

Autour du cas d'Argent-sur-Sauldre: l'embellissement des grands chemins dans la seconde moitié du XVIII^e siècle

*Argent-sur-Sauldre: roads embellishments in France in the second half of the
Eighteenth Century*

*Die Verschönerung der Hauptwege in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts:
Erwägung am Beispiel des Schlosses von Argent-sur-Sauldre*

Dominique Massounie et Vincent Dupanier



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/lha/113>

DOI : 10.4000/lha.113

ISSN : 1960-5994

Éditeur

Association Livraisons d'histoire de l'architecture - LHA

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2012

Pagination : 9-22

ISSN : 1627-4970

Référence électronique

Dominique Massounie et Vincent Dupanier, « Autour du cas d'Argent-sur-Sauldre: l'embellissement des grands chemins dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Livraisons de l'histoire de l'architecture* [En ligne], 23 | 2012, mis en ligne le 15 juin 2014, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/lha/113> ; DOI : 10.4000/lha.113

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.

Tous droits réservés à l'Association LHA

Autour du cas d'Argent-sur-Sauldre: l'embellissement des grands chemins dans la seconde moitié du XVIII^e siècle

*Argent-sur-Sauldre: roads embellishments in France in the second half of the
Eighteenth Century*

*Die Verschönerung der Hauptwege in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts:
Erwägung am Beispiel des Schlosses von Argent-sur-Sauldre*

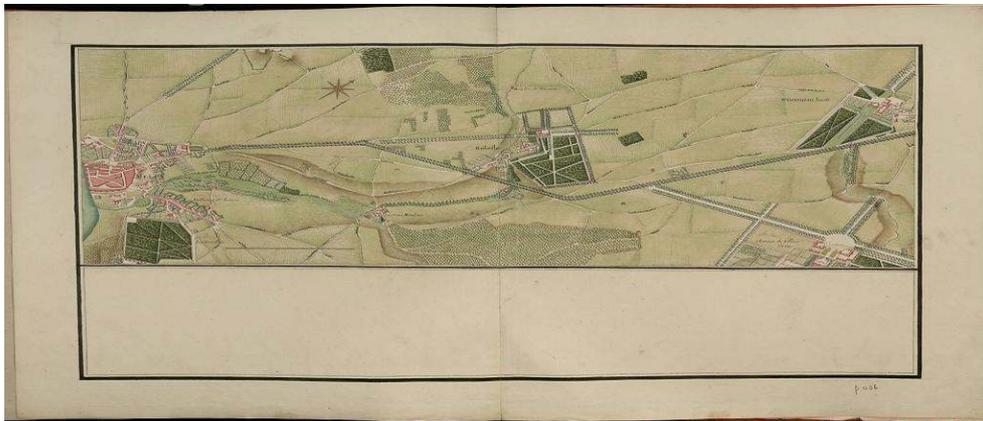
Dominique Massounie et Vincent Dupanier

« En 1764, je dévoilai le superbe plan qui a été exécuté: sans diminuer la longueur de la magnifique allée de Notre-Dame, je donnai à la façade du château située du côté du jardin la vue des prairies, des forêts, de plusieurs châteaux, de trente-deux clochers et de la ville d'Elboeuf; je conservais en pointe, sur la droite, la vue des clochers de la cathédrale de Rouen, et je ménageai en pointe, sur la gauche, la possibilité d'ouvrir une avenue à travers le village jusqu'au clocher de Saint-Aubin-la-Campagne [...]. À l'égard de la façade du côté de la cour, je traçai une belle cour d'honneur et des basses-cours latérales de cent toises de longueur entre deux parties de jardins, ainsi qu'une avant-cour de 90 toises en rond, et une avenue de 30 toises de largeur, avec deux allées de pattes d'oie de 50 pieds chacune, toutes les trois ayant leur vue sur la grand'route de Paris par en haut¹. »

- 1 En 1764, l'idée que se faisait le marquis Jean-Pierre-Prosper Godart de Belbeuf, procureur général au Parlement de Rouen, de son château était celle d'une demeure classique édifiée au centre d'un dispositif paysager parfaitement géométrique, destiné à lui procurer de belles perspectives, depuis les espaces de réception de sa maison, tout en affirmant la domination du seigneur sur le territoire. L'œil du châtelain s'étendait au plus loin sur un paysage ordonné et prospère. Jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, nombreux sont les exemples de mises en scène spectaculaires de châteaux nouvellement édifiés: on retiendra les dispositifs imaginés à Brienne pour le cardinal de Loménie, à Chagny, demeure des Clermont-Montoison, sur le chemin de Beaune à Chalon-sur-Saône, ou encore à Scey-sur-Saône, demeure des ducs de Bauffremont. Christophe Morin, dans un ouvrage consacré aux communs des châteaux, développe très largement la question du rapport entre château et territoire, en des termes esthétiques². Dès 1742, le duc de La Rochefoucauld pour le village de La-Roche-Guyon et, à partir de 1752, le ministre Machault pour le village d'Arnouville, montraient l'exemple du seigneur bienfaiteur: l'intérêt qu'ils portaient au bien-être des villageois s'exprimait par la construction d'une fontaine, d'un lavoir, la création d'une place et son pavement, la construction d'une église. À Mauperthuis³, près de Coulommiers, ou encore à Guérisny⁴, dans la Nièvre, il n'est pas vain de parler d'édilité seigneuriale tant le plan régulier et les aménagements du XVIIIe siècle sont encore perceptibles.
- 2 Quelques mots du marquis d'Argenson, en date du 4 juin 1752, au sujet des méthodes de Daniel-Charles Trudaine, ancien intendant d'Auvergne, directeur des Ponts et chaussées, nous invitent à considérer le rapport entre route et château du point de vue de l'administration cette fois, en l'absence de toute expression de l'intérêt que le seigneur pouvait porter aux abords de sa demeure: « Je suis voisin de la grande route d'Orléans, que l'on embellit par inquiétude et aux dépens de l'humanité. M. Trudaine, homme dur qui a perdu sa vertu par l'orgueil, ordonne partout les grands chemins en tyran [...]. Quelques hommes riches, comme mon voisin, M. Descarrières, et M. Haudry, fermier général, ont obtenu des constructions de nouveaux chemins de traverse allant à leurs maisons. On les engage à en faire l'avance. Qu'en arrive-t-il pour eux? On les escroque sous les plus belles promesses possibles de leur rendre exactement ces avances⁵. » Abstraction faite du jugement porté sur Trudaine, cette remarque témoigne d'un rapport de force différent. À l'heure des grands travaux d'aménagement du territoire, dont l'ampleur a permis de modifier considérablement la perception des distances et les conditions de voyage – les temps de parcours furent divisés par deux sur de nombreux grands chemins entre 1765 et 1780⁶ –, il est raisonnable de penser que naît, en même temps qu'une nouvelle administration et ses méthodes, une nouvelle idée de la route. Comment ne pas croire qu'un outil d'une telle performance, comme l'avait été en son temps et à une moindre échelle le boulevard, n'ait pas fait l'objet d'une réflexion sur les possibilités qu'offraient ses grands travaux en terme d'embellissement du paysage? Voilà un siècle qu'aïdés par la géométrie et la science des ingénieurs, les grands seigneurs ordonnaient leur domaine et leurs forêts. Désormais, il était question d'ordonner le royaume, avec les mêmes outils, ceux du jardinier, mais une volonté politique et des moyens juridiques et humains inédits: l'arrêt du 3 mai 1720 prescrivait la largeur des grandes routes, conformément à l'*Ordonnance des eaux et forêts* de 1669, article III, et l'instruction du 13 juin 1738 du contrôleur général Orry, intitulée « Mémoire instructif sur la réparation des chemins », rendait obligatoire la corvée des chemins. Les études consacrées à l'application de ces textes dans différentes provinces soulignent que le

