

Jean-Marcel GOGER

LA POLITIQUE ROUTIÈRE  
EN FRANCE  
DE 1716 À 1815

Dans le cadre des frontières actuelles

Avec l'aide de Martial GOGER

Préface d'Antoine PICON



PARIS  
HONORÉ CHAMPION ÉDITEUR  
2023

[www.honorechampion.com](http://www.honorechampion.com)

# TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE. . . . .	11
INTRODUCTION . . . . .	15

## LIVRE 1

### LE LEGS DE L'ANCIEN RÉGIME

CHAPITRE 1. LA NAISSANCE DE LA ROUTE MODERNE (1661-1760). . . . .	29
<b>I. LA ROUTE AVANT COLBERT</b> . . . . .	29
A. LE CHEMIN SPONTANÉ. . . . .	29
B. PREMIÈRES CONSTRUCTIONS ÉPARSES . . . . .	31
C. RENAISSANCE ET ROUTE CARROSSABLE . . . . .	32
<b>II. L'ŒUVRE DE COLBERT.</b> . . . . .	34
A. LA ROUTE ÉCONOMIQUE . . . . .	34
B. ROULER AU PLUS COURT ET AU PLUS PLAT. . . . .	35
C. ROULER SUR CUIRASSE SÈCHE. . . . .	37
D. LES BASES D'UN PROJET ROUTIER . . . . .	38
<b>III. LES SUCCESSEURS DE COLBERT ET L'ABBÉ DE SAINT-PIERRE</b> . . . . .	39
A. CHAMILLART ET DESMARETZ . . . . .	39
B. L'ABBÉ DE SAINT-PIERRE APPELLE UNE RÉVOLUTION ROUTIÈRE . . . . .	40
C. SUCCÈS POLITIQUES DE L'ABBÉ DE SAINT-PIERRE . . . . .	42
<b>IV. L'ŒUVRE DE LA RÉGENCE ET DES PREMIERS MINISTÈRES         DE LOUIS XV</b> . . . . .	43
A. CRÉATION DU CORPS ET DES PONTS-ET-CHAUSSÉES . . . . .	43
B. LE MARQUAGE LAW . . . . .	44
C. LES CHAUSSÉES DE LE PELLETIER DE LA HOUSSAYE . . . . .	46
D. LES INTENDANTS PRÉCURSEURS. . . . .	46

<b>V. L'ŒUVRE DE PHILIBERT ORRY AU CONTRÔLE GÉNÉRAL.</b> . . . . .	48
A. PREMIÈRES EXPÉRIENCES . . . . .	48
B. LE CLASSEMENT DE 1738 . . . . .	49
C. L'EMPIERREMENT ENTRETENU . . . . .	50
D. LA PLATEFORME DRAINÉE, LES PONTS . . . . .	51
<b>VI. TRUDAINE, PERRONET ET LA ROUTE NORMALISÉE</b> . . . . .	51
A. LA CRÉATION DU BUREAU DES DESSINATEURS . . . . .	51
B. L'ÉCOLE DES PONTS-ET-CHAUSSÉES . . . . .	52
C. PERRONET ET LES PONTS . . . . .	53
D. LA ROUTE STANDARDISÉE . . . . .	55
<b>VII. RÉUSSITES ET INSUFFISANCES DU SYSTÈME</b>	
<b>TRUDAINE-PERRONET</b> . . . . .	57
A. UNE ŒUVRE PERFECTIBLE . . . . .	57
B. LES CRITIQUES DE MIRABEAU . . . . .	59
<b>CHAPITRE 2. LA ROUTE À LA FIN DE L'ANCIEN RÉGIME</b>	
<b>(1760-1787).</b> . . . . .	63
<b>I. LE SYSTÈME TRÉSAGUET-TURGOT.</b> . . . . .	63
A. L'ART DU PAVEUR APPLIQUÉ AUX EMPIERREMENTS . . . . .	63
B. DES EMPIERREMENTS AFFINÉS . . . . .	65
C. CRÉATION DES CANTONNIERS . . . . .	66
D. TRÉSAGUET ET LES TURNPIKES . . . . .	67
<b>II. LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DU SYSTÈME</b> . . . . .	68
A. LE CLASSEMENT DE 1776 . . . . .	68
B. RENFORCEMENT DU CORPS DES PONTS-ET-CHAUSSÉES . . . . .	69
C. LE CALCUL DES TRACÉS . . . . .	69
<b>III. ÉCONOMISER LES CHAUSSÉES</b> . . . . .	70
A. NAISSANCE DE LA POLICE DU ROULAGE . . . . .	70
B. LA VIABILISATION APPELLE LA SURCHARGE . . . . .	72
<b>IV. ACCÉLÉRATION DES CONSTRUCTIONS APRÈS 1770</b> . . . . .	73
A. 5,9 LIEUES NOUVELLES PAR AN ET PAR GÉNÉRALITÉ . . . . .	73
B. LE COÛT DES CONSTRUCTIONS . . . . .	75
C. L'ACHÈVEMENT INÉGAL DU RÉSEAU MAJEUR . . . . .	77
D. LES RÉGIONS À OUVRIR . . . . .	80
<b>V. LA QUALITÉ DE LA DESSERTE ET SA CHARGE</b> . . . . .	80
A. LE KILOMÉTRAGE ROUTIER VERS 1780 . . . . .	80
B. LA DESSERTE VERS 1780 . . . . .	81

C. DÉROGATIONS À LA LIGNE ROUEN-GENÈVE . . . . .	84
D. LA CHARGE RÉGIONALE OCCASIONNÉE PAR LE RÉSEAU . . . . .	86
<b>VI. ÉMERGENCE DE LA QUESTION VICINALE . . . . .</b>	<b>89</b>
A. PLAINTES DES RURAUX . . . . .	89
B. LE CRI DE QUESNAY . . . . .	90
C. LE FINANCEMENT QUESNAY . . . . .	91
D. L'EFFET QUESNAY CHEZ TURGOT . . . . .	92
<b>VII. L'AMORCE D'UN PROGRAMME VICINAL . . . . .</b>	<b>93</b>
A. LES EXPÉRIENCES DE NECKER . . . . .	93
B. LES HÉSITATIONS DE JOLY DE FLEURY . . . . .	95
C. LE PROGRAMME HENRI IV LEFÈVRE D'ORMESSON DE 1783 . . . . .	96
D. LES RÉALISATIONS VICINALES DE 1783 À 1787 . . . . .	97
E. LES INGÉNIEURS PIONNIERS . . . . .	98
CHAPITRE 3. UN FINANCEMENT COMMUNE :	
LA CORVÉE (1738-1776) . . . . .	101
<b>I. L'INSTALLATION D'UN VÉRITABLE FINANCEMENT . . . . .</b>	<b>101</b>
A. LES RETOUCHES TRADITIONNELLES . . . . .	101
B. COLBERT CRÉE LE FONDS D'ÉTAT . . . . .	102
C. ORRY ET TRUDAINE CRÉENT LA CORVÉE . . . . .	103
D. UNE CORVÉE DIVERSEMMENT IMPOSÉE . . . . .	105
<b>II. SOURCES JURIDIQUES DE LA CORVÉE . . . . .</b>	<b>106</b>
A. L'APPEL TRADITIONNEL AUX RIVERAINS . . . . .	106
B. UNE RÉSURGENCE DE LA FÉODALITÉ ? . . . . .	107
C. LA TRADITION MONARCHIQUE CONTRE LA CORVÉE . . . . .	107
D. LE REVIREMENT FRONTALIER . . . . .	108
<b>III. SOURCE INTELLECTUELLE DE LA CORVÉE . . . . .</b>	<b>109</b>
A. VAUBAN ET L'EXIGENCE D'UN RÉSEAU INTÉRIEUR . . . . .	109
B. LE PROJET VAUBAN : DES CANAUX LIANT DES VILLES . . . . .	110
C. UNE MÉPRISE À L'ORIGINE DE LA CORVÉE . . . . .	112
<b>IV. OPPORTUNITÉ DE LA CORVÉE EN 1738 . . . . .</b>	<b>113</b>
A. VERS L'ÉQUILIBRE BUDGÉTAIRE . . . . .	113
B. LUTTE CONTRE LES PÉAGES . . . . .	113
C. RENVERSEMENT DE L'ALTERNATIVE PÉAGES / CORVÉE . . . . .	114
D. DES PÉAGES, MAIS PAS D'INITIATIVES CAPITALISTES . . . . .	116

