux entamés par la Junte s'attachent en particulier au choix des chefs-lieux dont la sélection repose principalement sur l'antécédente possession des pouvoirs juridiques. La fin de l'opération est scellée par l'institution d'un nouveau système juridico-territorial que la loi de 1772 officialise. La loi s'accompagne d'un résumé sous forme de tableau expliquant et légitimant les choix et les changements adoptés⁸. Les innovations les plus importantes introduites par rapport au tissu juridico-territorial ancien se localisent en cinq zones: les régions montagneuses du Casentin, de la Romagne et de la Lunigiana, l'aire marecageuse au sud du port de Livourne, le Chianti. Les nouveautés consistent en la création de tribunaux supplémentaires suivie par une division inédite dans ces régions. La Junte motive les changements apportés à la maille administrative par la «commodité» de la population, critère qui s'élucide à l'aide de l'argument routier. Ainsi, *la longue et incommode route qui relie Ponte a Sieve à S. Giovanni nous a persuadé de séparer ces deux villages*⁹ en dotant Ponte a Sieve d'une juridiction indépendante. De même, Carmignano est pourvu d'un tribunal civil du fait qu'il *restait trop lointain et incommode à Scarperia*¹⁰. La juridiction civile de Sorbano a été détachée de celle de Terra del Sole d'où elle s'éloignait de *40 lieues incommodes et longues*¹¹. Le Chianti a été érigé en juridiction indépendante puisqu'il restait *incommode à toute autre juridiction des alentours*¹².

En poursuivant la lecture du tableau justifiant la nouvelle maille administrative, on perd toute trace tantôt de la «commodité», tantôt de la centralité: toutes les désignations de la résidence reposent sur le statut de chef-lieu précédemment joui.

La Junte reviendra quelques mois plus tard sur ces problèmes, lorsqu'elle reçoit les mémoires rédigés par les centres menacés de perdre leur ancien statut de résidence au lendemain de la réforme. Il s'agit de l'instruction¹³ à l'intention de l'ingénieur Morozzi envoyé dans quelques zones du grand-duché où la refonte du tissu administratif se révélait plus controversé suite aux oppositions locales. La tâche de Morozzi était de vérifier les données affichées par les mémoires locaux concernant en particulier les difficultés routières. L'instruction prévoyait en particulier le calcul précis des distances entre les résidences des tribunaux et certains villages plus éloignés aussi bien que l'état des routes. La Junte étant déficitaire en moyens pour prouver les données des mémoires, la tournée de l'ingénieur visait la collecte des renseignements nécessaires pour la création de la nouvelle maille administrative. Les routes sont donc placées au centre de la visite de l'ingénieur Morozzi.

7 Une des activités de la Junte consistait en fait en rationaliser l'ordre paroissial en l'encadrant dans la maille judiciaire. Pour mener à bien cette tâche, la Junte avait envoyé à tout le personnel judiciaire périphérique des tableaux permettant de recenser le nombre exact des paroisses par *Vicariato*.

8 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 465, f. 52-70.

9 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 465, f. 57.

10 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 465, f. 60.

11 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 465, f. 62.

12 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 465, f. 62.

13 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 469, f. 143-144.

L'analyse de ces deux documents montre l'absence d'une approche et d'un intérêt homogène envers les routes. De plus, c'est l'absence d'une pensée formalisée des relations entre les routes et les circonscriptions qui se fait remarquer. La recherche d'un discours sur le caractère fonctionnel des routes attribuerait des vues aux réformateurs des années 1770 qui en effet seraient celles du XIX^e siècle.

Pour mieux comprendre l'approche spécifique des problèmes routiers dans l'activité de la Junte, il importe de considérer l'horizon technologique et mental qui en circonscrit et en façonne l'action.

