Construire un « désenclavement » : les Ponts et Chaussées et le Limousin

Les "mauvais chemins" du Limousin.

Cet article se fonde sur une partie des recherches effectuées dans le cadre de l'atlas historique du Limousin (http://www.unilim.fr/atlas-historique-limousin). En fait, il touche aux deux volets principaux de cet atlas : d'une part un inventaire des cartes anciennes du Limousin et d'autre part la réalisation de dossiers de cartographie historique.

En effet, afin de rester dans le cadre de la journée d'étude Clio en carte 3« La carte fait-elle le territoire », nous allons partir d'un document : la « Carte itinéraire et minéralogique de la généralité de Limoges », carte routière dressée sur l'ordre de l'intendant Marius-Jean-Baptiste-Nicolas d'Aine en 1783[1], et en faire une analyse critique.

Figure 1 : Archives Départementales de la Haute-Vienne (ADHV) 1 Fi 94 : « Carte itinéraire et minéralogique de la généralité de Limoges », carte routière dressée par l'ingénieur Cornuau sur l'ordre de l'intendant Marius-Jean-Baptiste-Nicolas d'Aine en 1783, © ADHV.

[1] Archives Départementales de la Haute-Vienne (ADHV) 1 Fi 94.

Ce type de carte semble de prime abord essentiel pour la construction du territoire limousin. Pour citer Georges Livet, en effet, « la route exprime la réalité du pays et parfois, reflètent ses aspirations et son devenir »[2]. Or, le Limousin se plaint depuis longtemps d'être mal desservi. Le titre de cette intervention se fonde d'ailleurs sur le présupposé que la région était et est toujours « enclavée ». Actuellement, on se plaindra de la Creuse « morte », des problèmes d'autoroute et des TGV (la ligne Paris-Limoges se place parmi les plus mauvaises de France).

Mais ces revendications ne sont pas nouvelles. Pour preuve, les divers écrits de voyageurs ayant traversé le Limousin.

En 1581 Michel de Montaigne, revenant en d'Italie en Périgord par La Marche et le Limousin, parle de chemins où ne passent que muletiers et messagers. Abraham Golnitz, en 1630, parle de routes très mauvaises : « Le chemin est difficile et inégal. », « De là par un chemin raboteux qui est dans les montagnes et en traversant quelques bourgs obscurs, nous arrivâmes à celui de Sauviat ». Jean de la Fontaine[3], exilé à Limoges en 1663 parle des « mauvais chemins ». Il est notamment abasourdi par les abords de Bellac : « L'abord de ce lieu m'a semblé une chose singulière et qui vaut la peine d'être décrite. Quand de huit ou dix personnes qui y ont passé sans descendre de cheval ou de carrosse, il n'y en a que trois ou quatre qui se soient rompu le cou, on remercie Dieu ». Le lendemain, la route de Bellac à Limoges (pourtant une seule journée de route, environ 45 km) est suffisamment mal tracée pour qu'il se perde. L'intendant Louis de Bernage, dans son mémoire de 1698[4], déclare qu'aucune des rivières n'est navigable en Limousin et que les « chemins ne sont pas beau » comportant des rochers et des « bourbiers profonds ». Il ne mentionne d'ailleurs l'existence que de quatre routes. Un autre intendant, Anne Robert Jacques Turgot, écrit à sa nomination en 1761 dans la généralité de Limoges : « Depuis trente ans on travaille aux routes du Limousin, et c'est peut-être la province du Royaume où elles sont encore actuellement les plus mauvaises. ».

Or, il juge également qu'« il n'y a point de commerce possible pour un pays sans les voies de communication qui le relie aux autres pays[5] ». A deux siècles d'écart, le directeur des archives départementales de la Haute-Vienne, Robert Chanaud, exprime le même point de vue : « dans un Limousin qui, à tort ou à raison, se plaint depuis des décennies d'être enclavé, la question des

---

[2] Livet 2003 p. 10 : Georges Livet, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Presses universitaires de Strasbourg, 2003, 608 p.

[3] Jean de la Fontaine, en plus d'être écrivain, est maître des Eaux et Forêts depuis 1652, il devrait donc posséder quelques connaissances sur les chemins.

[4] Aucun autre intendant ne dressera de mémoire de la généralité de Limoges avant la fin du XVIIIe siècle.

[5] Ceci rejoint la politique que Colbert prônait déjà auprès des intendants en 1681 : lier l'entretien des chemins aux intérêts du commerce par l'observation de ce qui constitue le plus grand commerce de chaque généralité, les lieux où se tiennent les grandes foires, où la consommation et la plus forte. Le problème de cette politique est que, de ce fait, on « choisit » les endroits à enrichir ou dynamiser et ceux qui seront délaissés, ce choix provenant de l'administration central et non local. Les réseaux nationaux priment alors par rapport aux réseaux infrarégionaux. On voit la mise en place d'un « système » (le mot est de Georges Livet), centré sur Paris, et qui obéit à une programmation nationale à l'inverse de la mise en place « instinctive » de routes et chemins répondant à des besoins locaux.

infrastructures n'est-elle pas majeure ? »[6]. Cette question est d'ailleurs au cœur de l'actualité 2015 de la recherche historique en Limousin puisque l'association « Rencontre des Historiens du Limousin (RHL) » consacre cette année un livre à « Circuler en Limousin » où se trouve notamment l'article d'Alain Blanchard : « Le réseau routier du Limousin à la veille de la Révolution : réalité et usage. ». Il est à noter que le site de RHL annonce clairement vouloir conclure son ouvrage en évoquant la problématique de l'enclavement.

Mais quelles sont ces parties limousines enclavées ? Un état de la seconde moitié du XVIIIe siècle[7] fait mention de plusieurs provinces dans l'inertie la plus totale, de « pays absolument sauvage, où l'agriculture et le commerce sont ignorés ». On parle même d'un « un pays horrible et absolument sauvage, dont les habitants ne sont pas encore civilisés et entre lesquels il règne une haine, des querelles et des batteries souvent très funestes ; des communications faciles procureraient à ces habitants des relations avec ceux des provinces voisines et les rendraient plus sociables ».

Il s'agit essentiellement du Bas-Limousin où la vicomté de Turenne est décrit comme « accessible par aucun côté » et de la Montagne Limousine (Corrèze et sud de la Creuse), ainsi que des environs de Bellac jugés, plus d'un siècle après La Fontaine, encore « effrayants des deux côtés, et surtout celui de Limoges.... ».

Si le Limousin est enclavé, ce sont les routes qui permettront de le désenclaver. La parution d'une carte routière est donc fondamentale dans la construction du territoire.

C'est en 1787 qu'enfin un voyageur, Arthur Young, juge la route allant de Limoges à Brive « superbe », « ressemblant aux allées d'un jardin » mais « vide ». Ce jugement est conforté en 1789 par Antoine-Louis Chaumont de La Millière, dans son mémoire sur les Ponts-et-Chaussées où il juge que l'entretien des routes de France devrait se faire sur le modèle du Limousin où elles sont le plus soignées.