CHAPITRE 4. L'INJUSTIFIABLE AU SIÈCLE DES LUMIÈRES . . . . .	119
<b>I. LA CORVÉE, JUSTE PRIX DU DÉSENCLAVEMENT ?</b> . . . . .	119
A. L'ÉCRAN DU XIX <sup>e</sup> SIÈCLE . . . . .	119
B. TRUDAINE ET L'ENRICHISSEMENT DU CORVÉABLE . . . . .	121
C. LA PRODUCTION AGRICOLE CIRCULE MAL . . . . .	122
D. LES RURAUX PRÉFÈRENT LES LIAISONS COURTES . . . . .	124
<b>II. PEU DE PRODUITS AGRICOLES SUR LES GRANDES ROUTES</b> . . . . .	125
A. CIRCULATION LONGUE ET VALEUR AJOUTÉE . . . . .	125
B. LA ROUTE DANS LES GRANDS BASSINS ALIMENTAIRES . . . . .	126
C. TRANSFERTS DE SUBSISTANCES ET DISETTES . . . . .	129
<b>III. LES CONTRE-POUVOIRS HOSTILES À LA CORVÉE.</b> . . . . .	129
A. CONDAMNATION PARLEMENTAIRE EN 1756 . . . . .	129
B. AMI DES HOMMES, ENNEMI DE LA CORVÉE . . . . .	131
C. QUESNAY : TAXE ROUTIERE SUR LE REVENU NET . . . . .	134
D. DUPONT : LA CORVÉE AMPUTE LE PRODUIT NET . . . . .	135
<b>IV. LE DOUTE GAGNE L'ADMINISTRATION</b> . . . . .	138
A. LE SYSTÈME ORCEAU À CAEN . . . . .	138
B. EXTENSION DE LA MÉTHODE ORCEAU . . . . .	140
C. RÉSERVES DE DUPONT SUR LA MÉTHODE ORCEAU . . . . .	143
D. LE SYSTÈME TURGOT À LIMOGES . . . . .	144
E. OBSERVATIONS DE DUPONT SUR LA METHODE TURGOT . . . . .	146
 CHAPITRE 5. L'AGONIE DU SYSTÈME DES CORVÉES (1776-1787). . . . .	 149
<b>I. LES RÉFORMES TURGOT ET NECKER (1776-1781).</b> . . . . .	149
A. LE PROJET TURGOT-DUPONT . . . . .	149
B. LE MUR DES PRIVILÉGIÉS . . . . .	151
C. GÉNÉRALISATION DU SYSTÈME ORCEAU . . . . .	152
D. NECKER CRÉE DES ASSEMBLÉES PROVINCIALES-PILOTES . . . . .	154
<b>II. SOLUTIONS FRANÇAISES POUR REMPLACER LA CORVÉE</b> . . . . .	156
A. LE REMÈDE PHYSIOCRATIQUE EN DIFFICULTÉ . . . . .	156
B. RÉDUIRE LE KILOMÉTRAGE . . . . .	158
C. UTILISER LA TROUPE SUR LES CHANTIERS ROUTIERS . . . . .	159
D. LA STRATÉGIE CONTRE LE RECOURS À LA TROUPE . . . . .	161
<b>III. LA SOLUTION DES ANGLOMANES</b> . . . . .	162
A. LES LEÇONS D'ADAM SMITH . . . . .	162

B. SMITH ET TURGOT : DEUX TRADITIONS SÉPARÉES . . . . .	164
C. MAUVAISE RÉPUTATION DES PÉAGES EN FRANCE . . . . .	166
D. LES ÉMULES FRANÇAIS DE LA TAXATION ANGLAISE . . . . .	166
E. LE VETO DE NECKER . . . . .	169
<b>IV. POUR LE MAINTIEN DE LA CORVÉE . . . . .</b>	<b>170</b>
A. UNE CORVÉE AMENAGÉE . . . . .	170
B. RÉTABLIR LA CORVÉE EN TRAVAIL . . . . .	171
C. SE MÉFIER DE LA DÉCENTRALISATION NECKER . . . . .	172
<b>V. L'ULTIME BATAILLE ABOLITIONNISTE . . . . .</b>	<b>173</b>
A. INÉGAL SUCCÈS DE LA MÉTHODE ORCEAU . . . . .	173
B. LES TRIBULATIONS DU PARLEMENT DE BORDEAUX . . . . .	174
C. CALONNE IMPOSE LE RACHAT POUR TROIS ANS . . . . .	175
D. LES NOTABLES FAVORABLES À L'ABOLITION . . . . .	175
E. LOMÉNIÉ DE BRIENNE ABOLIT LA CORVÉE . . . . .	176

## LIVRE 2

### À LA RECHERCHE D'UNE NOUVELLE POLITIQUE ROUTIÈRE (1787-1796)

CHAPITRE 1. LE TEMPS DES ASSEMBLÉES PROVINCIALES (1787-1788) . . . . .	181
<b>I. APPLICATION DE LA RÉFORME LOMÉNIÉ DE BRIENNE . . . . .</b>	<b>181</b>
A. DERNIÈRES RÉSISTANCES PARLEMENTAIRES . . . . .	181
B. LES ASSEMBLÉES DE LOMÉNIÉ DE BRIENNE ET LEURS MODÈLES . . . . .	182
C. CONTINUER LE PROGRAMME ROUTIER, RÉDUIRE LES DÉPENSES . . . . .	184
D. L'INSTRUCTION LOMÉNIÉ DE BRIENNE DU 3 NOVEMBRE 1787 . . . . .	186
<b>II. DES CLASSEMENTS ROUTIERS DÉCENTRALISÉS . . . . .</b>	<b>187</b>
A. AUTANT DE RÉSEAUX QUE DE PROVINCES . . . . .	187
B. SAUVEGARDER LE RÉSEAU MAJEUR . . . . .	190
C. LA CONTESTATION PORTÉE PAR LE DÉVELOPPEMENT . . . . .	192
D. RESPECTER LE CORPS DES PONTS-ET-CHAUSSÉES . . . . .	194
<b>III. LES ASSEMBLÉES AU SECOURS DE LA MILLIÈRE . . . . .</b>	<b>195</b>
A. UN RÉGLEMENT GÉNÉRAL POUR LES JANTES . . . . .	195

