

L'atlas des routes royales de Trudaine

La carte, instrument de la politique routière des lumières

Stéphane Blond

**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/siecles/1386>

ISSN : 2275-2129

Éditeur

Centre d'Histoire "Espaces et Cultures"

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2007

Pagination : 66-82

ISBN : 978-2-84516-365-2

ISSN : 1266-6726

Référence électronique

Stéphane Blond, « L'atlas des routes royales de Trudaine », *Siècles* [En ligne], 25 | 2007, mis en ligne le 30 janvier 2014, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/siecles/1386>

Stéphane BLOND

École des hautes études en sciences sociales

L'ATLAS DES ROUTES ROYALES DE TRUDAINE.

LA CARTE, INSTRUMENT DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE DES LUMIÈRES

En France, le XVIII^e siècle est marqué par une importante rénovation du réseau routier et par la création de nouveaux itinéraires¹. Ce que l'on sait rarement, c'est que cette vaste politique s'appuie sur la réalisation d'un volumineux recueil de cartes, communément appelé *Atlas de Trudaine*. Certes, les historiens connaissent la valeur de ce document pour la connaissance des paysages ruraux, des villages et des villes d'antan. Pourtant, la vocation de cette importante série de cartes n'est pas d'ordre esthétique. C'est avant tout un outil pratique utilisé par les administrateurs pour gérer et entretenir les routes.

Paradoxalement, l'histoire de cette importante entreprise cartographique reste à écrire. Cet article ne prétend nullement combler cette lacune historiographique, mais il a plutôt pour ambition d'apporter un certain nombre d'éclaircissements sur le déroulement de cette enquête d'un genre nouveau. Faire d'une collection de cartes un objet historique

1. Sur la politique routière au XVIII^e siècle, voir Eugène VIGNON, *Études sur l'administration des voies publiques en France aux XVI^e et XVIII^e siècles*, Paris, 1862.

On doit aussi se référer au travail plus récent de Jean-Marcel GOGER que nous tenons chaleureusement à remercier pour son obligeance : *La Politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse de troisième cycle, Paris, ÉHÉSS, 1988.

2. Cet article est établi à partir des premières observations d'un doctorat en cours de réalisation à l'ÉHÉSS, sous la direction de Daniel Nordman.

3. Voir J.-M. GOGER, *La Politique [...]*, p. 11 et suiv.

4. Cité par Georges LIVET, «La route royale et la civilisation française de la fin du XV^e au milieu du XVIII^e siècle» dans *Les Routes de France des origines jusqu'à nos jours*, Paris, 1959, p. 57.

5. Fernand BRAUDEL et Ernest LABROUSSE (dir.), *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, 1993, t. 2, p. 167.

6. Arch. dép. du Puy-de-Dôme, 1 C 6291.

suppose d'en appréhender les objectifs, les modalités de réalisation, mais aussi les résultats, à la fois pour les commanditaires et pour les historiens².

Les origines de l'enquête

Le délabrement des routes

Comment expliquer le fait que l'État décide de recourir aux cartes pour gérer les routes royales ? Au préalable, pour mieux comprendre ce choix, une analyse du contexte est indispensable. À la fin du XVII^e siècle, de multiples indicateurs relayent le même constat. Sauf peut-être les routes du Languedoc, la quasi-totalité des chemins et des routes du royaume de France sont dans un état déplorable, ce qui nuit aux communications et à l'activité économique. De nombreux rapports d'intendants soulignent les multiples impacts liés à ce délabrement. Les corps municipaux rédigent également des mémoires qui attirent l'attention des administrateurs sur les conséquences néfastes de cette situation pour l'économie des villes et de leur arrière-pays, en particulier pour la circulation des produits agricoles et manufacturés³.

Influencé par la théorie économique mercantiliste, le contrôleur général des finances Jean-Baptiste Colbert (1619-1683) est convaincu que les voies de communication jouent un rôle très important pour la prospérité du royaume. Selon lui, « c'est principalement de la facilité des chemins que dépendent l'avantage du commerce et le bien du public »⁴. Pour favoriser les exportations des produits français à l'étranger, les travaux et les fonds sont dirigés sur les voies qui mènent aux grands ports et aux frontières du royaume⁵. Malgré tout, quelques décennies plus tard, le tableau n'est guère plus flatteur. Ce constat est confirmé par l'étude de l'exemple auvergnat. Le 1er novembre 1730, peu de temps après avoir accepté la commission d'intendant de la généralité de Riom, Daniel-Charles Trudaine (1703-1769) s'adresse à ses subdélégués afin d'évaluer les besoins dans le domaine des ponts et chaussées⁶. L'inventaire des chemins dressé par Montaigne, subdélégué de Vic-le-

Comte, est révélateur, notamment lorsqu'il décrit le grand chemin en direction de Clermont d'Auvergne (Clermont-Ferrand aujourd'hui) : « [II] est totalement impraticable pour toutes sortes de voitures, mesme pour les chevaux dans les temps de pluye »⁷. De nombreux ponts menacent de tomber en ruine et ce tableau négatif peut aisément être étendu à la plupart des provinces du royaume.