Modes et instruments de la connaissance territoriale

L'activité réformatrice de la Junte, sa vision de la maille territoriale et de l'état des routes étaient tributaires du type d'instruments graphiques normalement employés dans la gestion administrative. Ainsi, pour ce qui est de la connaissance des routes, la pratique administrative grand-ducale s'émettait en tronçons dont l'entretien et les représentations cartographiques étaient peu systématiques. Les instruments présidant l'administration routière avaient en outre un caractère improvisé et occasionnel: qu'il s'agisse d'interventions concrètes sur le terrain ou de représentations cartographiques les documents reflètent un intérêt discontinu pour les routes de la part des magistratures centrales. Des ingénieurs et des architectes étaient bien dépêchés pour aménager et réparer les routes, mais seulement lorsque des communautés en faisaient la demande auprès de la magistrature centrale. Les dégâts des inondations ou de l'érosion causées par les pluies engendraient la demande d'intervention du personnel techniques des magistratures centrales¹⁴. De là la nature extrêmement parcellaire du matériau archivistique concernant les routes dans lequel la Junte pouvait puiser. Concernant les recensements des voies de communication ensuite, le grand-duché était pourvu du premier atlas routier européen (les «Carte dei Capitani di Parte Guelfa») ¹⁵. Les cartes remontaient pourtant à la fin du XVI^e siècle et les réseaux représentés étaient inscrits dans le cadre des paroisses. Il faut en outre rappeler que la grande partie des documents cartographiques de l'époque concevait l'entretien d'une perspective plutôt fiscale que technique¹⁶. Autrement dit, les cartes routières visaient la répartition des corvées et des charges d'entretien entre les communautés ou les particuliers. L'espace représenté n'était donc pas l'ensemble de la communauté mais les alentours traversés par un tronçon donné.

La lacune était d'autant plus structurale si on songe à l'armature administrative: elle faisait les frais des mêmes limites de représentation puisque bien peu de cartes rendaient visibles les ressorts des tribunaux ou les étendues des communautés. Aucune relation immédiate entre le système routier et les ressorts judiciaires n'était évidente. L'entreprise de la Junte se heurtait donc à un double handicap. D'une part la rareté des moyens techniques de représentation et de contrôle du territoire entravait un discours homogène sur l'espace. D'autre part cette même faiblesse d'instruments rendait peu immédiate la capacité d'articuler les routes avec les étendues administratives.

14 Les communautés toscanes n'ont pas eu des propres techniciens ni une gestion autonome des routes jusqu'à la Réforme des Communautés (1773–1786): à cette occasion la législation grandducale a attribué à chaque communauté un ingénieur pour l'aménagement territorial, c'est-à-dire pour ce qui à partir du début du XIX^e siècle s'appelle «travaux publics». Il convient de rappeler qu'un nombre variable de communautés était contenu dans chaque circonscription judiciaire (*Vicariato e Podesteria*).

15 Ces documents importants ont été intégralement édités: Giuseppe PANZINI, Leonardo ROMBAI (dir.), *Piante di Popoli e strade. Capitani di Parte Guelfa. 1580–1595*, Florence 1989.

16 Sur ce sujet voir le chapitre 8 de Luca MANNORI, *Il sovrano tutore. Pluralismo istituzionale e accentrato amministrativo nel principato dei Medici (XVI–XVIII)*, Milan 1994.

Les moyens graphiques comme les descriptions ou les cartes à disposition du personnel périphérique étaient d'autant plus défailants. La répartition des impôts s'appuyait sur des cadastres descriptifs fort rarement renouvelés et les ressorts des tribunaux ou des communautés n'étaient connus que par des listes des villages et des paroisses assujettis aux droits locaux. Il arrivait seulement que quelque communauté plus grande dispose de listes ou d'inventaires routiers à l'intention des administrateurs locaux¹⁷. Il n'est pas étonnant que les mémoires des périphéries puissent refléter une difficulté semblable dans l'articulation d'un discours sur le réseau routier avec l'étendue des circonscriptions.

Les mémoires locaux et les routes

Au lendemain de la loi de mars 1772 instituant la nouvelle maille judiciaire, un nombre de protestations sont adressées à la Junte par des centres privés de leurs anciens privilèges de résidence ou déclassés. Les mémoires ont une structure semblable bâtie sur une série d'arguments qui justifient la pertinence de la revendication: droits historiques, permanence *ab immemorabile* du tribunal, énumération des qualités urbaines (existence de magasins, écoles, médecins, couvents, présence de familles fortunées et nobles), les communications. Comme dans le cas de la Junte, il serait anachronique de rechercher une vision systématisée où les routes apparaissent dans une fonction de réseau desservant une circonscription.

En général, le facteur «communication» ne paraît pas être reconnu par les centres urbains pour sa capacité de structuration de l'espace des circonscriptions. Les communications deviennent un enjeu lorsqu'un centre réclame le rattachement de certains villages, mais jamais l'équipement en voies ne sert à doter de cohérence le territoire administratif revendiqué. En somme, les textes des mémoires ne témoignent pas de la recherche de la centralité fonctionnelle de la part des centres urbains (ou villageois). Les routes ne fondent pas un discours d'accessibilité du chef-lieu en facilitant l'exercice de l'administration de la justice; et les infrastructures n'assurent pas une majeure rationalité aux échanges économiques axés, grâce aux marchés, sur le centre villageois. La «commodité» des administrés affichée par le Motuproprio de 1771 ne s'envisage donc pas à part entière sur l'étendue des circonscriptions.