dédommagement fait aux propriétaires expropriés était bien maigre voire inexistant, comme en Champagne⁷. L'entreprise pouvait donc avancer très vite, avec le soutien des seigneurs qu'un article de 1720 autorisait à planter eux-mêmes sur les terres des riverains qui ne s'acquitteraient pas de cette obligation. Habitué à créer de belles allées sur leurs terres, ils sont invités à les prolonger sur la route. Antoine Picon souligne à plusieurs reprises le lien tissé entre jardin et territoire: « Le territoire, avec sa topographie accidentée, ne saurait passer pour une production de Le Nôtre. Mais le parc de Versailles ou ses imitations offrent tout de même une image du travail de l'ingénieur, avec le réseau de leurs allées qui se prolongent sous la forme de routes, avec leurs bassins qui peuvent devenir des canaux ou des bras de mer [sous la plume des élèves qui participent au concours de cartographie de l'École]. À travers ce processus de dissémination, le jardin se transforme en une grammaire de l'aménagement⁸. » Comment ne pas être tenté de considérer alors, du point de vue des ingénieurs, le château et son jardin comme un prolongement ou un embellissement de la route (ill. 1)?

Ill. 1 : Atlas de Trudaine pour la généralité de Paris: « Seine-et-Marne. Généralité de Paris. Département de Fontainebleau. n° 12. Chemin de Melun à Guigne. Le plan de cette route en deux cartes et demie. Portion de route partant de Melun et allant jusqu'à "Saint-Germain-Laxis »



Aux abords des grandes villes de l'Île-de-France, la structuration de l'espace est largement définie par les parcs des châteaux: les routes secondaires sont souvent le prolongement des avenues ou de l'axe principal de ces jardins réguliers.

Arch. nat., F/14/*8446

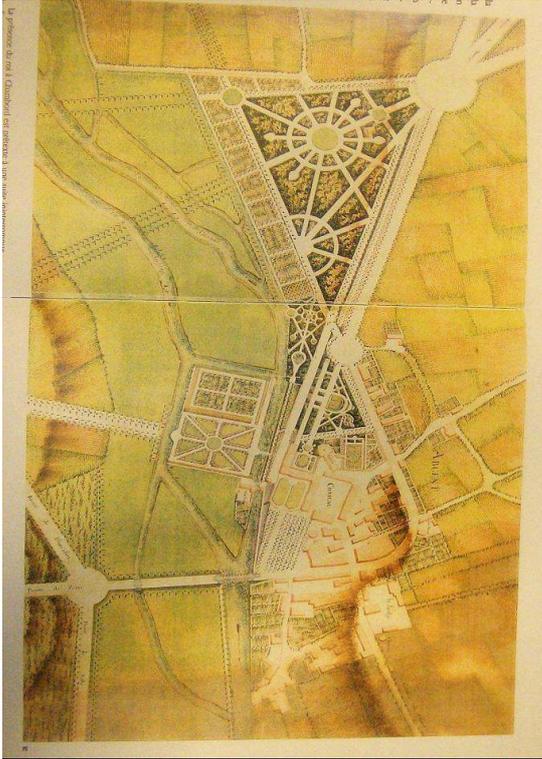
Les ambitions d'un seigneur ou celle d'un intendant ? La route nouvelle de Bourges à Auxerre selon l'intendant du Berry Nicolas Dupré de Saint-Maur, seigneur d'Argent

- 3 D'abord nommé « intendant adjoint » aux côtés de Denys Dodart, intendant de la généralité de Bourges, en 1764, Nicolas Dupré de Saint-Maur le remplaçait en 1767. Parmi les nombreuses actions qu'il mit en place dans la généralité, l'aménagement du territoire tenait un rôle particulier: pour le jeune intendant, l'amélioration des communications depuis la capitale vers le Sud, mais aussi au cœur du royaume, fut un moyen de démontrer au roi l'efficacité de sa mission⁹.