B. AVIS DIVERGENTS SUR L'EMPLOI DES CANTONNIERS . . . . .	198
C. TRANSFERT DE JURIDICTION . . . . .	199
<b>IV. LES PLAINTES DES ASSEMBLÉES . . . . .</b>	<b>201</b>
A. LE MANQUE DE FONDS . . . . .	201
B. CONTESTATION FISCALE . . . . .	201
C. DÉFIANCE VIS-A-VIS DES PROMOTEURS PRIVÉS . . . . .	203
<b>V. UN PROGRAMME ROUTIER QUI CONTINUE . . . . .</b>	<b>204</b>
A. DANGEREUSES TENTATIONS . . . . .	204
B. POURSUITE DU PROGRAMME VICINAL . . . . .	206
<b>CHAPITRE 2. LES CAHIERS DE DOLÉANCES ET LES ROUTES (1789) . . . . .</b>	<b>207</b>
<b>I. POUR LA POURSUITE DU PROGRAMME VICINAL . . . . .</b>	<b>207</b>
A. RÉSOUDRE LE PROBLÈME VICINAL EN CAPTANT LA GRANDE ROUTE . . . . .	207
B. ACCÉLÉRER LA CONSTRUCTION DES LACUNES . . . . .	210
C. PERMETTRE LE DEBOUCHÉ DES CAMPAGNES . . . . .	211
<b>II. CONTESTATION DU MODE DE FINANCEMENT . . . . .</b>	<b>213</b>
A. POUR UN IMPÔT ROUTIER ÉGALITAIRE ET PROGRESSIF . . . . .	213
B. CONTRE LA SUBSISTANCE DES PÉAGES . . . . .	214
C. IMPACT DES PROJETS ACADÉMIQUES DE RÉFORME . . . . .	215
D. ATTACHEMENT À LA CORVÉE DANS L'EST . . . . .	216
E. BIENVEILLANCE VIS-A-VIS DES INITIATIVES PRIVÉES . . . . .	218
<b>III. LES CAHIERS ET LA QUESTION DES COÛTS ROUTIERS . . . . .</b>	<b>219</b>
A. PARTICULARISMES ET POLICE DU ROULAGE . . . . .	219
B. PEU D'EXIGENCES EN MATIÈRE D'INDEMNITÉS . . . . .	221
<b>IV. LES CAHIERS FAVORABLES À LA DÉCENTRALISATION . . . . .</b>	<b>222</b>
A. SUCCÈS DES PRINCIPES DE VIZILLE . . . . .	222
B. CRITIQUES CONTRE LES INTENDANTS ET INGÉNIEURS DES ROUTES . . . . .	223
<b>CHAPITRE 3. LES PÉTITIONS RÉVOLUTIONNAIRES ET LES ROUTES (1789-1792) . . . . .</b>	<b>227</b>
<b>I. DE MULTIPLES DEMANDES DE CHANTIERS . . . . .</b>	<b>227</b>
A. UNE AVALANCHE DE SOLLICITATIONS INCLASSABLES . . . . .	227
<b>II. LES PÉTITIONS ET LA CONSERVATION DES CHAUSSÉES . . . . .</b>	<b>229</b>
A. LE PROJET MAHUET / LA MILLIÈRE DE POLICE DU ROULAGE . . . . .	229

B. LE PROJET ROLAND DE RÉGLEMENTATION DU TRAFIC . . . . .	231
C. NÉCESSITÉ DE COUPLER POLICE DE ROULAGE ET CANTONNIERS . . . . .	233
D. LE COÛT DES CANTONNIERS FAIT ÉCHOUER LA RÉGLEMENTATION. . . . .	234
E. DISQUALIFICATION DE L'ÉCONOMIE PAR ROULAGE MONOPOLISATEUR . . . . .	237
<b>III. LES PÉTITIONS AMÈNENT LA LIQUIDATION DES PLANTIS FÉODAUX . . . . .</b>	238
A. POUR LA SUPPRESSION DES SEIGNEURS-VOYERS . . . . .	238
B. HAINE ENVERS LES ARBRES . . . . .	239
C. LE TRIOMPHE DES AMIS DE L'ARBRE. . . . .	240
<b>IV. L'EXISTENCE DES PONTS-ET-CHAUSSÉES CONTESTÉE . . . . .</b>	241
A. UN ANTI-CORPORATISME MIS À PROFIT PAR LES ARCHITECTES . . . . .	241
B. LES ATTAQUES DES ENTREPRENEURS. . . . .	244
C. LE CORPS DES INGÉNIEURS : UNE FERME GÉNÉRALE ? . . . . .	245
<b>V. SURSAUT LÉGISLATIF DES PONTS-ET-CHAUSSÉES . . . . .</b>	246
A. LE COMITÉ D'AGRICULTURE ET DE COMMERCE DEFEND LE CORPS . . . . .	246
B. LES AMIS DE MIRABEAU SAUVENT LE CORPS . . . . .	248
C. LE NOUVEAU CORPS DES PONTS-ET-CHAUSSÉES . . . . .	250
D. LA CONTRE-OFFENSIVE DE PERRONET. . . . .	251
E. LES PROVINCES CONTRE PERRONET . . . . .	252
F. ÉCHEC DU PROJET VARAIGNE . . . . .	254
<b>VI. DÉCEPTION DES NOVATEURS DISPERSÉS . . . . .</b>	256
A. LES RECHERCHES PRIVÉES SUR LES PONTS . . . . .	256
B. DES PARTICULIERS REPENSENT LE RAPPORT VÉHICULE / VOIE . . . . .	259
C. LES INGÉNIEURS SOUS L'INFLUENCE DES AMIS DU CANAL . . . . .	260
D. LA CLÔTURE DES DÉBATS AU DÉBUT DE 1793 . . . . .	263
 <b>CHAPITRE 4. LE TEMPS DE LA DÉPARTEMENTALISATION (1759-1792). . . . .</b>	 265
<b>I. LA GESTION ROUTIÈRE TRANSFÉRÉE AUX DÉPARTEMENTS . . . . .</b>	265
A. SATISFAIRE LES ASPIRATIONS DÉCENTRALISATRICES . . . . .	265
B. LES LOIS ANNEXES QUI BRIDENT LA DÉCENTRALISATION . . . . .	267
C. DÉLIMITATION DES PRÉROGATIVES DÉPARTEMENTALES . . . . .	269

<b>II. ORGANISATION MATÉRIELLE DE LA DÉPARTEMENTALISATION . . . .</b>	<b>271</b>
A. UN NOUVEAU FINANCEMENT . . . . .	271
B. L'INSTRUCTION DE LESSART ET LE FINANCEMENT . . . . .	271
C. DE LESSART ET LES RAPPORTS ENTRE ADMINISTRATIONS . . . . .	273
D. EXCÈS DE MÉFIANCE ET DE BUREAUCRATIE . . . . .	275
E. PERMETTRE AUX DÉPARTEMENTS DE TROUVER DES MATÉRIAUX . . . . .	276
<b>III. NOUVELLE LÉGISLATION SUR LES CHEMINS VICINAUX. . . . .</b>	<b>277</b>
A. LES CHEMINS VICINAUX CONFISÉS AUX COMMUNES . . . . .	277
B. UNE LÉGISLATION PROTECTRICE EN RETRAIT . . . . .	278
<b>IV. LES DÉPARTEMENTS FONT FACE À LEURS RESPONSABILITÉS . . . .</b>	<b>279</b>
A. LE CLASSEMENT ET LE FINANCEMENT DANS L'HÉRAULT . . . . .	279
B. LES MÉFAITS DE L'ESPRIT LOCAL . . . . .	282
C. UNE DÉCENTRALISATION TROP SURVEILLÉE . . . . .	285
D. LA LIBERTÉ DE S'ENDETTER . . . . .	286
<b>V. LES DÉPARTEMENTS RELANCENT LA QUESTION DES ÉCONOMIES . . .</b>	<b>288</b>
A. DES CANTONNIERS SUR DES CHAUSSÉES ÉPAISSES ET EGOUTTÉES . . . . .	288
B. LES DÉPARTEMENTS OUVRENT LE DÉBAT SUR LES CHAUSSÉES . . . . .	289
C. LES DÉPARTEMENTS SOLLICITENT UN DROIT ROUTIER PLUS FERME. . . . .	292
D. INFLUENCE DES SUGGESTIONS DÉPARTEMENTALES SUR LE PLAN ROLAND . . . . .	293
E. L'APPEL À L'ÉTAT . . . . .	295
 <b>CHAPITRE 5. L'ÉTAT AU SECOURS DES DÉPARTEMENTS (1789-1793). . . . .</b>	 <b>297</b>
<b>I. LES PREMIÈRES HÉSITATIONS DU FINANCEMENT D'ÉTAT. . . . .</b>	<b>297</b>
A. LE FONDS DE CHARITÉ DE DÉCEMBRE 1790 . . . . .	297
B. UTILISATION DU FONDS DE DÉCEMBRE 1790 . . . . .	299
C. EN 1791, LES COMITÉS IMPOSENT UN FONDS D'ÉTAT RÉGULIER . . . . .	301
<b>II. D'AVANTAGE OU MOINS DE DÉCENTRALISATION ? . . . . .</b>	<b>303</b>
A. LA LÉGISLATION PARTAGÉE . . . . .	303
B. LE PROJET ROUGIER-LABERGERIE . . . . .	303
C. LE PROJET VARAIGNE . . . . .	305
D. VARAIGNE JUGE LA DÉCENTRALISATION . . . . .	307