En traitant des mémoires locaux, il est en effet inexact de parler d'équipement en voies, puisque les mémoires n'examinent pas les communications dans l'ensemble de la circonscription. La route est assumée parmi les arguments valorisant un chef-lieu sans pour autant qu'elle visualise une relation privilégiée entre deux points (un village réclamé et celui qui le revendique) ou entre le centre et son terroir.

L'exemple suivant est significatif à l'égard des attitudes possibles envers les routes. Deux villages des Apennins, S. Marcello et Cutigliano, se disputent la résidence du juge criminel. S. Marcello emporte le différend grâce à un mémoire qui, outre l'argument de la population et la centralité géographique, valorise le passage de la nouvelle route Florence-Modène-Milan¹⁸. Le passage de voyageurs et de marchandises avec les crimes qui peuvent s'y produire imposent un tribunal proche qui administre promptement la justice. La fonction de la route n'est pas valorisée parce qu'elle dessert la juridiction, mais parce qu'elle promet

17 Encore une fois seulement à la suite de la Réforme des Communautés les bureaux périphériques ont été dotés d'instruments graphiques aptes au contrôle des routes; la loi instituant les nouvelles communautés avait en fait commandé de lever des plans géométriques ou bien des descriptions du réseau routier communautaire pour son aménagement.

18 Il s'agit d'une route internationale voulue par Vienne afin de mieux et plus vite dépêcher des troupes du nord au sud de l'Italie. Le projet et la construction du tronçon granducal avait été attribué à l'ingénieur et mathématicien toscan Leonardo Ximenes qui avait mené à bien les travaux de 1756 à 1774.

S. Marcello au rang de centre de contrôle policier grâce à sa position sur une ligne fort fréquentée¹⁹.

Or, il est intéressant dans ce cadre de voir comment la plupart des mémoires s'attache plutôt à une évaluation qualitative des supports matériels des déplacements qu'à la mesure des distances. Dans ces documents les communications apparaissent en tant qu'obstacles qui entravent la circulation. C'est ainsi que les distances sont bien dénombrées sans toutefois qu'elles soient évaluées et appréciées en elles-mêmes. Le souci des mémoires se déplace donc pour cerner la pratique du voyage de telle sorte qu'ils intègrent les entraves du climat et du relief, les temps des parcours et les coûts des déplacements dans les descriptions de l'accessibilité. Ainsi, plus que les distances chiffrées les descriptions soulignent les gués des fleuves, les inondations qu'ils causent et l'état pitoyable des sentiers pendant la saison hivernale. Tout cela change l'enjeu de la mesure des routes en le temps de parcours, en faisant ressortir les conditions de circulation et l'état matériel des routes. Lorsque le village de Albiano revendique le droit à un tribunal, il fait valoir que le déplacement compte 12 lieues, *le gué de 4 fleuves rapides dans lesquels des gens y trouvent la mort chaque année*²⁰. Il arrive parfois que les mêmes fleuves sont *aussi gonflés que les gens doivent attendre des semaines avant de les passer, ou bien parcourir d'autres et plus longues routes pour les détourner*²¹. Les mémoires, qui présentent tous ces mêmes caractéristiques, envisagent plutôt la possibilité de communiquer entre deux villages que la distance qui les sépare.

Les descriptions au négatif des routes relèvent des effets rhétoriques dont les rédacteurs attendent une image pénalisante du système routier. Or, ce n'est pas un hasard si les argumentations axées sur les effets défavorisant des routes apparaissent surtout dans les mémoires des villes déclassées. Ayant perdu les privilèges et la centralité administrative d'autrefois, ces villes s'évertuent à faire saillir leur position écartée par rapport au nouveau chef-lieu et les difficultés de liaison avec celui-ci. Le but consiste donc en montrer une ancienne résidence et un ressort où les performances des communications sont tellement déficitaires que le seul moyen pour y administrer convenablement la justice résiderait dans le rétablissement du tribunal aboli. Le village de Pieve S. Stefano par exemple, menacé de perdre son tribunal, affiche qu'il est *lointain de Borgo S. Sepolcro 8 longues lieues*²² et que d'autres villages sont éloignés de *14 lieues qui équivalent à autant de lieues de plaine puisqu'elles sont des routes alpestres*²³.

