

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)

## INTRODUCTION

En France, le siècle qui court de 1716 à 1815 est décisif pour les transports terrestres. Au cours de cette période, une réelle politique routière voit le jour. Pétition de principe au départ, cette dernière s'affronte courageusement aux réalités, et elle amorce rapidement ses premières adaptations. Elle contribue à modifier la perception que les hommes ont de l'espace national. Elle prend un royaume segmenté, où les rigueurs hivernales achèvent de cloisonner les aires de vie communautaires, pour en faire un État marqué par le désir de communication. En 1716, l'unité administrative n'est encore qu'une superstructure plaquée sur un monde atomisé, dont les gestes quotidiens n'impliquent guère que des déplacements limités. En 1815, le centralisme napoléonien est relayé par des élites qui avaient déjà un pied vers la révolution industrielle, tout en posant l'exigence d'une véritable circulation des marchandises : c'est dire si le pas franchi est immense. Pourtant, le moteur de l'évolution est difficile à localiser. Pourquoi l'État-nation des Bourbons dépasse-t-il soudain la simple collection de loyautés régionales, et s'efforce-t-il d'enraciner le sentiment d'appartenance dans des solidarités matérielles à ramifications multiples ?

Tandis que Colbert privilégie encore les routes qui desservent les ports, et donc la puissance diplomatique que confère le commerce extérieur, pourquoi ses successeurs retournent-ils l'appétit de développement vers l'intérieur ? Existe-t-il, à la base, une demande en faveur des constructions routières ? Les populations désirent-elles correspondre plus étroitement entre elles ? Comment, cependant, une telle aspiration peut-elle surgir, dans un univers où la séparation prime encore sur l'identité commune, et où la routine obvie à la distance, en prônant l'autosuffisance maximale ? Toute l'ambiguïté des transformations routières se condense dans ces interrogations : elle ne cesse de confronter les aménageurs et les polémistes. Les premiers prétendent faire le bonheur du peuple en concrétisant leurs projets visionnaires, les seconds crient au scandale que constituent les schémas préétablis, ébauches qui utilisent la desserte de l'habitant comme alibi, en dissimulant des intentions plus subtiles. Les progrès routiers du XVIII<sup>e</sup> siècle, et de l'orée du XIX<sup>e</sup>, ne cessent d'osciller au gré

du dilemme. C'est pourquoi le mystère doit être préalablement éclairci : il est en effet impossible de comprendre la modernisation routière sans identifier les groupes qui profitent en priorité des nouvelles voies. De 1716 à 1756, les constructeurs de la monarchie ignorent tout de l'enquête d'utilité publique : c'est l'ère de la bonne conscience. De 1756 à 1787, la confiance dans l'universel bienfait de la route vacille, mais on espère encore établir un consensus, en procédant à des réformes de fortune. Dans le même temps, la modernisation routière gagne assez de terrain pour que la gamme des utilisateurs principaux devienne lisible. Encore floue aux yeux des gouvernants de l'époque, elle n'échappe plus à l'investigation historique : les documents qui la cernent sont suffisants pour caractériser les fonctions de la route à l'époque préindustrielle. Grâce à de tels indices, l'historien peut arbitrer les querelles passionnées que se livrent les protagonistes, à propos de l'utilité des voies. De 1787 à 1795, le débat discordant l'emporte sur la connaissance statistique, en insinuant partout l'interrogation, si bien que la politique routière reste en suspens. De 1796 à 1799, on tente un nouveau départ, en important des solutions anglaises, dont la fierté intellectuelle des Français se satisfait mal. Enfin, de 1799 à 1815, les conflits de pensée que suscite la route finissent par se fondre dans une volonté commune de reconstruction, comme si, après s'être interrogée sur la distribution sociale du progrès routier, la nation admettait enfin le jeu des complémentarités, tel qu'il existe dans une société moderne. Au repli particulariste succéderait ainsi la foi dans une distribution collective des atouts, avec des gagnants et des perdants, mais aussi l'espoir d'un mieux-être général. De 1716 à 1815, la France est dotée d'un réseau routier digne de ce nom. Au lieu d'être parcourue par des liaisons nées spontanément de l'habitude, elle présente désormais un quadrillage réfléchi, mais encore incomplet. Ainsi, en un siècle, la desserte du territoire évolue-t-elle de façon irréversible : de trace laissée dans le paysage par les déplacements humains, elle se mue en lacis rationnel. Cette transformation est marquée du sceau de l'économie politique : à un moment précis de l'histoire en effet, des théoriciens de la vie sociale ont centré leur attention sur les relations terrestres, et ont suscité un besoin de remodelage. La société française a enfanté une avant-garde d'aménageurs : ces hommes ont recherché dans l'ouverture de l'espace une solution aux blocages matériels de leur époque. Ensuite, ces intellectuels se sont retournés vers le terrain concret et ont obtenu du pouvoir central l'ouverture de travaux. Comment l'idée de rationalité est-elle apparue en matière de transports routiers ? Tout d'abord, elle vit de façon latente dans les mémoires du Moyen Âge, époque qui conserve le souvenir des

