Politique routière et indemnisation des propriétaires riverains en France à la fin du XVIII^e siècle

Anne Conchon

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/lrf/2513>

DOI : 10.4000/lrf.2513

ISSN : 2105-2557

Éditeur

IHMC - Institut d'histoire moderne et contemporaine (UMR 8066)

Référence électronique

Anne Conchon, « Politique routière et indemnisation des propriétaires riverains en France à la fin du XVIII^e siècle », *La Révolution française* [En ligne], 15 | 2018, mis en ligne le 13 décembre 2018, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/2513> ; DOI : 10.4000/lrf.2513

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

© La Révolution française

Politique routière et indemnisation des propriétaires riverains en France à la fin du XVIII^e siècle

Anne Conchon

- 1 L'ambitieuse politique routière engagée par l'administration des Ponts et Chaussées dans les pays d'élection ou soutenue par les assemblées provinciales dans les pays d'états a singulièrement contribué à développer le réseau routier au cours du XVIII^e siècle. Cette politique d'aménagement a-t-elle profité d'une relative incertitude dans la mise en œuvre des règles d'expropriation ? Il semble difficile de l'affirmer. Il est un fait en tout cas que le percement de nouveaux axes, l'élargissement des voies existantes ou le changement de la direction de certaines voies se sont fait au prix d'une redéfinition des régimes de propriété : de privés, un certain nombre de biens fonciers et immobiliers allaient devenir publics. Les propriétaires riverains furent également exposés à des dommages de diverses natures tenant à la prospection ou à l'entreposage de matériaux. La perte d'une propriété comme les atteintes portées à celle-ci ne pouvaient être justifiées que par la nécessité publique et ouvraient droit en principe au versement préalable d'une indemnité par l'État. Le cas des routes diffère en cela des ouvrages de canalisation entrepris sous le régime de la concession, pour lesquels il incombait généralement aux concessionnaires de supporter le coût des expropriations.
- 2 Loin de se réduire à la procédure qui engage l'administration monarchique et les propriétaires lésés une fois arrêté l'alignement de la route, l'expropriation constitue un élément de décision dans le choix des tracés. Dans les projets d'alignement qu'ils soumettent à l'assemblée des Ponts et Chaussées, les ingénieurs s'attachent en effet à évaluer le montant à prévoir pour les indemnités. La somme à déboursier peut d'ailleurs constituer un des éléments de décision, pondérée avec les autres critères que sont l'utilité commerciale de l'infrastructure, la disponibilité en matériaux et le coût des travaux à engager en fonction de la configuration du terrain¹.
- 3 Jusqu'à maintenant, ce sont principalement les historiens du droit qui se sont emparés de ce dossier. Toute une série de travaux ont privilégié une approche normative,

s'intéressant aux règles énoncées, aux procédures mises en œuvre et aux qualifications juridiques². C'est notamment le propos de Luigi Lacche quand il s'attache à reconstituer les origines de la loi du 8 mars 1810 et l'élaboration du droit de l'expropriation tel qu'il se formalise au xix^e siècle. Parmi les travaux traitant des expropriations et des formes d'indemnisation auxquelles elle ont pu donner lieu, les politiques de fortification³, d'urbanisme et d'embellissement des villes impulsées au xviii^e siècle ont davantage retenu l'attention que les politiques de construction d'infrastructures concernant prioritairement des terres situées en milieu rural⁴. De façon générale, les monographies consacrées à des chantiers d'infrastructures ou à des politiques d'aménagement ne traitent que de façon marginale des expropriations et des indemnisations. Les études proposées par A.-S. Condette, sur la généralité d'Amiens et plus spécifiquement sur l'aménagement du canal de Picardie, et par Jérôme Slonina, à propos de la politique routière en Languedoc, constituent de notables exceptions⁵. En outre, l'attention s'est focalisée sur l'expropriation, sans considérer que la catégorie administrative d'« indemnités » concerne les dédommagements aussi bien pour des terrains préemptés que pour des défauts de jouissance. Plus récemment, la réflexion sur les violations de propriété s'est attachée à resituer l'expropriation dans des configurations historiques, en montrant que certains types de biens sont plus que d'autres susceptibles de faire l'objet de dépossession⁶.

- 4 La Révolution est traditionnellement présentée comme un moment essentiel dans la définition des droits de propriété et dans la reconnaissance des garanties apportées aux propriétaires⁷. Plusieurs cahiers de doléances avaient exprimé une meilleure prise en compte de leurs droits mis à mal dans le cadre des chantiers routiers⁸. Rompant avec l'Ancien Régime qui s'accommodait, dans le cadre du système féodal, d'un régime de propriété dissociée, la législation révolutionnaire consacre la propriété absolue en même temps qu'elle pose de nouvelles règles en matière d'expropriation⁹. L'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, qui énonce en 1789 tout à la fois les notions d'utilité publique et de juste indemnisation, trouve un prolongement dans les constitutions de 1791 et de 1793¹⁰. Le décret sur la police des biens et usages ruraux du 28 septembre 1791 prévoit également que « les agens de l'administration ne pourront fouiller dans un champ, pour y chercher des terres, de la pierre ou du sable nécessaire à l'entretien des grandes routes, ou autres ouvrages publics qu'au préalable ils n'aient averti le propriétaire, et qu'il ne soit injustement indemnisé à l'amiable, ou à dire d'experts » (section VI art. 1er)¹¹. Il resterait cependant à déterminer dans quelle mesure l'affirmation de principes et les garanties données par la loi à partir de 1789 ont contribué à améliorer la situation des propriétaires lésés. Au regard des garanties apportées par la Révolution et l'Empire pour défendre les droits des propriétaires, les pratiques en vigueur sous l'Ancien Régime sont traditionnellement présentées comme fondamentalement iniques. L'arbitraire est imputé à l'absence de procédures unifiées et au non-paiement des indemnités en raison des difficultés financières de la monarchie¹². Or, cette césure, largement construite par l'historiographie, mérite d'être sinon révisée, tout au moins discutée. L'objectif de cet article est de saisir, à la veille de la Révolution, la mise en œuvre de politiques d'indemnisation différenciées selon les circonscriptions territoriales, les régimes de propriétés et le statut des propriétaires.
- 5 Le croisement de plusieurs ensembles documentaires apporte des éclairages nouveaux sur les évolutions qui s'opèrent entre les deux dernières décennies de l'Ancien Régime et les premières années de la Révolution. Les dossiers conservés aux Archives Nationales

dans la série F¹⁴ pour l'ensemble des généralités, dont certaines sont particulièrement bien documentées, permettent, pour la seconde moitié du XVIII^e siècle (certains documents concernent également les premières années de la Révolution), de disposer d'un premier corpus homogène et d'éléments de comparaison sur les pratiques administratives¹³. Ces documents ne concernent toutefois que les généralités où s'exerçait l'action de l'administration des Ponts et Chaussées. Cette première série de données a été enrichie par des investigations complémentaires pour le Languedoc et la généralité de Lyon dans les fonds des Archives départementales conservant les procédures de l'Ancien Régime (série C) et des premières années de la Révolution (série L).

- 6 L'étude de ces procédures, outre qu'elle permet de saisir les évolutions à l'œuvre dans le traitement administratif des indemnités à la fin de l'Ancien Régime, éclaire les opérations pratiques d'estimation des biens expropriés ou détériorés dans le cadre de la politique routière, et les modalités de dédommagement des propriétaires concernés.

Les procédures d'indemnisation

- 7 Jusqu'à la loi du 8 mars 1810 qui prévoit la saisie de l'autorité judiciaire, l'indemnisation pour les atteintes à la propriété relève d'une procédure strictement administrative. Le décret du 9 novembre 1790 ne fit que transférer aux directoires la compétence dévolue jusque-là au bureau des finances dans le cas de la généralité de Paris et aux intendants dans les autres circonscriptions. Telles qu'elles ont été étudiées par les juristes pour les premières années de la période révolutionnaire comme sous l'Ancien Régime, les procédures d'indemnisation restent pour l'essentiel centrées sur les textes réglementaires qui les encadrent¹⁴. Déplacer l'analyse pour examiner les modalités de l'action administrative, l'instruction des dossiers et les instruments mobilisés permet d'éclairer non seulement les opérations d'indemnisation, mais aussi le rapport à la propriété et à ses atteintes.
- 8 Tous les propriétaires lésés ne sollicitaient pas nécessairement une indemnité, soit qu'ils y renoncent expressément, soit qu'ils n'y aient pas nécessairement intérêt. Sur le tracé de la route entre Moulins et Izeure, les propriétaires des bois et héritages situés à Rouy « se soumettent par une déclaration signée collectivement, à ne demander aucun dédommagement¹⁵ ». Les motifs de cette renonciation, qui n'a rien d'exceptionnel, ne sont pas explicités, mais suggèrent que les pertes sont potentiellement compensées par les gains escomptés dans l'intérêt particulier des propriétaires (avec une plus-value foncière de terres riveraines) ou en termes de surplus collectif (grâce à la possibilité accrue de valorisation des productions locales). C'est précisément ce calcul que font les religieux bénédictins de l'abbaye de Saint-Julien de Tours en renonçant à réclamer le dédommagement auquel ils pouvaient prétendre pour la perte de bois situés sur la route de Langenerie-la Chartre : « le procureur de cette maison convient lui-même qu'elle trouvera son dédommagement dans l'augmentation du prix des bois auxquels la facilité du transport ajoutera une nouvelle valeur, et il paroît que ces religieux s'estimeront heureux si l'on fait des fossés le long des bois pour les garantir de l'accès des bestiaux¹⁶ ». Avant la loi de septembre 1807 qui prévoit l'évaluation de la plus-value, il reste toutefois extrêmement difficile de déterminer dans quelle mesure l'administration l'intègre dans la fixation du montant des indemnités.