L'initiative gouvernementale

Au cours des années 1730, une nouvelle série de mesures se donne pour objectif majeur de remédier à cette situation catastrophique. Désormais, l'initiative émane de Philibert Orry (1689-1747), contrôleur général des finances et auteur de deux textes fondamentaux qui orientent de manière décisive la politique routière. Les décisions prises s'appuient sur une solide expérience du terrain. En effet, avant d'accéder à cette haute fonction administrative en mars 1730, Orry est chargé des travaux publics en tant qu'intendant de Soissons (1722-1727), du Roussillon (1727-1730) et du Hainaut (février-mars 1730), ce qui lui permet de disposer d'une excellente maîtrise de ce type de dossiers.

Au mois de mai 1737, il adresse aux intendants et aux ingénieurs des ponts et chaussées un premier mémoire à caractère provisoire intitulé *Sur la conduite du travail par corvées*⁸. Dans ce texte, il propose la généralisation du travail par corvée, un impôt en nature perçu sous la forme de journées de travail exécutées par les contribuables pour l'entretien des routes. D'emblée, le recours à cet impôt est présenté comme inéluctable : « il est impossible de parvenir à l'entière réparation des chemins, sans le travail des corvées ».

Après cette phase de concertation, un nouveau texte est adopté le 13 juin 1738. Le *Mémoire instructif sur la réparation des chemins* reprend la plupart des dispositions du texte de 1737, tout en officialisant une importante série de décisions⁹. Tout d'abord, il confirme un arrêt du 3 mai 1720 qui établit une stricte hiérarchie des catégories de routes (Tableau 1).

7. *Ibid.*

8. Ce mémoire est anonyme, mais l'*Instruction* de l'année suivante rédigée par Orry fait clairement référence au texte précédent : Arch. dép. du Nord, C Intendance 9113.

9. *Ibid.*

10. Un pied du roi vaut 32,484 centimètres. La largeur des routes est donc comprise entre 9,7 mètres et 19,5 mètres.

11. Bibliothèque de l'École nationale des Ponts et chaussées, ms. 73 : *État des principaux chemins*.

Tableau 1 — La hiérarchie des routes selon l'arrêt du 3 mai 1720

Désignations	Points de départ	Points d'aboutissement	Largeurs des routes	Observations
Grande route	Paris	Villes et ports de mer ou frontières du royaume	60 pieds	
Route	Paris	Villes capitales de province	60 pieds	
Grand chemin	Paris ou capitales de province	Autres villes (non capitales)	48 pieds	Présence d'une poste ou d'une messagerie
Chemin royal	Villes non capitales	Villes non capitales	36 pieds	Présence d'une poste ou d'une messagerie
Chemin de traverse	Villes non capitales	Villes non capitales	30 pieds	Absence de voitures publiques

Ce classement qui comprend cinq niveaux répond à plusieurs critères. Il est fonction de la situation géographique des villes, de leur taille, du statut des villes auxquelles elles sont reliées, ainsi que de la présence ou non d'infrastructures routières (une poste ou une messagerie). Concrètement, plus la ville est importante sur le plan administratif ou commercial, plus les routes qui permettent de la desservir sont larges¹⁰. En reprenant ce découpage et en le confrontant à la désignation des routes employée dans un inventaire des itinéraires dressé par Perronet à la fin des années 1750, on peut étudier la distribution des routes par grandes catégories (Tableau 2).

Tableau 2 — Distribution des routes en fonction de leur désignation¹¹

	Nombre d'itinéraires	Pourcentages
Grandes routes	62	12,90
Routes	145	30,20
Grands chemins	28	5,80
Chemins royaux ou de traverse	218	45,40
Autres ou indéterminés	27	5,70
TOTAL	480	100,00 %

Sur 480 itinéraires recensés, les grandes routes et les routes représentent 207 itinéraires, soit 43,1 % du total. Compte tenu de leur largeur (60 pieds), elles concentrent les investissements les plus importants et les plus urgents. Toutefois, ce chiffre mérite d'être relativisé, car il est vraisemblablement surestimé. On remarque que le titre « route » est souvent attribué par défaut aux voies de communication. C'est notamment le cas pour la généralité de Metz, où les itinéraires sont tous qualifiés de « routes » sans distinction.