<b>III. LES MESURES AUTORITAIRES DE LA CONVENTION PLURALISTE (1792-1793)</b> . . . . .	308
A. LES ALARMES DE ROLAND . . . . .	308
B. ROLAND ET SON PLAN NATIONAL DE ROUTES COMMERCIALES . . . . .	310
C. LE CENTRALISME DE ROLAND REPRIS PAR LE COMITÉ DES PONTS-ET-CHAUSSÉES . . . . .	312
<b>IV. LA MULTIPLICATION DES PÉNURIES (1793)</b> . . . . .	314
A. TROUVER DES CADRES ET DES BRAS . . . . .	314
B. RETOUR AU PRAGMATISME ET NEUTRALISATION DES PROPRIÉTAIRES . . . . .	316
C. NOUVELLES MENACES CONTRE LES INGÉNIEURS . . . . .	317
D. PERSISTANCE DU MALAISE CHEZ LES ADJUDICATAIRES . . . . .	319
 <b>CHAPITRE 6. L'IMPOSSIBLE REDRESSEMENT CENTRALISATEUR (1794-1795)</b> . . . . .	 321
<b>I. LA MOBILISATION DE SALUT PUBLIC</b> . . . . .	321
A. FINANCEMENT D'ÉTAT ET MISE EN REQUISITION . . . . .	321
B. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR MIS EN DEMEURE. . . . .	324
C. L'ENTRÉE EN SCÈNE DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS. . . . .	325
D. UNE FÉBRILE ACTIVITÉ ROUTIÈRE . . . . .	327
E. UNE MOBILISATION MALADROITE . . . . .	327
<b>II. NÉCESSAIRES CONCESSIONS AUX FANTAISIES       DES SOCIÉTÉS POPULAIRES</b> . . . . .	328
A. QUELQUES FACILITÉS CONTRE UN SOUTIEN POLITIQUE . . . . .	328
B. LES SOCIÉTÉS POPULAIRES INQUIÈTENT LES TECHNICIENS . . . . .	330
C. ASSOUPPLISSEMENT DES RÉQUISITIONS . . . . .	331
<b>III. L'HEURE DE L'IMAGERIE ET DES EXPÉDIENTS DE FORTUNE</b> . . . . .	333
A. L'INVERSION VENGERESSE . . . . .	333
B. LES REPRÉSENTANTS DU PEUPLE USENT DE LEUR CHARISME . . . . .	335
C. DE LA CORVÉE À LA FÊTE . . . . .	336
<b>IV. LE RETOUR À L'ORTHODOXIE GESTIONNAIRE</b> . . . . .	337
A. LE COMITÉ DES TRAVAUX PUBLICS ET LES CRITIQUES DE JEAN-PHILIBERT MAHUET . . . . .	337
B. LE PLAN MARET . . . . .	338
C. LA RÉHABILITATION DES INGÉNIEURS . . . . .	341
D. ÉPURATION DES CADRES INSTALLÉS PAR LA TERREUR. . . . .	343
E. LA DÉSASTREUSE ENQUÊTE D'OCTOBRE 1794. . . . .	345

<b>V. L'IMPOSSIBLE RÉPONSE THERMIDORIENNE</b> . . . . .	347
A. DES ALLOCATIONS D'ÉTAT BROUILLONNES. . . . .	347
B. LE PLAN BONGUYOT DE MISE EN RÉGIE DES TRAVAUX . . . . .	348
C. LE COMITÉ DES TRAVAUX PUBLICS RÉSISTE À LA LIBÉRALISATION . . . . .	349
D. LE SYSTÈME GÉNÉRAL DES ROUTES . . . . .	350
E. L'ARRESTATION DE ROMME COMPROMET LE SYSTÈME GÉNÉRAL . . . . .	352
F. LE COMPROMIS LECAMUS. . . . .	354
G. LA RÉGRESSION TECHNIQUE . . . . .	356
<b>CHAPITRE 7. L'HEURE DES BILANS ET DES EXPÉDIENTS (1795-1796).</b> . . . . .	359
<b>I. LE BILAN ROUTIER DE SIX ANS DE RÉVOLUTION</b> . . . . .	359
A. LE RAPPORT DENTZEL . . . . .	359
B. HAUSSE DES PRIX DU ROULAGE . . . . .	362
<b>II. LE RÉTABLISSEMENT DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.</b> . . . . .	363
A. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR RETROUVE LES AFFAIRES ROUTIÈRES . . . . .	363
B. LA DIFFICILE ACTION DE BÉNÉZÉCH . . . . .	364
C. LA DÉTRESSE FINANCIÈRE CONTRE LA POLITIQUE ROUTIÈRE . . . . .	365
D. LE PLAN COUPÉ . . . . .	367
E. UN PLAN HYBRIDE . . . . .	369
<b>III. L'OUTSIDER SMITHIEN S'IMPOSE COMME REMÈDE</b> . . . . .	370
A. L'OFFENSIVE BONGUYOT / LETOURNEUR . . . . .	370
B. LE RETOUR DES ANGLOMANES ET DES TAXES INDIRECTES . . . . .	372
C. UNE RÉVISION ÉLECTORALISTE . . . . .	373

### LIVRE 3

## LA DIFFICILE RESTRUCTURATION DIRECTORIALE (1796-1799)

<b>CHAPITRE 1. LE CONSEIL DES CINQ-CENTS PROPOSE UNE TAXE D'ENTRETIEN (FIN 1796)</b> . . . . .	377
<b>I. LA TACTIQUE PARLEMENTAIRE DE DEFERMONT (SEPTEMBRE 1795).</b> . . . . .	377
A. DÉMYTHIFIER LA PHYSIOCRATIE CONSTITUANTE . . . . .	377