constructions romaines. Le toponyme « chaussée » indique que la sagesse universelle révère les vestiges d'empierrements anciens. Indépendamment de cette marque de respect, on utilise des sections antiques et l'on nomme volontiers « ponts romains » les arches de pierre qui présentent une relative robustesse, même si les moines bâtisseurs du Moyen Âge en sont fréquemment les auteurs. La Renaissance ravive la nostalgie qui entoure le réseau romain, en lui conférant une dimension savante : pour l'homme cultivé, la belle route devient synonyme de civilisation. Elle prouve que, par-delà les distances, des individus porteurs d'une même humanité entendent communiquer facilement, sans se perdre dans la sauvagerie des immensités inconnues. C'est à ce moment que la monarchie, avec sa cour nomade et ses succès politiques, intervient en force dans la réflexion routière : au sein de l'État-nation qui se constitue, l'administration royale doit pouvoir irradier sans entraves, dans toutes les directions qui sont susceptibles de subir sa souveraineté. Depuis Louis XI, les lignes de poste se développent : elles viennent remplacer les Messageries universitaires, et les premières infrastructures préméditées leur servent de supports.

Avec l'installation de la royauté administrative à Versailles, le nouveau réseau informatif prend sa configuration durable : il est constitué de radiales qui convergent vers la capitale. Il affecte une densité plus particulière en direction de la frontière du Nord-Est, ligne arbitraire qui barre la voie des invasions, et que le Roi-Soleil cherche à repousser en secteur germanique. C'est précisément pendant cette quête de l'espace défensif que les conceptions routières prennent un aspect moderne. Influencé par les théories de William Harvey sur la circulation sanguine, Vauban érige les routes en facteur de développement. Un faisceau de mobiles converge en effet autour de ce personnage, pour expliquer sa conversion à la cause des transports. Tout d'abord, Vauban est chargé de ravitailler les places fortes, il chevauche beaucoup le long des frontières et des littoraux, et il constate que dès qu'une fortification est reliée avec une campagne nourricière, par le biais de liaisons commodes, une dynamique économique voit le jour. Par ailleurs, Vauban est conquis par l'efficacité des voies que Colbert a fait aménager autour de Paris, pour ravitailler la plus grande ville du pays : il réclame l'extension de ces radiales, qui se montrent particulièrement aptes aux charrois. Enfin, au cours de ses tournées, Vauban constate avec terreur que la masse des sujets vit dans une extrême pauvreté. Il attribue ce dénuement à une fiscalité dévorante et injuste, mais aussi à l'autosubsistance forcée qui accompagne l'enclavement. C'est pourquoi il rêve d'interconnecter toutes les grandes villes