Seconde grande disposition pour entretenir les routes : Philibert Orry instaure de manière effective le recours à la corvée royale dans vingt-deux des trente-trois généralités du royaume de France. Il s'agit de pays d'élections ou de pays d'imposition récemment acquis (généralités de Metz et du Hainaut-Cambrésis). Cette sélection géographique s'explique par le fait que dans ces circonscriptions fiscales, la répartition et la levée des impôts incombent directement à l'État qui s'occupe également de l'entretien des routes¹². À l'inverse, au moment de leur rattachement au royaume, les autres généralités obtiennent le maintien d'assemblées représentatives — les États — qui sont chargées de l'entretien de la voirie de manière autonome. Avec la mise en place de cet impôt particulièrement impopulaire, le contrôleur général des finances peut engager une vaste rénovation du réseau routier et planifier la création de nouveaux itinéraires.

Dernière mesure importante du texte, avant le début des travaux sur le terrain, on prévoit la réalisation d'un vaste inventaire cartographique des routes du royaume. Ainsi, l'article XXI précise que

« chaque Ingénieur, dans le département dont l'inspection luy est confiée, dressera le plustost qu'il pourra une carte de ce département, laquelle ne contiendra que les grandes routes, grands chemins & rivières, avec des petits massifs & marques indicatives des villes, bourgs, villages, hameaux et forests au travers ou auprès des quels passent lesdites routes & chemins, & un plan figuré des ponts construits, soit en pierre, soit en bois, sur les rivières qui les traversent »¹³.

12. Bernard BARBICHE, *Les Institutions de la monarchie française à l'époque moderne*, Paris, 2001, p. 376. Les généralités concernées sont représentées sur la Figure 4.

13. Arch. dép. du Nord, C intendance 9113 : *Instruction relative aux travaux des routes*.

14. *Ibid.*, *Mémoire sur la conduite du travail par corvées*.

15. Josef KONVITZ, *Cartography in France, 1660-1848 : science, engineering and statecraft*, Chicago-Londres, 1987.

Les objectifs de l'enquête

Dès le préambule du mémoire de 1737, Philibert Orry présente la carte comme l'outil le plus précieux et le plus efficace. Selon lui, son utilisation est essentielle, voire indispensable pour programmer les travaux : « Il est donc sensible que pour asseoir solidement un projet de travail par corvées [...], on ne peut discerner ces opérations, que par les plans & les profils ; & par conséquent, c'est le premier sujet à traiter, comme c'est celui par lequel il faut qu'un ingénieur commence »¹⁴. Ensuite, il passe en revue les multiples avantages des cartes et il énumère les consignes de réalisation. Ces éléments sont repris de manière plus succincte dans l'*Instruction* de 1738. Les cartes doivent être aquarellées en couleurs et ne se restreignent pas à la représentation du tracé de la route. Elles figurent également les abords immédiats sur une largeur d'environ 600 toises (1 170 mètres) de part et d'autre de la chaussée. Cette disposition permet d'envisager d'éventuelles rectifications ou des alignements de tracés. Il faut aussi prendre en compte l'habitat, les lieux remarquables, la végétation ou encore le relief (Figure 2, en fin d'article). Les cartes sont accompagnées de plans qui figurent les différents ouvrages d'art qui sont empruntés par la route (Figure 3). À ce titre, les ponts et les ponceaux constituent les compléments indispensables de la chaussée, afin d'assurer sa viabilité tout au long de l'année.

Si l'utilisation aussi large de la carte pour l'aménagement du territoire est nouvelle, elle répond néanmoins à un intérêt plus ancien de l'État pour l'objet cartographique. Dans son étude consacrée à l'histoire de la cartographie en France, Josef Konvitz souligne qu'au cours du XVIII^e siècle, les administrateurs multiplient les enquêtes économiques et militaires s'appuyant sur des cartes, afin de disposer d'une meilleure connaissance du territoire dont ils assurent la gestion¹⁵. En 1737-1738, la carte apparaît comme le moyen le plus pratique, le plus précis et le plus complet pour appréhender la géographie des routes. Toutefois, la réalisation de cette enquête est lente et difficile.

Les avatars de l'entreprise

Le rôle des Trudaine

Comment s'effectue cet ambitieux travail de cartographie ? L'atlas est réalisé sous l'égide de deux administrateurs chevronnés dans le domaine des ponts et chaussées : Daniel-Charles Trudaine (1703-1769) et son fils, Jean-Charles-Philibert Trudaine de Montigny (1733-1777). Conseiller au Parlement de Paris, maître des requêtes et intendant en Auvergne, Daniel-Charles Trudaine achète une charge d'intendant des finances en 1734. En 1754, son fils lui est associé en survivance, ce qui lui permet de se former aux affaires. À la mort de Trudaine père en 1769, le fils lui succède dans tous ses emplois, jusqu'à la suppression des offices d'intendants des finances en juin 1777, quelques semaines avant sa mort.