B. SE DÉMARQUER DES ANCIENNES PRATIQUES PÉAGISTES . . . . .	380
C. ALLÉGER L'IMPÔT FONCIER . . . . .	381
D. ÉLOIGNER LES CAMPAGNES DE LA PHYSIOCRATIE . . . . .	382
<b>II. LES OBJECTIFS DU RAPPORT DEFERMONT (SEPTEMBRE 1795) . . . . .</b>	<b>384</b>
A. DÉGAGER UNE RESSOURCE DE VINGT MILLIONS . . . . .	384
B. INCITER L'USAGER À MÉNAGER LES ROUTES . . . . .	386
C. LIMITER L'APPAREIL DE PERCEPTION ET LES EXEMPTIONS . . . . .	387
<b>III. LE DÉBAT SUR LA TAXE AUX CINQ-CENTS (NOVEMBRE-DÉCEMBRE 1796) . . . . .</b>	<b>388</b>
A. PREMIÈRES ESCARMOUCHES AVEC LES NEO-PHYSIOCRATES . . . . .	388
B. DAUBERMESNIL CONTRE LES MÉTHODES IMPORTÉES . . . . .	389
C. DAUBERMESNIL POUR UNE RÉGULATION D'ÉTAT TRANSPARENTÉ . . . . .	390
D. FABRE DE L'AUDE DÉFINIT DES PRIORITÉS ROUTIÈRES . . . . .	392
E. EN MINIMISANT LE COÛT DE PERCEPTION, FABRE IMPOSE LA TAXE . . . . .	393
<b>IV. POMMEREUL CRITIQUE LES CINQ-CENTS (JANVIER 1797) . . . . .</b>	<b>393</b>
A. UN COÛT DE PERCEPTION QUI DÉPASSERAIT CELUI DES BESOINS . . . . .	394
B. ÉLOGE DE L'IMPÔT DIRECT, NATIONAL ET UNIQUE . . . . .	395
C. POMMEREUL AIME LES COMBATS D'ARRIÈRE-GARDE . . . . .	396
 <b>CHAPITRE 2. LE RÉSEAU ROUTIER EN ATTENTE (SEPTEMBRE 1796-SEPTEMBRE 1797) . . . . .</b>	 <b>397</b>
<b>I. BÉNÉZECH OU LA VOLONTÉ PRIVÉE DE MOYENS . . . . .</b>	<b>397</b>
A. BÉNÉZECH : RESTRUCTURER DES CRÉDITS FICTIFS . . . . .	397
B. LA DÉFLATION OPPOSE DIRECTEURS ET DÉPUTÉS . . . . .	399
C. LE RAPPORT PELGRIN CONFIRME LES DÉGRADATIONS ROUTIÈRES . . . . .	399
D. PELGRIN PLAIDE POUR LA TAXATION DES ROUTES ET DU ROULAGE . . . . .	401
<b>II. RETRAITE SUR LE FRONT VICINAL . . . . .</b>	<b>402</b>
A. PRESSIONS RÉVISIONNISTES CONTRE LA LOI DE 1791 . . . . .	402
B. LE DIRECTOIRE ALLÈGE LE LACIS LOCAL . . . . .	403
C. LES LIMITES ADMINISTRATIVES RECTIFIÉES EN FONCTION DES CHEMINS . . . . .	403

<b>III. LES OUVRAGES D'ART SOUSTRATS</b>	
À L'INCURIE PARLEMENTAIRE . . . . .	404
A. DES PONTS CONFIS À L'INITIATIVE PRIVÉE . . . . .	404
B. MATÉRIAUX DE FORTUNE ET PROCÉDURES PRIVÉES . . . . .	405
CHAPITRE 3. REPRISE DES AFFRONTLEMENTS	
À PROPOS DES MODALITÉS DE LA TAXE	
(SEPTEMBRE 1797-SEPTEMBRE 1798) . . . . .	407
<b>I. PREMIERS PLANS POUR LE PLACEMENT DES BARRIÈRES</b> . . . . .	407
A. LA TAXE EST DEPOUILLÉE DE PLUSIEURS RESSORTS	
INCITATIFS . . . . .	407
B. LE DIRECTOIRE ESQUISSE UNE CARTE DES BARRIÈRES. . . . .	408
C. DUBOIS RÉGLE LA QUOTITÉ ET LA RÉGIE DU DROIT . . . . .	410
CHAPITRE 4. LE TRIOMPHE LÉGISLATIF DE LA TAXE	
(JUIN À DÉCEMBRE 1798) . . . . .	413
<b>I. DUBOIS ET DE NEUFCHÂTEAU NEUTRALISENT LES ANCIENS</b> . . . . .	413
A. DUBOIS USE DU MÉCONTENTEMENT ANTI-FISCAL	
CONTRE DEDELAY . . . . .	413
B. LA PRÉÉMINENCE DES ANCIENS TRANSFERÉE	
AU DIRECTOIRE . . . . .	414
C. DE NEUFCHÂTEAU : LA TAXE EST L'IMPÔT	
DE LA RÉPUBLIQUE . . . . .	415
<b>II. FIN 1798 : DUBOIS RÉAMÉNAGE LA TAXE</b> . . . . .	416
A. DUBOIS CONTRE LES COMMISSAIRES DE LA TRÉSORERIE . . . . .	416
B. DES PÉAGES À TRONÇONS ÉGAUX,	
DES DROITS ALLÉGÉS ET REDISTRIBUTEURS . . . . .	417
C. LE DIRECTOIRE PEUT MULTIPLIER	
LES EXEMPTIONS ÉCONOMIQUES . . . . .	418
<b>III. FAUT-IL SÉPARER LA PERCEPTION DU DROIT</b>	
<b>ET L'ENTRETIEN ?</b> . . . . .	419
A. DUBOIS : ABRÉGER LES CIRCUITS	
DU FINANCEMENT ROUTIER . . . . .	419
B. SYSTÈME BELGE CONTRE SYSTÈME ANGLAIS. . . . .	419
C. LE CORPS LÉGISLATIF RENONCE À LA TAXE DES RELAIS. . . . .	420

CHAPITRE 5. DE NEUFCHÂTEAU RELANCE LES TRAVAUX ROUTIERS (SEPTEMBRE 1798-JUILLET 1799) . . . . .	421
<b>I. LES AMBITIONS ROUTIÈRES DE FRANCOIS DE NEUFCHÂTEAU . . . . .</b>	421
A. DE NEUFCHÂTEAU RÉCLAME UNE SOLIDE STATISTIQUE PÉAGÈRE. . . . .	421
B. DE NEUFCHÂTEAU EXHUME LES NORMES DE VOIRIE. . . . .	422
C. DE L'ESTHÉTIQUE ROUTIÈRE À L'ÉCONOMISME . . . . .	423
<b>II. DE NEUFCHÂTEAU RELÈVE LA POLITIQUE ROUTIÈRE . . . . .</b>	424
A. TRAVAUX D'URGENCE ET PUBLICATION D'UN CAHIER DES CHARGES. . . . .	424
B. RACCOMMODAGE DÉFICIENT ET PREMIÈRES BARRIÈRES À L'ENCAN . . . . .	425
C. LENTE ÉLABORATION DE LA CARTE DES BARRIÈRES . . . . .	425
D. LA MISE EN FERME DE TOUTES LES BARRIÈRES EST ORDONNÉE. . . . .	426
E. ADJUDICATION DES BARRIÈRES SOUS MENACE EXÉCUTIVE . . . . .	427
<b>III. LE RÉTABLISSEMENT SURVIT À LA DISGRÂCE DE SON AUTEUR . . . . .</b>	428
A. QUINETTE SUPPLANTE DE NEUFCHÂTEAU . . . . .	428
B. LE RAPPORT PELLEGRIN ENCHÉRIT SUR DE NEUFCHÂTEAU . . . . .	429
C. LES FERMIERS MOINS MALMENÉS, LES RÉQUISITIONS PROSCRITES . . . . .	429
<b>IV. AN VII : AN I DU FINANCEMENT MONÉTAIRE POUR LES ROUTES . . . . .</b>	430
A. AN VII : PREMIERS COMPTES TRANSPARENTS . . . . .	430
B. REDISTRIBUTION DES RESSOURCES ET NOUVEAUX DÉFIS TECHNIQUES. . . . .	431
C. LE RÉGIONALISME ANESTHÉSIÉ PAR L'ÉGALITÉ REPUBLICAINE . . . . .	432
<b>V. UNE GESTION RESTAURÉE, UN RÉSEAU EN SOUFFRANCE . . . . .</b>	433
A. L'ENQUÊTE ÉCONOMIQUE DE FRANCOIS DE NEUFCHÂTEAU . . . . .	433
B. UN TABLEAU ROUTIER ACCABLANT, MAIS DES PROJETS. . . . .	434
C. DES TRAVAUX ROUTIERS AU BORD DE LA REPRISE . . . . .	434