du royaume avec les premières radiales économiques, qui dardent depuis Paris. Même si le maréchal écrit peu sur les routes, pour se consacrer prioritairement aux voies navigables, il donne le signal de la grande mutation qui bouleverse les relations terrestres, au XVIII<sup>e</sup> siècle. En même temps que lui, Boisguilbert et l'abbé de Saint-Pierre militent pour la création de routes commerciales, dont le squelette essentiel doit être constitué par les lignes de postes réaménagées. Le 6 septembre 1715 notamment, l'abbé de Saint-Pierre, négociateur en 1713 des Traités d'Utrecht, signe son *Mémoire pour perfectionner les chemins*, un texte qui reprend un *Mémoire sur la réparation des chemins* de 1708, et qui s'avère fondateur pour les décisions qui suivent. La réflexion qui naît à la fin du règne de Louis XIV porte ses fruits dès le début de la Régence : en février 1716, le Conseil du Dedans crée le Corps des Ponts-et-Chaussées. Recrutant sur recommandation, cet organisme met les compétences d'ingénieurs appréciés au service des travaux de Génie civil que le Roi ordonne.

L'Administration peut désormais compter sur les prestations régulières de techniciens promoteurs et contrôleurs. Des administrateurs qu'elle connaît bien, cela, au lieu de traiter directement avec les divers architectes locaux, dont les méthodes varient autant que le savoir. Il est vrai que le Génie militaire exerçait déjà des contrôles, mais il le faisait sur des zones limitées et stratégiques. Dès la naissance des Ponts-et-Chaussées, les constructions routières commencent à une échelle plus large. Pour les réaliser, les concepteurs puisent dans l'arsenal des techniques connues. Pour ouvrir les itinéraires aux échanges économiques, il est indispensable de les rendre carrossables, c'est-à-dire accessibles aux voitures en tout temps, notamment en hiver, saison où l'abbé de Saint-Pierre déplore l'interruption fréquente du roulage. Par ailleurs, les animaux de bât doublent le prix du transport sur les sentiers non carrossables, en rendant dissuasif le transport des marchandises à faible valeur ajoutée : si l'on veut que la production circule, il faut mettre en mouvement des capacités conséquentes, afin de compenser par la quantité déplacée les frais qu'occasionnent les équipages et leurs conducteurs. C'est pourquoi la route du XVIII<sup>e</sup> siècle aspire à une dureté qui supporte le passage des roues pesamment chargées.

Pour conserver son unité minimale à la surface de roulement, plusieurs solutions existent. Le procédé le plus traditionnel consiste à maintenir l'existence d'itinéraires alternatifs, car la déviation demeure la méthode la plus employée pour triompher des bourbiers. Le détour répugne cependant à la monarchie absolutiste, qui rêve de tracer à travers son Jardin de France des avenues semblables à celles du parc de Versailles. À cette

dimension esthétique s'ajoutent des questions de coût : qui dit faisceau de communications suppose la multiplication proportionnelle des dépenses d'aménagement et de maintenance. Or, dès que la route devient une affaire d'État, son financement entre dans le budget et il se heurte à la dimension des disponibilités fiscales. Par économie, il faut donc concentrer le chevelu des flux spontanés sur des axes uniques, construits au plus court et au plus droit. Les penseurs du temps expliquent d'ailleurs que l'utilisateur gagne à un tel agencement, puisque l'itinéraire le plus bref correspond aux moindres frais de routes. L'exclusivité de la voie la plus directe aboutit cependant à des effets contraires au but recherché : en ramassant le trafic diffus sur des lignes légalement tracées, elle accroît la fatigue du sol rouagé. En mai 1720, John Law pense que la divagation des voitures sur de larges routes peut permettre de dépasser la contradiction : il ordonne d'ouvrir des voies qui atteignent jusqu'à 19,4 mètres de largeur. Très rapidement cependant, on constate que les vastes emprises routières gaspillent le terrain, notamment dans le noyau fertile des terroirs. Fort heureusement, les connaissances disponibles offrent d'autres éventualités : celles-ci sont constituées par la gamme des diverses chaussées. Ces dernières forment cuirasse sur la bande centrale de la route, la plus fréquentée. Depuis l'Antiquité, la technique de l'empierrement est connue : elle consiste à sculpter la partie roulée en creux, pour y former un encaissement, une assise en creux que l'on comble de pierres concassées ou de cailloux brisés. L'empierrement à la romaine a été remis à l'honneur en 1622, par l'archéologue Nicolas Bergier, auteur d'une *Histoire des grands chemins de l'Empire romain*. Par ailleurs, depuis le développement urbain du Bas-Moyen Âge, on sait paver sur lit de sable. Coûteuse mais robuste, cette technique prévaut lorsqu'il s'agit d'assainir les rues passantes, en agglomération. Elle triomphe aussi dans les Flandres, où la densité du réseau urbain est telle, que les liaisons de ville à ville s'apparentent aux artères internes des cités. L'entreprise routière du XVIII<sup>e</sup> siècle joue sur toutes les possibilités matérielles qui lui sont offertes : à l'origine, elle suppose presque autant de procédés qu'il existe de pays. En cela, le génie routier de l'époque subit les mêmes contraintes que l'architecture générale : puisque les matériaux ne peuvent être portés au loin, le constructeur adapte sa façon de bâtir à l'extraction des gisements proches. Pour ce faire, la méthode la plus rapide et la plus assurée consiste à puiser dans la tradition locale.