- 9 Les dossiers d'indemnisation traités par l'administration renvoient à des préjudices de natures différentes. Ils concernent d'abord des cas d'expropriation pour cause d'utilité publique dans le cadre de travaux engagés pour une route ou un pont. Sont également susceptibles de réparation financière d'autres atteintes à la propriété que sont la non jouissance de terrains occupés par des dépôts de matériaux pendant les chantiers ou encore des dommages causés par des piétinements intempestifs¹⁷. Le registre conservé pour la généralité de Lyon liste ainsi les indemnités dues entre 1768 et 1791, sans toujours distinguer celles qui sont accordées au titre des expropriations (« fonds pris ») de celles qui sont versées pour les dommages causés aux biens immobiliers ou aux récoltes dans le cadre de l'exécution des travaux ou de l'ouverture de carrières¹⁸.

Motifs des indemnités allouées dans la généralité de Lyon (1768-1791)
(N = 242 cas)

- 10 Les indemnités sont majoritairement décidées pour des biens préemptés pour les ouvrages routiers, sans que la nature de ces travaux soit toutefois précisée. Dans le cas des procédures conservées dans les archives des Ponts et Chaussées, certains dossiers mêlent par ailleurs les deux motifs d'indemnisation : à la perte d'une propriété vient s'ajouter l'impossibilité de disposer d'un terrain pendant un laps de temps donné.
- 11 Si la plupart des procédures concernent des propriétaires privés de la valeur de leur bien, quelques affaires impliquent aussi de simples occupants qui subissent indirectement le préjudice. Le cas de M. Mella, qui a engagé une action pour non-jouissance de son contrat de location et dont les intérêts sont pris en compte par le conseil du département de l'Hérault, est intéressant à cet égard. Les héritiers du propriétaire, qui réclament le paiement d'une indemnité pour la démolition de deux maisons et d'un magasin situés dans le faubourg d'Agde sur le chemin reliant Béziers, obtiennent en 1792 l'assurance de son versement à la condition de régler le contentieux avec M. Mella en l'indemnisant à hauteur de trois cents livres tournois¹⁹.
- 12 Il existe bien des règles procédurales concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique, mais il ne s'agit aucunement d'un droit général et uniforme. Des mesures, adoptées selon des chronologies différenciées, coexistent dans certaines circonscriptions et présentent des modalités diverses de dédommagement. Il semble qu'en Provence ait été mis en place précocement un système d'indemnisation : alors que le règlement de 1687 concernant les ponts et les chemins de la province ne prévoit aucun

dédommagement pour les propriétaires expropriés dans le cadre de travaux de construction ou d'agrandissement des routes, les premières mesures allant dans ce sens apparaissent en effet dans la première décennie du XVIII^e siècle²⁰. De même pour les généralités d'Auch et de Pau, il est décidé en 1750 d'accorder aux propriétaires dont les fonds auront été amputés par des travaux routiers le transfert de biens communaux dans le finage des communautés où ils possédaient déjà d'autres biens fonciers²¹. Des généralités telles que celles de Limoges et de Montpellier se signalent également par la mise en œuvre de dispositifs d'indemnisation dans le courant des années 1750²².

- 13 Ce n'est véritablement qu'à compter des années 1770 que s'opère une nette inflexion dans la prise en compte des droits des propriétaires lésés²³. Elle correspond d'ailleurs à une accélération des travaux routiers. Dans la généralité d'Alençon, un fonds est spécifiquement affecté en 1770 au paiement des indemnités décidées à compter de cette date²⁴. Les Lettres Patentes du 18 avril 1774 ordonnent également leur prise en charge sur les fonds de la généralité de Caen au même titre que d'autres dépenses²⁵. De semblables décisions sont prises dans la généralité de Moulins (1773-1776), l'intendance de Franche-Comté (à partir de 1775) et dans la généralité d'Amiens (entre 1775 et 1779). Cette évolution est confirmée par l'édit de Turgot de 1776, qui stipule explicitement à propos de « l'indemnité légitimement due aux propriétaires d'héritages qui sont privés de leur propriété », que « si la nécessité du service public les oblige à céder leurs propriétés, il est juste qu'ils ne souffrent aucun dommage, et qu'ils en reçoivent le prix de la portion de leur propriété qu'ils sont obligés de céder » (art. 4). C'était la contrepartie à l'imposition que Turgot voulait imposer aux propriétaires en remplacement de la corvée en travail²⁶. Turgot ne faisait en somme que systématiser les initiatives éparses d'indemnisation déjà engagées localement, en imputant sur la contribution représentative de la corvée l'indemnisation des propriétaires affectés par l'alignement d'un nouveau tracé routier ou concernés par l'extraction de matériaux. Dans trois généralités sont alors créés des impositions spécifiques : dans celle de Lyon, l'arrêt du Conseil du 27 mai 1777 et les Lettres Patentes du 9 juillet 1780 affectent une somme de douze mille livres tournois sur la taille ; dans celle de Rouen, un arrêt du Conseil du 10 novembre 1778 prévoit une somme de quarante mille livres tournois sur le second brevet de la taille pour régler les indemnités ; à Tours, un arrêt du Conseil en date du 20 juillet 1779 prévoit une imposition de quarante-et-un mille livres tournois au marc la livre de la capitation pour une durée de dix ans²⁷. Au même moment, il est question en Languedoc d'un projet d'arrêt réglementant les estimations des biens acquis ou à acquérir pour les ouvrages publics de la province, des diocèses et des communautés²⁸. Son promoteur est hostile à une consultation de l'intendant au motif qu'il risque, par souci d'économiser les deniers de la monarchie, de n'être guère favorable aux intérêts des propriétaires²⁹.

- 14 Face à la complexité des situations et à la diversité des régimes d'indemnisation, le Contrôle général décida en 1784 de consulter les intendants pour connaître les usages en vigueur dans les différentes généralités : l'origine des fonds affectés à l'indemnisation des propriétaires, la date à laquelle a été introduite cette prise en charge financière, la durée d'exigibilité des impositions levées et le montant collecté. L'objectif du gouvernement était de déterminer si cette imposition était suffisante et de connaître les moyens éventuels de pourvoir aux arriérés. Dans les circonscriptions où il n'existait pas une telle ressource fiscale pour payer les indemnités, il s'agissait pour le Contrôle général de déterminer si les intendants préféreraient l'affectation de revenus d'impôts existants (taille ou capitation) ou la création d'une imposition territoriale spécifique. Dans le cas de

cette seconde option, il importait d'en déterminer la quotité et la date à compter de laquelle il convenait de faire remonter le paiement des anciennes indemnités. Par la lettre circulaire adressée aux intendants le 14 janvier 1784, le Contrôleur général demandait des états chiffrés sur le montant des indemnités payées ou réclamées. Le gouvernement, qui redoutait l'opposition des parlements, souhaitait que le montant des sommes levées pour l'exercice fiscal corresponde à la somme des ouvertures faites l'année précédente, ou éventuellement, en cas de difficultés, que les indemnités soient acquittées sur les fonds libres de la capitation. Il restait par ailleurs à déterminer la base d'indemnisation : fallait-il ne prendre en considération que la plus-value des prés, vignes et bois et n'accorder aucun dédommagement pour les terres labourables. Les réponses des intendants plus ou moins détaillées rendent compte de situations très diverses à l'échelle du royaume.

Origine des fonds affectés au paiement des indemnités en 1785³⁰

Généralités où sont payées des indemnités		Généralités sans dispositif d'indemnisation
<i>sur imposition</i>	<i>sur fonds particuliers</i> ³¹	
Caen (imposition territoriale) Lyon (taille) Rouen (taille) Tours (capitation) Impositions temporaires Amiens (1775-1779) Moulins (1773-1776)	Alençon Auvergne Besançon Bourges Bourgogne Hainaut Limoges Montauban Orléans Paris Poitiers Roussillon	Auch Bordeaux Chalons Grenoble La Rochelle Metz Nancy Soissons

- 15 Si dans certaines généralités (c'est le cas de celles de Lyon et de Tours), les sommes affectées suffisaient à payer les indemnités, pour d'autres (comme celles d'Alençon et de Rouen), les intendants suggéraient d'employer des fonds complémentaires pour couvrir la dépense. La majorité des intendants se prononcèrent en outre en faveur d'un impôt territorial, même si plusieurs d'entre eux ne suggéraient aucun montant. Le Contrôleur général dut convenir au terme de cette consultation qu'il était impossible d'opter pour une solution uniforme³².
- 16 C'est au cours de la dernière décennie de l'Ancien Régime que plusieurs assemblées provinciales, instituées pour assurer la gestion notamment des Travaux publics et de la fiscalité, vont résolument s'emparer de la question des indemnités. L'édit de juin 1787, qui systématise le dispositif des assemblées provinciales dans toutes les généralités, mentionne d'ailleurs explicitement cette nouvelle attribution. Avant cela, en 1782, puis à nouveau deux ans plus tard, l'assemblée provinciale de Haute-Guyenne protesta de sa volonté de dédommager les propriétaires pour « tous les terrains enlevés à la culture

pour cet usage, quelqu'eût été l'époque du dommage³³ » ; malheureusement, en raison du coût d'une telle opération, elle dut se résoudre à n'accorder d'indemnités qu'à compter de la date de sa création. De la même façon en Picardie, l'assemblée provinciale dut renoncer à donner un caractère rétroactif³⁴. Les assemblées provinciales prirent par ailleurs la précaution de rappeler que seules les routes de première et de deuxième classes étaient concernées par une telle disposition, ce qui excluait les axes secondaires³⁵.