## LIVRE 4

## RENAISSANCE SÉLECTIVE DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER (1799-1815)

CHAPITRE 1. RÉFORME CONSULAIRE DE LA TAXE D'ENTRETIEN (NOVEMBRE 1799-AVRIL 1801) . . . . .	439
<b>I. LE FERME HÉRITAGE DE NEUFCHÂTEAU EST CONSOLIDÉ</b> . . . . .	439
A. LES COMMISSAIRES DE LA TRÉSORERIE DÉFAITS . . . . .	439
B. LA TAXE MAINTENUE MAIS AMÉNAGÉE . . . . .	440
C. NAISSANCE DE L'ADMINISTRATION PRÉFECTORALE . . . . .	441
<b>II. MAHUET PROFITE DU VENT DE RÉFORME</b> . . . . .	442
A. MAHUET CÉLÈBRE LES VERTUS DU PLAN DE 1792 . . . . .	442
B. MAHUET VANTE LES PESAGES ET LES SOCIÉTÉS DE MAINTENANCE . . . . .	443
C. MAHUET DÉSIRE UNE TAXE FAVORABLE À LA TRACTION . . . . .	443
D. LA RÉFORME ADOPTÉE GRACE À DES ALLIANCES PARADOXALES . . . . .	444
<b>III. LA RÉFORME FOURBIE PAR DÉCRETS</b> . . . . .	445
A. DERGNY : APPLIQUER LA RÉFORME SANS SUSPENDRE LES CHANTIERS . . . . .	445
B. LES CONSULS GREFFENT LEUR RÉFORME SUR LA TAXE DIRECTORIALE . . . . .	446
C. CRÉTET RÉDUIT LE NOMBRE DES BARRIÈRES . . . . .	447
D. CRÉTET COMMANDE UN CATALOGUE PRÉCIS DES EXEMPTIONS . . . . .	448
E. CRÉTET : COMMENT OBTENIR LA LOYAUTÉ DES PÉAGISTES ET CONSTRUCTEURS . . . . .	448
F. MESURES POUR LE ROULAGE LOINTAIN, NOUVELLES CONDITIONS . . . . .	449
G. CRÉTET : UN PRODUIT PÉAGER FERMEMENT RÉGULÉ PAR L'ÉTAT . . . . .	449
 CHAPITRE 2. INSUFFISANCE CHRONIQUE DE LA NOUVELLE TAXE ROUTIÈRE (AVRIL 1800-SEPTEMBRE 1806) . . . . .	   451
<b>I. UNE TAXE RÉFORMÉE, MAIS STABILISÉE EN DEÇÀ DES BESOINS</b> . . . . .	451
A. L'ÉTAT CONDAMNÉ À ÉQUIPER LA FRANCE PRÉINDUSTRIELLE ? . . . . .	451

B. LA TAXE TEND VERS UNE COMPTABILITÉ ASSAINIE . . . . .	452
C. PRINTEMPS 1804 : LA TAXE INTÉGRÉE AUX DROITS RÉUNIS . . . . .	453
D. LA TAXE : UNE RECHERCHE PERPÉTUELLE, UNE COLLECTE TROP LENTE . . . . .	454
CHAPITRE 3. LE GOUVERNEMENT BONAPARTISTE CIRCONSCRIT L'USAGE DE LA TAXE (DECEMBRE 1799-SEPTEMBRE 1806) . . . . .	455
<b>I. LE TRIBUNAT FREINE LA CONCESSION DES PONTS     JUSQU'EN 1802</b> . . . . .	455
A. LE CONSULAT FAVORABLE À LA LOI DU 30 SEPTEMBRE 1797 . . . . .	455
B. REPLI TACTIQUE DE BONAPARTE À PROPOS DES PONTS CONCÉDÉS . . . . .	456
<b>II. 1802 : L'EXÉCUTIF ET L'INITIATIVE PRIVÉE     S'EMPARENT DES PONTS</b> . . . . .	457
A. LE TRIBUNAT MUSELÉ, L'EXÉCUTIF S'ARROGE LA CONCESSION DES PONTS . . . . .	457
B. L'ÉTAT ENCADRE SÉVÈREMENT LES CHANTIERS CONCÉDÉS . . . . .	458
C. MASQUER L'AUTORITARISME GOUVERNEMENTAL SOUS LA MODÉRATION . . . . .	458
<b>III. RÉQUISITIONS VICINALES OU CONCESSION     DES CHEMINS LOCAUX ?</b> . . . . .	459
A. BONAPARTE EXHUME LE PROGRAMME VICINAL DE LOUIS XVI . . . . .	459
B. DES PRÉFETS ACQUIS AUX PROMOTEURS DE VOIES LOCALES . . . . .	459
C. DES CHEMINS SECONDAIRES SOUS TUTELLE PRIVÉE . . . . .	460
<b>IV. LA LOI VICINALE DE 1802</b> . . . . .	461
A. AU DÉBUT DE 1802, LA LOI VICINALE DE 1800 EST RÉACTIVÉE . . . . .	461
B. LA LOI DE JUILLET 1802 CONSACRE LA PRESTATION VICINALE EN TRAVAIL . . . . .	462
C. LA TRADITION HISTORIQUE MÉJUGE LA PRESTATION VICINALE . . . . .	463
<b>V. LES PRÉFETS À LA TÊTE DU NOUVEAU PROGRAMME VICINAL</b> . . . . .	464
A. EN 1802, LE PRÉFET DEVIENT UN ARBITRE VICINAL . . . . .	464
B. LES PRÉFETS LIVRENT LA VICINALITÉ AUX INGÉNIEURS DES ROUTES . . . . .	464

C. 1805 : UN CODE DE CONDUITE VICINALE, À USAGE PRÉFECTORAL . . . . .	465
D. ROYER-DUMONCEL : DE LA TUTELLE PRÉFECTORALE À CELLE DE L'ARMÉE . . . . .	466
<b>VI. RÉDUCTION DES INDEMNITÉS DUES AUX PROPRIÉTAIRES LÉSÉS . . .</b>	<b>467</b>
A. UN HÉRITAGE LÉGISLATIF TROP FAVORABLE AUX PROPRIÉTAIRES LÉSÉS . . . . .	467
B. VIVALOT : LA RECHERCHE DES MATÉRIAUX EST ENTRAVÉE DEPUIS 1791 . . . . .	467
C. LA LOI DE SEPTEMBRE 1791 EST ENTAMÉE . . . . .	467
<b>VII. RÉFLEXION ACADÉMIQUE SUR LE FINANCEMENT DES TRAVAUX . . .</b>	<b>468</b>
A. UNE RÉFLEXION OFFICIELLEMENT STIMULÉE PAR LE CONSEIL D'ÉTAT . . . . .	468
B. JEAUBOURG : REQUÉRIR LES RIVERAINS CONTRE DES RABAIS FISCAUX . . . . .	468
C. ARNOULD : UN FONDS DE DÉVELOPPEMENT ROUTIER GAGE SUR LES DOUANES . . . . .	469
D. LEOPOLD HUGO : MILITARISER LES TRAVAUX ROUTIERS . . . . .	470
<b>CHAPITRE 4. UN CRÉDIT BUDGÉTAIRE ANNUEL COMPLÈTE LE REVENU PÉAGER (JANVIER 1801-SEPTEMBRE 1806) . . . . .</b>	<b>471</b>
<b>I. 1801-1803 : DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES AFFECTÉS AU JUGE . . . . .</b>	<b>471</b>
A. LA BUDGÉTISATION ACCOMPAGNE L'ASSAINISSEMENT DES FINANCES . . . . .	471
B. JANVIER 1801 : 12 MILIONS POUR QUINZE ITINÉRAIRES MAJEURS . . . . .	472
C. LA GÉNÉROSITÉ GOUVERNEMENTALE PROLONGÉE JUSQU'EN 1803 . . . . .	473
<b>II. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES APPELLENT LA CONNAISSANCE     DU RÉSEAU . . . . .</b>	<b>474</b>
A. LE CLASSEMENT ROUTIER DE 1803 . . . . .	474
B. REPRISE DE LA CARTOGRAPHIE . . . . .	475
C. LA CARTE ROUTIÈRE OFFICIELLE EN 1803 . . . . .	476
D. LA GESTION CONSULAIRE S'ENGLUE DANS L'ÉGALISATION DES RESSOURCES . . . . .	477
E. 1803-1806 : MIEUX CONNU, LE RÉSEAU SUBIT DES RESTRICTIONS . . . . .	478