- 4 La création de cette route royale de Paris à Bourges par Gien provoqua de nombreux conflits dans la généralité. On ne pouvait pas mettre en place des tracés sans heurter les sensibilités des hommes de la province en modifiant les limites de propriété. Les nobles berrichons cherchèrent à influencer les ingénieurs dans leurs tracés. Plusieurs lettres, plans et documents, datés de 1745 à 1778, documentent cette longue entreprise. L'histoire de la route de Paris à Bourges par Gien y tient naturellement la place la plus importante, mais d'autres lettres apportent des informations de premier ordre sur d'autres routes. Sur le chantier de la route de Clermont à Tours, qui parcourait 35 lieues dans la généralité, les ingénieurs furent confrontés aux exigences des seigneurs locaux. Ainsi, dans une lettre de 1771, le sous-inspecteur Charles Demontrocher de Catigny rapporte que M. de Villemorien, fermier général et seigneur de Valençay « fit des représentations, sur ce que mes opérations de la route ne paraissaient pas cadrer avec l'entrée de son château »¹⁰. Mais l'inspecteur avait « pensé qu'il convenait pour les soulagements des corvéables de la terminer à Valençay sans faire arriver au château »¹¹. Les seigneurs du Berry reprochaient à l'intendant de ne faire rénover que les chemins royaux et de laisser tous les autres chemins se dégrader¹². Lors d'une rencontre avec le subdélégué de La Souterraine en 1771, à l'écoute des seigneurs locaux, l'intendant en fut informé et répondit, en bon commissaire du roi et avec un peu d'hypocrisie, qu'il n'était pas « trop dans l'usage de me mêler de la conservation et du rétablissement des communications particulières, ces détails [regardant] plus particulièrement les juges des lieux »¹³.
- 5 On peut se demander cependant si cette implication des seigneurs locaux n'a pas, tout de même, infléchi le tracé du tronçon de la route de Paris à Bourges, entre Gien et Bourges. Des projets difficiles à dater¹⁴ se trouvent sur des cartes gravées dans un recueil des archives des Ponts et Chaussées: la première présente la province de Berry en 1707 et la seconde la généralité d'Orléans en 1719¹⁵. Sur la première figure un premier projet, en partie effacé, celui d'une route partant de Gien, traversant Cauressault et évitant la ville d'Henrichemont, fondation de Sully, grand-voyer: cette route projetée, qui ne traverse aucun village d'importance, ne correspond pas à celle réalisée que l'on peut voir sur la seconde carte, joignant Sully-sur-Loire à Aubigny en passant par Argent. Un second projet, tracé au crayon puis en rouge, traverse également Sully, Argent puis Aubigny, mais rejoint la route de Vierzon à Bourges. Le tracé retenu est représenté sur la carte de la généralité d'Orléans: la route, ouverte en 1774, est rectiligne depuis Aubigny jusqu'à Bourges, conformément aux pratiques des ingénieurs des Ponts et chaussées.
- 6 À qui doit-on l'adoption de ce tracé? L'intendant, ordonnateur des travaux, a tenu le rôle le plus important. Quel a été celui du seigneur de la Chapelle-d'Aiguillon, Armand-Joseph duc de Charost-Béthune¹⁶, délégué du comte d'Artois dans la province qu'il possédait en apanage? Le duc appréciait la région dont il essayait d'améliorer l'agriculture et les équipements et l'on peut supposer qu'il participa à la création de la route qui lui permit de relier son château et le village à un grand axe de communication. Les motivations de l'intendant ne semblent pas si éloignées: deux des tracés projetés, dont celui retenu, traverse le petit village d'Argent (Argent-sur-Sauldre, département du Cher). Or, l'intendant acheta en 1765 à Argent un vaste domaine seigneurial et son château¹⁷. En suivant presque jour après jour les travaux qu'il faisait exécuter pour la nouvelle route, ne cherchait-il pas à relier son domaine aux principales villes de la province et des provinces voisines et à faire de la route le prétexte à l'embellissement du village et de son jardin?

- 7 Des cartes et des lettres, rédigées entre 1767 et 1778, sont conservées dans les archives de l'École des Ponts et chaussées. Le village et la route d'Argent sont représentés sur une des planches de la carte de la « Route de Bourges à Gien » issue de l'*Atlas de Trudaine*¹⁸. Enfin, un plan du village et de ses embellissements se trouve dans une collection privée: c'est le *plan Defer* qui est attribué à l'ingénieur Nicolas Defer de la Nouerre¹⁹ (ill. 2).

III. 2 : Plan du village, du château et des jardins d'Argent attribué à Nicolas Defer de la Nouerre, 1776, coll. particulière



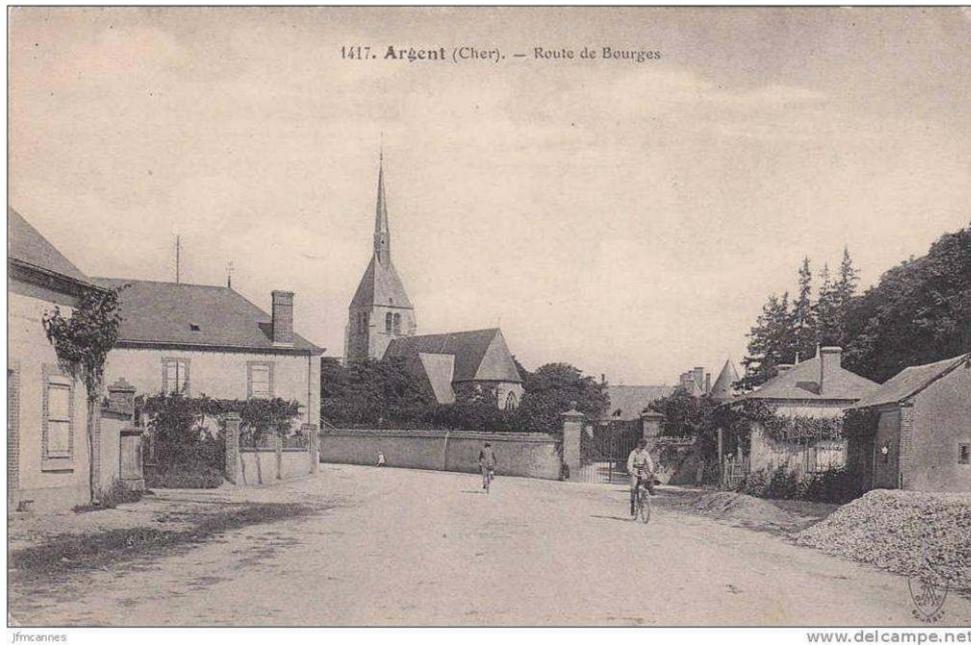
Publié par Bernard Toulhier, *Châteaux en Sologne*, Paris, Impr. nationale, 1991, p. 136-137.