Ce retournement de situation est expliqué, dans l'historiographie, par les travaux en Limousin du tandem Turgot-Trésaguet. L'intendant Turgot, déjà mentionné plus haut, aurait en effet initié les grands travaux routiers de la fin du XVIIIe siècle en Limousin. Son association avec l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées Pierre Marie Jérôme Trésaguet entraîna, lors de son mandat (1761-1775), la mise en place d'un réseau routier, d'un nouveau mode d'entretien des routes (passage des corvées de

[6] Robert Chanaud 2010 : *in* Archive En Limousin 37 « Faire l'histoire d'une route est-ce bien raisonnable ? La nationale 89 (Lyon-Bordeaux) en Corrèze (1761-2005) », p. 27.

[7] ADHV C 302, décembre 1787.

grands chemins[8] aux ateliers de charité[9]) et l'invention par Trésaguet d'un nouveau mode de construction de route.

La glorification de ce tandem, tant par les contemporains (Young, Condorcet), que par l'historiographie[10] et les Ponts-et-Chaussées eux-mêmes[11] a longtemps imposé l'idée[12] qu'ils étaient seuls à l'origine de la mutation routière du Limousin et que cette mutation c'était déroulée pendant leurs mandats[13], une stagnation s'en suivant. L'historiographie a d'ailleurs accusé les intendants suivants de s'être approprié les réalisations de Turgot[14].

Dans cette optique, la carte étudiée ici devrait donc nous présenter un réseau routier achevé, les travaux des Ponts-et-Chaussées désenclavant le Limousin.

---

[8] 1738, le contrôleur général Orry décide de la corvée des chemins qui doit donner aux Ponts-et-Chaussées la main d'œuvre nécessaire à la construction et à l'entretien des routes. Il s'agissait de réquisitionner des personnes pour entretenir les routes.

[9] Les ateliers de charité devaient permettre de fournir du travail aux sans-emploi (indigents, femmes, enfants…) en remplaçant les corvées de grands chemins par une redevance pécuniaire qui servait à financer les ateliers. Par la suite, Trésaguet mis au point le système des cantonniers. Une seule personne, rémunérée, parcourait quotidiennement les routes d'un secteur afin de prévenir immédiatement toute dégradation.

[10] Par exemple Charles Le Gendre fait carrément de Trésaguet l'inventeur du macadam. Le Gendre 1928 : Charles Legendre, « L'inventaire du macadam », *in* Revue Scientifique du Limousin (RSL) 1928 pp. 165-166.

[11]Girard 1829 : P. S. Girard, « Mémoire sur la construction et l'entretien des chemins, faits en rachat de corvée dans la généralité de limoges; par M. Trézaguet, inspecteur général des ponts et chaussées », *in* Journal du génie civil, des sciences et des arts à l'usage des ingénieurs 1829 pp. 405-417. P. 405, note de bas de page du mémoire de Trésaguet par « Les routes de l'ancienne généralité de Limoges ont été, pendant longtemps, les plus belles de France. ».

[12] Cette notion est aujourd'hui dépassée comme le montre l'article récent d'Alain Blanchard pour « Rencontre des Historiens du Limousin ».

[13]Ducourtieux 1918 : Paul Ducourtieux, « Les grands chemins du Limousin (la grande voirie) (suite) » *in* Bulletin de la Société archéologique et historique du Limousin 1918 pp. 331-369. P. 331 : « Dans la première moitié du XVIIIe siècle, bien que le Limousin ait eu à sa tête des intendants très capables et très soucieux des intérêts de leurs administrés, aucun ne s'est beaucoup occupé de la construction et de la réparation des chemins. » « C'est à Turgot que revient l'honneur d'avoir construit les principales routes du Limousin; mais pour y parvenir il s'appliqua à remplacer la corvée des chemins par une imposition et à s'entourer d'ingénieurs capables de seconder ses vues. ».

[14]Ducourtieux 1918 p. 345 « D'Aine, qui succéda à Turgot, de 1775 à 1783, n'avait ni les idées larges et libérales, ni l'esprit d'organisation de son prédécesseur. Nous avons montré ailleurs qu'il s'était attribué le mérite de travaux conçus par Turgot. ».

Un document : la carte de 1783.

Présentons donc ce document. Il s'agit d'une carte de 56,5 par 73,5 cm, imprimée sur papier et qui a été éditée à plusieurs reprises[15] (et donc a été diffusée) : la « Carte itinéraire et minéralogique de la généralité de Limoges ». Elle a été réalisée en 1783 par l'ingénieur-géographe Pierre Cornuau sur ordre de l'intendant Marius-Jean-Baptiste-Nicolas d'Aine (intendant de 1775 à 1783). Elle a été gravée par C. D. Beauvais et éditée chez le libraire limougeaud Barbou. Fondamentalement, elle présente le réseau routier, non pas du Limousin[16] mais de la généralité de Limoges gérée par l'intendant. De ce fait, elle ne présente pas une partie de la Creuse (dépendant de la généralité de Moulins), mais englobe l'Angoumois.

Elle est particulièrement intéressante parce qu'il s'agit d'une des toutes premières cartes du Limousin à présenter son réseau routier. En effet, depuis la première carte du Limousin, dite carte Fayen de 1594, et jusqu'en 1781, les cartes d'ensemble du Limousin ne représentent pas les routes[17]. Seules deux cartes antérieures au document étudié ici présentent les routes limousines. Il s'agit dans les deux cas également d'œuvres de l'ingénieur Cornuau (associé à l'ingénieur Louis Capitaine pour l'une d'elle) et qu'il dédie à des personnages importants : l'évêque de Limoges et l'intendant[18].

[15] L'exemplaire utilisé ici est celui des ADHV, cote 1 Fi 94, mais on le trouve également à la Bibliothèque Francophone Multimédia (BFM) (non côté).

[16] Bien que les limites du Limousin proprement dit soient remarquablement stable au cours du temps (les limites actuelles correspondent peu ou prou aux limites du *pagus* antique et à celles de l'association des diocèses de Limoges et de Tulle), les limites de la généralité de Limoges s'en éloigne considérablement : elle ne prend pas en compte une bonne partie de la Creuse, alors qu'elle englobe l'Angoumois.

[17] Cependant, les ponts sont représentés dès la première carte (près de 60).

[18] Il s'agit de la « Carte de la généralité de Limoges », de 1781, et dédié à d'Aine par les ingénieurs-géographes royaux Pierre Cornuau et Louis Capitaine (ADHV C 5) ; et de la « Carte du dioceze de Limoges », de 1782, dédié à l'évêque de Limoges L. C. Duplessis d'Argentré par Cornuau (ADHV 1 Fi 65).

Figure 2 : « Carte du dioceze de Limoges », de 1782, dédié à l'évêque de Limoges L. C. Duplessis d'Argentré par Cornuau (ADHV 1 Fi 65), © ADHV.

Figure 3 : « Carte du dioceze de Limoges », de 1782, dédié à l'évêque de Limoges L. C. Duplessis d'Argentré par Cornuau (ADHV 1 Fi 65), © ADHV.

Aucune trace n'a été trouvée que les auteurs de ces cartes aient travaillé pour ou avec les Ponts-et-Chaussées, mais ils avaient de toute évidence connaissance et accès aux travaux de cette institution en Limousin. Les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées sont en effet les tout premiers, à partir de 1758, à réaliser des plans (et non des cartes à l'échelle du Limousin) et notamment des projets, de routes[19].