<b>III. LA PROLIFÉRATION DES CRÉDITS SPÉCIAUX POUR LES ROUTES STRATÉGIQUES</b> . . . . .	479
A. LE FONDS ALPIN . . . . .	479
B. LA SUBVENTION DES ROUTES DU PAS-DE-CALAIS . . . . .	482
C. LE SUBSIDE BRETON ET VENDÉEN. . . . .	482
<b>IV. L'EMPIRE MULTIPLIE LES CRÉDITS OCCASIONNELS POUR SERVIR SA STRATÉGIE</b> . . . . .	484
A. LE FUTUR ROI D'ITALIE S'ENQUIERT DES RELATIONS AVEC MILAN . . . . .	484
B. L'ÉTAT DE LA LIAISON PARIS-ITALIE EN 1805 . . . . .	484
C. NAPOLÉON ORDONNE DE RÉPARER LA ROUTE D'ALLEMAGNE PARIS-CHÂLONS-STRASBOURG . . . . .	485
D. LES RÉPARATIONS STRATÉGIQUES ENTAMMENT LES FONDS ORDINAIRES . . . . .	485
 <b>CHAPITRE 5. LE CORPS DES PONTS-ET-CHAUSSÉES RECOUVRE AUTORITÉ ET PRÉÉMINENCE (1804-1805).</b> . . . . .	487
<b>I. LA MILITARISATION DU CORPS EST ACCRUE</b> . . . . .	487
A. AOÛT 1804 : LA LOI SANCTIONNE LA MILITARISATION . . . . .	487
B. UNE ADMINISTRATION FORTEMENT STRUCTURÉE . . . . .	488
<b>II. UNE RESTRUCTURATION QUI RESSEMBLE À UNE RESTAURATION</b> . . . . .	490
A. DES ADMINISTRATEURS CENTRAUX FORMÉS PAR LA MONARCHIE ECLAIRÉE . . . . .	490
B. UNE ORGANISATION SPATIALE QUI ÉVOQUE L'ANCIEN RÉGIME . . . . .	491
C. DES CIRCONSCRIPTIONS D'INSPECTION LIÉES AUX FAITS GÉOGRAPHIQUES. . . . .	491
<b>III. UN CORPS DISCIPLINÉ, MOTIVÉ ET BIEN PAYÉ</b> . . . . .	492
A. UNE HIÉRARCHIE FONCTIONNELLE, MAIS STIMULANTE . . . . .	492
B. DES SALAIRES REVALORISÉS ET INCITATIFS . . . . .	493
C. ASSIDUITÉ, OBLIGATION DE RÉSIDENCE, REDDITION DE COMPTES . . . . .	494
D. UNE DISCIPLINE MILITAIRE, DES PROMOTIONS DECIDÉES AU SOMMET. . . . .	495
E. LE PORT DE L'UNIFORME EST SÉVÈREMENT RÉGLEMENTÉ. . . . .	495
F. UN CORPS MILITARISÉ, QUI GARDE CEPENDANT UNE TONALITÉ CIVILE . . . . .	496

<b>IV. LES RIGUEURS DU CORPS ÉTENDUES AUX CONDUCTEURS . . . . .</b>	<b>496</b>
A. DES CONDUCTEURS NOMBREUX, MAIS SANS STATUT CENTRAL . . . . .	496
B. 1804 : PREMIER STATUT OFFICIEL POUR LES CONDUCTEURS . . . . .	497
C. L'EMPIRE ASSIGNE UNE MISSION PRÉCISE AUX CONDUCTEURS . . . . .	498
<b>V. LA RÉSERVE DES PONTS-ET-CHAUSSÉES IMPÉRIAUX . . . . .</b>	<b>499</b>
A. DES CADRES RÉSERVISTES POUR LES ROUTES STRATÉGIQUES . . . . .	499
B. FORMATION DES INGÉNIEURS : LA RÉFORME DE PRONY AVALISÉE . . . . .	499
C. PRONY FORME UNE GÉNÉRATION D'ÉLÈVES PROMETTEURS . . . . .	500
<b>CHAPITRE 6. LE BILAN DE SEPT ANNÉES DE REDRESSEMENT BONAPARTISTE (À L'HORIZON DE 1806) . . . . .</b>	<b>503</b>
<b>I. DÉCEMBRE 1806 : CRÉTET ESQUISSE UN BILAN NATIONAL . . . . .</b>	<b>503</b>
A. UNE FRANCE COUVERTE DE CHANTIERS . . . . .	503
B. DE GRANDS PROGRÈS POUR LES ROUTES STRATÉGIQUES . . . . .	504
C. UNE 3 <sup>e</sup> CLASSE QUI ENTRE EN CONVALESCENCE . . . . .	505
D. UN EFFORT EN FAVEUR DES OUVRAGES D'ART . . . . .	505
<b>CHAPITRE 7. IMPÔT SUR LE SEL ET CENTIMES ADDITIONNELS REMPLACENT LA TAXE D'ENTRETIEN (1806-1811) . . . . .</b>	<b>509</b>
<b>I. ÉTÉ 1806 : LA TAXE D'ENTRETIEN REMPLACÉE     PAR UN DROIT SUR LE SEL . . . . .</b>	<b>509</b>
A. LA TAXE DES ROUTES ALPESTRES PRÉALABLEMENT MAINTENUE . . . . .	509
B. DEFERMONT PROPOSE UN IMPÔT ROUTIER ASSIS SUR LE SEL . . . . .	511
C. LE TRIBUNAT S'OCTROIE LA SUPPRESSION DES PÉAGES . . . . .	512
D. MONTALIVET ORGANISE LA LIQUIDATION DES BARRIÈRES . . . . .	513
<b>II. L'IMPÔT SUR LE SEL NE SUFFIT PAS AUX BESOINS ROUTIERS . . . . .</b>	<b>513</b>
A. L'IMPÔT SUR LE SEL NE PROFITE QUE PARTIELLEMENT AUX ROUTES . . . . .	513
B. AUGMENTÉE DE 11 % EN 1812, LA PART DU SEL RESTE INSUFFISANTE . . . . .	514
<b>III. LES PARTISANS DES PÉAGES NE DESARMENT PAS . . . . .</b>	<b>515</b>
A. 1811 : LES BARRIÈRES ALPESTRES SONT RENFORCÉES . . . . .	515