- 17 Bien que les pièces conservées dans les dossiers d'indemnisation ne se réfèrent à aucune disposition réglementaire, il est possible de reconstituer la procédure suivie. Elle est généralement ouverte à la suite d'une requête adressée aux autorités locales, ou diligentée pour toutes les propriétés situées sur un même alignement routier. Un rapport d'évaluation est alors réalisé par des experts ou par l'ingénieur des Ponts et Chaussées. Il est rare que le montant des indemnités proposé à cette étape de la procédure soit remis en cause. Même quand M.-P.-C. Meulan d'Ablois, intendant de la généralité de Limoges, opposa des données fiscales pour contester l'indemnité obtenue par M. d'Arche pour son terrain amputé par le tracé de la route Brive-L'Arche, il n'obtint pas la révision de la somme proposée³⁶. Sur la base des évaluations proposées est ensuite pris un arrêt de liquidation fixant le montant de l'indemnité à verser et la forme du paiement. Même quand l'administration décide l'estimation de plusieurs terrains situés sur un même tracé, la décision reste dans tous les cas individualisée.
- 18 Le traitement administratif des indemnités accordées aux propriétaires obéit à de notables évolutions qui accompagnent la volonté politique exprimée par les autorités dans les deux dernières décennies du XVIII^e siècle d'assurer un juste dédommagement des propriétaires lésés. Des outils produits au niveau du bureau de l'intendance traduisent un souci d'agrégation des décisions rendues. Certains de ces documents synthétiques sont construits à l'échelle d'une section routière³⁷ : un système de numérotation renvoie aux dossiers constitués et les différentes procédures sont elles-mêmes classées en fonction de l'état de leur traitement administratif, selon que les dédommagements sont « payés », « réclamés et non payés » et « non réclamés »³⁸. Des états synthétiques d'ordonnances de paiement sont également réalisés, dans certains services d'intendance, par exercices annuels pour être adressés à l'administration centrale des Ponts-et-Chaussées. L'information y est minimale : seuls figurent le nom du bénéficiaire, le motif « pour indemnités de terrains » et le montant de l'indemnité³⁹. Des documents sont par ailleurs produits dans le cadre de la politique d'indemnisation engagée par les assemblées provinciales. Un registre récapitulatif des indemnités relatives aux travaux des Ponts et Chaussées dresse ainsi un état des sommes versées depuis le 1^{er} janvier 1785 pour la généralité de Lyon⁴⁰. De la même façon, un état des indemnités encore à payer est réalisé pour la généralité de Tours⁴¹.
- 19 Les pièces produites à l'occasion de la procédure éclairent les conceptions que les différents acteurs se font de la propriété. On a vu que, pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ont à arbitrer entre différents tracés, prime une logique économique de calcul des coûts qui intègre faiblement la référence à l'équité⁴². Les discours qu'ils tiennent dans le cadre de la procédure même d'indemnisation se situent moins sur le terrain d'une justification juridique fondée sur l'utilité publique que sur des considérations techniques qui motivent les atteintes à la propriété : la construction ou l'élargissement de telle route ou de telle rue expressément mentionnée. En ce qui concerne l'administration, les dossiers de procédure renseignent incidemment sur les exigences relatives aux justifications à apporter pour établir la propriété ou la jouissance

d'un bien⁴³. Ces titres consistaient en quittances, titres de propriété et de succession ou actes de notoriété. Les procès-verbaux établis par les ingénieurs des Ponts et Chaussées indiquent qu'il y a bien eu « représentation des titres de propriété », et peuvent mentionner des contrats notariés⁴⁴. La production de ces titres devait notamment permettre de vérifier si le bien était grevé d'hypothèques. Les pièces justificatives étaient expédiées au trésorier particulier des Ponts et Chaussées qui, après les avoir visées, devait les déposer au greffe de l'intendance. Toutefois la plupart des dossiers instruits ne contiennent plus ces éléments de justification. En raison de la disproportion entre le coût d'envoi et le montant de l'indemnité, Daniel-Charles Trudaine, intendant des finances en charge de la direction des Ponts et Chaussées, avait d'ailleurs préconisé que les pièces soient visées par l'administration locale et rendues aux propriétaires en échange d'un certificat⁴⁵. Enfin, les lettres adressées à l'administration par les propriétaires – pour réfuter un tracé qui les menacerait d'expropriation, pour solliciter une indemnité à laquelle ils peuvent prétendre une fois la décision arrêtée, ou éventuellement pour contester le montant qui leur est alloué – renseignent sur les droits de propriété qu'ils font valoir. Or, en règle générale, ces pièces n'envisagent que la propriété utile, sans que soient mentionnées les mouvances dont dépendent les biens en question. Au-delà des préjudices réels, est parfois envisagée l'éventuelle dévalorisation des terrains restants qui se retrouvent entaillés par le tracé de la route⁴⁶. Les propriétaires lésés ne se privent pas de rappeler qu'ils sont par ailleurs eux-mêmes redevables à leur tour de dédommagements à l'égard des fermiers qui exploitent leurs terres.

- 20 Point de crispation entre utilité publique et intérêt privé, l'expropriation fait donc l'objet dans les deux dernières décennies de l'Ancien Régime d'évolutions notables dans sa prise en compte comme dans son traitement administratif. À la veille de la Révolution s'affirme résolument une volonté politique de garantir les droits des propriétaires dont les biens se trouvent plus largement affectés par les travaux routiers en les indemnisant à leur juste valeur.

La construction de la valeur

- 21 Qu'il s'agisse de préempter des biens situés sur le tracé d'une route ou aux abords d'un pont, ou de dédommager des propriétaires pour les dégâts causés par le chantier, l'examen des procédures permet de saisir comment est évaluée la perte subie et calculé le montant de l'indemnité.
- 22 L'expertise joue un rôle déterminant dans la construction de cette valeur⁴⁷. Sa fonction intrinsèque est de fixer la valeur d'un bien qui n'est pas mis sur le marché et qu'aucune transaction ne vient expliciter. L'expert apparaît donc comme la figure de celui qui est reconnu capable de formuler les conditions dans lesquelles peut s'opérer un accord équitable entre le propriétaire lésé et l'état. Sa légitimité repose non seulement sur une prétendue position d'extériorité par rapport aux intérêts en jeu⁴⁸, mais aussi sur les compétences techniques qui lui sont reconnues et que signalent les profils socio-professionnels mentionnés dans les sources (arpenteur, conducteur d'ouvrages publics, géomètre, ingénieur...⁴⁹). Alors qu'A.-S. Condette indique que, dans la généralité d'Amiens les experts ne sont pas assermentés, tout au moins pour l'évaluation des terres situées sur le tracé des infrastructures routières, la situation semble différente en Languedoc⁵⁰. Réalisée avant le début des travaux, cette procédure contradictoire se fait sur place en présence des propriétaires entre l'expert choisi par ces derniers et celui mandaté par

l'administration⁵¹. La loi du 4 avril 1793, qui prévoit un expert pour défendre les intérêts du propriétaire et un autre pour le compte du directoire de district, s'inscrit à cet égard dans la continuité des pratiques d'Ancien Régime⁵². Dans les dossiers conservés dans la série F14, il n'y a toutefois pas trace d'expertise contradictoire. Seul le certificat établi par l'ingénieur ou, dans certains cas, par l'inspecteur général des Ponts et Chaussées suffit pour calculer l'indemnité. Dans les deux dernières décennies de l'Ancien Régime apparaissent des formulaires pré-imprimés qui vont servir de support à la rédaction de cette pièce de procédure indispensable à l'établissement de l'arrêt de liquidation. Un circuit administratif semblable existe en Languedoc : c'est le rapport du géomètre visé par le directeur des Travaux Publics et par le commissaire de l'assemblée des états pour la direction des Travaux publics qui engage la décision finale⁵³. Bien que l'expertise contradictoire ait vocation à ménager les intérêts respectifs de l'État et des propriétaires, l'asymétrie du rapport de force laisse toutefois planer une suspicion sur la justesse de l'évaluation. Certaines voix dénoncent ainsi « l'insuffisance des estimations faites par des experts des états de Languedoc et des diocèses pour les indemnités des terrains qui sont pris pour les grandes routes »⁵⁴.

- 23 Les traces écrites qu'ont laissées les évaluations et les pratiques d'expertise renseignent sur les modalités de description des propriétés et de qualification des biens. Les états synthétiques transmis à l'administration centrale des Ponts et Chaussées ne livrent que des informations sommaires. Dans le registre listant les indemnités à verser dans la généralité de Lyon, seuls sont indiqués des « fonds » pris pour telle route, sans que soient précisés leurs usages économiques ou résidentiels. Les caractéristiques du bien apparaissent comme secondaires par rapport à la mention de la route ou de la rue qui ont motivé l'expropriation. C'est à l'échelle des procédures particulières, où sont précisées les caractéristiques des biens à indemniser, qu'il est possible de mesurer la diversité de leur nature : il peut s'agir de terres, d'habitations, d'éléments immobiliers (comme des murs), d'arbres fruitiers... Les dossiers concernent beaucoup plus rarement la perte d'une activité économique. C'est le cas de deux blanchisseurs de toiles situés dans le faubourg de Monfort à Alençon en 1758⁵⁵. Les tenanciers d'auberge sont également susceptibles de solliciter un dédommagement pour la perte de clientèle que leur fait subir le changement de tracé⁵⁶. À propos de la requête adressée par M. Mondavid, propriétaire d'une auberge située au hameau de la maison rouge, sur la route de Limoges à Sarlat, il est toutefois précisé que « l'indemnité qu'il réclame n'[est] pas exigiblement due suivant les règlements » et qu'elle relève plutôt des fonds de charité⁵⁷. Bien que les procédures concernent majoritairement des biens fonciers, d'autres types de propriétés peuvent faire l'objet de demandes d'indemnisation. Alors qu'est décidée la destruction de l'île Saint-Jacques en 1757 dans le cadre du chantier du pont de Tours, l'abbaye de Saint-Julien de Tours sollicite ainsi le dédommagement de la perte de biens immobiliers, mais aussi des rentes et des droits de lods et ventes sur les maisons et les terrains qu'elle possédait en partage avec le collège de Tours. Or, si les rentes pouvaient donner lieu à une indemnisation sous la forme d'une rente constituée sur le Domaine du roi, les droits de lods et ventes en revanche n'ouvraient droit à aucun dédommagement⁵⁸. Il est généralement d'usage de ne pas indemniser les terres labourables, même s'il peut arriver qu'elles soient comptabilisées dans l'estimation effectuée par l'ingénieur⁵⁹. En tout cas elles ne donnent lieu à aucun dédommagement dans les généralités d'Orléans et de Roussillon⁶⁰. Les projets d'arrêts de liquidation peuvent aussi mentionner des terres labourables parmi d'autres types de biens fonciers, sans qu'il soit possible de déterminer si la somme forfaitaire consignée intègre une indemnisation effective de celles-ci⁶¹. En ce