En 1743, lorsqu'il est chargé du « détail des ponts et chaussées », Trudaine récupère la direction des travaux lancés en 1738 par Philibert Orry. Les cartes réalisées avant l'arrivée de Trudaine sont très peu nombreuses, ce qui l'amène à rationaliser le déroulement des opérations. Une première étape intervient le 10 février 1744, avec la création à Paris d'un bureau des dessinateurs placé sous la direction du géographe Maria-val¹⁶. Cet établissement constitue « le premier organisme destiné à coordonner la politique d'aménagement des voies de communication à une aussi vaste échelle »¹⁷. Dans sa correspondance avec les intendants de province, Trudaine rappelle de manière insistante la nécessité de réaliser les plans. C'est par exemple le cas le 29 août 1744, lorsqu'il s'adresse au marquis de Tourny, intendant de la généralité de Bordeaux : « Permettez moi de vous demander si vous avez pensé aux Plans des Routes de la Généralité de Bordeaux [...] Vous savez combien j'ai à cœur le progrès de cet ouvrage, vous en connaissez la nécessité et je compte beaucoup sur votre secours à cet Égard ». Enfin, il prend modèle sur la méthode adoptée dans la généralité d'Alençon, où un ingénieur se fait remarquer pour la rapidité et la qualité de son travail : Jean-Rodolphe Perronet (1708-1794). En février 1747, Perronet est appelé à Paris par Trudaine. Il devient ingénieur en chef avec pour missions de diriger le bureau des dessinateurs et de surveiller les étapes de l'inventaire cartographique des routes.

16. Jean-Louis HAROUEL, « Ponts et Chaussées » dans Lucien BÉLY (dir.), *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, 2002, p. 999.

17. Antoine PICON, *L'Invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, 1992, p. 37.

18. Arch. dép. de la Gironde, C 1847. Cette lettre est accompagnée d'une *Instruction pour la levée de Plans de Chemins*.

19. A. PICON, *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille, 1988 et *L'Invention [...]*.

20. J.-M. GOGER, *La Politique [...]*, p. 42.

21. A. PICON, *L'Invention [...]*, p. 20.

Une cartographie de spécialistes

En réalité, ce travail n'est pas uniquement familial. Il est le résultat d'une action collective qui regroupe une vaste équipe de collaborateurs et de nombreux ingénieurs. En 1747, lorsqu'il accède au statut de chef du bureau des dessinateurs, Jean-Rodolphe Perronet est également chargé de leur instruction. Cette attribution constitue l'acte fondateur d'une école de spécialistes¹⁹ qui prend officiellement le titre d'École royale des ponts et chaussées en 1756²⁰ et dont Perronet occupe la direction jusqu'en 1794. Grâce à une meilleure formation des ingénieurs, le travail effectué devient plus précis. Selon Antoine Picon, ce souci de formation au cœur duquel la carte occupe une place importante répond à « l'apparition de nouveaux critères de rationalité »²¹. À partir de l'inventaire dressé par Perronet, on peut identifier avec certitude le nom de 41 dessinateurs qui exercent au bureau des dessinateurs à Paris. Trois dessinateurs sont identifiés nommément en 1747, sept en 1748, treize en 1749, quinze en 1750 et cinq en 1751. Au total, ils réalisent le dessin de 115 itinéraires routiers et de plusieurs centaines de plans de ponts.

En province, dans les pays d'élections, le pouvoir de décision appartient aux intendants qui sont responsables des aménagements qui se rapportent aux travaux publics. Ils ont à leur disposition les ingénieurs et le personnel technique du corps des ponts et chaussées. Plus de 170 ingénieurs et dessinateurs ont été identifiés, mais leur rôle exact reste à étudier.

La rapidité de l'enquête

Grâce aux dates des levés de terrain, on constate que les itinéraires levés sont peu nombreux entre l'*Instruction* de 1738 et la création du bureau des dessinateurs en 1744 (Figure 1). L'essentiel du travail se déroule entre 1744 et 1749, avec un sommet en 1745 (43 itinéraires), ce qui confirme que la création du bureau des dessinateurs a un effet accélérateur sur le travail de dessin. Après 1750, moins de cinq itinéraires sont levés chaque année.