Tout en s'efforçant de mobiliser les atouts classiques dont disposent les bâtisseurs de chaussées, l'administration éclairée du XVIII<sup>e</sup> siècle introduit une note de normalité dans son œuvre routière. La mutation s'effectue

par le biais de l'hydraulique. Les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées estiment en effet qu'ils jouissent d'une supériorité incontestable dans l'édification des ponts et dans le percement des canaux. À l'origine, cette autosatisfaction est tout à fait justifiée : uni par le service du roi et l'esprit de corps, l'encadrement des Ponts-et-Chaussées peut échanger des connaissances novatrices en matière de calcul et de physique, privilège que l'artiste isolé partage plus difficilement. Du pont ou du canal à la route, un modeste pas existe, qui est vite franchi. Effectivement, la technique la plus adroite préserve les revêtements en pierres ou en pavés au moyen de fossés latéraux, de ponceaux, voire de rigoles ou de cassis, qui captent le ruissellement. Puisque les intempéries produisent l'enfoncement des roues, on cherche à exonder au maximum la surface de roulement. Comme les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées excellent dans la maîtrise de l'hydrographie et du ravinement, ils pensent sincèrement que leurs réalisations assurent le meilleur drainage routier. Ce sentiment de supériorité les conduit automatiquement à préconiser certaines formes de chaussées, plus aptes à évacuer l'eau sur les côtés de la route. Quand la construction atteint la montagne, les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées s'enorgueillissent des soutènements égouttés qu'ils édifient, ou des galeries suspendues qu'ils percent à la mine, comme des canaux. Le partage d'une science évolutive confère au Corps des Ponts-et-Chaussées une hardiesse technique sans précédent. Une telle audace est conforme aux desseins royaux. De même que les ordres prévoyants du trône aspirent au nivellement des particularismes, l'ingénieur patenté est capable d'ouvrir les pires obstacles naturels au roulement des voitures. Cette soif d'universalisme trouve son aboutissement logique dans l'œuvre de Daniel Charles Trudaine : en 1747, ce dernier crée un centre national de formation, qui devient l'École des Ponts-et-Chaussées en 1756. Dès lors, l'acquisition dûment constatée d'un bagage scientifique complète l'habileté et la recommandation dans les critères qui fondent la qualité corporative des ingénieurs. L'émergence de cet académisme institutionnel permet de multiplier les chaussées « à la Trudaine », en dépit de l'extrême diversité des ressources locales. Qu'elles soient pavées, empierrées, ou seulement terrassées, les routes doivent désormais subir les mêmes règles de métrage et d'appareillage. Des contraintes identiques pèsent aussi sur les ponts, pour lesquels on utilise systématiquement les arches en anse de panier et les tabliers plats. Au surplus, comme nombre d'ouvrages sont construits provisoirement en charpente, le pontage des rivières atteint une standardisation assez poussée. Partout, les mêmes jeux de construction tendent à enjamber les cours d'eau.