- 8 Le premier document fut réalisé entre 1745 et 1746, c'est-à-dire avant les travaux entrepris sous l'administration de Dupré de Saint-Maur²⁰. Le second plan montre un vaste projet pour le château, le jardin et la cour des communs du domaine de l'intendant à Argent: il fut accroché par Nicolas Dupré de Saint-Maur dans son château en 1777²¹. La route de l'*Atlas de Trudaine* est décrite ainsi: « Le sol du chemin est [...] d'un sable gras dans lequel se forme des ornières profondes [...]. De là, jusqu'au bourg d'Argent, le chemin est roulant mais serré entre les hais et coupé de quelques rouages [...]. Depuis Argent jusqu'à la fin de la généralité de Berry, le chemin est impraticable en hiver. » Le plan montre des « vestiges d'un pont qui avait autrefois été construit en cet endroit²² »: ce sont des traces de l'ancien pont, au-dessus de la Grande-Sauldre, construit par Jean de Vétus, au début du XVII^e siècle. Il s'était écroulé à une date indéterminée et le passage de la rivière se faisait, à cet endroit, par des bacs appelés *toues* (bateaux plats)²³. Dès 1767, Trudaine soulignait que l'intendant-adjoint Nicolas Dupré de Saint-Maur avait « le désir de ranimer le service des Ponts et chaussées, qui [languissait] depuis bien des années dans la généralité de Bourges »²⁴. L'intendant-adjoint reçut ainsi l'aide de « trois élèves pour conduire les travaux et lever les plans nécessaires pour les chemins à projeter et aussi pour faire les itinéraires ». Et, en 1768, l'intendant suivait les travaux de la nouvelle route:

« Je viens en faisant ma tournée, de parcourir quelques uns des chemins que j'ai fait ouvrir, j'ai trouvé passablement d'ouvrage fait »²⁵. On ne sait pas quand les travaux commencèrent dans la généralité, peut-être entre 1771 et 1774 pour le tronçon Gien-Bourges mais assurément bien plus tôt sous l'administration de Dodart pour d'autres portions. La nouvelle route d'Argent, qui devait avoir un tracé rectiligne, ne reprenait pas le chemin existant. Le paysage fut modifié comme on peut le voir sur le *Plan Defer* de 1776, avec une route droite plantée et scandée par des ronds-points, un pont et un ouvrage à une arche sur le canal. Les ingénieurs des Ponts et chaussées en proposant de grandes lignes droites ignoraient au stade du projet les problèmes liés aux propriétés et ne voyaient que peu d'obstacles infranchissables²⁶.

- 9 On ne connaît pas le détail du chantier de la route de Bourges à Gien, mais une lettre d'avril 1771 nous apprend qu'il y a « environ 15 lieues en tout de chaussées faites depuis six ans » dans la province²⁷. Selon l'ingénieur Valframbert, au peu d'ouvrages faits, vient s'ajouter que « pour faire plus d'ouvrages, on a employé à ces chaussées au lieu de bonnes pierres, un espèce de tuf, qui est par feuillets, et qu'on trouve presque partout dans les fossés même de la route. En fait, on se contente de le placer au milieu du chemin sans encaissement, arrangement de pierre, ni bordure. Et comme la gelée, l'air, la pluie, et les rouages le réduisent chacun en poussière, et en boue; ces amas de pierre seront bientôt anéantis ». L'ingénieur préconisa alors de ralentir la construction de la route pour mettre en place une chaussée de meilleure qualité et de refaire les portions déjà faites: « Je vais les envelopper de pierre dure, et prendre pour le reste, les arrangements convenables pour que les constructions soient faites solidement, et suivant l'art, j'en ferai moins long, mais j'éviterai le découragement qu'a occasionné le défaut de solidité joint au peu d'exactitude des [corvéables] ». L'ingénieur Valframbert, toujours dans cette lettre, relatait les échanges qu'il avait eus avec l'intendant lors d'une visite du chantier d'Argent. L'intendant qualifiait d' « infâme » l'alignement proposé par l'ingénieur, pourtant agréé lors l'assemblée des Ponts et chaussées en présence de l'intendant Trudaine et du contrôleur général des finances. L'ingénieur prit en considération les remarques de l'intendant puisqu'il accepta de proposer « un autre [tracé] à M. Trudaine mais [prévit] qu'il [ne] serait peut-être pas plus beau ». Valframbert obtint l'approbation de l'intendant qui avait manifesté son désir de le voir sur le terrain. L'opposition de l'homme d'affaire de l'intendant sur ce tracé obligea l'ingénieur à revoir une nouvelle fois sa copie. L'intendant suggéra de faire passer la route sur le terrain d'un homme du village avec qui il n'entretenait pas de bonnes relations pour le « faire sortir du pays », ce à quoi l'ingénieur répondit que « les raisons particulières ne devaient pas [le] guider » et qu'il pria l'intendant de ne pas le mêler à des affaires privées. L'intendant lui aurait répondu que « le plus ou moins de maisons à abattre ne devait pas [l']arrêter parce qu'il faisait payer les indemnités sur les fonds de la province » et qu'en conséquence « il entendait être le maître de la direction des alignements dans la traverse des villages, sans quoi, il ne fournirait pas de fonds pour les indemnités ». L'ingénieur quitta alors le service de la province²⁸.
- 10 Le tracé refusé par l'intendant n'est pas connu mais le plan de 1776 représente celui qui fut exécuté (ill. 3).

III. 3: Vue du village et du château d'Argent depuis la route de Gien



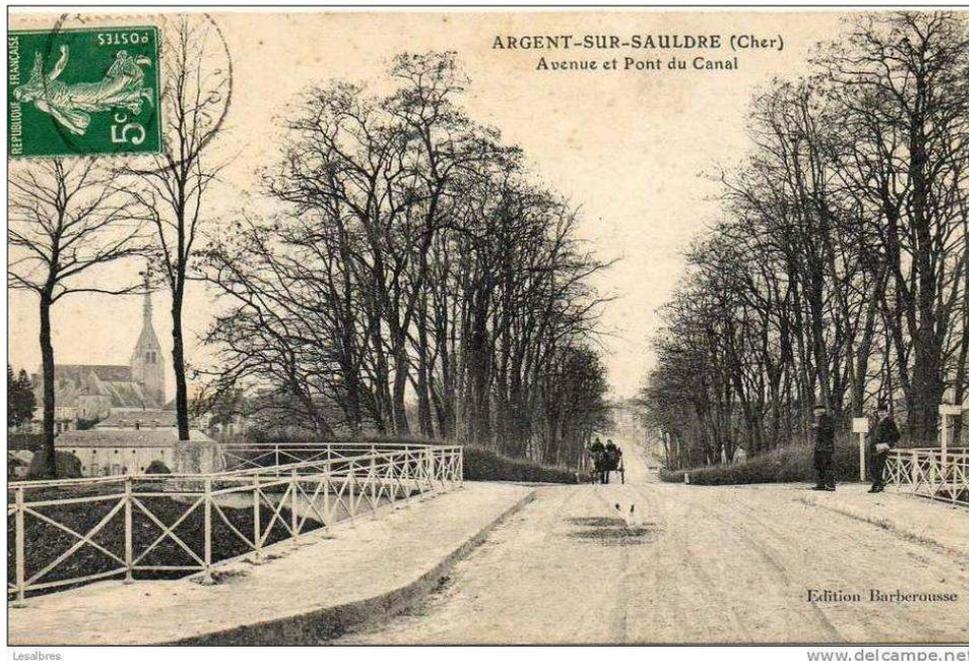
Carte postale du début du XX^e siècle, coll. part.