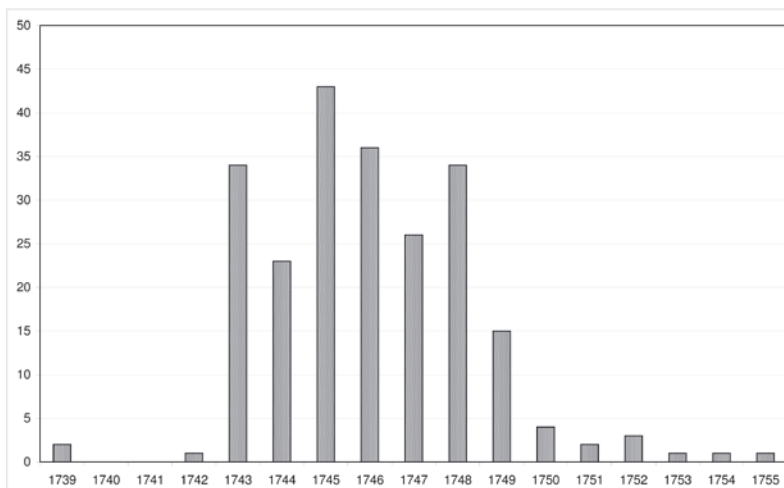


Figure 1 — Nombre des itinéraires levés annuellement (1739-1755)²²

L'exécution rapide de cette enquête ne doit pas occulter les difficultés rencontrées lors des opérations de levé. L'*Atlas de Trudaine* se caractérise par l'emploi des procédés scientifiques les plus récents et les plus perfectionnés, comme la triangulation qui permet d'obtenir une localisation très précise des lieux. Cependant, les relevés géométriques sont uniquement exécutés au cours de la belle saison et nécessitent de nombreuses personnes, ce qui ralentit considérablement l'entreprise.

À la fin des années 1750, sur 480 itinéraires recensés, 324 ont été levés, soit 67,5 %²³. En fonction des généralités, les situations varient fortement. Dans neuf généralités, la longueur totale levée est supérieure à 80 % de la longueur totale des itinéraires. En revanche, sept d'entre elles témoignent d'un important retard, avec moins de 50 % de la longueur totale levée. C'est le cas des généralités d'Auch et de La Rochelle, où la longueur levée est inférieure à 20 %. Globalement, l'enquête est bien avancée dans la majorité des généralités, mais les travaux de rénovation des routes n'en sont qu'à leurs prémices. Comme l'indique Fernand Braudel, il faut encore

22. Bibliothèque de l'École nationale des Ponts et chaussées, ms. 73 : *État des principaux chemins*.

23. Les itinéraires levés représentent 3 131 lieues (14 645 kilomètres) sur un total de 5 002 lieues (23 400 kilomètres).

24. F. BRAUDEL, *L'Identité de la France*, Paris, 1990, livre II, p. 860.

25. Arch. dép. du Nord, C intendance 9113 : *Projet d'instruction pour le travail par corvée*.

attendre plusieurs décennies pour que la viabilité des routes soit améliorée de façon significative : « La France se sera dotée, au-delà de 1750, d'un réseau de grandes routes qui trouvera son premier achèvement d'ensemble vers 1820. Souvent des routes de qualité exceptionnelle pour l'époque »²⁴.

Les usages de la carte

La carte, outil de travail

Quels sont les intérêts de cette volumineuse série de cartes pour l'administrateur ? L'*Instruction* de 1737 fournit quelques éléments de réponse : « Toutes ces précautions sont nécessaires pour travailler utilement, parce qu'il est très-dangereux de laisser établir arbitrairement ou sans réflexion, des routes dont l'importance est souvent commune aux objets de la guerre, comme à ceux de la paix »²⁵. Ces cartes symbolisent ainsi une nouvelle approche du terrain et de l'aménagement du territoire. Désormais, l'espace n'est plus vécu de manière directe, mais par l'intermédiaire d'un nouveau vecteur, la carte. Grâce à elle, les administrateurs disposent d'une connaissance précise du terrain, sans que leur déplacement sur place soit nécessaire. Établir la carte d'un itinéraire permet également d'évaluer de manière efficace la durée des travaux qui sont ensuite réalisés par corvée. Les plans des ouvrages d'art permettent quant à eux de dresser des devis très précis des travaux qui sont financés par l'État et exécutés par des entrepreneurs privés après adjudication. Les cartes et les plans sont complétés par des mémoires qui fournissent des informations supplémentaires n'apparaissant pas sur le dessin. Les projets sont analysés à Paris par les Trudaine et par des spécialistes des travaux publics. Ils sont ensuite présentés au monarque qui donne son accord pour le lancement ou non des travaux. Ainsi, on comprend mieux le fait que Trudaine souhaite une exécution rapide et rigoureuse de l'enquête cartographique dont dépendent le financement et la réalisation des travaux.

Au cours des décennies 1750 et 1760, les cartes reçoivent un nouveau statut, celui d'instrument de prestige. Chaque ouverture d'un

nouvel itinéraire suscite une série de cérémonies et l'événement est aussi célébré grâce à la carte. À cette occasion, de petits atlas représentant le nouvel itinéraire avec un format réduit des deux tiers sont réalisés par le bureau des dessinateurs. Seulement une douzaine d'exemplaires de ces volumes richement reliés et décorés sont connus. Ils sont adressés au cabinet du roi, à des hauts administrateurs ou à des intendants de province, afin de souligner par l'image l'importance de l'œuvre accomplie. Toutefois, cet inventaire cartographique possède un certain nombre de limites.