Étant donné ces finalités partagées par la plupart des mémoires locaux, on comprend mieux aussi pourquoi les textes s'attardent si longtemps sur la représentation des qualités des chefs-lieux sans s'intéresser à leurs ressorts. Les mémoires locaux plaident en effet en faveur d'un centre villageois en tant que concurrent à la résidence d'un tribunal avec un ou deux autres. La structure narrative des mémoires établit ainsi de nombreuses comparaisons entre deux villages aspirant au même statut en axant le discours moins sur les relations respectives avec un terroir commun où ils ambitionnent une prédominance que sur les qualités intrinsèques aux centres. Dans l'économie des mémoires la route devient alors un élément secondaire, tout au plus presque un blason lorsque, grâce à son importance, elle traverse un village en le transformant, malgré lui, en lieu de passage comme l'exemple de S. Marcello cité plus haut.

Cette façon de traiter les voies de communication n'est pas strictement déterminée par les instruments graphiques. Ceux-ci ne bornent pas d'une manière absolue l'espace mental des sujets engagés dans les réformes en empêchant toute conception d'un rapport différent

19 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 479, f. 26–38.

20 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 479, f. 105.

21 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 479, f. 106.

22 ASF, Consulta poi Regia Cosulta, 474, f. 159.

23 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 474, f. 159.

entre les routes et les ressorts. Les deux exemples dont je vais maintenant parler illustrent la possibilité pour les acteurs locaux de produire un savoir nouveau sur le territoire qui érige les routes et les distances en argument central pour la conception et la construction d'une unité administrativo-territoriale. Dans le premier cas, une carte est levée pour manifester la centralité fonctionnelle d'un marché villageois par le moyen de son réseau routier. Dans le deuxième cas, un tableau permet de mesurer et de comparer les distances entre plusieurs villages et les trois centres concurrents pour en représenter le chef-lieu. Ainsi faisant, les trois circonscriptions se dégagent sur la base des écartements de chaque village aux résidences des tribunaux.

Circonscriptions administratives et réseau routier: le cas de Loro

Le rôle des routes ne structure le territoire d'une circonscription que dans le cas du village de Loro²⁴. Il s'agit d'un nouveau centre, c'est-à-dire d'un village qui, tout en revendiquant une place parmi les résidences des tribunaux, ne peut pas afficher des droits historiques parmi ses arguments puisqu'il n'a jamais été chef-lieu de juridiction. Sa harangue se fonde plutôt sur des arguments fonctionnalistes qui valorisent sa fonction de marché vis-à-vis des villages des alentours et sa centralité par rapport à la circonscription réclamée. Le mémoire de Loro se signale parce qu'il fait intervenir l'équipement routier comme preuve de la centralité du village par rapport à son concurrent, Terranuova. Le besoin de matérialisation de cette réalité pousse les habitants de Loro à dessiner une carte schématique, où chaque communauté villageoise est représentée à l'aide de lettres et jointes entr'elles par des lignes pointillées. Une légende indique enfin les mesures des distances qui séparent chaque village de deux centres rivaux. Le mémoire de Loro est fort important puisque le système routier est imaginé en forme de réseau qui place le village au milieu et à l'intersection des chemins qui le relie à toutes les communautés des environs. J'emploie ici le terme de «réseau» comme un concept opérationnel sans pour autant le référer aux discours des acteurs.

La centralité de Loro n'est pas seulement pourvue par le marché qui attire les indigènes, attendu qu'il y a un réseau qui assure aux habitants l'accès du prétendu chef-lieu. La cohérence de la juridiction exhibée par Loro se construit donc autour d'un réseau routier et de ses performances en communication qui en exaltent la fonction de marché par rapport aux autres villages. La même carte permet en outre à Loro de déployer une stratégie à double entrée, puisqu'elle rend possible d'*apprécier* sa propre centralité géographico-fonctionnelle en méprisant en même temps la position écartée de Terranuova, représentée en dehors de toute relation avec les villages compris dans la figure de la carte.

Le tableau et les distances

L'organisation du tissu administratif en Lunigiana posait énormément de problèmes à la Junte. Cette région se trouvait en faite émietée en un grand nombre d'enclaves internationales: fiefs de l'Empire, juridictions toscanes, de Lucques et de Modène se recoupaient en embrouillant la carte. Le noyau du problème consistait à choisir les rattachements des villages enclavés aux trois résidences des tribunaux criminels: Bagnone, Pontremoli et Fivizzano. Le juge de Bagnone²⁵ se signale puisque sa relation s'accompagne d'un tableau qui calcule les distances entre chaque village enclavé et les trois centres en question. Ce tableau ne fait pourtant pas partie des instruments ordinaires de la pratique administrative locale. L'introduction affirme en fait que *le tableau a été dressé en mesurant les distances selon la Carte*

24 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 474, f. 567-572.