qui concerne les autres types de biens fonciers, la qualification des parcelles semble correspondre à des catégories relativement normalisées, telles que « jardin », « prés », « vignes », « bois »..., qui rendent compte de leurs usages agricoles⁶². L'intendant des Ponts et Chaussées, A.-L. Chaumont de la Millière, signalait que, dans certaines généralités, les terres étaient évaluées sur la base de la plus-value qu'elles présentaient par rapport à leur estimation comme terres labourables⁶³. Cela ne concerne toutefois pas les circonscriptions retenues pour cette étude. Quant aux maisons, leur valeur est déterminée sur des critères intrinsèques : seules celles qui n'étaient pas vétustes ouvraient droit à une indemnité.

- 24 Le calcul de l'indemnité, loin d'être laissé à l'arbitraire de l'administration ou à la discrétion des experts, obéit à des règles établies. L'une d'entre elle consistait à ne dédommager que la perte subie et non le gain manqué⁶⁴. Les valeurs de référence sont rapportées aux surfaces précisément mesurées sur la base des indications de longueur et de largeur des parcelles concernées. Pour les biens préemptés pour être absorbés dans le tracé de la route, l'évaluation des biens fonciers semble obéir grosso modo à une hiérarchie des valeurs assez semblable à celle que l'on observe dans les transactions foncières⁶⁵.

	Arpent d'herbage	Arpent jardin ou verger	Arpent de vigne	Arpent de bois
Gacé (généralité d'Alençon) ⁶⁶	1 200 livres tournois	350 livres tournois	–	–
Sur le tracé de la route d'Espagne (généralité de Tours) ⁶⁷	500-700 livres tournois	600 livres tournois	300-400 livres tournois	300 livres tournois

- 25 Les parcelles boisées sont évaluées au même barème que les terres agricoles⁶⁸. Les jardins et les vergers sont tarifés à un taux équivalent. Les parcelles de pré en regain sont mieux indemnisées que celles qui servent au pacage. La façon dont sont appréciées les qualités relatives des terres au sein d'une même catégorie de biens fonciers reste cependant difficile à déterminer. Un arrêt de liquidation daté de 1754 fait ainsi allusion à une distinction de deux types de qualité de terres, sans toutefois les expliciter⁶⁹. Des informations relatives au prix du marché peuvent accessoirement servir d'estimation de référence pour établir la valeur des biens à indemniser. L'ingénieur Leclerc est ainsi mandaté pour se renseigner sur le prix des bois situés sur le tracé de la route Guéret-Limoges⁷⁰. De la même façon, l'indemnité de deux corps de bâtiment situés à l'entrée du pont de la ville et qui étaient à démolir pour le passage de la route Angers-Laval fut fixée sur la base du montant des loyers⁷¹. Le montant de l'indemnité était par ailleurs susceptible de modification en fonction du tracé de la route et de la rente liée à la proximité de celle-ci. Dans le compromis passé par le sieur Grivet avec l'administration des Ponts et Chaussées pour vendre un terrain à la porte de Barbacanne, « il fut inséré dans le compromis que le prix serait réduit de trois mille livres tournois si la route ne passait pas par cette poste⁷² ». Pour le calcul des indemnités dues pour non-jouissance de terrains occupés ou endommagés par les chantiers, il existe également des prix de

référence. Dans la généralité de Tours par exemple, le défaut de jouissance est dédommagé à hauteur de vingt-cinq à trente livres tournois par an⁷³. Dans le cas de propriétaires qui auraient ensemencé leurs champs sans avoir été avertis du début des travaux, il était prévu également d'évaluer la perte de la récolte pour les terres prélevées pour le remblai de la route. Une fois établie la valeur des biens à dédommager, il ne restait plus qu'à appliquer la base d'indemnisation. Dans la généralité d'Auvergne, il était ainsi d'usage d'accorder le sixième de la valeur des terrains⁷⁴.

- 26 Les dossiers conservés font toutefois rarement état de contentieux engagés par les propriétaires pour contester l'évaluation de leur bien et solliciter une contre-expertise. Cependant des dossiers de liquidation permettent parfois de mesurer l'écart entre l'indemnité réclamée par le propriétaire (sinon le préjudice subi) et la valeur finalement arrêtée par l'administration⁷⁵. La correspondance qui accompagne l'élaboration d'un nouveau règlement en 1777 pour la province de Languedoc signale des procédures d'estimation qui « donnent toujours lieu de nommer un tiers, qui n'exclut aucune [sic] de demander une seconde vérification à ses frais »⁷⁶. S'agit-il là d'un argument rhétorique pour justifier une modification du régime d'expertise ou bien le constat de dysfonctionnements réels dans l'évaluation des terres ? Toujours est-il que les archives de l'intendance ne contiennent qu'un nombre très limité de contentieux. De même, dans la généralité de Paris, sur les vingt-deux dossiers conservés entre 1754 et 1788, seul un cas donne lieu à une contestation : il s'agit du curé de Ville d'Avray, M. Collier, qui se plaint de la réduction de l'intérêt qui lui est appliqué (vingt au lieu de vingt-cinq)⁷⁷. Il est impossible d'établir si les quelques réévaluations consignées sur le registre de la généralité de Lyon résultent de protestations de la part des propriétaires concernés. Il pouvait être préférable de se satisfaire du montant de l'indemnité allouée par l'administration et d'avoir l'assurance d'un règlement rapide.
- 27 Le calcul des indemnités auxquelles pouvaient prétendre les propriétaires expropriés ou lésés résulte donc de procédures et de critères assez bien établis à la fin de l'Ancien Régime. Il restait à payer ces indemnités une fois qu'elles avaient été fixées.

Contraintes financières et modalités de paiement

- 28 L'argument selon lequel la monarchie française, en raison de son impécuniosité, n'honorait pas ses engagements à l'égard des propriétaires lésés mérite d'être nuancé au regard des sources.
- 29 Les circuits de financement dépendent du motif ouvrant droit à l'indemnité. Il est prévu que les expropriations de terrains pour le tracé des routes soient à la charge de l'État⁷⁸. En ce qui concerne les dommages sur les fonds riverains, il revient aux entrepreneurs adjudicataires, en vertu d'une clause expresse du devis, de verser les indemnités dues aux propriétaires de terres fouillées pour matériaux⁷⁹. Les entrepreneurs sont également tenus de dédommager en argent les propriétaires dont ils occupent les terrains pour y entreposer des matériaux⁸⁰. Ces sommes pouvaient aussi être prélevées sur les revenants bons, c'est-à-dire les fonds affectés à des travaux mais qui n'ont pas été dépensés⁸¹. Il fut ainsi décidé que l'indemnité à verser au chapitre de Saint-Gatien à Tours serait prise pour un cinquième sur les fonds des Ponts et Chaussées et pour le reste sur ceux des Turcies et Levées⁸².

- 30 Pour les biens de mainmorte, il est convenu en principe de les dédommager par « un remploi en immeuble pour la valeur du fonds de leur indemnité⁸³ ». L'usage est d'assigner une rente sur le Domaine payée à raison du denier 25 sur les fonds de la généralité. Pour prétendre au paiement de cette rente, les propriétaires devaient préalablement faire viser leurs titres de propriété et obtenir un arrêt du Conseil sur la foi d'un certificat délivré par le sous-ingénieur des Ponts-Chaussées, prendre des Lettres Patentes sur cet Arrêt, et les faire enregistrer à la Chambre des comptes⁸⁴. La lourdeur d'une telle procédure obligeait la monarchie à consentir parfois quelques arrangements : « l'on a quelques fois pris le parti de leur faire payer en attendant des rentes sur le domaine au denier 25⁸⁵ ». Dans le cas du prieur de Notre-Dame de Boisrahié de Grammont, le garde des Sceaux autorisa par exemple le versement en argent sur les fonds de l'adjudication du pont du Cher⁸⁶.
- 31 Certaines dispositions prévoient également que les propriétaires bénéficient d'une compensation en biens fonciers. L'arrêt du Conseil du 26 mai 1705 stipule ainsi que « sera délaissé le terrain des anciens chemins qui seront abandonnés, et en cas que le terrain desdits anciens chemins sur lesquels les nouveaux chemins passeront ou que la portion de leurs héritages qui resteroit fût trop peu considérable pour pouvoir être exploitée séparément », il sera procédé pour des dédommagements d'une valeur supérieure à deux cents livres tournois à un échange avec des parcelles non cultivées de valeur équivalente⁸⁷. Les terrains gagnés sur d'anciens chemins de traverse pouvaient aussi être donnés à titre d'indemnité⁸⁸. C'est également la solution qui a été choisie dans la généralité de Paris pour les voies secondaires quand les propriétaires n'ont pu obtenir une modération d'imposition. De semblables compensations sont également pratiquées dans la généralité d'Auch⁸⁹. Dans la généralité de Lyon, onze des cent quarante-sept cas d'expropriation ont ainsi donné lieu à l'attribution de sections de chemins désaffectés. Ce système de compensation était un moyen d'économiser les fonds en argent disponibles pour le règlement des indemnités. Il reste cependant difficile de déterminer si ces dotations foncières correspondaient à la valeur réelle des terres expropriées.
- 32 Pour les versements à faire en argent, les généralités présentent des situations contrastées. Certaines disposent de fonds spécifiquement affectés au paiement des indemnités. Comme nous l'avons déjà signalé à propos de la généralité d'Alençon, l'ingénieur dispose, à partir de 1770, d'une enveloppe financière spécifique pour cette dépense⁹⁰. Il est également question d'une « caisse des indemnités des grandes routes » dans la généralité de Lyon⁹¹. L'édit de février 1776, en prévoyant que les fonds nécessaires seront pris sur les ressources de l'imposition supplétive de la corvée, avait vocation à assurer un financement pérenne. Perronet l'estimait à près de cinq cents mille livres tournois, ce qui équivaut à 5 % des recettes escomptées de la contribution représentative de la corvée. La suspension de la commutation de la corvée voulue par Turgot obligea la monarchie à trouver d'autres ressources financières pour garantir le paiement des indemnités. La levée d'une imposition est ainsi décidée en 1779 pour dix ans dans la généralité de Tours de façon à réunir la somme de quarante-et-un mille livres tournois⁹². En 1777, les taillables de la généralité de Lyon furent également soumis à une imposition de douze mille livres tournois, qui fut confirmée trois ans plus tard, pour payer les indemnités⁹³. Dans la généralité de Caen, ce sont cinquante mille livres tournois qui sont imposés à partir de 1785 sur tous les contribuables sans distinction de privilège pendant six ans⁹⁴.