Une source partielle et partielle

Il s'agit d'une cartographie thématique centrée autour d'un sujet précis : la route. Contrairement aux cartes de Cassini²⁶, l'*Atlas de Trudaine* n'a donc pas pour objectif de figurer de manière exhaustive l'ensemble du territoire français. Cet objet historique conservé au département des Cartes et Plans des Archives nationales se présente sous la forme d'un atlas. Au XIX^e siècle, les différents itinéraires ont été regroupés par généralité et compilés dans 65 gros volumes²⁷ qui renferment près de 2 200 cartes et plus de 400 plans de ponts²⁸. Chaque feuillet possède une taille standardisée d'environ 59 centimètres sur 88. Les itinéraires se présentent comme une pellicule et l'orientation de chaque feuille est adaptée pour suivre le tracé de la route. L'échelle prescrite est de 10 lignes pour 100 toises, soit le 1/8657e, une échelle dix fois plus grande que celle des cartes de Cassini ! Les dépôts d'archives départementales complètent cet imposant *corpus* et conservent de nombreuses minutes (brouillons) des itinéraires.

L'atlas ne concerne que les routes qui s'insèrent dans la hiérarchie évoquée plus haut et qui traversent les pays d'élections. Le réseau de la petite voirie et la plupart des généralités frontalières qui disposent d'un statut administratif différent sont donc exclus de l'enquête. Malgré tout, ces provinces ne doivent pas être écartées trop rapidement. Probablement séduits par l'efficacité de cet outil, plusieurs pays d'États décident d'établir des projets parallèles très proches de celui diligenté par les Trudaine. C'est

26. Monique PELLETIER, *Les cartes de Cassini : la science au service de l'État et des régions*, Paris, 2002.

27. Arch. nat., Département des Cartes et Plans, F14/8443 à 8507.

28. E. VIGNON, *Études [...]*, t. 2, p. 110.

29. Arch. dép. de la Côte-d'Or, C 3859 : *Règlement pour la levée des Cartes des Routes & Chemins du duché de Bourgogne. Du 15 janvier 1759.*

30. Marie SAUDAN, « La cartographie, outil d'analyse de l'espace par l'historien : l'exemple du Massif central du IX^e au XII^e siècle » dans Jean-Luc FRAY et Céline PEROL (dir.), *L'Historien en quête d'espaces*, Clermont-Ferrand, 2004, p. 39-49.

31. Il existe plusieurs analyses régionales : Marcel EVRARD, « Les atlas routiers du XVIII^e siècle de la généralité de Picardie », *Bulletin trimestriel de la Société des antiquaires de Picardie*, Amiens, 1^{er} trim. 1986, p. 162-176 ; Édouard LACOMBE, « Les Plans des Routes Royales dans la Haute-Marche et les pays circonvoisins au XVIII^e siècle », *Mémoires de la Société des sciences naturelles et archéologiques de la Creuse*, t. 26, Guéret, 1935-1937, p. 285-300 ; Antoine DE ROUX, « Les atlas de Trudaine. Une source de premier plan pour la connaissance de la France de l'intérieur dans les années 1750 : l'exemple des atlas de la généralité de Bourges » dans Arch. dép. du Cher, *Porte-feuilles de plans : projets et dessins d'ingénieurs militaires en Europe du XVI^e au XIX^e siècle*, Bourges, 2001, p. 185-196.

78

32. Annie ANTOINE et Jean-Paul VENNEL, « La voie royale et le paysage », *Revue de la Société d'archéologie et d'histoire de la Mayenne*, t. 17, 1979, p. 35-57 ; A. ANTOINE, *Le Paysage de l'historien. Archéologie des bocages de l'Ouest de la France à l'époque moderne*, Rennes, 2000.

33. Antoine PICON et Michel YVON, *L'Ingénieur artiste : dessins anciens de l'École des Ponts et Chaussées*, Paris, 1989.

34. François DE DAINVILLE, *Le Langage des géographes*, Paris, 2002.

notamment le cas des États de Bourgogne qui lancent une cartographie de leur réseau viaire en 1759. Les consignes de réalisation adoptées alors sont étroitement calquées sur celles du *Mémoire* de 1737²⁹.

La carte, outil pour l'historien

La carte n'est pas seulement utile pour l'administrateur, c'est aussi un excellent outil pour l'historien. Comme le démontre Marie Saudan, elle peut être considérée comme une source, un outil de communication et un instrument de réflexion et d'analyse³⁰. À partir des itinéraires routiers conservés aux Archives nationales, on peut notamment reconstituer la configuration et l'articulation du réseau routier au XVIII^e siècle (Figure 4)³¹. On remarque qu'il se présente sous la forme d'une étoile dont le centre est la ville de Paris. Les routes cartographiées sont essentiellement celles qui mènent aux grands ports ou aux frontières du royaume, car les flux les plus importants transitent par elles. Selon les généralités, la densité du réseau routier diffère.