- 11 La route de Gien se poursuit en ligne droite après le rond-point formé au croisement avec la route de Blancafort. La route doit enjamber la Grande-Sauldre et un canal, ce qui exige la construction d'une arche et d'un pont. La route se poursuit devant l'avant-cour du château puis forme dans un grand quart de cercle au travers du village. Elle aboutit ensuite à un rond-point au centre du village et rencontre les allées menant au château et au parc. La route se poursuit jusqu'à un rond-point desservant une patte d'oie dont l'axe central conduit à Bourges. Le domaine seigneurial de l'intendant et la route s'enchevêtrent. Un long mur longe le jardin, pourtant le four banal se trouve au-delà de cette limite et même au-delà de la route. Que l'on vienne de Bourges ou de Paris, la route mène aux entrées du château, marquées par des grilles, qui laissent voir l'édifice en transparence. Le plan de Defer montre que le château est le centre de la composition, village et route étant subordonnés à la composition des abords du château et de son jardin.
- 12 La construction du pont, au-dessus de la Grande-Sauldre, commença dans le courant de l'année 1771 sous la conduite de l'ingénieur en chef Valframbert et de l'inspecteur Charles Demontrocher puis du sous-ingénieur Nicolas Defer de la Nouerre. C'est ce dernier qui fit « parachever les ouvrages du pont et de l'arche de la prairie d'Argent » dans le courant de l'année 1776²⁹. Après les travaux du pont et « depuis la suppression des corvées, il fait des toisés, nivellement, devis et détails estimatifs ». On ainsi peut dater la fin des travaux en 1776 car l'édit de Turgot qui supprime la corvée royale fut promulgué en janvier 1776. Les travaux du pont sont donc antérieurs à cette date. La construction fut lente et des complications firent craindre à l'intendant Dupré de Saint-Maur « qu'avec tous ces retards les ouvrages de cette campagne ne languissent beaucoup »³⁰. Lors des travaux de 1772, l'entrepreneur en charge de la partie immergée des piles du pont démontra son parfaite incompétence dans la fabrication des mortiers, ce qui obligea Trudaine à mettre ses ouvrages sous la surveillance d'une régie contrôlée par l'inspecteur

Demontrocher³¹. Ce dernier, de retour à Paris dans le courant de l'année 1774, laissa le chantier d'Argent au sous-ingénieur Defer, jusqu'en décembre 1775³².

- 13 Aux « projets d'art les plus célébrés »³³ des ingénieurs dans la province appartenait le tracé d'Argent et le pont sur la Sauldre. L'arrêt du conseil du 6 février 1776 rappelait que « les bords des routes [devaient être] plantés d'arbres propres au terrain, dans les cas où ladite plantation [serait] jugée convenable, eu égard à la situation et disposition desdites routes »³⁴. Les propriétaires des terrains riverains étaient en effet contraints depuis l'arrêt du 3 mai 1720 de planter des arbres sur leurs terrains et à leur frais, ce que rappelait l'arrêt du 17 avril 1776³⁵. Mais il semble, si l'on en croit Valframbert dans une lettre datée du 3 décembre 1773, que l'intendant qui dirigeait la « destination des arbres des pépinières, [et] l'imposition pour subvenir à cette dépense », contournait l'arrêt royal en faisant « faire des plantations de routes aux frais du roi »³⁶. L'ingénieur informait alors Perronet qu'il « n'y [avait] eu que deux personnes dans la province qui [avaient] voulu planter à leurs frais ». Nicolas Dupré de Saint-Maur, qui consignait ses comptes dans son *Livre de dépenses* dont seule l'année 1777 nous est parvenue³⁷, se fit effectivement rembourser le port des arbres à planter « sur les fonds de la pépinière [royale] »³⁸. Mais on ne peut être sûr de la destination de ces arbres achetés en 1777 par l'intendant. Les « 312 tilleuls de Hollande » ou encore les « 36 marronniers d'Inde » étaient-ils destinés à la route ou au jardin³⁹?
- 14 Sur les 28 lieux projetés, la route de Paris-Bourges est, en 1778, réalisée sur 21 lieues, contrairement à la route de Paris à Toulouse qui est « encore presque impraticable »⁴⁰. Il semblerait que le seul pont achevé et solidement bâti pendant l'administration de Dupré de Saint-Maur dans le Berry soit celui de la Sauldre à Argent. On sait qu'un autre ouvrage monumental de la route de Paris à Bourges, le pont de Saint-Florent, s'effondra lors des travaux en 1767 et fut complété par un ouvrage en bois⁴¹. De nos jours, on peut encore constater que le pont d'Argent, qui est encore en place, se présente comme un ouvrage de pierre à trois arches enjambant la Grande-Sauldre. En juin 1776, Nicolas Dupré de Saint-Maur partait pour Bordeaux: après cette date, la place de l'ingénieur en chef Demontrocher au sein de la province fut remise en cause⁴². Cette période de 1776 à 1778 demeure méconnue mais l'assemblée provinciale, mise en place en 1778, semble avoir repris les travaux d'amélioration des routes dans le Berry⁴³. La route de l'intendant figure sur les relevés faits vers 1840 par l'armée: son tracé rectiligne, presque en ligne droite continue depuis Argent jusqu'à Bourges, n'a pas été modifié.
- 15 L'interprétation des ambitions de l'intendant en termes d'embellissement ne peut être unique (ill. 4).

III. 4: Perspective de la route royale traversant le village prolongée par l'une des deux allées directrices du jardin



Carte postale du début du XX^e siècle, coll. part.