- 33 Si, dans plusieurs généralités, des fonds ont bien été affectés aux procédures de dédommagement, ils ont pu se révéler insuffisants dans plusieurs circonscriptions pour couvrir la dépense, comme l'indique le montant des arriérés.

Montant des sommes dues en 1784

Généralités	Montants dus	Montant annuel de l'imposition
Alençon	113 571 ⁹⁵	15 000 (1770) → 20 000 (1776)
Chalons	79 341	–
Lorraine	86 807 (1769)	10 000 9 561
Limoges	59 065	10 000
Metz	62 851	–
Moulins	300 000	25 000 (1773-1776)
Poitiers	50 864	–
Rouen	123 716	40 000
Soissons	155 450	–

- 34 Dans la généralité de Rouen, l'intendant fut autorisé à prélever quarante mille livres tournois sur le fonds destiné au casernement pour compléter la somme équivalente allouée sur le second brevet de la taille⁹⁶. En Languedoc, les propriétaires de la route royale d'Albi au pont de Tanus furent indemnisés sur les fonds alloués par le roi pour les Ponts et Chaussées⁹⁷ ; pour compléter la dotation de sept mille livres tournois inscrite sur l'état du roi, l'intendant décide de puiser dans les recettes de la crue sur le sel qui servaient à financer la construction de la route Toulouse-Albi⁹⁸. Quand la commutation de la corvée fut décidée en 1786, les assemblées provinciales allaient effectivement affecter une partie des recettes de la contribution représentative, quitte à les compléter par d'autres sources de financement. En Picardie, il fut prévu dès 1787 que « les paiemens desdites indemnités seront pris sur les fonds provenans des rabais des adjudications, s'il y a lieu, ou sur les fonds de la prestation de la corvée pour l'année 1789⁹⁹ ». En Normandie, l'assemblée provinciale décida, pour rembourser intégralement les sommes dues aux propriétaires, de compléter les recettes de la contribution supplétive de la corvée par les crédits ordinaires alloués au financement des Ponts et Chaussées¹⁰⁰. Les assemblées provinciales se montrèrent non seulement soucieuses de verser les indemnités dues aux propriétaires lésés, mais aussi de réviser les rôles de taille de façon à s'assurer que les terres absorbées dans la construction de nouvelles routes ne soient plus assujetties à l'impôt. Si l'on en croit Chaumont de la Millière, les généralités présentaient des situations financières différenciées à la fin de l'Ancien Régime : onze avaient les ressources suffisantes pour acquitter les indemnités ; six ne disposaient pas de fonds

suffisants ; et, dans neuf d'entre elles, aucun financement n'était affecté à cette dépense¹⁰¹.

- 35 Le paiement des indemnités dues pour des expropriations fut aussi ponctuellement affecté sur d'autres fonds que ceux affectés au financement des travaux routiers. Dans la généralité de Lyon, vingt dossiers furent liquidés sur le fonds des étapes sans que ni le montant, ni la localisation ou la qualité du propriétaire ne permettent d'expliquer un tel circuit financier. La monarchie chercha aussi à se décharger du versement d'une partie des indemnités. C'est le cas à Lyon, où la municipalité se vit imputer leur paiement par l'arrêt du Conseil du 27 mai 1777, dans les limites de la banlieue fixée à mille deux cents toises, au motif qu'elle n'avait pas contribué au financement de la route vers Paris¹⁰². Cette participation financière était estimée à trente-et-un mille livres tournois. Malgré les protestations du Consulat, qui invoquait le fait que la ville de Paris n'était pas assujettie à une telle charge, il fut débouté en vertu de l'arrêt du Conseil du 19 juillet 1780¹⁰³. Tout au plus, il obtint la possibilité de contester les estimations qui seraient proposées par l'ingénieur.
- 36 En principe les indemnités devaient être acquittées avant le début des travaux. La commission intermédiaire de l'assemblée provinciale de Normandie rappelle ainsi qu'« on ne doit destituer la propriété des terres, pour l'emplacement des nouvelles parties de routes qu'après non seulement que la valeur en a été dûment constatée, mais encore qu'il ait été pourvu au paiement des indemnités¹⁰⁴ ». De nombreux cas tendent à montrer que cette règle était loin d'être respectée. Par exemple, M. Chaumont de la Millière intervient en 1774 auprès de l'intendant de la généralité d'Alençon pour faire verser à M. Frumechon le paiement de l'indemnité de 1 636 livres tournois qui lui est due alors que la route est construite depuis dix ans¹⁰⁵. Pour honorer leurs obligations, les autorités optèrent parfois pour des versements fractionnés sur deux, voire trois exercices. La somme due à M. Le Noir fut portée « sur le registre des indemnités pour être payé, moitié au commencement de 1786 et le surplus à la même époque de 1787¹⁰⁶ ». Dans la généralité de Lyon, près de la moitié des dossiers sont apurés avant 1791.

État des liquidations dans la généralité de Lyon en 1791
(N = 242)

- 37 Cela ne signifie toutefois pas que toutes les sommes dues aient été effectivement versées aux propriétaires. Malgré leur souci de protéger les intérêts des propriétaires expropriés pour cause d'utilité publique, les autorités révolutionnaires se heurtèrent aux mêmes difficultés que sous l'Ancien Régime pour honorer leurs engagements financiers. L'indemnité due à M. Monrourier pour un terrain préempté sur le chemin Lodève-Montpellier, quoique liquidée, n'est pas payée faute de fonds¹⁰⁷.
- 38 L'équité commandait que l'ordre de paiement soit réglé en fonction de l'ancienneté des procédures d'expropriation. Dans la généralité de Tours, l'ingénieur en chef fut missionné pour établir un état général divisé en dix classes distribuant les demandes des plus anciennes aux plus récentes¹⁰⁸. Dans la généralité de Lyon, les indications relatives à la situation financière des propriétaires – « est dans le besoin », « recommandées par sa pauvreté », « âge et infirmité », ... – suggéraient également que des critères sociaux puissent aussi être pris en considération. L'assemblée provinciale avait en effet décidé d'un ordre pour procéder aux dédommagements « en commençant par les taillables, et entre ceux-ci par les moins payans au rôle des tailles, et ensuite les privilégiés¹⁰⁹ ». En Picardie, il fut décidé d'« acquitter d'abord celles dues aux particuliers de la campagne, ensuite celles des communautés, et enfin celles des seigneurs et communautés religieuses¹¹⁰ ». Cet ordre de priorité est calqué sur le système d'indemnisation mis en place pour les canaux. Le registre de la généralité de Lyon montre que, entre le rapport établi par l'ingénieur et l'ordonnance de paiement, plusieurs mois ou années pouvaient s'écouler. L'ancienneté de la procédure peut même devenir un motif d'annulation, comme dans le cas des bâtiments et de l'abreuvoir détruits sur le tracé de la route de Lyon à Montbrison (1777-1785). Cet ordre de paiement peut également souffrir quelques exceptions quand les propriétaires consentaient à une diminution de l'indemnité en échange de l'assurance d'une liquidation plus rapide. M. d'Arche obtint ainsi le versement de cinq cents livres tournois à titre d'indemnité pour la démolition du mur de clôture de son jardin qui avait été estimée à sept cent cinquante livres tournois¹¹¹.