Bien que le corps des ingénieurs des ponts et chaussées existe depuis 1715 dans le but de créer et d'entretenir les routes, de mettre en place un réseau routier cohérent national (et non plus un puzzle de routes gérées localement avec un morcellement des pouvoirs[20]), il ne semble pas y avoir de bureau spécifique à Limoges avant la moitié du XVIIIe siècle, peu après la création de l'école des Ponts-et-Chaussées (1747) et pas d'ingénieur en chef avant Trésaguet en 1762[21]. En d'autres termes, il n'y a pas production cartographique de la part des Ponts-et-Chaussées limousins avant le début de compilation de l'atlas de Trudaine et surtout avant l'impulsion lancée par Turgot et Trésaguet.

Le document étudié ici présente donc la compilation de près d'un quart de siècle de production cartographique de la part d'une institution étatique (et non locale).

Que nous montre-t-il donc ?

[19] Bien évidemment les plans manuscrits antérieurs, représentant les tènements ou domaines agricoles depuis le XVIIe siècle, indiquent les routes et chemins. Cependant, ce n'est pas leur fonction première (s'attachant plus à la composition et aux propriétaires des parcelles) et ils n'en présentent jamais de synthèse à l'échelle régionale.

[20] Des tentatives de surveillance nationale ont certes été tentées précédemment. La charge des trésoriers de France implique de « visiter » les voies et chemins et d'informer sur leur état depuis 1508. Une charge de grand voyer a existé (créée pour Sully en 1589, supprimé par Richelieu en 1626). Cependant, aucune de ces fonctions, n'a dépassé le stade de l'observation, n'a eu les outils nécessaires pour assoir et construire un schéma à l'échelle de la France avant la création des Ponts-et-Chaussées.

[21] Voir introduction de l'inventaire de la série C des ADHV (p. XCII et XCIII) par Camille Rivain et Alfred Leroux en 1891.

Tout d'abord, on le redit, il représente la généralité de Limoges (c'est-à-dire la Haute-Vienne, la Corrèze, une partie de la Creuse et l'Angoumois) et non le Limousin. Commandité par l'intendant, il présente donc l'espace géré par l'intendance, les réalisations de celle-ci et véhicule UNE vision (centralisée, étatique) du réseau routier.

Il prend donc le parti de représenter succinctement les limites des généralités et le relief pour s'attacher au réseau de communications : voies (routières et fluviales[22]) et nœuds (villes). L'étude de documents concernant la généralité de Moulins[23] montre que la représentation des tracés des routes en Creuse semble correcte.

Il présente un réseau beaucoup plus dense que les quatre routes évoquées par Bernage. Une cinquantaine de routes s'articulent autour de nœuds particulièrement importants : Limoges, Tulle et Brive, Angoulême et Périgueux, Guéret et Aubusson. La Creuse semble moins bien lotie, mais il s'agit là de l'espace de la généralité de Moulins et non celle de Limoges.

De fait, la carte semble présenter un désenclavement réussi : la Corrèze et le plateau de Millevaches étant irrigués, la route vers Poitiers, passant par Bellac étant représentée.

De prime abord, le travail de l'intendance semble donc avoir porté ses fruits et le constat doit être élogieux.

Un état à relativiser.

Ceci dit, nous pouvons maintenant être critique. Tout d'abord, est-ce que cette carte présente uniquement le travail de Turgot et Trésaguet : clairement non !!! Nous allons l'évoquer rapidement, mais pour plus détails, nous renvoyons à l'article d'Alain Blanchard.

Tout d'abord, et en revenant légèrement en arrière, Turgot n'est pas le premier intendant du Limousin à se soucier des routes. Son prédécesseur, « L'intendant Aubert de Tourny (1730-43) est le premier qui se soit occupé de la voirie en Limousin. Les documents nous apprennent qu'il essaya de réparer les routes de Paris en Espagne (n° 1), de Paris à Toulouse (n° 2), de Lyon, à Bordeaux (n° 3), de Lyon à La Rochelle (n° 5), de Limoges à Poitiers (n° 7) et de Limoges à Sarlat (n° 11). »[24].

Par ailleurs, l'« inventaire des routes de la généralité de Limoges » du 31 octobre 1775[25], et qui correspond donc au travail effectif de Turgot et Trésaguet, ne fait état que de treize routes et non pas d'une cinquantaine, et toutes ne sont pas achevées, loin de là[26]. Par contre, sous la même cote, l'état de 1784 énumère trente-six routes, ce qui est déjà plus conforme à la carte. Contrairement à ce

[22] Si les rivières ne sont pas navigables en Limousin, certaines le sont en Angoumois et Poitou.

[23] Mémoire de Jacques Le Vayer (1698) intendant de la généralité de Moulins et atlas de Trudaine.

[24] Ducourtieux 1918 p. 332.

[25] ADHV C 670.

[26] Voire les graphiques de l'article d'Alain Blanchard : plus de la moitié des routes sont à faire.

qu'affirmait Ducourtieux, d'Aine ne s'est donc pas approprié le travail de Turgot mais l'a largement développé.

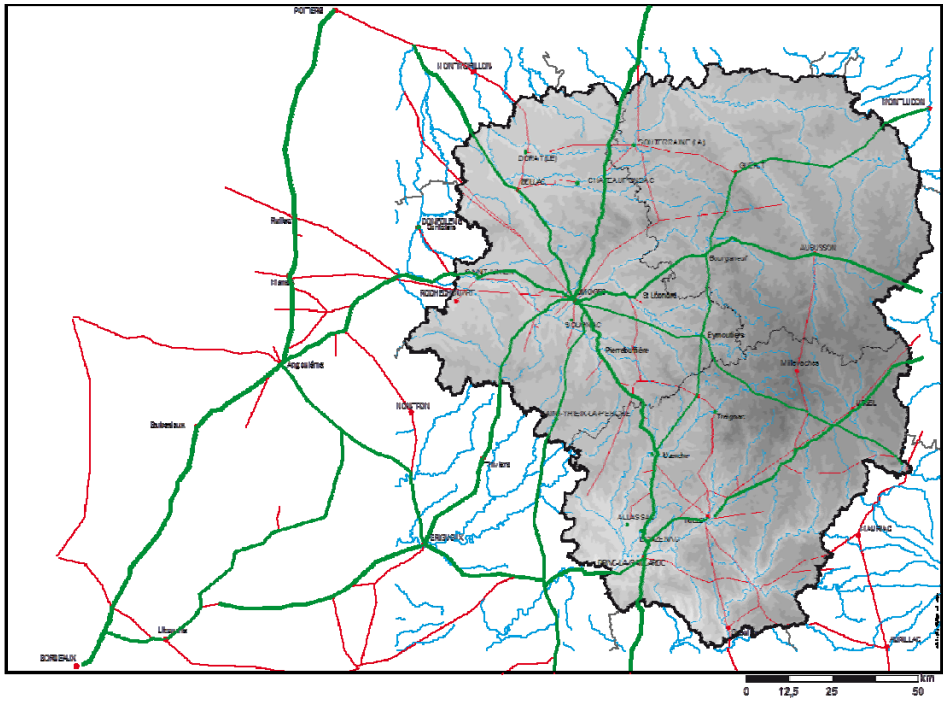

Figure 4 : Réseau effectif réalisé par Turgot et Trésaguet en 1775 (en vert), par rapport au réseau figurant sur la carte de 1783 (en rouge). DAO C. Xandry.