- 16 Depuis Bourges, la route forme une grande allée en direction de sa demeure, depuis Gien, le ralentissement engendré par le franchissement du pont invite à prêter attention à la demeure précédée de sa cour d'honneur puis, après la traversée du village, le regard se porte vers la longue perspective formée par l'allée principale du jardin. Certes, l'intendant expose sa demeure, mais considérons un instant le parcours dans sa continuité. Depuis Gien, la route offre un temps la perspective sur le clocher du village, puis descend vers le pont en direction du village; on découvre les grilles et le château sur la gauche après le pont, avant d'entrer dans le village qui le dissimule entièrement; la route, décrivant un quart de cercle, se trouve dans la perspective de l'une des deux grandes allées délimitant le jardin, triangulaire, côté Sauldre; au rond-point, à l'entrée du parc, la route repart en direction de Bourges, en tournant le dos à la demeure de l'intendant. Depuis Bourges, la dernière ligne droite conduit au portail du château dont les deux piles suggèrent l'importance de la façade plus qu'elles ne l'encadrent; on bifurque vers le village, au rond-point et, après le virage, on descend vers le pont attiré par la longue perspective de la route vers Gien qui s'élance après le pont. Le parcours géométrique de la route est si évidemment perceptible dans le rapport qu'il entretient avec la demeure de l'intendant qu'on est en droit de se demander si la reconstruction du château pour laquelle Dupré de Saint-Maur s'était adressé à Victor Louis mais qui n'a connu aucune suite, avait une quelconque importance. Dans cette hypothèse, l'imbrication des desseins entre le domaine seigneurial et l'aménagement du territoire assure la continuité du parcours et sa beauté par l'appropriation de ce que l'on nommait alors « l'accompagnement » de la route⁴⁴. Sur les cartes qui forment les *Atlas dits de Trudaine*, les ingénieurs ont représenté les 600 toises (1 170 mètres) qui bordent ces routes de chaque côté: cultures et châteaux sont représentés avec une même précision.

Des routes embellies

- 17 Dans l'article « Chemin » de l'*Encyclopédie*, le juriste Antoine-Gaspard Boucher d'Argis consacrait un long développement à l'histoire des routes romaines, qui s'achevait par cette considération sur la commodité et l'agrément du voyage: « Les fonds pour la perfection des *chemins* étaient si assurés & si considérables, qu'on ne se contentait pas de les rendre commodes & durables; on les embellissait encore. Il y avait des colonnes d'un mille à un autre qui marquaient la distance des lieux; des pierres pour asseoir les gens de pied et aider les cavaliers à monter sur leurs chevaux; des ponts, des temples, des arcs de triomphe, des mausolées, les sépulcres des nobles, les jardins des grands, surtout dans le voisinage de Rome, au loin des hermès qui indiquaient les routes; des stations, etc.⁴⁵ ». Faisant écho à cette conclusion, la définition générale et introductive indiquait: « Si vous allez en Champagne par la voie de terre, votre route ne sera pas longue, & vous aurez un beau chemin. » Quatorze planches non datées de l'*Atlas de Trudaine*⁴⁶ représentent cette route pour la généralité de Paris: elle débute en face de Charenton, sur l'autre rive de la Marne et s'achève après Romilly, aux limites de la généralité. Quelques châteaux ou leurs parcs la bordent ou lui sont reliés par une traverse plantée: Bonneuil, Grobois, Vernouillet, Bisseaux, Nangis, La Chapelle après Nogent et Pont-sur-Seine. Dans la généralité de Paris, cet itinéraire – il en existe un second avant Provins – n'a pas fait pas l'objet d'embellissement particulier, si ce n'est à Pont-sur-Seine doté d'une porte Saint-Martin. En revanche, du côté de la généralité de Champagne, certaines routes ont été systématiquement monumentalisées, comme celle qui conduit de Troyes à Dijon: des portes monumentales ont été élevées à Bar-sur-Seine, dont l'hôtel de ville a été reconstruit, Mussy-sur-Seine et Châtillon-sur-Seine. Nous avons déjà démontré dans un précédent article le changement de la notion d'embellissement des villes après 1760⁴⁷: sur un axe principal, une traverse, dans le prolongement d'un pont notamment, dotée de portes, sont répartis les nouveaux édifices publics ou ceux qui font l'objet de rénovation. Dans l'article « Ville » de l'ouvrage dirigé par Vincenzo Ferrone et Daniel Roche, *Le Monde des lumières*, comme dans de précédents travaux, Bernard Lepetit décrivait la naissance de cette ville moderne:

III. 5: La porte de Paris édifée en 1765 à Châtillon-sur-Seine et l'entrée du château de Marmont

Carte postale du début du XX^e siècle, coll. part.

- 18 Avec les plans d'urbanisme à partir des années 1760, c'est la ville toute entière qui, à l'image de l'hôpital, se fait équipement tourné vers le progrès [...]. Dans une approche moins morcelée de l'urbanisme, la cité apparaît comme un système organisé qui profite tout entier du meilleur fonctionnement de l'une de ses artères. Un pas supplémentaire est franchi avec les plans directeurs d'aménagement de la croissance urbaine [on songera au projet de Louis de Mondran pour Toulouse en 1752]. Lorsque les ingénieurs français des Ponts et chaussées proposent [...] des projets d'aménagement des périphéries en y traçant, en attente d'une urbanisation à venir, des axes de desserte fluviale et routière, ils inversent l'ordre des enchaînements chronologiques habituels. Non plus les bâtiments, puis les voies qui y mènent et enfin les flux qui animent celles-ci, mais d'abord les fonctions d'échange, puis un plan de circulation et enfin seulement le remplissage architectural des espaces préalablement ordonnés. Installés dans un avenir d'animation accrue des routes et des ports, les ingénieurs projettent comme régressivement les figures de l'organisation nécessaire du territoire urbain⁴⁸.
- 19 C'est dire que la commande publique, dans les villes comme dans les villages, intervient en amont et dans une perspective d'embellissement non plus de la cité, mais du territoire. C'est bien ce que Tours, Orléans et Mantes à une moindre échelle connaissent après l'achèvement de leur pont. Le catalogue des embellissements n'est plus désormais celui d'une ville mais celui d'une route, d'un parcours au travers d'une campagne, avec ses cultures, ses forêts, ses châteaux et leurs jardins, ses clochers en perspective, ses accidents, ses montagnes, ses rivières, ses promenades et ses portes à l'approche des villes dont les monuments publics contribuent à la modernité. Et la commodité du chemin laisse le loisir d'en apprécier le caractère tantôt monumental tantôt pittoresque.