B. 1815 : L'INGENIEUR DE CORMONT PROPOSE DES PÉAGES SANS BARRIÈRES. . . . .	515
C. JEAN-BAPTISTE SAY ENTRETIENT LA FERVEUR PÉAGISTE APRÈS 1815 . . . . .	516
<b>IV. L'ÉTAT COMPENSE LA FAIBLESSE DES REVENUS DU SEL . . . . .</b>	<b>519</b>
A. LA PERSISTANCE DES FONDS SPÉCIAUX . . . . .	519
B. DES FONDS SPÉCIAUX QUI PROFITENT AUX PONTS ET AUX MARGES DE L'EMPIRE . . . . .	519
C. LE CRÉDIT DES PONTS, LARGEMENT DIFFUSÉ, EST RENFORCÉ PAR DES PÉAGES . . . . .	520
D. DES CRÉDITS SPÉCIAUX POUR LE SUD, PARIS ET LYON. . . . .	521
E. DES REVENUS FORESTIERS AFFECTÉS AUX ROUTES . . . . .	522
<b>V. SEPTEMBRE 1807 : OFFICIALISATION DES CENTIMES ROUTIERS . . . . .</b>	<b>524</b>
A. LE GARD ET LE TRIBUNAT RÉCLAMENT L'EXTENSION DES CENTIMES ROUTIERS . . . . .	524
B. LA LOI GÉNÉRALE DU 16 SEPTEMBRE 1807 . . . . .	525
C. 16 SEPTEMBRE 1807 : UNE PREMIÈRE SÉRIE DE CENTIMES EST VOTÉE . . . . .	525
D. LES CENTIMES ROUTIERS : AMORCE DE DÉCENTRALISATION RISQUÉE ? . . . . .	526
<b>VI. 1809-1811 : DE NOUVELLES SÉRIES DE CENTIMES ADDITIONNELS SONT DECRETÉES . . . . .</b>	<b>528</b>
A. LA LOI DE DÉCEMBRE 1809 RENFORCE LA TAXATION DES RIVERAINS. . . . .	528
B. 1810-11 : NOUVEAUX CENTIMES, PRESTATION EN NATURE, DÉPARTEMENTALISATION . . . . .	529
<b>VII. 1810-1811 : CONTESTATION MINISTÉRIELLE CONTRE LES CENTIMES ROUTIERS . . . . .</b>	<b>530</b>
A. UN PRÉLEVEMENT DE PAIX QUI S'ÉTERNISE . . . . .	530
B. MONTALIVET : LES CENTIMES EXCESSIFS NUISENT AUX CONTRIBUTIONS . . . . .	530
C. GAUDIN : LES CENTIMES RÉTROACTIFS OU ÉPARS DÉSORGANISENT LES COMPTES . . . . .	531
D. 1811 : GAUDIN ET MONTALIVET FREINENT L'EXTENSION DES CENTIMES . . . . .	531
<b>VIII. INDOCILITÉS DÉPARTEMENTALES FACE AUX CENTIMES ROUTIERS . . . . .</b>	<b>532</b>
A. JUSQU'EN 1811, LES CENTIMES AUGMENTENT PEU LE BUDGET ROUTIER . . . . .	532

B. 1810 : FACE AUX MAIGRES CENTIMES, LE GOUVERNEMENT MARCHANDE SON AIDE. . . . .	533
<b>CHAPITRE 8. NATIONALISATION, SYSTÉMATISATION ET DÉCONCENTRATION DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE (1811-1815).</b> . . . . .	535
<b>I. LA COMMISSION MOLE DE 1810-1811     ET LE FINANCEMENT ROUTIER.</b> . . . . .	535
A. CRITIQUÉ POUR SES CENTIMES ROUTIERS, NAPOLÉON CONSULTE DES SAGES. . . . .	535
B. DÉPARTEMENTALISER LES ROUTES DE 3 <sup>e</sup> CLASSE . . . . .	536
C. DIVERSIFIER LE FINANCEMENT DES ROUTES SECONDAIRES . . . . .	537
D. UN PLAN DE FINANCEMENT POUR LISSAGE DES VOIES MAJEURES. . . . .	538
<b>II. LA COMMISSION MOLE DE 1810-11     ET LA CONSERVATION DES ROUTES.</b> . . . . .	539
A. INSTALLER DES CANTONNIERS SUR LES ROUTES. . . . .	539
B. PROPORTIONNER LA LARGEUR DES JANTES AU NOMBRE DE CHEVAUX . . . . .	540
C. UNE VOIRIE SURVEILLÉE PAR LES CANTONNIERS ET LES PRÉFETS . . . . .	540
D. PLANTER SUR LES ACCOTTEMENTS, CONCÉDER LES ARBRES AUX COMMUNES . . . . .	541
<b>III. LA RÉORGANISATION ROUTIÈRE DE 1811</b> . . . . .	542
A. UN NOUVEAU CLASSEMENT QUI DÉSENGAGE L'ÉTAT . . . . .	542
B. STABILISATION ET ENRACINEMENT DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL. . . . .	543
C. L'APPROVISIONNEMENT À L'ENTREPRISE, LE RÉGALAGE AUX CANTONNIERS . . . . .	544
D. RENFORCEMENT DE L'ENCADREMENT ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE . . . . .	545
E. PLANTATIONS IMPÉRATIVES, PRIVÉES OU COMMUNALES, SUR LES HÉRITAGES. . . . .	546
<b>IV. LA LOI DE 1811 S'APPLIQUE PROMPTEMENT     AUX ROUTES IMPÉRIALES</b> . . . . .	547
A. MONTALIVET EXIGE UNE APPLICATION RAPIDE POUR LA 3 <sup>e</sup> CLASSE . . . . .	547
B. LES CENTIMES DE 3 <sup>e</sup> CLASSE, DE 1812 À 1815 . . . . .	548
C. PROGRESSIVE INSTALLATION DES CANTONNIERS SUR LES ROUTES IMPÉRIALES . . . . .	549

D. LA RÉFORME DE 1811 EST BIEN ACCEPTÉE POUR LES ROUTES IMPÉRIALES . . . . .	550
<b>V. LA RÉFORME DE 1811 EST PLUS DIFFICILE POUR LES DÉPARTEMENTALES . . . . .</b>	<b>551</b>
A. LES DÉPARTEMENTALES SONT TROP MAUVAISES POUR RECEVOIR DES CANTONNIERS . . . . .	551
B. LES SUBSIDES LOCAUX SONT DIFFICILES À TROUVER. . . . .	552
C. LA RÉFORME DES DÉPARTEMENTALES EMBARRASSE LE GOUVERNEMENT. . . . .	552
D. MALGRÉ LEURS LIMITES, LES NOUVEAUX CENTIMES SOULAGENT L'ÉTAT. . . . .	553
 CHAPITRE 9. LE BILAN ROUTIER À LA FIN DE L'EMPIRE (1811-1815). . . . .	 555
<b>I. LE RAPPORT MONTALIVET DE 1813. . . . .</b>	<b>555</b>
A. DES RÉALISATIONS SPECTACULAIRES SUR LES GRANDES RADIALES . . . . .	555
B. DES PROGRÈS SUR LES TRANSVERSALES MÉRIDIIONALES ET LA DESSERTE VENDÉENNE . . . . .	556
C. ÉDIFICATION DE VINGT GRANDS PONTS . . . . .	556
D. LE RAPPORT MONTALIVET À L'ÉPREUVE DU TRAFIC. . . . .	557
<b>II. LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE ROUTIÈRE DE 1812 . . . . .</b>	<b>558</b>
<b>III. LE RÉSEAU NAPOLÉONNIEN À L'ÉPREUVE DE LA DÉFAITE     (1813-1815) . . . . .</b>	<b>560</b>
A. RENAISSANCE DES ATELIERS DE CHARITÉ CONTRE LA MISÈRE . . . . .	560
B. LES FONDS ROUTIERS DETOURNÉS VERS LES COMMUNICATIONS DÉFENSIVES . . . . .	561
C. DESTRUCTIONS SUR LES THÉÂTRES D'OPÉRATIONS . . . . .	562
D. DES GOUVERNANTS PRESSÉS D'EFFACER LES DOMMAGES . . . . .	563
 CONCLUSION. . . . .	 565
INDEX. . . . .	577