25 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 479, f. 77-82.

*de la Lunigiana*²⁶. Or, il s'agit d'une carte jointe à un des plus grands succès éditoriaux de la deuxième moitié du XVIII^e siècle dans le grand-duché: la »Relazione di alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana« (1751–1754) du géologue et érudit toscan Giovanni Targioni Tozzetti. La carte, réalisée par l'ingénieur Morozzi, était donc très répandue dans le grand-duché. Le manque d'outils pertinents à déterminer les distances est donc contourné par la production d'un savoir nouveau à l'aide d'un support qui n'était pas adressé en premier lieu à la pratique administrative.

Conclusion

L'importance du tableau des distances en Lunigiana et de la carte de Loro réside à mes yeux dans un double aspect. Cela démontre que la prise en charge des solidarités spatiales et surtout de l'équipement en voies des circonscriptions n'est pas irrémédiablement borné par un horizon technologique restreint dont le dépassement serait impossible. Au contraire, il faudra nuancer cette espèce de déterminisme graphique en prenant en compte les intentions particulières des mémoires locaux ou de la Junte par une lecture interne de ces sources.

L'explication du traitement de l'argument routier dans les travaux de la Junte doit aussi rendre compte de l'approche spécifique que celle-ci manifeste. Ses intérêts sont carrément axés sur l'évaluation des qualités urbaines des chefs-lieux, tels les équipements urbains et les droits historiques. Mais il y a surtout un souci fort marqué de la Junte à établir des salaires convenables pour les juges. Ceux-ci étaient rétribués en partie par l'État, et l'autre en fonction du nombre de procès. Cela signifie que le déroulement de la réforme et l'éclatement des différends périphériques a déplacé la focale de la »commodité« aux intérêts des tribunaux. L'attention par exemple a été aimantée par la population dont le nombre était considéré comme directement proportionnel à celui des procès (et des gains des juges!).

De même, si les mémoires locaux ne développent pas l'argument des routes et ne mesurent pas l'accessibilité du chef-lieu par rapport à la circonscription entière, c'est parce que les stratégies locales privilégient les revendications basées sur les droits historiques, sur l'image culturaliste de la ville et de ses équipements. L'influence des preuves affichant la »tradition« comme enjeu s'explique davantage lorsque l'on considère les agents qui ont produits les mémoires. Si les artisans comptaient parmi les signataires des mémoires locaux aussi bien que les notables, ce sont les professionnels du droit qui ont conçus et rédigés les textes. Juges et notaires imposent une référence à un univers culturel spécifique, celui de la jurisprudence, qui ne les autorisent pas à manier des instruments tels que les inventaires pour l'entretien des routes et des fleuves dans leur activité professionnelle.

Tout au long de cet exposé la route s'est donc montrée moins comme un objet univoque évalué sur la base de paramètres uniformes (mesures spatiales, temps de parcours) que comme un prisme dont les faces ont été mises tour à tour en relief selon les finalités particulières des acteurs produisant les documents. La route comme réseau qui s'enrayonne à partir d'un chef-lieu ou comme point d'aboutissement d'un système de communication régionale; la route comme axe de communication internationale dont la position privilégie un centre contre son concurrent; la route comme trajet riche en périls et en obstacles naturels. Voilà quelques aspects valorisés dans les documents pour appuyer la demande d'une résidence. Les routes enfin ne font pas l'objet d'une présentation uniforme parce que leurs représentations relèvent de stratégies particulières des acteurs qui les mobilisent. L'image de la route apparaît alors manipulée par les centres urbains ou villageois afin de mettre en valeur leur propre image de chef-lieu idéal.

26 ASF, Consulta poi Regia Consulta, 479, f. 77.

De plus, si l'intérêt de la Junte glisse de la »commodité des administrés« aux gains des tribunaux, les mémoires locaux de leur côté interprètent diversement la notion de »commodité«. Celle-ci est éclairée moins par les atouts des supports matériels des communications que par les avantages offerts par les centres eux-mêmes à ceux qui pratiquent les magistratures qu'y siègent. Dans cette logique, les centres antagonistes tendent plutôt à amasser les prérogatives qui peuvent prouver leurs attributs en tant que chefs-lieux convenables.

Ce n'est pas un hasard si la »centralité« dont parlent les documents périphériques n'a pas une dénotation géographique; elle signifie au contraire une prédominance dûe aux titres historiques qui se traduit dans un deuxième temps seulement en suprématie dans la hiérarchie administrative.