NOTES

1. 1 Godart de Belboeuf (1725-1811), cité par Olivier Chaline, Godart de Belboeuf. *Le Parlement, le roi et les Normands*, Luneray, éd. Bertout, 1996, p. 128.
2. Christophe Morin, *Au service du château. L'architecture des communs en Île-de-France au XVIII^e siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2008. Lire notamment « Du château au village », p. 293 à 309. Nous tenons à remercier l'auteur pour ses conseils avisés.
3. Audrey Bourguain, « Le château, les jardins et le village de Mauperthuis au XVIII^e siècle », master 2 d'histoire de l'art, Paris Ouest, 2012, en cours.
4. Jean-Paul Gauthron, notaire, étude notariale de Guérigny, « Inventaire de sites : le château de Guérigny », *Le Marteau pilon*, n° 14, 2002 ; « Notes sur le château de Guérigny et ses Seigneurs », *Mémoires de la société académique du Nivernais*, n° 59, 1976 ; « Notes sur l'église, le cimetière et le presbytère de Guérigny après la découverte de deux documents », *Mémoires de la société académique du Nivernais*, n° 58, 1974.
5. E. J. B. Rathery, *Journal et Mémoires du marquis d'Argenson, publiés d'après les manuscrits autographes de la bibliothèque du Louvre*, Paris, 1859-1867, tome VII, p. 244.
6. Guy Arbello, « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle », *Annales. Économie, sociétés, civilisations*, 28^e année, n° 3, 1973, p. 765-791. Voir tableau page 790.
7. Joseph Letaconnoux, « La construction des grands chemins et le personnel des Ponts et chaussées en Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, tome XXXVIII, n° 1-2, 1941, p. 63-113. Les indemnités semblent d'ailleurs avoir été plus élevées en Bretagne que dans la plupart des provinces.
8. Antoine Picon, *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille, Parenthèses, 1988, p. 206.
9. Archives de l'École nationale des Ponts et chaussées (ENPC) MS2433, lettre de Trudaine à « M. de Brinon », mars 1767.
10. Arch. ENPC, MS2433, boîte 2, lettre de de Montrocher à Perronet du 1er juin 1771.
11. Arch. ENPC, MS2433, boîte 2, « Rapport du Sr. Perronet sur les lettres du 19 juin 1771 du Sr. Demontrocher de Catigny, concernant les imputations faites contre lui par Mr. de Villemorien ».
12. Marcel Bruneau, *Les Débuts de la Révolution en Berry (1789-1791)*, Mayenne, Bernard Royer, 1988, p. 309.
13. Auguste Théodore Girardot, *Essai sur l'assemblée provinciale et en particulier sur celles du Berry*, Bourges, Vermeil, 1845, p. 352.
14. Une inscription au crayon, « chemin ouvert en 1772 » pour le tronçon de Gien à Argent et une autre « chemin ouvert en partie en 1774 » pour le tronçon d'Aubigny à Bourges. Ces annotations restent difficiles à dater.
15. Arch. ENPC, UA617, généralité de Bourges ; UA615, généralité d'Orléans.
16. François-Alexandre Aubert de la Chesnay, *Dictionnaire de la noblesse*, Paris, 1771, p. 126.
17. Jean Dupré de Saint-Maur, *Une Famille française, dans l'attente de son grand homme (1180(?) -1980)*, fascicule II, Arch. dép. Cher, 4^e1579, p. 177.
18. Arch. nat., F¹⁴ 8462, *Atlas de Trudaine*, fol 5.
19. Plan attribué à Nicolas Defer de la Nouerre, 1776, coll. particulière, reproduit dans Bernard Toulou, *Châteaux en Sologne*, Paris, Imprimerie nationale, 1991, p. 136-137. Nous n'avons pu obtenir l'autorisation de le consulter, pas plus que celle de dépouiller les archives du château qui seraient conservées au village.

20. Arch. ENPC, MS Fol 73, « État des principaux chemins des généralités de France [...] », généralité de Bourges, 1749-1766.
21. « Livre de dépenses de Dupré de Saint-Maur, intendant de Guyenne (année 1777) », *Extrait du tome XXXIV (année 1899) des Archives historiques de Gironde*, Bordeaux, Imprimerie G. Gounouilhou, 1899, p. 25.
22. Arch. nat., F14 8462, *Atlas de Trudaine*, fol 5.
23. Abbé Auguste Duplaix, *Mémorial de commune et paroisse de Clémont*, Chateauroux, impr. Langlois, 1905, p. 63.
24. Arch. ENPC MS2433, lettre de Trudaine à « M. de Brinon », mars 1767.
25. Arch. ENPC, MS2433, boîte 2, lettre de Dupré de Saint-Maur à Trudaine du 1^{er} octobre 1768.
26. Antoine Picon, « Entre nature et paysage architectural : la route des lumières », *La Nature en révolution 1750-1800*, André Corvol dir, Paris, L'Harmattan, 1993, p. 36.
27. Arch. ENPC, MS2406, boîte 2, lettre de Valframbert à Perronet du 12 avril 1771.
28. *Ibid.*
29. Arch. ENPC, MS 2153, boîte 1, « État des talents et de la conduite des inspecteurs et sous-ingénieurs de diverses généralités », généralité de Bourges, boîte 3, 1772-1780.
30. Arch. ENPC, MS 2433, lettre de Dupré de Saint-Maur à Perronet du 5 mai 1774.
31. Arch. ENPC, MS 2046, lettre de Trudaine à Valframbert de septembre 1772.
32. Arch. ENPC, MS 2433, lettre de Demontrocher à Perronet du 13 décembre 1775.
33. Arch. ENPC, MS 2433, boîte 2, lettre de Valframbert à Perronet du 3 décembre 1773.
34. Eugène-Jean-Marie Vignon, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, 1862, t. II, pièce justificative n° 548, 8 février 1776, « arrêt du conseil du roi sur la largeur des routes », p. 226.
35. *Ibid.*, pièce justificative n° 549, 17 avril 1776, « arrêt du conseil qui fixe à un an le délai accordé aux propriétaires riverains pour planter », p. 228.
36. Arch. ENPC, MS 2433, boîte 2, lettre de Valframbert à Perronet du 3 décembre 1773.
37. « Livre de dépenses de Dupré de Saint-Maur, intendant de Guyenne (année 1777) », *Extrait du tome XXXIV des Archives historiques du département de la Gironde*, Imprimerie G. Gounouilhou, 1899, p. 1-76.
38. *Ibid.*, p. 58.
39. *Ibid.*, p. 15.
40. Auguste Théodore Girardot, *Essai sur l'assemblée provinciale 1778-1790*, Bourges, 1845, p. 353.
41. *Ibid.*, p. 355.
42. Arch. ENPC, MS 2433, boîte 2, copie de la lettre de de Montrocher à Perronet sur la nouvelle administration du Berry datée du 17 octobre 1778.
43. Félix Pallet, *Nouvelle histoire du Berry*, Paris, 1783, t. 2, p. 160-161.
44. Guy Arbellot, « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle », *op. cit.*, p. 782.
45. Jean Le Rond d'Alembert et Denis Diderot, *Encyclopédie*, Paris, Briasson, Le Breton, David, Durand, t. III, 1753.
46. Arch. nat., F14* 8445.
47. Dominique Massounie, « Deux décennies de renouvellement urbain autour de 1759 », *Le public et la politique des arts au siècle des Lumières*, Daniel Rabreau et Christophe Henry dir., colloque organisé à l'occasion de la célébration du 250^e anniversaire du premier Salon de Diderot en 1759, 17-18-19 déc. 2009, Paris-Bordeaux, Centre Ledoux et William Blake, collection *Annales du Centre Ledoux*, tome VIII, 2011.
48. Bernard Lepetit, « Ville », *Le Monde des Lumières*, Vincenzo Ferrone, Daniel Roche dir., Paris, Fayard, 1999 pour la version française, p. 362-363.