L'utilisation de cette source ne doit pas se restreindre à l'étude de la géographie routière. C'est également une source fondamentale pour appréhender la configuration des territoires anciens. Les travaux d'Annie Antoine prouvent la fécondité de ce type d'approche en matière d'archéologie paysagère³². Si la richesse iconographique et les informations fournies par l'atlas sont considérables, toute analyse ne doit pas non plus être dépourvue d'un regard critique. Le dessinateur est aussi un artiste³³ et la carte possède un langage spécifique qui doit faire l'objet d'une traduction, d'une interprétation méthodique³⁴. Ces cartes sont éminemment subjectives. Elles ne reflètent pas de manière fidèle la réalité du

terrain, mais seulement une certaine catégorie d'informations. Il est donc indispensable de garder une position prudente, car le travail d'interprétation des ingénieurs et des dessinateurs n'est pas négligeable. Si l'habitat et le relief sont scrupuleusement représentés dans la mesure où ils peuvent influencer sur le tracé des routes, les éléments se rapportant à la végétation sont souvent relevés de manière beaucoup plus sommaire. Ce constat est étayé en partie par la figure 2, sur laquelle on observe que les parcelles agricoles sont représentées de manière abstraite.

L'*Atlas de Trudaine* est le premier maillon d'un long processus qui aboutit à la restauration et à la mutation du réseau routier pendant le règne de Louis XV³⁵. Opter pour la carte, c'est inaugurer un nouveau rapport entre l'État et son territoire, une nouvelle approche de l'espace et de l'aménagement du territoire. Malgré ses imperfections, cet instrument nous permet de disposer d'une couverture cartographique très précise des principales routes de France, longtemps avant la création des atlas routiers actuels. En revanche, si la vocation pratique des cartes s'adresse désormais à tous, au XVIII^e siècle, les usagers de la route n'y ont pas accès et n'en profitent qu'indirectement.

35. Guy ARBELLOT, «La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle», *Annales ESC*, t. 3, mai-juin 1973, p. 765-791.

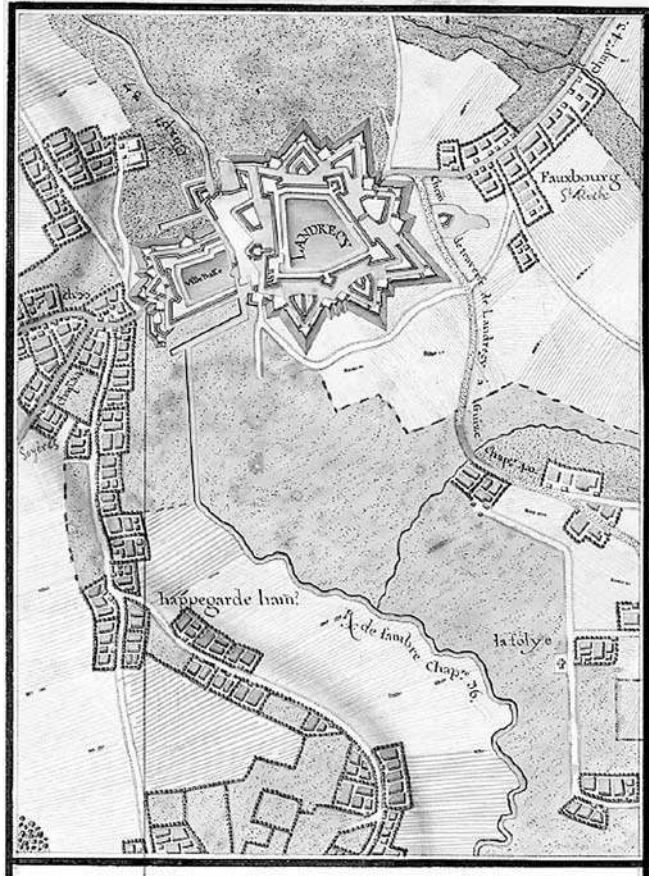


Figure 2 : Extrait de l'Atlas de Trudaine.

Archives nationales, Cartes et Plans, F¹⁴/8482, f^o38v^o. Généralité de Hainaut.

« Chapitre 33, chemin royal du Quesnoy à Landrecy ».