- 39 La qualité sociale du propriétaire, si elle ne semble pas rentrer en ligne de compte dans la fixation de la valeur, pouvait influencer sur le sens de la décision, les modalités d'indemnisation, voire la rapidité de la procédure. Chaumont de la Millière intervint en personne en faveur de quelques propriétaires au risque d'exposer l'intendant d'Alençon à d'autres sollicitations dérogatoires¹¹². Le cas du duc d'Orléans est exemplaire de cette influence relative en fonction des positions sociales : après avoir freiné pendant près de seize ans l'avancement des travaux sur la route entre Paris et Tours, dont le tracé le privait d'une partie des revenus de son apanage, car la ville d'Orléans n'était plus desservie, il obtint en 1783 l'établissement à Chartres d'un droit de passe-debout sur les vins et les liqueurs à l'instar de celui qu'il percevait à Orléans, ainsi que la distraction du bail des Fermes pendant six ans des nouveaux droits d'aides de Chartres, Vendôme et Beaugency¹¹³.
- 40 Usant de ses prérogatives de puissance souveraine, l'État est le seul à pouvoir invoquer l'utilité publique justifiant la validité d'une procédure d'expropriation ou d'occupation temporaire d'une propriété privée à condition d'en dédommager le propriétaire. Au XVIII^e siècle, le roi fit largement valoir ce droit pour mettre en œuvre la politique routière, qui commandait l'ouverture de nouvelles voies et la modification de certains tracés. Avec la multiplication de ces chantiers allait se poser de façon aigüe la question complexe des indemnités pour des expropriations et des occupations de terrains. Au cours des deux dernières décennies de l'Ancien Régime, alors que la monarchie poursuit une active politique routière, s'affirment des exigences en matière d'équité en même temps que se mettent en place des procédures de plus en plus normalisées. La Révolution réaffirme avec vigueur le principe d'un juste dédommagement des propriétaires en même temps qu'elle va poser les bases nouvelles du droit de la propriété. Malgré les garanties données par la loi à partir de 1789 et la consécration du caractère sacré et inviolable de la propriété, les autorités révolutionnaires semblent avoir eu tout autant de difficultés que l'État d'Ancien Régime, sinon plus, pour respecter leurs engagements financiers à l'égard des propriétaires riverains.

NOTES

1. Anne CONCHON, *La Corvée des grands chemins au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2016, p. 57-65
2. Charles DURAND, « Le régime juridique de l'expropriation d'utilité publique sous le Consulat et l'Empire », *Annales de la faculté de droit d'Aix en Provence*, 1948, p. 5-96. Luigi LACCHÉ, « L'expropriation pour cause d'utilité publique en France au XIX^e siècle. Origines et développement d'un modèle juridique », *Recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions*, t. LXVII, *L'Expropriation, Deuxième partie*, Bruxelles, de Boeck, 2000, 2^e partie, p. 79-103. Id., « L'expropriation pour cause d'utilité publique, la propriété et les garanties constitutionnelles dans la France révolutionnaire », *Constitution & Révolution aux États-Unis d'Amérique et en Europe (1776/1815)*, Laboratorio di storia costituzionale, Macerata, 1995, p. 509-535. Id., « Administration et expropriation pour cause d'utilité publique en France (1810 1870) : problèmes et solutions », *Administration et droit*, éd. F. Burdeau, Paris, L.G.D.J., 1996, p. 112-122.

Gérard CHIANEA, « Propriété féodale, propriété absolue et expropriation », *Les Droits de l'homme et la conquête des libertés*, Grenoble, PUG, 1988, p. 241-247.

3. Rodolphe DARESTE, « Une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique sous Louis XIV et Louis XV », *Revue de législation ancienne et moderne française et étrangère*, 1872, p. 179-188.

4. Alfred DES CILLEULS, *Origines et développement du régime des travaux publics en France*, Paris, Imprimerie nationale, p. 86-108. Alphonse DEBAUVE, *Les Travaux publics et les ingénieurs des Ponts et Chaussées depuis le XVII^e siècle*, Paris, Veuve C. Dunod, 1893, p. 23-29. Jean PETOT, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées (1599-1815)*, Paris, Librairie Marcel Rivière et C^{ie}, 1958, p. 208-212. François MONNIER, *Les Marchés de travaux publics dans la généralité de Paris au XVIII^e siècle*, Paris, LGDJ, 1984 ; Id., « La notion d'expropriation au XVIII^e siècle d'après l'exemple de Paris », *Journal des savants*, juillet-décembre 1984, p. 223-258 ; Jean-Louis HAROUEL, « L'expropriation dans l'histoire du droit français », *Recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions*, t. LXVII, *L'Expropriation, Deuxième partie*, Bruxelles, de Boeck, 2000, p. 39-77 ; id., « Aux origines du droit français de l'expropriation, utilité publique et juste indemnisation avant la Révolution », dans *Clés pour le siècle : droit et science politique, information et communication, sciences économiques et de gestion*, Paris, Dalloz, 2000, p. 759-773 ; Jean-Louis MESTRE, « Du régime seigneurial au droit administratif : l'expropriation dans le droit français », *Wissenschaft und Recht der Verwaltung seit dem Ancien regime Europäische Ansichten*, Frankfurt am Main, 1984, p. 29-39 ; Id., « L'expropriation face à la propriété (du Moyen Age au Code civil) », *Droits*, 1985, p. 51-62. Nicolas LYON-CAEN, « Un prix sans aménité. L'indemnisation des propriétaires parisiens à la fin de l'Ancien Régime », *Histoire & mesure*, 2013, Xxviii (1), p. 75-106. Jean BART, « La Révolution française et l'expropriation », dans *Histoire de l'expropriation du XVIII^e siècle à nos jours*, 1^{re} journée d'études historiques du Laboratoire collectivités locales (Orléans, 13 mai 1996), Orléans, Laboratoire collectivités locales, 1997, p. 21-29.

5. Anne-Sophie CONDETTE-MARCANT, *Bâtir une généralité. Le droit des travaux publics dans la généralité d'Amiens*, Paris, Cheff, 2001, p. 417-477, et Jérôme SLONINA, *La Politique routière des états de Languedoc de 1753 à 1789*, thèse de droit de l'université des sciences sociales de Toulouse, 1999, p. 403-431.

6. *Property Rights and Their Violations: Expropriations and Confiscations, 16th-20th Centuries. La propriété violée expropriations et confiscations, XVI^e-XX^e siècles*, L. Lorenzetti, M. Barbot et L. Mocarelli (dir.), Bern, Peter Lang, 2012. Voir notamment l'article de Natascia RIDOLFI, « Expropriation for Public Use : Construction of the Railway Line in Abruzzo », *ibid.*, p. 225-246.

7. Rafe BLAUFARB, *The Great Demarcation. The French Revolution and the Invention of Modern Property*, Oxford, Oxford University Press, 2016.

8. C'est le cas par exemple dans la sénéchaussée de l'Agenais : « 3° Les terres prises pour l'alignement des grandes routes seront exactement payées aux propriétaires, selon l'estimation qui en sera faite, ou par des membres, ou par des préposés des États provinciaux commis à cet effet. Ce dédommagement, d'une justice rigoureuse en tous lieux, est plus essentiellement nécessaire dans l'Agenois, parce que les possessions y étant très-divisées, un pauvre propriétaire pourrait souvent être impunément dépouillé de la plus grande partie de ses propriétés. (...) 5° Pour obvier à la confection, réparation et ouverture des routes et chemins ci-dessus, l'Agenois demande qu'il soit rendu compte aux États provinciaux des sommes déjà levées, et de celles qui le seront dorénavant pour cet objet. », *Archives parlementaires de 1789 à 1860*, Paris, Librairie administrative de p. Dupont, 1862, 1789, t. 1, p. 683.

9. *Propriété et Révolution*, éd. G. Koubi, Paris, Éditions du CNRS, 1990, p. 23. Chantal GAILLARD, *La Révolution de 1789 et la propriété*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1991.

10. « Les propriétés étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité », *Déclaration des droits de l'homme et du citoyen*, 1789, art. 17. Constitution du 3 septembre 1791 (Titre premier) : « La Constitution garantit l'inviolabilité des propriétés ou la juste et préalable indemnité de celles dont la nécessité publique, légalement constatée, exigerait le sacrifice » et Constitution de l'an II (art. 19) : « nul ne peut être privé de la moindre portion de sa propriété, sans son consentement, si ce n'est lorsque la nécessité publique légalement constatée l'exige, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité ».

11. *Archives parlementaires de 1789 à 1860...*, op. cit., t. 31, p. 433. Elle sera révisée par la loi du 16 septembre 1807 (titre XI, « Des indemnités dues aux propriétaires de terrains »).

12. De fait les arriérés consignés dans les archives se révèlent particulièrement importants dans certaines circonscriptions à la fin de l'Ancien Régime.

13. C'est le cas notamment des généralités d'Alençon (F¹⁴ 129), de Limoges (F¹⁴ 154B), de Lyon (F¹⁴ 156B), de Montpellier (F¹⁴ 163B), de Moulins (F¹⁴ 165), de Tours (F¹⁴ 180) et de Paris (F¹⁴ 183). Un mémoire, remis en novembre 1785 au Contrôleur général Charles-Alexandre Calonne, rend compte par ailleurs d'une volonté politique de généraliser l'indemnisation des propriétaires expropriés. Une lettre circulaire avait été adressée le 14 janvier 1784 aux intendants pour connaître les modalités d'indemnisation en vigueur dans leur circonscription. Pour la généralité de Bordeaux, ce sont les deux commissaires nommés en 1784 après la démission de Nicolas Dupré de Saint-Maur qui répondirent sommairement. Au terme de l'analyse des différentes réponses aux cinq questions, le mémoire de 1785 recommande de conserver les dispositifs dans les dix-huit généralités où il existe déjà un mode d'indemnisation. Dans les neuf autres, il est prévu d'introduire une imposition et de demander aux intendants concernés d'estimer son montant.

14. Plusieurs de ces dispositions sont conservées dans la collection Poterlet à la cote F¹⁴ 9974.

15. AN, F¹⁴ 165. Mémoire.

16. AN, F¹⁴ 180. Lettre de Duclury (22 janvier 1773).

17. En Languedoc, les propriétaires de terres riveraines de voies d'eau sont indemnisés selon les mêmes modalités pour des déblais de terres déposés sur leurs fonds (AD Hérault, C 12076. Canal de Carcassonne. Terres couvertes de déblais, 1789).

18. AD Rhône, 1C 173*. État général des indemnités relatives aux travaux des Ponts et Chaussées, dues au 1^{er} janvier 1785 et depuis. Ce registre précise jusqu'à la ligne 205 la nature de l'atteinte qui justifie le versement d'une indemnité. Sur les dernières pages, seule est indiquée la route.