Engagée à ce point dans la promotion des techniques, la politique routière de la monarchie semble un succès. Pourtant, l'extension du réseau normalisé soulève les critiques du mouvement philosophique. Des polémistes de renom attaquent l'administration des Ponts-et-Chaussées, ce qui tient a priori du paradoxe. En effet, quoi de plus conforme aux Lumières que ce centre pensant, qui harmonise et mesure précisément les moindres ouvrages ? Il est vrai que l'esprit frondeur des années 1780 est décentralisateur. À la fois nostalgique des assemblées franques et influencé par le fédéralisme américain, il se situe aux antipodes des conceptions autoritaires de Trudaine. Un instant, il prête l'oreille aux récriminations des architectes indépendants, que les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées ont dessaisi de nombre d'ouvrages publics. Pourtant, entre 1787 et 1792, quand les particularismes les plus extrêmes semblent s'imposer, on conserve les Ponts-et-Chaussées en les déconcentrant. D'ailleurs, le feu des reproches qu'essuie le Corps est antérieur à la grande vogue régionaliste : les ressentiments que le XVIII<sup>e</sup> siècle exprime à l'égard des Ponts-et-Chaussées ne s'enracinent pas profondément dans le débat qui oppose centralisateurs et fédéralistes. Très souvent, l'ingénieur des routes apparaît comme un détestable « agent intendancier », parce qu'il porte doublement atteinte à la fortune et à la tranquillité des ménages : il saisit à la fois la terre et le temps, ce qui est inadmissible dans un pays où domine la petite propriété paysanne, et où l'abolition des dernières servitudes féodales correspond à une aspiration profonde. L'ingénieur d'Ancien Régime ampute la propriété foncière sans retour : lorsqu'il trace une route à travers les labours ou les landes, son administration ne verse aucune indemnité au détenteur du sol. Ce dernier ne peut prétendre à compensation que s'il livre partie de ses prés, de ses vignes, ou de ses bois. En amputant ainsi les domaines par pans entiers, le Roi se prévaut du Code Michau de 1629 : dans ce règlement, le souverain rappelle la force de l'universelle directe seigneuriale qu'il exerce sur son territoire. Toutefois, peu de dispositions royales sont autant décriées que celle-là : voilà qui explique partiellement l'impopularité qui frappe les Ponts-et-Chaussées. La pomme de discorde incontournable est pourtant constituée par un abus de pouvoir autrement plus voyant. De fait, depuis juin 1738, l'exécution des nouvelles routes est assurée, pour l'essentiel, par une corvée royale des grands chemins. Cette réquisition frappe les paysans taillables qui avoisinent les chantiers. Son utilisation devient systématique sur ordre du contrôleur général Orry, qui s'inspire des préceptes de l'abbé de Saint-Pierre. Dès 1715, celui-ci propose de soumettre tout le royaume à une corvée routière, qu'il considère comme le moyen le plus économique d'améliorer les dessertes. De Saint-Pierre



lui-même ne déroge pas à la tradition lorsqu'il conseille un financement en nature : depuis des temps immémoriaux en effet, les riverains sont censés entretenir leurs chemins. Comme beaucoup d'usages anciens, cette contrainte est tombée en désuétude, à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle : Colbert s'en est servi, mais avec modération. Traditionnellement en effet, la monarchie centralisée se présente en protectrice des personnes : elle limite les corvées privées. Cependant, la royauté s'attaque aussi aux péages, bien qu'elle en use elle-même : or, dans la coutume, la taxation des passages constitue la seule ressource que l'on puisse substituer aux réquisitions. Refusant de financer directement les constructions qu'il envisage, au total assez peu imaginatif, le pouvoir royal s'enferme dans le dilemme suivant : faut-il pourvoir les travaux avec des péages, ou avec des corvées ? L'État renonce ainsi au démantèlement de l'héritage féodal, pour lequel il semble pourtant œuvrer, afin de s'approprier des formes de fiscalité obsolètes. Finalement, la corvée est préférée aux péages, car elle cadre avec les ambitions des émules de Vauban. Contrairement aux droits de passage, elle n'augmente pas le prix du fret, que l'on cherche précisément à amoindrir en facilitant le roulage. En optant pour le travail requis, l'administration de Louis XV oublie néanmoins d'intégrer une donnée essentielle à son raisonnement : l'émergence du contre-pouvoir philosophique qui, en ne jurant que par le droit naturel et la liberté humaine, couvre désormais d'opprobre la coercition exercée contre l'individu. L'année 1756 entend retentir le premier coup de semonce contre la politique routière de la royauté. Simultanément, les parlementaires toulousains et l'économiste Victor Mirabeau dénoncent la multiplication des chaussées porteuses de corvées. Les premiers par des remontrances appuyées, le second dans son *Ami des hommes*, regrettent les pertes de terrain arable et de travail agricole qui en résultent.