Source : Base numérique des Archives nationales. (<http://www.culture.gouv.fr/documentation/archim/atlasdetrudaine.htm>)

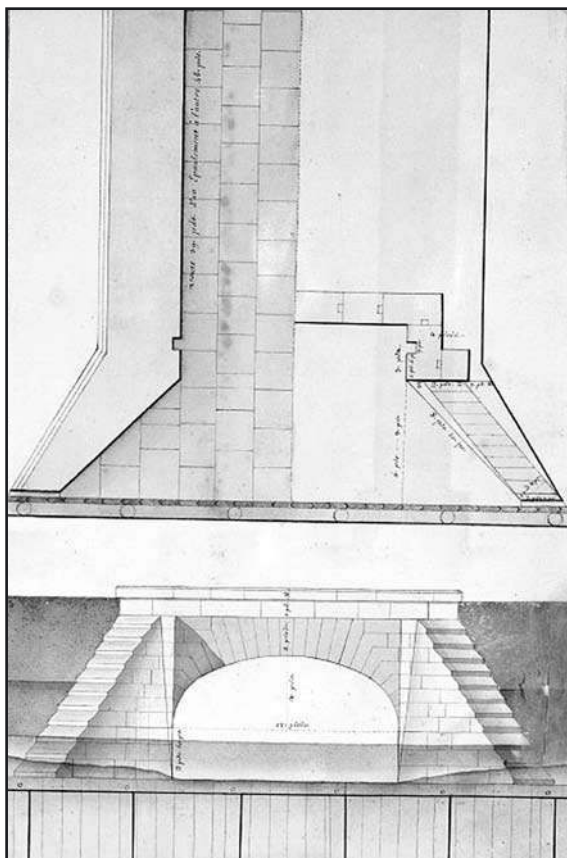


Figure 3 : Extrait de l' *Atlas de Trudaine*.

Archives nationales, Cartes et Plans, F¹⁴/8481, f° 8. Généralité de Hainaut.
« Plan et élévation d'un des deux ponts à écluse en projet de l'entreprise de
Lagace du 7 avril 1739 »

Source : Base numérique des Archives nationales. ([http://www.culture.gouv.fr/
documentation/archim/atlasdeprudaine.htm](http://www.culture.gouv.fr/documentation/archim/atlasdeprudaine.htm))

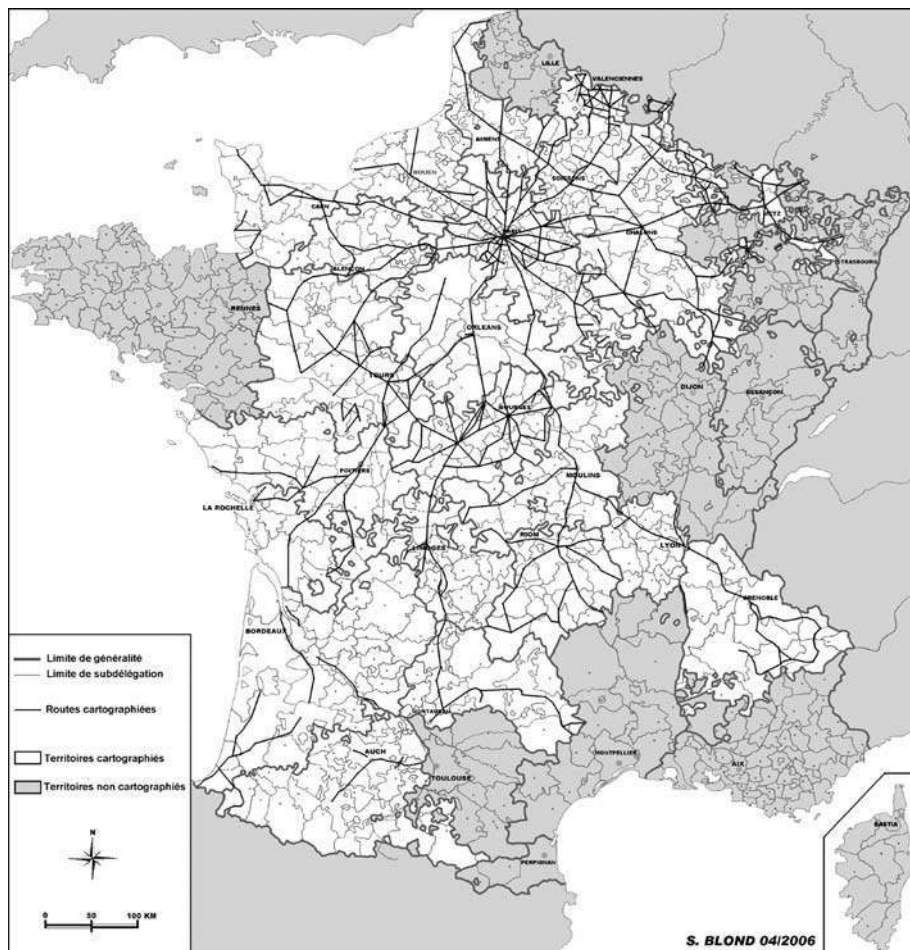


Figure 4

Les itinéraires routiers cartographiés conservés aux Archives nationales