De plus, si Trésaguet a bien mis au point une nouvelle construction de route[27]

[27] Le Gendre 1928 p. 165 : Trésaguet conseil de « réduire l'épaisseur des chaussées en ne leur donnant au milieu qu'une épaisseur de 27 centimètres au lieu de 48, et à poser au fond de l'encaissement une première couche de pierres posées de champ [et non à plat comme précédemment NdA], affermie et battue à la masse. Puis, à mettre une seconde couche arrangée à la main, battue et cassée grossièrement à la masse, afin que les pierres s'incrustent les unes dans les autres et ne laissent pas de vide. Enfin, à terminer par une troisième couche de 8 centimètres d'épaisseur avec des pierres de la grosseur d'une noix formant le bombement. Ces pierres doivent être dures et de très bonne qualité, car c'est de cette couche que dépend la solidité de l'empierrement. ». Il décrira cette méthode dans son mémoire de 1775.

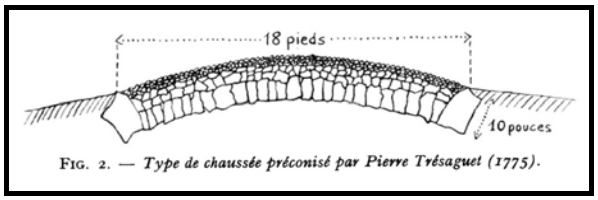

Figure 5 : Méthode de construction de Trésaguet.

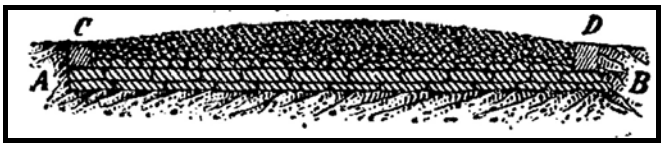

Figure 6 : Méthode de construction avant Trésaguet.

favorisé la mise en place de routes à faible pente afin de faciliter la circulation[28] et prôné une méthode d'entretien différente de celle des corvées de grands chemins[29], on peut cependant estimer qu'il s'avance un peu lorsqu'il déclare dans son mémoire de 1775 : « Ces chaussées ont résisté depuis dix ans, avec un entretien suivi, aussi belles et aussi rondes qu'elles l'ont été dans leur première formation ». Ceci voudrait dire que toutes les routes ont été réalisées dans les trois premières années de son mandat. Il nous est permis d'en douter.

Par ailleurs, le système des ateliers de charités pose deux problèmes. Tout d'abord, celui de son rayon d'action. Les personnes employées sont limitées à la capacité d'un aller-retour à pied dans la journée autour de l'atelier. Or, le réseau des ateliers du Limousin n'est pas suffisamment dense pour couvrir toute la région. Ensuite, la méthode de construction de Trésaguet (et donc son entretien) est assez technique. On peut douter que les personnes employées par les ateliers aient les connaissances nécessaires pour un entretien optimal. On peut citer à cet effet le cours sur les routes à l'école des Ponts-et-Chaussées édité en 1895 p. 467 : « L'entretien des routes fait l'objet spécial du service ordinaire des ponts et chaussées, auquel la plupart des ingénieurs sont attachés. Il constitue un art dont l'étude et l'application souvent difficile présentent un intérêt imprévu. Bien des personnes s'étonnent qu'on ait recours à un personnel savant, comme celui des ponts et chaussées, pour diriger un travail aussi simple que de jeter, comme on dit, des cailloux sur les routes. Elles ne réfléchissent pas qu'on jette des cailloux sur les routes depuis des siècles, mais qu'il n'y a guère qu'un demi-siècle que les routes sont couramment praticables, moins encore qu'elles sont bonnes. ».

Contrairement à ce que pourrait prétendre l'historiographie, cette carte ne présente donc pas uniquement le travail de l'époque de Turgot et Trésaguet. Maintenant, présente-t-elle pour autant le travail cumulé des intendants à la fin du mandat de d'Aine ? Peut-être pas. Tout d'abord, une lecture attentive du document fait apparaître plusieurs choses. Au-delà du tracé simple des routes, une légende fait la différence entre routes en chaussées et à l'entretien, routes ouvertes et routes en projet. Le beau réseau visible sur la carte est donc loin d'être achevé. De plus, cette distinction fait apparaître certaines aberrations. Par exemple, quatre routes « chaussées et à l'entretien » partent

[28] Les chevaux se fatiguant moins.

[29] Voir note de bas de page n° 9 sur les ateliers de charité. Le problème de la corvée des grands chemins est qu'elle ne prévoyait d'entretien qu'une fois par an, ce qui laissait le temps aux routes, avec l'ancien système de construction, de se dégrader fortement. Le nouveau système de construction (pierres de fondation de champs et non posées à plat) devait limiter cette dégradation. De plus le système des ateliers de charité devait permettre un entretien plus régulier des routes.

de la ville de La Souterraine. Cependant, très vite, elles débouchent sur des routes en projet voir même… sur rien. D'après ce plan, on ne peut n'y aller ni sortir de La Souterraine !!! Sans compter les villes ne bénéficiant d'aucune route. Il y a là une incohérence très claire.

Que se passe-t-il si on compare cette carte aux deux autres réalisées par le même auteur dans les deux années précédentes. Normalement, on devrait observer une grande similitude, l'état du réseau routier ne devant pas évoluer drastiquement en deux ans. Si la carte de 1781 semble (sans le dire) appliquer la même légende graphique que notre document, on remarque cependant des divergences. Par exemple des routes sont dites achevées en 1781 à Tulle, alors qu'elles sont en projet en 1783.

D'autre part, la carte de 1782 ne fait aucune différence graphique entre les différentes catégories de routes et présente tout le réseau comme achevé. Juger de l'avancée du réseau par le biais des cartes est donc sujet à caution. En effet, ce sont des documents demandés ou destinés aux hautes sphères administratives et dont la diffusion doit valoriser le travail des intendants en Limousin. Elles ne correspondent donc pas forcément à une réalité physique.

Si les cartes ne sont pas fiables, sur quoi se fonder pour juger de l'avancée de construction du réseau ? Il faut retourner aux archives et plus spécifiquement à celles des Ponts-et-Chaussées. Des documents de travail, réalisés par les Ponts-et-Chaussées, font ainsi tous les ans l'état des lieux de l'avancée des travaux. Celui de 1788[30] est particulièrement remarquable. En effet, pour chaque section de route programmée, il détaille :

[30] ADHV C 753 : Inventaire général des routes de la généralité de Limoges fait en 1788.

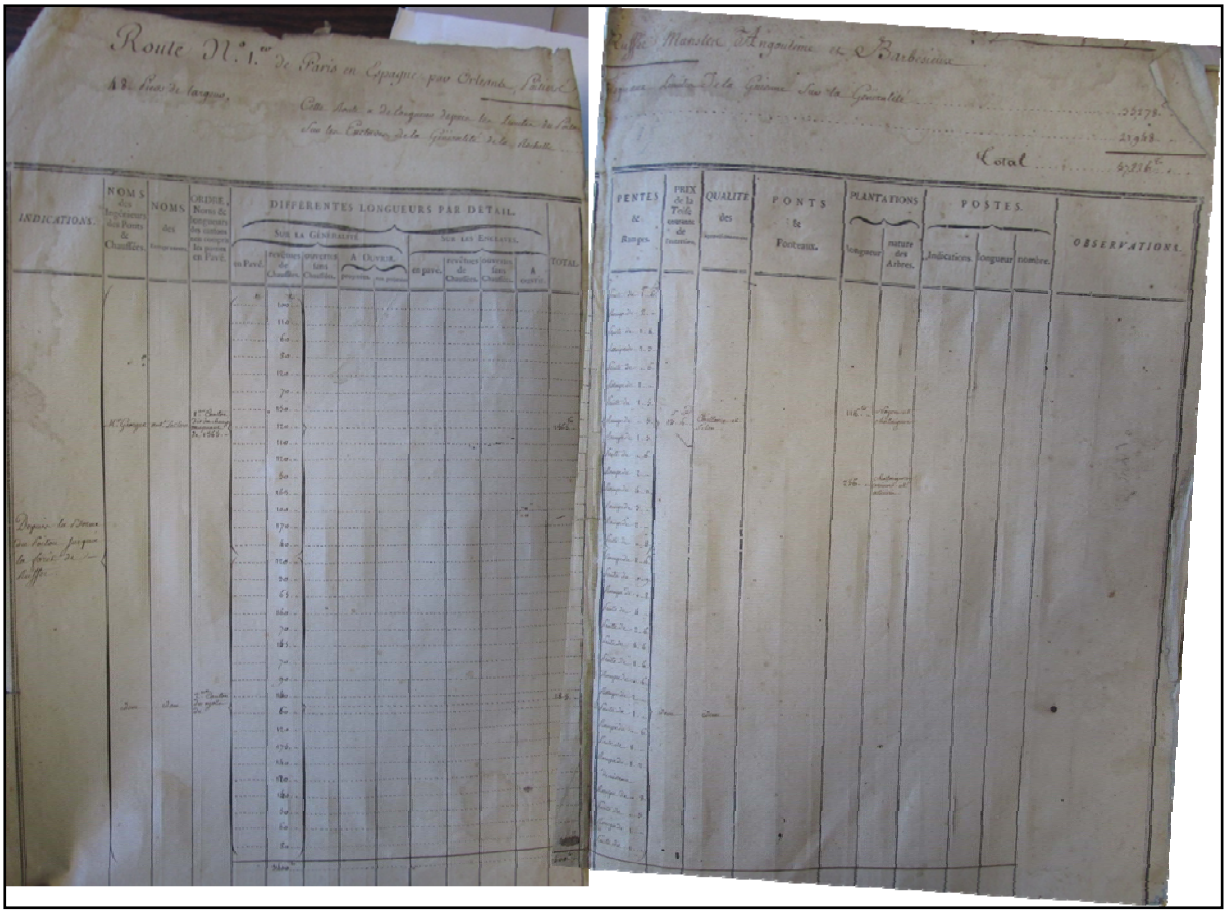

Figure 7 : ADHV C 753 : Inventaire général des routes de la généralité de Limoges fait en 1788.

- Le nom de l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées chargé de cette section.
- Le nom de l'entrepreneur.
- Les longueurs (avec indication topographiques des débuts et fin de chaque section) de routes en pavés, revêtues de chaussées, ouvertes sans chaussées, à ouvrir.
- Le pourcentage des pentes.
- L'état des ponts.
- Le prix de l'entretien et la qualité de l'approvisionnement (matériaux destinés à l'entretien).
- L'état d'avancée des plantations (qui sont règlementaires sur chaque côté de la route).
- La largeur de la route.
- Et les distance entre relais de poste.

Il devrait donc donner une image exacte de l'état du réseau routier en 1788. De plus, il peut être compléter par le document C 302 des ADHV qui, en 1787, énumère route par route leurs avantages (commerciaux, militaires, désenclavement…) et justifie ainsi des routes à traiter en priorité (numéroté de 1 à 56). On a ici l'argumentaire du réseau de désenclavement du Limousin.

Cet état du réseau limousin a été bien étudié par Alain Blanchard dans son article où il dresse notamment des graphiques mettant en évidence l'état des routes à différentes dates avec, route par route, le pourcentage de sections faites, en exécution et à faire. Nous renverrons donc à son travail pour les chiffres et la présentation de l'argumentaire du réseau.

Dans cet article, nous resterons dans le domaine cartographique en transcrivant spatialement les divers états d'avancée des routes à partir de l'inventaire de 1788. Je ne prendrai cependant en compte qu'une partie des renseignements apportés par ce document à savoir : la largeur des routes et leur état chaussées ou en pavés, ouvertes, ou projetés.

La mise à plat du réseau en lui-même ne présente pas de différence fondamentale avec la carte de 1783. De même, les différentes largeurs de routes n'apportent pas de renseignements concrets (hormis la hiérarchie intrinsèque des routes) quant aux routes plus ou moins praticables. En effet, elles font de 16 m pour les plus larges à 6 m pour les plus étroites. Or, en 1895, les Ponts-et-Chaussées estiment qu'une route « normale » devrait faire 6 m de large pour que deux voitures puissent se croiser facilement[31]. La circulation en Limousin ne devrait donc pas poser de problème.

La vrai information est apportée par la répartition entre routes chaussées/pavées, ouvertes et projetées. On se rend alors vite compte qu'une bonne partie du réseau n'existe tout simplement pas. De plus, une route « ouverte » n'est normalement pas mise à l'entretien. Au final, par rapport aux quatre routes mentionnées un siècle avant par Bernage[32]. On « perd » celle de Poitiers à Limoges et on « gagne » celle d'Uzerche à Tulle, ce qui correspond plus ou moins (dans le réseau si ce n'est dans l'état) à un statuquo. De fait, à part la route vers Tulle, les parties à désenclaver restent à désenclaver. Pour citer l'argumentaire du réseau de 1787 « Si l'on parvient jamais à exécuter les routes ci-dessus (jusqu'à la n° 49), il restera encore à faire les communications de bourg à bourg, de clocher à clocher, de village à village, ce qui démontre qu'il faudra encore plus de cent ans pour perfectionner toutes les routes du Limousin. ».

[31] Durand-Claye, Charles-Léon : *Cours de routes : professé à l'École des ponts et chaussées : dispositions d'une route, étude et rédaction des projets, construction, entretien*, (606 p.) Paris, 2e édition 1895, p. 14. Par ailleurs, pour comparaison, une route à deux voies actuelle fait normalement 7 m. de large.

[32] Leroux 1885 : citant Bernage en 1698« Les [principaux] chemins se réduisent à quatre : Celuy de Paris à Toulouse qui traverse tout le Limosin, commençant à Bessines, de là à Limoges, à Pierrebuffière, Uzerche et Brive; Le deuxième, celuy de Bordeaux à Lyon, qui traverse aussi le Limosin, commençant à Chaslus, de là à Limoges, Saint-Léonard et Bourganeuf ; Le troisième, qui va de la Rochelle à Limoges, passant par Angoulême, Chasseneuil, Chabanois et Saint-Junien ; Et le dernier, celuy de Limoges à Poitiers ». Alfred Leroux, « Mémoire sur la généralité de Limoges dressé par Louis de Bernage, Ssr de s. Maurice, intendant 1698 », in BSAHL 1885 pp. 149-258.

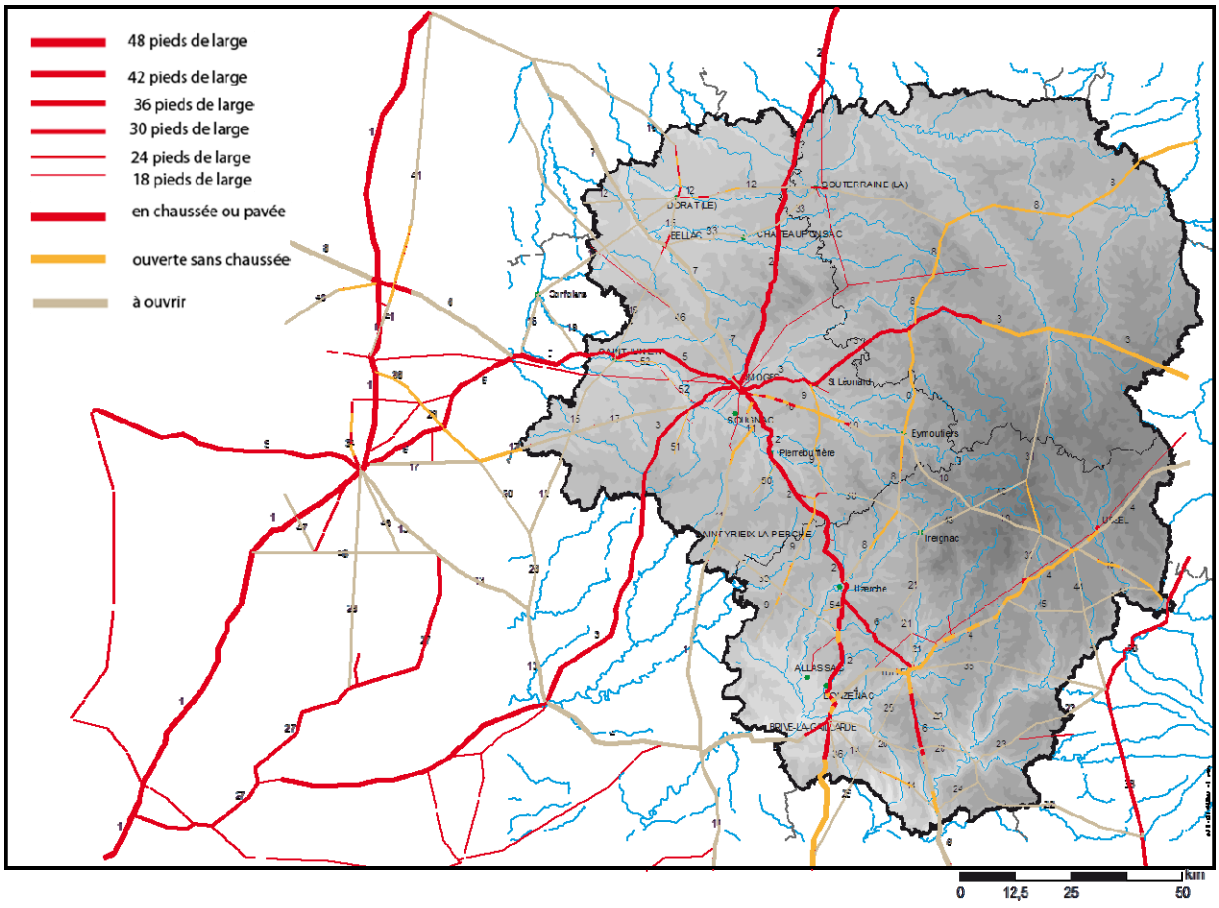

Figure 8 : Etat réel du réseau routier des Ponts-et-Chaussées en Limousin en 1788. DAO C. Xandry.

De plus, il reste le fait que cette étude de réseau ne concerne que la généralité de Limoges. Or, comment désenclaver un espace s'il n'y a pas connivence et réflexion commune avec les entités voisines. Par exemple, le programme d'ouverture des routes de 1787[33] déplore la gestion des routes du Poitou : « Malheureusement la méthode du Poitou pour la confection des routes, ses force, ses moyens ne permettent pas d'espérer que la route ci-contre soit à perfection d'ici à bien longtemps ». De même, la généralité de Moulins ne semble pas privilégier sa partie de route de Limoges à Clermont (mais peut-être les clermontois ici présents me contrediront-ils).

La réalité de la route.

Nous avons jusqu'à présent étudié et critiqué ce qui apparaissait sur la carte, c'est-à-dire le réseau de routes. Mais est-ce que le réseau est la route dans sa totalité ? De même, tous les documents étudiés jusqu'à présent émanent des institutions du pouvoir central (intendant, Ponts-et-Chaussées, ingénieurs royaux). Ils expriment donc UNE vision du réseau limousin. Est-ce la seule valable ?

Ou, plus exactement, cette image de quatre routes est-elle exacte, tient-elle « la route » ? Il est évident que non, ne serait-ce que parce que les habitants du Limousin ne restent pas enfermer dans leurs villes et villages. Il DOIT exister un réseau de communication. Or l'administration centrale ne

[33] ADHV C 302.

l'évoque pas. En fait, elle le cache presque. En effet, lorsqu'en 1787 l'argumentaire du réseau parle d'un « un pays horrible et absolument sauvage, dont les habitants ne sont pas encore civilisés et entre lesquels il règne une haine, des querelles et des batteries souvent très funestes », il parle en fait d'un espace entre Brive et Beaulieu (respectivement une des plus grandes villes et une des plus grandes abbayes du Limousin), en pleine vicomté de Turenne. Parler de pays « sauvage et non civilisé » est donc très exagéré.

Il est extrêmement délicat d'essayer de restituer ce réseau de communication antérieur au XVIIIe siècle. « Effacé » par le pouvoir central, non décrit dans les archives… dresser une carte des routes médiévales demanderait une recherche à part entière et je ne m'y risquerais pas ici. Cependant, il est possible d'établir des itinéraires ou au moins de dire ce qui circule et vers où.

On sait ainsi qu'une partie des pèlerins de Saint-Jacques de Compostelle traverse le Limousin. Ils peuvent même faire des « crochets » sur leur chemin pour aller prier telle ou telle relique. La Souterraine, Saint-Léonard-de-Noblat, Solignac, Rocamadour et bien entendu Limoges (abbaye Saint-Martial) sont des haltes sur leur trajet.

Le Limousin était également au Moyen-Âge le lieu de plusieurs foires, ce qui implique déplacement de marchands et de marchandises. Il était également traversé par les marchands italiens se rendant aux foires de Champagne, où se rendent également les marchands de Limoges.

Plus proche de notre période, l'intendant Bernage énumère les villes du Limousin[34]. Il doit donc exister des voies qui les relient. De même, seigle, châtaignes, raves, sarrasin… circulent en Limousin pour la consommation local.

De plus, il mentionne les divers imports et exports du Limousin. L'huile de noix est ainsi envoyée à Lyon ; les bovins de la Montagne Limousine vers Paris, Confolens, Chabannais et l'Angoumois de même que les chevaux et le fourrage. Le Limousin est également un grand exportateur de papier, de clous et de fil de fer. On importe des vins de l'Angoumois, du Berry et de Sarlat. Le sel vient de l'Angoumois et va jusqu'en Auvergne. Les mines de fer du Périgord alimentent la forge de Ruelle qui fabriquait des canons pour la marine. Limoges sert de centre d'entrepôts et de redistribution aux marchandises qui transitent entre Paris, Lyon et Bordeaux.

Enfin, au XVIIe siècle, on assiste au mouvement pendulaire annuel des maçons et manœuvres allant travailler hors Limousin (Espagne notamment) et ramenant l'argent à leur famille[35].

On en vient à se demander si le Limousin est réellement enclavé.

Certes les routes peuvent être mauvaises. On a déjà évoqué les problèmes de construction et d'entretien. Une route non entretenue régulièrement peut s'abîmer et s'abîmer vite. Bernage

[34] Limoges, Brive, Saint-Léonard, Saint-Junien, Saint-Yrieix, Solignac, Eymoutiers, Ussel, Tulle, Treignac, Bort, Uzerche, Donezat, Alassat, Pierrebuffière, Bellac, Le Dorat, La Souterraine, Chateauponsac, Confolens.

[35] Leroux 1885 p. 166-167.

évoquait notamment les « grands bourbiers », mais on peut également mentionner les ornières et fondrières. Le problème est qu'une route subi une usure considérable due aux passages des chevaux et voitures. Il existe des voitures (ou charrettes) à deux ou à quatre roues attelées à 2 à 6 chevaux. D'après le cours sur les routes des Ponts-et-Chaussées en 1895 (p. 53-57), « les charrettes et chariots ordinaires pèsent à 2.500 k. et reçoivent à charge complète des poids qui vont de 900 à 6.000 kil. » et le poids d'un cheval varie de 300 à 600 kilos. De ce fait la route peut subir une pression de près de sept tonnes au passage d'une voiture. Ce qui crée des ornières, déchausse les pierres de la chaussée (c'est également le cas s'il s'agit du passage d'un cheval sans voiture ou d'un troupeau de bovins), facilite l'infiltration d'eau et donc la création de ravines. Pour limiter l'usure de la route, un édit du roi fixe en 1724 le nombre de chevaux permis pour les charrettes à deux roues (celles qui abîment le plus les routes)[36]. Le Limousin est ensuite défavoriser par deux éléments. Tout d'abord, c'est une région humide, voire très humide[37], ensuite ces chemins sont surtout creux (système que continuera de privilégier Trésaguet, ce qui dessert l'action de l'intendant). Or, l'association des deux entraîne l'accumulation de l'eau au centre la chaussée et accentue le ravinement. Et si une ravine n'est pas comblée immédiatement, elle peut prendre des proportions considérables[38].

Suivant la période de l'année, une voie peut donc être ou non praticable (ce qui ne se voit pas sur une carte de réseau). Du même fait, une route peut-être ou non « roulable »[39] (ce qui ne se voit également pas sur une carte de réseau). Or c'est ce dernier cas qui intéresse surtout l'intendance (diligences et transport de marchandises).

Cependant si les routes peuvent être en mauvais état (et il ne doit pas trop s'éloigner de l'état des régions voisines), on circule dans et hors de la région : un réseau existe. Alors pourquoi cette volonté de dénigrer les routes et chemins limousin ? Mais d'ailleurs que dénigre-t-on ? La route telle qu'elle apparaît sur la carte, et donc le réseau, ou la route au quotidien ?

Reprenons les témoignages des voyageurs. Comme beaucoup de personnes avant moi, j'ai sciemment choisi les phrases à extraire de ces témoignages pour monter mon introduction, me focalisant sur celles qui dénigrent l'aspect physique des routes. Or elles ne représentent qu'une toute petite part des descriptions et ne sont même pas ce dont se plaignent le plus les voyageurs.

Ce qui revient beaucoup plus régulièrement, y compris chez Young en 1787, c'est non le problème d'avancer mais de s'arrêter, c'est-à-dire manger, dormir (hommes et chevaux), referrer les chevaux donc trouver un maréchal ferrant… La question est où faire halte et dans quelles conditions.

---

[36] Livet 2003 p. 43.

[37] En citant Abraham Golnitz : « les monts d'Auvergne, qui sont toujours couverts de neige » « il y eut alors d'horribles ténèbres, de la pluie, du tonnerre et la foudre,-ce qui nous retarda. ».

[38] D'où l'avantage du système des cantonniers. Cependant, ce dernier est également conditionné par la quantité et qualité de matériaux mis à sa disposition pour la réparation.

[39] Du fait également de la pente de la route ou de la « qualité de la route » : nombre de chemins passent par les digues (ou chaussées) des étangs en Limousin qui du fait de leur fragilité ne sont pas forcément roulables.

Refaisons un tri dans les témoignages avec cette optique. Bernage n'en parle pas : son texte n'est pas un récit de voyage et les auberges et relais ne dépendent pas de l'intendant. Parlant du passage de troupes sur les routes de La Marche, Jacques Le Vayer[40] déclare « La Marche a pour lieux d'étapes : Guéret, Aubusson, Felletin, Genouillat, Chénérailles, il n'y en a point d'établies à Murât, Fresselines, Ahun, Jarnages, à cause du peu de passage. — Le pays de Combraille a pour lieux d'étapes : Auzances, Sermur; il passe rarement des troupes à Evaux et il n'y a point d'étapier. »[41]. Jean de La Fontaine parle des misérables et mauvais gites, Montaigne des chétives hôtelleries et du mauvais vin. Abraham Golnitz déclare : « La malpropreté nous fit subitement éloigner de ce lieu; nous payâmes, mais nous ne mangeâmes pas notre dîner, qui se composait d'œufs et de fromage. Le vin était âpre au goût et servi dans des bouteilles et des coupes pas propres » « Nous y primes un léger repas à l'hôtel de la Couronne; car nous n'eûmes pas autre chose que des châtaignes et des œufs », il évoque « les bourgs les plus affreux, où l'on ne trouve que du pain et de l'eau. ». A l'occasion, il doit même manger sur son cheval. Au final « cette route est très mauvaise, non seulement par ses montées et ses descentes, mais encore par la rusticité et la frugalité de la nourriture. ». Jouvin de Rochefort (trésorier de France de Limoges) décrit en 1672 son voyage en Limousin sans se plaindre des routes sauf pour mentionner que plusieurs villages sont sans hôtelleries[42]. Un siècle plus tard, Young se plaindra très régulièrement des auberges françaises qu'il juge inférieures aux anglaises. Pour lui : « Dans ce voyage […], j'ai passé par un nombre incroyable de ponts splendides et de superbes chaussées. Mais cela prouve seulement l'absurdité et l'oppression du gouvernement. Des ponts qui coûtent 70 ou 80 ooo livres, et d'immenses chaussées, pour réunir des villes qui n'ont pas de meilleures auberges que celles que j'ai décrites, ce sont de grosses absurdités. ».

Ceci témoigne d'une façon très différente de celle d'aujourd'hui d'envisager le voyage. Si de nos jours un long trajet peut être effectué d'une seule traite, au XVIIIe siècle, il implique de nombreuses étapes : tous les 20 à 30 km si l'on est à pieds ; tous les 30 à 45 km si l'on est en voiture ou à cheval[43]. Le voyageur est donc contraint par les possibilités d'accueil. Une route est difficile non uniquement à cause de son état, mais également de la capacité qui s'y trouve de faire relâche. Or cette contrainte ne transparaît absolument pas sur les cartes.

Cette difficulté existe aussi bien pour le voyageur « civil » qui voyage à pieds ou avec son propre cheval et voiture que pour les passagers d'une diligence ou un messager à cheval des postes, voyageant jour et nuit et qui sont censés changer régulièrement de chevaux dans des relais. En effet, il n'y a que deux routes de poste en Limousin et elles ne sont pas forcément bien pourvues. D'après

[40] Intendant de la généralité de Moulins, rédigeant un mémoire en 1698.

[41] Ducourtieux 1916 p. 160-161. Paul Ducourtieux, « Les grands chemins du Limousin (la grande voirie) », *in* BSAHL 1916 pp. 137-175.

[42] Ducourtieux 1916 p. 174.

[43] Un cheval ne peut faire qu'un certain nombre de kilomètres par jour avant de s'arrêter. Ce nombre varie suivant le poids qu'il traîne et les pentes qu'il a à monter. D'où l'idée de Trésaguet de réduire ces pentes au maximum.

Veyrinaud[44], Limoges est en 1702 une grosse poste (17 chevaux), plus grosse que Orléans, Clermont ou Moulins et aussi grosse que Lyon (et donc une des plus grosse poste de France). Par contre, sur les 8 relais entre Lyon et Limoges, seuls 3 ont le nombre de chevaux minimum requis, et il n'y a (y compris à Limoges) que de chevaux de selle (pas de chevaux de trait). A partir de 1742, seule la route de Paris à Toulouse aura des chevaux de traits.

Le voyage est compliqué par la faible densité de localité. Or il s'agit d'un cercle vicieux : moins la densité d'habitat est élevée, moins celle des hébergements l'est, et plus ils sont pauvres. Il y a donc moins de passage, or moins il y a de passage, moins il y a tendance à développer les hébergements. Cette réalité échappe totalement à la représentation de la carte de 1783. En fait, plus que par son réseau routier, c'est le problème de densité des étapes qui pourrait poser en Limousin la question de l'enclavement. Or, rien dans les actions de l'intendance ne suggère qu'elle a tenté d'y porter remède.

Conclusion.

Que conclure donc de la carte de 1783 et de son rôle dans le désenclavement du Limousin ou, pour reprendre les termes de cette journée, dans la « construction du territoire limousin » ?

Tout d'abord, elle s'inscrit dans une dynamique nationale de gestion du système routier français. On retrouve le même type de carte dans d'autres régions, comme la carte « Itinéraire de la Province et Frontière de Champagne Dressée suivant ses Douze Elections »[45], dont le graphique ressemble beaucoup à la nôtre.

Elle répond à une volonté centrale : créer un réseau routier à l'échelle de la France afin de faciliter la circulation. Il ne s'agit donc pas tant de « désenclaver » une région que de pouvoir la traverser afin de relier les centres importants du commerce français : bassin méditerranéen à La Rochelle, Paris au sud dans le cas du Limousin. Ce qui prime donc, ce sont les intérêts nationaux et non locaux[46]. Ce que l'on (la carte) construit, c'est le réseau national et non le territoire local.

Dans cette optique, le Limousin est peut-être enclavé. En effet, les cartes réalisées par N. Verdier sur l'évolution du réseau de routes des postes montrent que cette partie de la France reste relativement « vide » par rapport au nord.

En fait, bien qu'elle s'appuie sans le dire sur un réseau préexistant, la carte de 1783 reste une construction intellectuelle qui ne prend pas entièrement en compte la réalité locale, et dont la réalisation pratique se heurte à de grosses difficultés. Elle cherche à imposer UNE réalité sur une

---

[44] Veyrinaud 1993 p.42 : Georges Veyrinaud, *L'histoire des communications en Limousin*, Veytizou (Editions de la), 1993.

[45] 1775, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-17645.

[46] A l'exception des volontés de personnes influentes : les derniers chemins de l'argumentaire de 1787 « sont dans une classe particulière et n'étaient pas d'une grande importance, néanmoins ils ont été exécutés précédemment sur la demande de plusieurs personnes considérables » (ADHV C 302).

autre déjà en place qu'elle dénigre[47]. On assiste au conflit entre deux échelles de réseau de circulation : une échelle nationale et une échelle régionale de localité en localité. Le fait qu'une ville limousine correspond souvent à un gros bourg, un bourg à un village et un village limousin à un hameau ne facilite sans doute pas l'assimilation des deux échelles de réseau et a dû susciter une certaine incompréhension de l'administration centrale face à un mode de fonctionnement local. Pour elle, le faible nombre de « vraies » villes a dû diminuer d'autant les nœuds de réseau et donc témoigner d'un réseau fragile.

De ce fait, deux éléments concrets sont en prendre en considération :

- Tout d'abord, le réseau de 1783 n'est pas créé ex-nihilo mais reprend des axes de circulation, si ce n'est des tracés, préexistant. On circule déjà largement en Limousin que cela soit dans ou hors de la région. Les conditions, si elles ne sont pas toujours faciles, ne se démarquent pas tant que ça de celles du reste de la France.

- Ensuite, si on note une très nette amélioration des routes achevées par les Ponts-et-Chaussées, le réseau présenté en 1783 est loin d'être achevé en 1789. L'arrivée de la Révolution Française n'améliore pas la situation, mettant un coup d'arrêt aux travaux et le manque d'entretien entraîne la détérioration des routes. De plus, ni les intendants, ni les Ponts-et-Chaussées ne semblent prendre en considération le problème des haltes.

On peut donc se demander si le « désenclavement » du Limousin, tel qu'il est présenté par l'intendance, a réellement fonctionné et donc si la carte de 1783 a réellement « fait le territoire ».

Néanmoins, elle a eu un impact intellectuel si ce n'est physique. Tout d'abord, elle appuie la vision de l'intendance qui valorise son travail (l'administrateur défend son action auprès d'un gouvernement central) et c'est cette vision des choses qui est présentée au reste de la France. De fait, la présentation d'une étape d'un projet va vite masquer la réalité du terrain en devenant vérité vrai pour le reste de la France. Associée aux déclarations, mémoires, louanges des contemporains, elle impose la vision d'un réseau achevé œuvre unique des intendants et des Ponts-et-Chaussées (et plus particulièrement de Turgot et Trésaguet). Pour preuve, la « Carte Routière de la France pour servir à l'Itinéraire de ce Royaume » de Tardieu en 1785 présente un réseau limousin achevé et dense.

Enfin, on peut se demander si à force d'entendre l'administration déplorer l'enclavement de la région, cela n'a pas eu un impact sur la population. En effet, dans l'argumentaire de 1787 seule une route semble réclamée par la population locale (je ne tiens pas compte des demande de grands particuliers), les autres étant à l'initiative de l'administration. On peut donc se demander, bien que cette enquête soit à affiner, si elle se sentait réellement enclavée.

Or on assiste maintenant à un Limousin « qui, à tort ou à raison, se plaint depuis des décennies d'être enclavé »[48], comme si la vision de l'administration locale avait pris le pas sur la vision locale.

---

[47] Alors qu'une comparaison avec les régions voisines voir avec le reste de l'Europe montrerait que les routes limousines ne sont sans doute ni pires ni meilleures qu'ailleurs.

[48] Chanaud 2010 p. 27.

Au final, cette carte est l'outil d'une vision du territoire limousin dont la mise en place dépend de nombreuses variables. Si elle n'a peut-être pas totalement « fait » le territoire dans son aspect physique (en tout cas pas immédiatement[49]), elle a cependant imposé UN territoire dans l'imaginaire collectif.

[49] La correspondance entre le réseau de 1783 et le réseau actuel serait intéressante.