Les polémiques de 1756 forment une étincelle qui propage rapidement l'incendie dans la bonne conscience des aménageurs. Empruntant à Vauban une théorie hasardeuse, Trudaine croit confondre les détracteurs de la corvée et de l'expropriation gratuite, en expliquant que les riverains tirent le meilleur bénéfice des communications que l'on ouvre. L'argument du social-saving est balayé à son tour d'un revers de plume philosophique. Quesnay dans l'*Encyclopédie*, en 1757, puis Dupont de Nemours dans les *Ephémérides du citoyen*, en 1769, démontrent judicieusement que les grandes liaisons à la Vauban côtoient les campagnes, sans les drainer en profondeur. Ayant remarqué que la route crée du progrès diffus lorsqu'elle active des complémentarités locales, les promoteurs de la physiocratie exigent que les transformations viaires se muent en révolution vicinale.

Pour eux, la meilleure façon d'atténuer le coût du fret consiste à réduire l'ampleur des déplacements. Au lieu d'arrimer les provinces autour d'un noyau central, il convient de multiplier les échanges courts, autour de pôles régionaux équilibrés. L'attaque des physiocrates est bientôt suivie d'une autre, qui émane plutôt des milieux industriels : les nouvelles routes ne méritent pas l'appellation de voies à caractère économique, parce qu'elles ne sont pas adaptées au transport des pondéreux. Reprenant les arguments du Vauban constructeur de canaux, les défenseurs du fret lourd souhaitent que la voie d'eau prime à l'avenir sur le chemin terrestre, en raison de ses capacités plus élevées. De leur point de vue, la route doit principalement prolonger le réseau navigable, en assurant de courtes fonctions de portage, là où le tirant d'eau est trop faible. Il convient donc de redessiner le maillage des chaussées, pour le diriger vers les ports fluviaux, et non vers Paris ou les chefs-lieux de généralité. Ce type d'argumentation culmine dans les années 1780. En 1781, l'ingénieur géographe Dupain-Triel fait publier le *Mémoire sur la navigation des rivières de France* de Vauban, tandis que, de 1785 à 1788, les savants Allemand, Fer de la Nouerre et Marivetz produisent des brochures sur la supériorité des transports fluviaux.

Soucieux de calmer les esprits et d'exercer son métier de roi au moyen de réformes originales, Louis XVI tente de trouver une réponse conciliante aux récriminations que suscite la politique routière de son grand-père. Turgot, le premier contrôleur général du règne, organise une réforme avec l'aide du physiocrate Dupont de Nemours. Le projet prévoit le remplacement de la corvée par un impôt additionnel aux vingtièmes, le rétrécissement des emprises, et l'affinement des chaussées. Toutes ces mesures visent à une plus juste répartition de la charge routière, à une réduction des expropriations, à de moindres remuements de terres pour la quête des matériaux, et à une diminution des coûts. Puisque les tâches doivent désormais être salariées, il s'agit de minimiser le rôle des carriers et des voituriers, afin de consacrer une grande part de l'impôt routier à l'embauche de constructeurs professionnels, ou encore à l'établissement de cantonniers. Les soins continuels de ces derniers sont en effet indispensables pour compenser la minceur de l'empierrement. Lorsqu'il propose ses chaussées fines, Turgot dispose déjà d'une véritable expérience en la matière : les cuirassements peu épais, mais savamment disposés et entretenus, ont en effet été testés sur le terrain par Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, ingénieur en chef de la généralité de Limoges, ancienne intendance du contrôleur général. La disgrâce de Turgot est rapide : elle intervient dès mai 1776, parce que les parlements, et derrière eux les privilégiés, jugent à juste titre que l'abolition de la corvée constitue le prodrome de l'égalité fiscale. En conséquence, la

corvée est rétablie dès juillet 1776 : de l'œuvre de Turgot ne subsistent que les routes plus étroites et les chaussées plus minces. Toutefois, le pouvoir n'ose pas revenir à la brutalité des anciennes réquisitions : il autorise le rachat en argent des prestations en nature, lorsque les communautés villageoises préfèrent se rédimier. Cette solution boiteuse, qui caractérise bien « les réformettes permanentes » dans lesquelles s'abîment rapidement les bonnes intentions de Louis XVI, suscite un vif débat académique. En 1785, la controverse est amplifiée par l'*Encyclopédie méthodique*, sous les plumes du lieutenant-colonel d'artillerie François Pommereul et de l'avocat Guillaume Grivel, membre de plusieurs Académies savantes, et auteur en 1789 de *Mélanges de philosophie et d'économie politique*. Cette confrontation inspire tous les beaux esprits qui s'octroient des lumières particulières en matière de financement routier : quatre pistes de réflexion s'en dégagent. Des rigoristes, comme De Blossac, intendant de Poitiers, veulent conserver la corvée en l'état, mais d'autres conservateurs, à l'exemple de François Pommereul, pensent que l'on peut humaniser les réquisitions. Le clan physiocratique, avec des hommes comme Dupré de Saint-Maur, intendant de Bordeaux, ou Guillaume Grivel, ne désespère pas : il estime que la charge routière peut être fiscalisée en douceur, si on ne l'ajoute pas aux vingtièmes, trop détestés. Les admirateurs d'Adam Smith, derrière Mahuet, régisseur général des Messageries sous Turgot, estiment pour leur part que les routes peuvent être subventionnées par des péages à l'anglaise, que l'on affermerait sous un strict contrôle légal. Enfin, les zéloteurs de Victor Mirabeau suggèrent d'abandonner les routes inutiles, et d'employer la troupe aux travaux des voies essentielles. Les comtes Fleury de Pawlet (officier de cavalerie) et Claude-Antoine de Thélis (homme d'affaires) participent de ce courant, qui désire militariser les travaux routiers. Finalement, le 27 juin 1787, le roi clôt le débat, en ordonnant la généralisation obligatoire du rachat en argent : une taxe substitutive à la corvée est instituée, mais elle continue à frapper les taillables et les sujets soumis à la capitation. Comme elle ne résout en rien la question de l'inégalité fiscale, elle est définitivement supprimée par la Constituante en février-mars 1791 : la Révolution et l'Empire héritent donc directement de la question du financement routier. Si l'année 1787 voit disparaître les réquisitions routières, leur remplacement par une allocation plus juste et plus efficace reste en suspens, et les contradictions d'école qui touchent ce chapitre rejaillissent de plus belle.

Le gouvernement de Louis XVI ne tente pas seulement de résoudre la question de la corvée : il s'emploie énergiquement à corriger l'aspect du

réseau, afin d'accroître son aptitude à remplir des fonctions économiques. Tout d'abord, il encourage la prolifération des ateliers de charité, suivant une méthode perfectionnée dès 1766 par les intendants Orceau (Caen) et Turgot (Limoges). Si l'ouverture d'une route secondaire intéresse des villageois, des propriétaires ou des industriels, ces derniers peuvent s'unir pour employer des mendiants à leur nouveau chemin. Les deniers collectés par les concernés sont complétés par une allocation royale. En 1783, afin de rendre encore plus systématique la modernisation des communications locales, le contrôleur général Henri IV François de Paule Lefèvre d'Ormesson ordonne l'aménagement des traverses et principaux chemins vicinaux, avec élargissement à 7,7 m, empiérement et ouverture de fossés. Les tâches à entreprendre sont mises au compte des riverains, qui peuvent s'en acquitter en argent ou en nature. Les lieutenants généraux et sénéchaux remplacent désormais les seigneurs-voyers à la surveillance des ouvrages locaux.

En novembre 1787, lorsque les Assemblées provinciales se réunissent dans tous les pays d'élections, le contrôleur général Loménie de Brienne leur adresse une instruction qui leur recommande la construction de chemins ruraux, ce que la plupart des représentants accueillent de bon gré. La Révolution et l'Empire reçoivent donc en partage un programme vicinal qui s'amorce à peine. Investies par les hommes du parti philosophique, les nouvelles institutions trouvent là un terrain idéal, pour faire leurs preuves : après avoir dénoncé l'écart qui sépare le réseau routier moderne de la population, les responsables du changement sauront-ils enfin promouvoir un maillage d'utilité commune ? Enfin, puisque l'on reproche à l'État de ne pas assez lier la route à la voie d'eau, l'administration de Louis XVI met en chantier plusieurs canaux. Les plus remarquables visent à relier la Saône à la Loire, à la Seine et au Rhin, à travers les seuils bourguignons ou comtois : ce sont les canaux de Franche-Comté (commencé en 1774), de Bourgogne (entrepris en 1775) et du Centre (entamé en 1784). Toutefois, le creusement des canaux est très onéreux, et les déséquilibres financiers de la monarchie ne permettent pas d'avancer très vite les chantiers : mis en eau en 1790, retouché jusqu'en 1793, le canal du Centre forme, avec celui de Neufossé (Nord), l'unique réalisation complète du règne de Louis XVI. En 1789, la France ne compte encore que 1 000 km de canaux : le système de communications complémentaires qui unirait la route à la voie navigable reste ainsi à l'état de projet, lorsque la France change de régime politique. Il faut attendre le règne de Louis XVIII et le *Rapport au Roi sur la navigation intérieure de la France*, œuvre du Directeur des Ponts-et-Chaussées Louis Becquey (1817-1830), pour que

les bassins versants du royaume soient enfin reliés par un système de canaux cohérents. En attendant, après 1788, les nouvelles équipes dirigeantes trouvent sur leur chemin un dossier *Transports intérieurs* dont elles ont appelé à grands cris la révision : parvenues au pouvoir, elles se doivent de faire valoir la supériorité des solutions qu'elles préconisent. Au total, au moment d'accéder à la direction des affaires publiques, le contre-pouvoir philosophique hérite d'une politique routière soumise à trois questions : par quelles ressources remplacer la corvée des grands chemins ? Comment poursuivre et amplifier la mutation vicinale, qui doit enraciner la route royale dans les terroirs ? Quelle méthode adopter pour parvenir rapidement à l'instauration d'une bonne d'une complémentarité économique entre la voie d'eau et la route ? Toutes ces interrogations se constituent en sous-ensemble d'une autre problématique, beaucoup plus globale et angoissante : comment réformer les finances de l'État, dont la santé détermine largement, par le biais des crédits directs ou des aides diverses, tout programme d'aménagement civil ?

Cet ouvrage est tiré d'une Thèse pour le Doctorat d'État, sous la direction du Professeur Jean-Claude Perrot, Directeur d'Etudes à l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales. Le jury de cette thèse était composé :

- Pr Jean Nicolas, Professeur à Paris VII Diderot, Président.
- Pr Jean-Claude Perrot, Professeur à Paris I Sorbonne & à l'EHESS, Directeur de la thèse.
  - Mr Bernard Lepetit, MCF à Paris I Sorbonne, Directeur d'Etudes à l'EHESS, secrétaire de la Revue *Les Annales*, co-directeur de la thèse.
  - Pr Louis Bergeron, Professeur à Paris I Sorbonne & à l'ENS de Paris-rue d'Ulm.
  - Pr Emmanuel Leroy-Ladurie, Collège de France & EHESS, Directeur de la BNF.
  - Pr Denis Woronoff, Paris I Sorbonne, Directeur de l'Institut d'Histoire moderne & contemporaine.