RÉSUMÉS

La singularité du château d'Argent-sur-Sauldre et de son jardin, acquis par l'intendant du Berry Dupré de Saint-Maur et pour lequel Victor Louis donna des plans de reconstruction, réside dans le rapport qu'il entretient avec le village et la route qui le traverse. En effet, la route nouvelle Paris Bourges par Gien, voulue par l'intendant, adopte un curieux tracé imaginé par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Nicolas Defer de la Nouerre autour d'un rond-point central: le premier axe, celui de la route au cœur du village est prolongé par l'une des deux allées principales du jardin régulier, tandis le second est à la fois celui du château et celui de la route en direction de Bourges. Château, jardin, village et route ne forment plus qu'un. Traditionnellement, la route contribue à la monumentalisation du château, mais qu'en est-il à l'inverse de l'agrément de la route? La modernisation des grands chemins dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, confiée au corps des Ponts et Chaussées, dirigé par Trudaine, a bien sûr pour objectif l'accélération des déplacements, mais la largeur exceptionnelle des routes et leur plantation systématique leur confèrent d'emblée un caractère monumental. L'importance que prend la route, nommée traverse, dans les projets urbains à partir de la seconde moitié des années 1750, nous invite à examiner la question de l'embellissement non plus simplement à l'échelle des lieux, villes ou villages, mais comme un processus global et continu autour du lien que constitue la route.

The singularity of the castle and garden of Argent-sur-Sauldre, acquired by the intendant of Berry, Dupré de Saint Maur, for which Victor Louis gave reconstruction plans, lies in their relationship with the village and the road passing through it. Indeed, the new road from Paris by Gien to Bourges, launched by the intendant, adopts a curious design planned by the Ponts et chaussées engineer Nicolas Defer the Nouerre, around a central roundabout: the first axis is extended by two main paths of the formal garden, while the second is both an avenue to the castle and the road towards Bourges. Castle, garden, village and road are only one. Traditionally, the road contributes to the monumentalisation of a castle, but what about the charm of the road? The modernization of major roads in the second half of the Eighteenth Century, managed by the Ponts et chaussés under the direction of Trudaine, aimed at travelling faster, but the exceptional width of the roads and their systematic planting create a monumental character that is not senseless. The growing importance of the road, called traverse in urban projects from the second half of the 1750's, invites us to examine the issue of embellishment as a global and continuous process around the road.

Das Schloss und der Garten von Argent-sur-Sauldre, Eigentum des Gutsverwalters von Berry Dupré de Saint-Maur, wurden nach den Plänen des Architekten Victor Louis wiederaufgebaut. Ihren einzigartigen Charakter verdanken sie ihrer besonderen Verflechtung mit dem Dorf und der überquerenden Straße. Tatsächlich wurde die vom Verwalter gewünschte neue Straße von Paris nach Bourges über Gien nach einem seltsamen Plan des Ingenieurs der Ponts et Chaussées (Hoch- und Tiefbauamt) Nicolas Defer de la Nouerre um einen zentralen Kreis angeordnet: die erste Achse war die Verbindung der Straße im Dorfkern mit ihrer Verlängerung durch die zwei Hauptalleen des französischen Gartens; die zweite Achse entsprach ebenso der Verbindung von der Schlossachse zur Straße nach Bourges. Daher wurden Schloss, Garten, Dorf und Straße in engste Verbindung gestellt.

Traditionsgemäß spielte die Straße eine herausragende Rolle für die Entstehung der Monumentalität des Schlosses. Aber was wurde dagegen aus der Behaglichkeit der Straße? In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde das Hoch- und Tiefbauamt der Ponts et Chaussées, geleitet von Trudaine, mit der Modernisierung der Hauptwege beauftragt. Als Hauptaufgabe galt selbstverständlich die Beschleunigung des Verkehrs, durch die außergewöhnliche Breite und die systematische Bepflanzung der Straßen wurde nun jedoch eine besonders monumentale Wirkung erreicht. Ab 1750 spielte die Bedeutung der sogenannten Querstraße für die Stadtplanung eine stetig wachsende Rolle. Darum darf die Frage der Verschönerung nicht auf Orte, Städte oder Dörfer begrenzt, sondern sollte als andauernder Prozess im Zusammenhang mit der Straßenplanung gesehen werden.

AUTEURS

DOMINIQUE MASSOUNIE

Vincent Dupanier, après une bi-licence histoire/histoire de l'art, travaille à l'achèvement de son master 2 d'histoire de l'art: « Le château dans le paysage. Autour de l'intendant Nicolas Dupré de Saint-Maur et du château d'Argent dans le Berry (1764-1789) ». Il a participé, avec Thibaud Canus (Paris Ouest), à l'inventaire des dessins de l'architecte Jean-François-Thérèse Chalgrin qui doit être publié dans les actes du colloque *Chalgrin. Architectes et architectures de l'Ancien Régime à l'Empire, Annales du Centre Ledoux*, tome IX.

Dominique Massounie est maître de conférences en histoire de l'art moderne à l'université Paris Ouest Nanterre Le Défense et membre de l'équipe de recherche H-Mod, composante du HAR. Elle est l'auteur d'un ouvrage sur les *Monuments de l'eau* publié aux éditions du Patrimoine et issu de sa thèse de doctorat récompensée par le prix Nicole décerné par le comité français d'histoire de l'art. Elle a publié plusieurs articles consacrés à la notion d'embellissement et aux travaux de modernisation des villes au XVIII^e siècle. Elle est présidente du Ghamu, groupe histoire architecture mentalités urbaines depuis 2011, association de chercheurs et d'amateurs qui contribue à la valorisation de la recherche.