19. AD Hérault, C 2230. Extrait du Procès-verbal du Conseil de département de l'Hérault (10 décembre 1790).

20. J.-L. MESTRE, *Le Contentieux des communautés de Provence : un droit administratif à la fin de l'Ancien Régime*, Toulouse, Impr. M. Espic, p. 320.

21. AN, F¹⁴ 9791. Arrêt du Conseil (5 mai 1750) : « pour dédommager les particuliers auxquels il a été pris du terrain, et ceux auxquels on pourrait en prendre à l'avenir pour les nouvelles routes, il leur sera donné en remplacement des biens communaux dans chacune des communautés et paroisses, où les biens sont situés, à l'effet de quoi il sera fait un arpentage à leurs frais des terres dont ils demanderont le remplacement, par un arpenteur qui sera nommé par notre subdélégué, sur les lieux, lequel arpenteur marquera dans son procès-verbal, la nature des fruits qui se récoltaient dans ledit terrain ».

22. Dans la généralité de Limoges, il semble que des indemnités aient été acquittées à compter de l'année 1754 (AN, F¹⁴ 9808. *Indemnités. Mémoire*, novembre 1785). Les Archives départementales de la Haute-Vienne (C 315-320, C 347 et C 699) conservent d'ailleurs le détail de ces opérations de liquidation entre 1757-1789). Pour la généralité de Montpellier : état des indemnités accordées pour les terrains pris à l'occasion du chemin du pont Saint-Esprit à la grande route de Provence, 1758 (AN, F¹⁴ 163B).

23. AD Hérault, C 12076. Renseignements sur la manière de procéder au paiement des indemnités des terres prises pour les ouvrages publics en Languedoc.
24. AN, F¹⁴ 129. Lettre de A.-J.-B.-A Jullien, intendant de la généralité d'Alençon, (1^{er} décembre 1774). Le montant de quinze mille livres tournois pris sur les fonds libres de la capitation fut porté à vingt mille livres tournois en 1776 (AN, F¹⁴ 9808. *Indemnités. Mémoire*, novembre 1785)
25. Lettre de Turgot à l'intendant de Caen (10 septembre 1774), *Œuvres*, éd. G. Schelle, Paris, F. Alcan, 1922, t. 4, p. 172. L'impôt territorial décidé en 1774, pour un montant de soixante mille livres tournois levé sur les trois années – 1776, 1777 et 1778 –, était destiné à couvrir non seulement les indemnités pour des travaux routiers, mais aussi celles dues pour les ouvrages au môle de Granville, la construction de la maison de force de Beaulieu et la liquidation des offices du parlement. Les dossiers relatifs aux procédures d'indemnisation sont conservés aux archives départementales du Calvados (C 3125-3204). La perception de cet impôt territorial fut prorogé en décembre 1779 jusqu'en 1785 pour un montant de cinquante mille livres tournois ; En août 1790, le montant des indemnités à payer pour les travaux routiers s'élève à 229 189 livres tournois.
26. Un des arguments que les propriétaires vont opposer aux Physiocrates qui voulaient les assujettir à une imposition en remplacement de la corvée en travail était qu'ils contribuaient déjà à la dépense à travers l'appropriation de terres riveraines.
27. AN, F¹⁴ 9808. *Indemnités. Mémoire*, novembre 1785.
28. Ce texte ne fut finalement pas adopté (AD Hérault C 12076. Lettre du marquis de Montferrier à M. Rome, 29 septembre 1777).
29. AD Hérault, C 12076. Lettre de Joubert à M. Rome (31 mars 1777).
30. AN, F¹⁴ 9808. *Indemnités. Mémoire*, novembre 1785.
31. Il s'agit de modérations d'imposition (Auvergne, Limoges et Paris), fonds libres de la capitation (Alençon, Orléans, Poitiers), fonds communs (Bourgogne), fonds des Ponts et Chaussées (Limoges, Roussillon) ou droits sur les boissons (Hainaut) ou la vente de fonds communaux (Pau). Dans certains cas (comme Limoges, présenté ci-avant, mais aussi Bourges...), il s'agit de solutions composites.
32. AN, F¹⁴ 9808. *Indemnités. Mémoire*, novembre 1785.
33. *Procès-verbal des séances de l'assemblée provinciale de Haute-Guienne, tenue à Villefranche...*, 1787, p. 331-333.
34. *Procès-verbal de l'assemblée provinciale de Picardie...*, 1788, p. 281.
35. *Procès-verbaux des séances de l'assemblée provinciale de la généralité de Lyon et de sa commission intermédiaire...*, 1787, p. 357 et 362.
36. AN, F¹⁴ 154. Note : « cette estimation est d'autant plus favorable que d'après ce que M. d'Arche paye de 20^{ème} la setérée ne représente qu'un capital de 360 livres tournois ».
37. AN, F¹⁴ 153B. État des indemnités accordées pour les terrains pris à l'occasion du chemin du pont Saint-Esprit à la grande route de Provence (Lyon en Provence) 1758.
38. AN, F¹⁴ 180. Ponts et Chaussées. Route d'Espagne. Dégommagements de terrain. État général des dédommagements de terrain payés ou à payer sur les fonds des Ponts et Chaussées situés entre Tours et Grandmont dont partie a été réclamée et partie de ne l'a pas encore été (1751).
39. AD Orne, C138. État compilant les ordonnances pour exercice de 1769.
40. AD Rhône, 1C 173*. État général des indemnités relatives aux travaux des Ponts et Chaussées, dues au 1^{er} janvier 1785 et depuis.
41. AD Indre et Loire, C 180. État sommaire des indemnités restant à payer au 1^{er} janvier 1787 pour les terrains employés à l'ouverture des routes.
42. Thierry KIRAT et Nadine LEVRATTO, « Tous égaux face aux nuisances des infrastructures de transport ? Le calcul économique et le droit administratif au défi de l'équité », *Géographie, économie, société*, 2008, 10 (3), p. 350-364.
43. Isabelle GRANGAUD, « Prouver par l'écriture : propriétaires algérois, conquérants français et historiens ottomanistes », *Genèses*, 2009, 74 (1), p. 25-45.

44. AN, F¹⁴ 180. Généralité de Tours. Ponts et Chaussées. Pont de Tours (25 janvier 1776).
45. AD Orne, C 131. Copie de la lettre écrite par Monsieur Trudaine intendant des finances à M. de Bellisle ingénieur du Roy à Alençon le 26 février 1763.
46. AN, F¹⁴ 129. Lettre de M. Contest de la Chataigneraye (16 octobre 1771), propriétaire de la terre de la Boutonnière située sur le tracé de la route Alençon-Rouen : « on coupe en deux mes meilleurs herbages ; ce qui restera ne sera d'aucune valeur attendu le peu d'étendue de chaque pièce ».
47. Michela BARBOT, « The Justness of Aestimatio and the Justice of Transactions: defining Real Estate Values in 16th-18th Century Milan », B. De Munck et D. Lyna (éd.), *Concepts of Value in Material Culture, 1500-1900*, New York, Asghate, 2015, p. 133-149.
48. Cécile ROBERT, « Les incertitudes politiques sont-elles solubles dans l'expertise ? Du recours de la Commission européenne à l'expertise extérieure », dans L. Dumoulin, S. Labranche, C. Robert et p. Warin (dir.), *Le Recours aux experts. Raisons et usages politiques*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2013, p. 103-125.
49. AN, F¹⁴ 165. Route de Moulins à Gannat. Ordonnance du bureau des finances (10 septembre 1773).
50. AD Hérault, C 5712.
51. J. Slonina indique que, en Languedoc, l'expert chargé de défendre les intérêts du propriétaire est nommé par l'administration (J. SLONINA, *op. cit.*, p. 407)
52. A. DEBAUVE, *op. cit.*, p. 25.
53. AD Hérault, C 12076.
54. AD Hérault, C 5712. Lettre adressée à M. de Saint-Priest (17 avril 1780).
55. AN, F¹⁴ 179A.
56. Un tel cas est cité par Geneviève DELAUME, *Le Bureau des finances de la généralité de Paris*, Paris, Éditions Cujas, 1966, p. 126.
57. AN, F¹⁴ 129. Rapport sur la requête du Sr Mondavid aubergiste de la maison rouge sur la route de Limoges à Saint-Yrieix (10 mars 1788). Si l'on en croit l'ingénieur des Ponts et Chaussées, ce n'est pas tant le changement de tracé que la concurrence d'une autre auberge qui explique les difficultés de M. Mondavid.
58. AN, F¹⁴ 180. Lettre de J.-C.-P. Trudaine de Montigny à M. Bayeux (décembre 1772) . La procédure de vérification des titres est conservée aux AD d'Indre-et-Loire (C. 239).
59. AN, F¹⁴ 180. Lettre de M. Duclury à J.-C.-P. Trudaine de Montigny (10 août 1774). F¹⁴ 183. Rapport du Sr Perronet sur la requête du Sr Boullet curé de Lusarche, mentionné dans une copie d'arrêt (1768). AN, F¹⁴ 129. Généralité d'Alençon. Route d'Alençon à Rouen. 1771. Rapport du S. de Cessart ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la généralité d'Alençon sur le mémoire présenté par M. de Saint-Contest ancien intendant de Champagne.
60. AN, F¹⁴ 9808. *Indemnités. Mémoire*, novembre 1785 : « Jusqu'à présent en Roussillon, on n'a indemnisé que pour la perte des fruits pendants par les racines, des vignes, des prés et des arbres ».
61. AN, F¹⁴ 180. N° 3. Projet d'Arrêt de liquidation (8 juin 1776).
62. A.N, F¹⁴ 183. Extrait de l'état d'indemnité du 18 octobre 1779 cité dans le projet d'arrêt du Conseil (1780).
63. A.-L. CHAUMONT DE LA MILLIÈRE, *Mémoire sur le département des Ponts et Chaussées*, Paris, Imprimerie royale, janvier 1790, p. 26.
64. F. MONNIER, *Marchés de travaux publics...*, *op. cit.*, p. 319.
65. Sylvain VIGNERON, « Les mécanismes du marché foncier dans les campagnes du Nord de la France au XVIII^e siècle. L'exemple du Cambrésis et de la région lilloise », *Revue du Nord*, 2008, 375-376 (2), p. 391-428.

66. AN, F¹⁴ 129. Généralité d'Alençon. Route d'Alençon à Rouen. 1771. Rapport du S. de Cessart ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la généralité d'Alençon sur le mémoire présenté par M. de Saint-Contest ancien intendant de Champagne.
67. AN, F¹⁴ 180. Toisé et estimation...
68. AN, F¹⁴ 183. Arrêt du Conseil (1754).
69. AN, F¹⁴ 183.
70. AN, F¹⁴ 165. Note de l'ingénieur Leclerc en marge de la requête (20 novembre 1766).
71. AN, F¹⁴ 180. Lettre de M. Daine, intendant de la généralité de Tours (10 mai 1789).
72. AN, F¹⁴ 154. Mémoire, mai 1788.
73. AN, F¹⁴ 180. Route d'Espagne. Dédommagemens de terrain.
74. AN, F¹⁴ 9808. *Indemnités. Mémoire*, novembre 1785.
75. AN, F¹⁴ 129. Lettre de M. Jullien (15 décembre 1776). L'indemnité que sollicite M. de Bellaunay s'élève à 3 000 livres tournois ; celle qui lui est finalement accordée se monte à 264 livres tournois.
76. AD Hérault, C 12076. Lettre de Joubert à M. Rome (31 mars 1777).
77. AN, F¹⁴ 183. Lettre de M. Colliez curé de Ville d'Avray (1778).
78. Jean Bernard TARBÉ DE VAUXCLAIRS, *Dictionnaire des Travaux publics*, Paris, Carilian-Goeury, 1835, p. 284.
79. AD Hérault, C 5727. Lettre de Fortin (1^{er} août 1781). Le montant des indemnités est également compris dans le prix des adjudications dans les généralités de Chalon et de la Rochelle (AN, F¹⁴ 9808. *Indemnités. Mémoire*, novembre 1785).
80. AN, F¹⁴ 180. Arrêt du Conseil du 7 septembre 1755 (E.-J.-M. VIGNON, *Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Dunod, 1862-1880, t. 2, PJ, p. 173-174).
81. C'est le cas de l'indemnité de 1 979 livres tournois due au chapitre Saint-Martin de Tours, qu'il fut décidé de régler sur les revenants bons du pont du Cher pour l'année 1752 (AN, F¹⁴ 180. Lettre de D. Trudaine à M. de Magnanville, 15 mars 1755).
82. AN, F¹⁴ 180. Lettre de D. Trudaine à M. de Voglie (15 avril 1755).
83. AN, F¹⁴ 180. Lettre (19 mai 1751).
84. AN, F¹⁴ 165. Lettre à M. de Flesselles (8 mai 1763). AN F¹⁴ 180. Lettre de P. Trudaine de Montigny à M. Bayeux (décembre 1772).
85. AN, F¹⁴ 180. Lettre (19 mai 1751).
86. AN, F¹⁴ 180. Lettre de M. de Magnanville (31 mars 1754).
87. AN, E 756B. Arrêt du Conseil (26 mai 1705), f°303-304. L'échange de ces terrains est exempté de droits de lods et ventes.
88. AN, F¹⁴ 9803. Arrêt du Conseil qui homologue une délibération générale et unanime... (22 juin 1779). AN, F¹⁴ 9804. Arrêt du Conseil qui approuve & confirme la délibération prise en l'Assemblée du Conseil de l'Administration du comté & Gouvernement du Boulonnais, pour être pourvu aux réparations & entretiens des chemins de communication dans l'intérieur dudit Comté et Gouvernement (5 juin 1781). AN, F¹⁴ 9810. Arrêt du Conseil qui maintient le sieur Bertin, seigneur de Chatou, dans la propriété, possession & jouissance des emplacements des anciens chemins qui lui ont été accordés en remplacement des terrains qui lui ont été pris pour former le nouveau chemin (13 mars 1787).
89. AN, F¹⁴ 9808. *Indemnités. Mémoire*, novembre 1785.
90. AN, F¹⁴ 129. Lettre de M. Jullien (1^{er} décembre 1774) .
91. AN, F¹⁴ 165. Note relative à la demande des administrateurs de l'hôpital de Montmarault (1776).
92. AN, F¹⁴ 9803. Un autre exemplaire de cet arrêt est conservé aux AD d'Indre et Loire (C 166 et C 181).
93. AN, F¹⁴ 156B. Arrêt du Conseil (19 juillet 1780).
94. E.-J.-M. VIGNON, *op. cit.*, t. 2, p. 239 (589) : Arrêt du Conseil du 20 août 1785.

95. AN, F¹⁴ 129. Lettre de M. Jullien (1^{er} décembre 1774). Il estime à cette date à cent cinquante mille livres tournois le montant des indemnités à payer.
96. AN, F¹⁴ 9808. *Indemnités. Mémoire*, novembre 1785.
97. AD Hérault, C 5712. Ponts et Chaussées. Exercice 1784. État de répartition de la somme de cinq mille cent soixante huit livres huit sols faisant partie de celle de six mille livres dont il est fait fonds dans l'état du Roy des Ponts et Chaussées de la présente année à compte des indemnités revenant aux propriétaires des terrains pris pour l'emplacement de la nouvelle route d'Alby au pont de Tanus desquelles indemnités le tiers a été payé en 1783 et le restant sera payé en 1785.
98. AD Hérault, C 5712. Ordonnance de M.-J.-E. de Guignard, intendant de Languedoc (1783 ?).
99. *Procès-verbal de l'assemblée provinciale de Picardie...*, 1788, p. 283.
100. Georges COEURET, *L'Assemblée provinciale de Normandie 1787-1789*, Paris, Jouve, 1927, p. 166.
101. Antoine-Louis CHAUMONT DE LA MILLIÈRE, *Mémoire sur le département des Ponts et Chaussées*, op. cit , p. 25. Ces données sont établies sur la base de la consultation réalisée en 1785 auprès des intendants (AN F14 9808).
102. AN, F¹⁴ 156B. Mémoire.
103. AN, F¹⁴ 9803.
104. AN, F¹⁴ 129. Rapport sur la lettre ci-jointe de la commission intermédiaire du 22 avril (26 avril 1790).
105. AN, F¹⁴ 129. Lettres de M. Jullien (18 et 24 décembre 1774).
106. AN, F¹⁴ 129. Lettre de Jullien à Chaumont de la Millière intendant des Ponts et Chaussées (23 septembre 1784).
107. AD Hérault, C 2223. Extrait du Procès-verbal des séances publiques du directoire du département de l'Hérault (16 mai 1793).
108. AN, F¹⁴ 9803. Un autre exemplaire de cet arrêt est conservé aux AD d'Indre-et-Loire (C 166).
109. *Procès-verbaux des séances de l'assemblée provinciale de la généralité de Lyon...*, 1787-1790, p. 362.
110. *Procès-verbal de l'assemblée provinciale de Picardie...*, 1788, p. 283.
111. AN, F¹⁴ 154. Copie de la lettre de M. d'Ablois à M. d'Arche en date du 9^{er} 1789.
112. AN, F¹⁴ 129. Lettres de M. Jullien (18 et 24 décembre 1774).
113. AN, F¹⁴ 179A. Rapport sur un mémoire du 4 juillet 1782 et de deux lettres de M. de Bellisle chancelier de Mgr le duc d'Orléans à M. de la Millière en date des 9 et 15 du même mois à l'occasion de la route de Paris à Tours par Chartres et Vendôme. Décision du roi. Lettre de C.-A. Calonne à A.-L. Chaumont de la Millière (21 février 1784).

RÉSUMÉS

La Révolution française est traditionnellement présentée comme un moment essentiel dans la définition des droits de propriété et dans la reconnaissance des garanties apportées aux propriétaires. Pourtant au cours des dernières décennies de l'Ancien Régime, l'État, tout en entreprenant une ambitieuse politique routière, avait déjà jeté les bases d'un régime d'indemnisation. Les dossiers instruits par l'administration renvoient à des préjudices de natures différentes. Ils concernent d'abord des cas d'expropriation pour cause d'utilité publique dans le cadre de travaux engagés pour une route ou un pont. Sont également susceptibles de réparation financière d'autres atteintes à la propriété, telles que la non jouissance de terrains occupés par des dépôts de matériaux ou endommagés pendant les chantiers. Les procédures alors mises en

œuvre permettent d'éclairer les opérations pratiques d'estimation des biens expropriés ou détériorés, et les modalités de dédommagement des propriétaires concernés.

The French Revolution is traditionally presented as an essential moment in the definition of property rights and in the recognition of guarantees given to owners. However, in the last decades of the Ancien Régime, the State, while undertaking an ambitious road policy, had already laid the foundations for a compensation regime. The files examined by the administration refer to damages of different kinds. First, they concern cases of expropriation in the public interest as part of work undertaken for a road or bridge. Other forms of property damage, such as the lack of use of land occupied by material deposits or damaged during construction, are also likely to be financially repaired. The procedures then implemented make it possible to clarify the practical operations of estimating the value of expropriated or damaged property and the compensation arrangements for the owners concerned.

INDEX

Mots-clés : routes, indemnité, droits de propriété, valeur

Keywords : roads, indemnity, property rights, valuation

AUTEUR

ANNE CONCHON

IDHE.S

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne