HAL
open science

L'administration des ponts et chaussées en Savoie sous l'Ancien Régime (XVIe-XVIIIe siècles)

Laurent Perrillat

To cite this version:

Laurent Perrillat. L'administration des ponts et chaussées en Savoie sous l'Ancien Régime (XVIe-XVIIIe siècles). XLe Congrès des sociétés savantes de Savoie, Sep 2004, Saint-Jean-de-Maurienne, France. pp.191-216. halshs-00260733

HAL Id: halshs-00260733

https://shs.hal.science/halshs-00260733v1

Submitted on 5 Mar 2008

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'administration des ponts et chaussées en Savoie sous l'Ancien Régime (XVIe-XVIIIe siècles)

par Laurent Perrillat,
archiviste paléographe, docteur en histoire, conservateur des bibliothèques

A l'heure où il est question de transfert de compétences à propos des routes, il semble intéressant de revenir sur l'histoire de ce vecteur essentiel des échanges et voyages dans la Savoie d'Ancien Régime. Les souverains savoyards eurent en effet une politique routière certes paradoxale mais toujours active : il était important pour eux de maintenir des routes en bon état, pour des raisons stratégiques et militaires mais aussi et surtout pour des causes économiques. Privilégiant les grands axes de communication, les ducs durent mettre en place une administration (ou tout au moins des agents) chargée de l'entretien, de la surveillance et de la construction des routes. Les résultats furent inégaux suivant les époques et les lieux mais permirent d'aboutir à la fin du XVIIIe siècle à un réseau routier à peu près correct, au moins pour les grands axes du duché.

On se propose donc d'avoir une vision globale de ce qui a été « l'administration » des ponts et chaussées en Savoie, en ayant bien à l'esprit deux points fondamentaux. Le premier est de savoir si l'État tel qu'il existe sous l'Ancien Régime remplit bien sa mission d'entretien des routes. Cela est l'occasion de préciser d'ores et déjà que le duc n'a pas le monopole de la voirie : en Savoie, des seigneurs laïcs, des abbayes, des communautés exercent aussi ce droit. L'autre point à retenir est le suivant : administrer les routes sous l'Ancien Régime, c'est surveiller, entretenir, réparer et encore juger. Comme dans toutes les autres institutions antérieures à la Révolution, les pouvoirs ne sont pas séparés et tout administrateur est aussi comptable et juge. C'est là un point fondamental pour les routes car il faut pouvoir assurer les financements et contraindre les mauvais payeurs.

On s'arrêtera quelques instants sur la terminologie : peut-on vraiment parler de « ponts et chaussées » ? Il vaudrait mieux dire « ponts et chemins », mots qui reviennent souvent sous la plume des administrateurs savoyards ; « ponts et chaussées » est en fait une expression française, qui apparaît de plus en plus fréquemment à partir du XVIe siècle et n'est véritablement officielle qu'au XVIIIe siècle. L'Ancien Régime connaît des distinctions tout comme, de nos jours, une hiérarchie est établie entre voies communales, routes départementales, routes nationales, autoroutes. Il y a tout d'abord les chemins ducaux[1] : ce sont les plus importantes voies, qui dépendent juridiquement de l'autorité ducale. On les nomme aussi chemins royaux, par allusion non pas au royaume de France (comme certains auteurs l'ont cru[2]) mais à l'Antiquité romaine : il faut se reporter au terme latin « viae regales » qui contient l'idée d'une prérogative régalienne. On qualifie ces routes de royales en référence non pas tant au souverain qu' au droit régalien qui s'y

[1] On trouvera un bon exemple de restitution d'un tracé d'un « chemin ducal » dans J. Bellet, La « Vie Vieille » chemin ducal ou voie romaine entre Hermillon et Villarclément, *Société d'histoire et d'archéologie de Maurienne*, 1964, t. 15, p. 126-135.

[2] S. Truchet, Saint-Jean-de-Maurienne au XVIe siècle, *Mémoires de l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Savoie*, 4e série, 1887, t. 1, p. 10 ; P. Bissegger, Du « Grand Voyeur » à l'ingénieur : l'administration des ponts et chaussées en Pays de Vaud sous l'Ancien Régime, *Des pierres et des hommes : matériaux pour une histoire de l'art monumental régionale, hommage à Marcel Grandjean*, sous la dir. de P. Bissegger et M. Fontannaz, Lausanne, 1995, p. 542, note 21.

Paru dans : *Echanges et voyages en Savoie, XLe Congrès des sociétés savantes de Savoie (Saint-Jean-de-Maurienne, 11 et 12 septembre 2004)*, Saint-Jean-de-Maurienne, 2005, p. 191-216.

rattache[3]. On emploie volontiers à propos des autres voies le terme générique de « chemins publics », expression extrêmement fréquente dans toute sorte de documents d'archives, ou encore, d'après le sénateur de Ville, de chemins traversiers ou traverses[4]. Au XVIIIe siècle, s'affirme la triple distinction, officialisée par Turin et employée couramment par les intendants, entre routes royales, provinciales et vicinales[5].

Pour mieux appréhender cette administration, il convient de l'aborder suivant une répartition périodique. On distinguera donc trois phases : premières tentatives et commissaires généraux au XVIe siècle ; grands voyers et Chambre des comptes de Savoie au XVIIe siècle ; intendants et Direction générale des routes au XVIIIe siècle. Il faudra, dans ce cadre, faire une place à part pour le cas des villes et également tenter des comparaisons avec d'autres pays voisins de la Savoie.

Enfin, pour élargir cette introduction, disons quelques mots de la gestion des routes au Moyen Âge en Savoie : elle dépend alors des châtelains, auxquels on pourrait adjoindre les péagers. Cette attribution leur est confirmée par les *Statuta Sabaudie* de 1430, le contentieux étant généralement confié aux juges ordinaires[6]. On n'oubliera pas que les comtes et ducs de Savoie doivent leur prospérité et leur pouvoir à leur rôle de « portier des Alpes » et qu'à cet égard, ils doivent certes répondre aux nécessités locales mais surtout assurer le bon état des axes stratégiques qui sont, grosso modo, les routes de Maurienne et Tarentaise, à prolonger en direction de l'est (Italie) et de l'ouest (Lyon) et l'axe nord-sud (Dauphiné-Genève) par l'avant-pays (Montmélian, Chambéry, Aix, Rumilly, Chaumont, Saint-Julien)[7].

I/ Premières tentatives et commissaires généraux au XVIe siècle

1) Premiers agents

Au XVIe siècle, il n'y a pas de service spécialement consacré aux ponts et chemins. Il existe cependant un lien entre les routes et l'Hôtel ducal. En effet, le grand écuyer a la charge, en plus de l'Écurie ducale, de l'entretien des voies de communications car il gère en théorie tout ce qui a trait aux expéditions militaires (il doit donc veiller aux aspects stratégiques et par conséquent aux routes) ; il est en outre le supérieur hiérarchique des maîtres de poste, autres agents essentiels des transports[8]. On voit ainsi le 22 juin 1531 un

---

[3] Droit régalien que renforce encore le terme même de voirie. Issu du latin *vicaria*, ce mot évoque « par nature une justice » (J.-L. Harouel, Les seigneurs et la voirie sous l'Ancien Régime, *Études sur l'Ancienne France offerts en hommage à Michel Antoine*, textes réunis par B. Barbiche et Y.-M. Bercé, Paris, 2003, p. 197).

[4] C.-E. de Ville, *Estat en abrégé de la justice ecclésiastique et séculière du pays de Savoie contenant les choses plus importantes de l'histoire du même pays, de la grandeur de ses princes, des mœurs de ses habitants et la nature de son gouvernement, offices et seigneuries*, Chambéry, 1674, p. 254.

[5] M.-L. Sturani, Inerzie e flessibilità : organizazzione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori « di quà dai Monti » (1563-1796) : i presupposti strutturali (sec. XVI-XVII), *Bollettino storico bibliografico subalpino*, 1990, a. 88, fasc. 2, p. 462, 465-466 et 468.

[6] G.-B. Borelli, *Editti antichi e nuovi de' sovrani principi della reale casa de Savoia*, Turin, 1681, p. 705-706.

[7] Pour une synthèse de l'histoire des routes de Savoie, on consultera F. de Lannoy de Bissy, Histoire des routes de Savoie, *Mémoires et documents publiés par la Société savoisienne d'Histoire et d'Archéologie*, 1929, t. 66, p. 159-216.

[8] A. Barbero, *Il ducato di Savoia. Amministrazione e corte di uno stato franco-italiano*, Rome, 2002, p. 223-227. On retrouve le même lien entre l' Écurie royale et les maîtres de poste dans le royaume de France, au

écuyer d'écurie du duc, le seigneur de la Barre, être spécialement commis pour ériger le péage du Bourget[9]. Quant à la gestion locale et quotidienne, elle demeure dans le prolongement des institutions médiévales : les châtelains s'en occupent, sous l'autorité de la Chambre des comptes de Savoie. Voici par exemple, à Aiguebelle en 1563, le châtelain qui visite le pont, « n'ayant esté par cy-devant aultrement entretenu ». Il en fait rapport, fait crier le prix-fait des travaux, informe la Chambre des comptes, inspecte les travaux avec des experts etc.[10] Pour des tâches précises et onéreuses, le duc commet des personnes : ainsi, en 1569, le maître-auditeur Pierre Gautier, seigneur d'Hostel, est désigné par la Chambre des comptes de Savoie pour les réparations des canaux et chemins de la châtellenie de Montluel[11]. On peut encore citer en 1561 deux commissaires, maîtres Bon-Amye Cueur et noble Amye Dupont, nommés par le comte de la Chambre « en ce qui concerne les chemins et hayres » ; au nom du service du duc, ils réquisitionnent hommes et chevaux pour la réparation des grands chemins publics[12]. Ceci nous montre au passage que certains hauts seigneurs détiennent des prérogatives importantes en matière de voirie. Le duc de Savoie use donc durant ce premier XVIe siècle d'agents nommés de manière tout à fait pragmatique, pour répondre à des besoins immédiats, sans que l'on puisse déceler de véritables lignes directrices.

2) Maître Pierre Reydellet

Le règne d'Emmanuel-Philibert est donc caractérisé par ces agents temporaires. Il faut attendre le tout début du règne de Charles-Emmanuel Ier pour voir apparaître une politique globale, des initiatives intéressantes et la mise en place d'agents spécialisés, aux fonctions nettement déterminées. Le premier à retenir est maître Pierre Reydellet, seigneur de Charasson, maître-auditeur à la Chambre des comptes de Savoie depuis 1580. Le duc lui confie en 1585 une mission précise : faire en sorte que le chemin par la montagne de la Chambotte (entre Aix et la Chautagne) soit correct pour passer à pied, à cheval et « aussy les marchandises sans danger ». Cet ordre n'eut, semble-t-il, guère de suite car il n'a pas été enregistré par les cours chambériennes et n'a donc pas reçu force exécutoire[13].

3) Maître Guillaume Durobin

En fait, on a tout lieu de penser que maître Reydellet a dû être gêné et comme « doublé » dans son action par un autre agent, très actif à cette époque : maître Guillaume Durobin. Ce bourgeois de Chambéry (peut-être d'origine mauriennaise ?) semble être un homme d'expérience car on le repère procureur du roi en Maurienne en 1557 puis procureur au Sénat avant 1583[14]. Il est commis à la réparation et entretien des chemins de

---

moins au XVIe siècle (article « postes et messageries » dans *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, sous la dir. de L. Bély, Paris, 2003, p. 1006-1008).

[9] Archives départementales de la Savoie (désormais ADS), SA 6398, lettres patentes de la Chambre des comptes de Savoie du 22 octobre 1560.

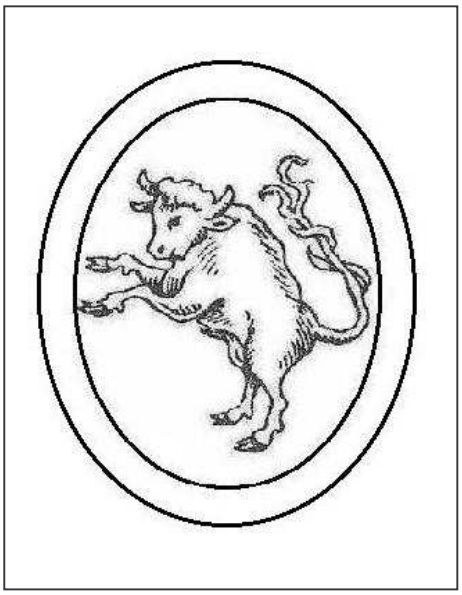
[10] ADS, SA 6397, pièces du 30 janvier et du 11 février 1563.

[11] ADS, SA 6398, pièces du 2 juin 1569.

[12] ADS, Archives communales de Termignon, DD 43, pièce du 8 juin 1561.

[13] ADS, SA 6013. La mission de maître Reydellet n'est guère connue que par ce document ; il s'agit de lettres patentes signées par le duc de Savoie et contresignées par l'un de ses secrétaires mais elles ne portent pas de sceau et ne sont accompagnées d'aucune mention d'enregistrement. Sur Pierre Reydellet, nommé maître-auditeur à la Chambre des comptes de Savoie le 8 août 1580 et mort après 1594, cf. A. de Foras, *Armorial et nobiliaire de l'ancien duché de Savoie*, Grenoble, 1863-1938, t. V, p. 142-143.

Maurienne le 27 mai 1583 ; devant le succès de son action, le duc de Savoie lui confie la même mission mais pour la Tarentaise et la Savoie « dès nostred. ville de Chambéry en Piedmont et Aouste » (par patentes du 29 août 1584). Charles-Emmanuel Ier renforce encore ses pouvoirs l'année suivante, en lui donnant en plus juridiction sur les territoires qui devaient dépendre de maître Reydellet et en étendant sa commission aux pays de Savoie, Maurienne et Tarentaise[15]. Il sera désormais connu dans les textes sous le titre de « commissaire général et ordinaire établi par Son Altesse pour les réparation, entretenement et manutention des chemins de Savoye, Maurienne et Tharentaise » et on trouve trace de son activité jusqu'en 1588 au moins[16].



Cachet de maître Guillaume Durobin (d'après ADS, SA 6102)

On peut avancer trois motifs de sa nomination. Les provinces dont il a la charge sont le lieu de passage de troupes ; il s'agit notamment de l'armée espagnole, qui, sur le boulevard bourguignon, entreprend le voyage des Flandres pour aller combattre les Pays-Bas insurgés. Il y a donc nécessité d'assurer des routes correctes aux convois militaires de l'allié du duc. Il y a surtout des nécessités économiques : les textes évoquent les difficultés pour les marchands de circuler sur les routes de Savoie et surtout les problèmes pour l'acheminement du sel. Les gabelliers généraux de Savoie ne cessent de s'en plaindre auprès du duc et, pour des raisons fiscales, ce dernier a tout intérêt à donner droit à leurs requêtes car la gabelle du sel constitue une ressource considérable de la monarchie savoyarde. On peut enfin évoquer des déplacements ducaux : les voyages du duc entraînent immanquablement la réparation des routes se trouvant sur son itinéraire et il en est de même pour les corps princiers. En 1585, notamment, Jacques de Savoie, duc de

[14] ADS, B 1423, fol. 215 et B 1434, fol. 150.

[15] ADS, B 1434, fol. 150, lettres patentes du 1er janvier 1585, vérifiées au Sénat de Savoie le 21 mars 1585.

[16] ADS, SA 6101 et ADS, Archives communales de Termignon, DD 43, ordonnance du 15 septembre 1588.

Genevois et Nemours, meurt à Turin ; on transporte son corps de cette ville à Annecy, en passant par la Maurienne[17]. Le convoi funèbre devait donc pouvoir se déplacer aisément.

L'œuvre de maître Durobin a été considérable, ne fût-ce que par les épais registres très détaillés qu'il nous a laissés de ses inspections en Maurienne et Tarentaise[18]. D'après ses lettres patentes de nomination, il pouvait faire changer les tracés des routes, effectuer les levées de deniers nécessaires et contraindre les communautés à effectuer les dépenses. Il détenait également des pouvoirs de justice car il pouvait prononcer des peines ; les appels de ses sentences devaient être portés devant la Chambre des comptes de Savoie.

Dans les faits et d'après ses procès-verbaux, datant des années 1584-1586, on voit qu'il inspecte tout, se déplaçant inlassablement à cheval sur les routes de Savoie. Voici comment il procède : dans un premier temps, il recense creux et bosses des chemins, les rivières qui débordent, les arbres et rochers qui gênent le passage, les largeurs insuffisantes, avec une très grande précision (il indique toujours la mesure des distances et des largeurs, donne la description exacte des lieux, le nom des microtoponymes, date soigneusement ses observations et donne une appréciation de l'état des chemins…). Il prend ensuite des ordonnances pour réparer les chemins, « les ramplir et combler en leurd. creuz », faire en sorte que les habitants « remettront lesd. chemins qui se treuveront rompus par les bortz et lieulx précipiteux, relèveront les murs tumbés sur lesd. grands chemins, lèveront et osteront touttes pierres y estants », aplanir le relief de la route, « icelluy réaulcer par chaussée ou pavement de petites pierres et caillous », modifier le tracé des chemins, en prévoyant leur soutènement « par lieuz précipiteuz », élargir le cas échéant… Il passe une seconde fois pour inspecter les travaux effectués et contraindre éventuellement à les réaliser. Dans le cas de grosses dépenses, il ne sollicite pas seulement la communauté concernée mais toutes les paroisses du mandement, ayant « esgard qu'icy s'agit du service de son Alteze et du bien public ». Il reçoit également dans son étude à Chambéry les plaintes et doléances des communautés, représentées par leur syndic, donne ses ordres et rédige d'impressionnants procès-verbaux durant ses chevauchées (il passe ainsi deux jours en novembre 1586 à Argentine, dans la maison du sieur de la Roche, pour relire et collationner ses procédures)[19].

Il est fort peu aidé dans sa tâche, effectuant lui-même la plupart des inspections. On sait cependant qu'il était « accompagné en tout et partout d'un homme de pied à noz fraiz, vaccations et despens »[20] et qu'il disposait aussi d'un commis, un certain Louis Bovet, de Montmélian, qui fait quelques procédures et proclamations en son nom[21]. En fonction des besoins, il nommait des subrogés pour veiller à la réalisation des réparations ordonnées, à l'instar de ce Pierre Jacquier, cosyndic d'Aiguebelle[22]. C'était également un moyen, en les responsabilisant, de contraindre les habitants à effectuer les réparations.

---

[17] ADS, SA 6102, à Aiguebelle : maître Durobin inspecte le « grand chemin d'Aiguebelle à Cofflens et Annessy, mesmes que puis naguères par ced. chemin l'on porte le corps de monseigneur le duc de Nemours aud. Annessy ».

[18] On les trouve dans ADS, SA 6099-6104.

[19] ADS, SA 6099, fol. 32v.-33 et SA 6103, 1er-2 novembre 1586.

[20] *Ibid.*

[21] Il est mentionné comme son assistant pendant trente-cinq jours en 1586 (ADS, SA 6102, acte du 6 juin 1586).

[22] ADS, SA 6099, fol. 32v.-33.

4) Maître Christophe Broncin

Il semble que l'œuvre de maître Durobin ait été interrompue par la guerre et la catastrophique décennie 1590 car on ne trouve plus guère mention de lui à cette époque. Il faut attendre le retour de la paix, au tout début du XVIIe siècle, pour voir de nouvelles actions ; celles-ci resteront cependant localisées principalement en Maurienne, vallée stratégiquement la plus importante. Le gouverneur de la Savoie, Charles d'Albigny, commet maître Christophe Broncin alias Doyl pour cette mission : ce dernier n'est pas novice en matière de routes car il servait déjà en 1586 sous maître Durobin[23]. Il est châtelain de Maurienne : en raison de la compétence ancienne de ces agents en la matière, il a l'habitude de ce type de mission et, en cette qualité, il avait déjà commis deux personnes pour réparer les chemins à Termignon en 1599[24]. En tout cas, dès 1603 – c'est-à-dire alors que la paix règne enfin en Savoie et alors que le duc promulgue le 28 août de cette année un édit ordonnant la réparation des chemins[25] –, il est « commissaire par elle [Son Altesse le duc] speciallement député à la réparation des chemins » et il exerce cette charge au moins jusqu'en 1610[26]. Il accomplit une œuvre comparable à celle de maître Durobin mais limitée à la Maurienne. De plus, il se heurta, semble-t-il, à l'hostilité de la Chambre des comptes de Savoie, qui reprend le contrôle de l'administration des routes à partir de *grosso modo* 1610 : cette année-là, le maître-auditeur Carrel entreprend un voyage en Maurienne pour contrôler l'œuvre de maître Broncin[27]. C'est d'ailleurs à cette occasion qu'on trouve une des premières mentions d'« ingeniaire », en la personne de Bernardin Solaro qui réside un temps à Aiguebelle. On notera son patronyme d'origine italienne, comme beaucoup d'ingénieurs exerçant en Savoie à l'époque moderne[28].

La monarchie savoyarde utilise donc non des officiers mais des commissaires, agents dont la charge est révocable et aux attributions bien déterminées, pour administrer ponts et chemins au XVIe siècle. Ce mode de nomination était d'ailleurs parfaitement adapté pour mener à bien des travaux précis mais il eût fallu, pour que l'ensemble du réseau routier fût correct, généraliser ces expériences.

---

[23] Il agit « suyvant le statut dominical ancien et par ordre de l'excellence du seignieur d'Albigni » (ADS, SA 6104). Maître Durobin confie, en mai 1586 à Saint-Julien-en-Maurienne et Montdenis, l'exécution de travaux et la levée des deniers à maître Christophe Broncin, châtelain de Maurienne (ADS, SA 6101).

[24] ADS, Archives communales de Termignon, DD 43, acte du 26 avril 1599.

[25] F.-A. Duboin, *Raccolta per ordine di materie delle leggi, provvidenze, edditi, manifesti pubblicati dal principio dell'anno 1681 sino agli 8 dicembre 1798 sotto il felicissimo dominio della Real Casa di Savoia*, Turin, 1818-1869, t. III, p. 1216.

[26] En juin 1603, maître Broncin fait savoir aux syndics et conseillers de Termignon le contenu de sa commission et précise que la volonté de Son Altesse est « telle que les chemins soint entièrement accessibles pour son service » (ADS, Archives communales de Termignon, DD 43, acte du 5 juin 1603). En 1607, il est qualifié de « commissayre député par nos seignieurs des comptes pour l'information de la manutention et entretenement des pontz et chemins tout au long de ceste province [de Maurienne] » (*ibid.*, acte du 1er juin 1607). Il est encore actif en juin 1610 (ADS, SA 6105).

[27] ADS, SA 6105. Sur noble Laurent Carrel, maître-auditeur à la Chambre des comptes de Savoie de 1598 à 1615, cf. A. de Foras, *Armorial…*, t. I, p. 308.

[28] Cf. sur ce point C. Brayda, L. Coli, D. Sesia, *Ingegneri e architetti del sei e settecento in Piemonte*, Turin, 1963.

II/ Grands voyers et Chambre des comptes de Savoie au XVIIe siècle

Au XVIIe siècle, le duc procède d'une autre façon ; il imite le roi de France en nommant un grand voyer et le duché de Savoie subit également l'influence italienne.

1) La charge de grand voyer

La charge de grand voyer apparaît en 1626 en Savoie. Il ne s'agit pas là d'une innovation pour les États de Savoie : depuis au moins les années 1580, le duc de Savoie avait nommé, delà les Monts, des *sovraintendanti e conservatori generali delle strade*[29]. Charles-Emmanuel Ier s'est particulièrement soucié des routes car, par un édit du 11 avril 1584, il avait ordonné la réfection générale des chemins deçà les Monts c'est-à-dire en Piémont (c'est d'ailleurs peut être ce qui explique la nomination de maître Durobin à la même époque en Savoie). Il prend une mesure analogue en 1621, au moins, toujours, pour le Piémont[30]. Pourquoi une telle différence de traitement entre la Savoie et le Piémont ? Elle est due sans doute à la nature du réseau routier : ce dernier est centripète en Piémont (tout converge vers Turin), alors qu'il est plus axial en Savoie (d'où, là aussi, la commission de Durobin appliquée uniquement à la Maurienne, la Tarentaise et la Savoie). Quoi qu'il en soit, le Piémont connaît dès le début du XVIIe siècle l'existence de magistrats spécialisés pour l'inspection et l'entretien des routes et juger les causes qui s'y rapportent[31].

Quelles sont les raisons de la création de la charge de grand voyer en Savoie ? D'après un règlement de 1629, c'est pour pallier la lenteur des châtelains, théoriquement chargé des chemins, que le duc a érigé « lad. charge [de construction des chemins] en office formel » pour une seule personne, sous le titre de grand voyer et sous l'autorité de la Chambre des comptes de Savoie[32]. Il y avait là la volonté d'extension au versant occidental des États de l'expérience piémontaise qui s'était sans doute révélée positive. Des considérations pécuniaires peuvent également être prises en compte : cette création d'office n'a certainement pas été gratuite et a sans doute entraîné le versement d'une finance au Trésor ducal. On notera aussi que la titulature reprend le terme français et non la traduction de l'italien : le duc aurait pu intituler le grand voyer « juge et conservateur général des routes », traduction littérale mais tout à fait correcte de l'expression italienne. En tout cas, cette mesure est très révélatrice de l'importante activité de la monarchie savoyarde en ce qui concerne le réseau routier durant cette décennie 1620[33].

On est imparfaitement renseigné sur la chronologie relative à cette charge ; il est en revanche sûr qu'elle apparaît en 1626 (alors qu'à la même date, en France, elle est réunie

---

[29] F.-A. Duboin, *op. cit.*, t. III, p. 1804 et t. XXIV, p. 1616 et 1623.

[30] *Ibid.*, t. XXIV, p. 1617 et t. III, p. 1220-1221.

[31] A cet égard, on retiendra notamment les lettres patentes de nomination de Giovanni Battista di Solere, du 27 septembre 1607, à la charge de « giudice e gran conservatore generale sopra le strade nei Stati nostri di quà dai Monti » (F.-A. Duboin, *op. cit.*, t. III, p. 1216-1218). Elles donnent des détails fort intéressants sur l'exercice de cet office : il est chargé de la réparation des routes et de l'observation des ordres faits à ce sujet par le duc et par la Chambre des comptes de Piémont. Il a le pouvoir de modifier ou d'élargir le tracé d'un chemin, de nommer des substituts ; il doit juger sommairement les causes concernant les routes (juridiction dont il a le monopole), ses sentences devant être exécutées rapidement et, en appel, portées auprès de la Chambre des comptes de Piémont.

[32] ADS, B 1331, fol. 70.

[33] Cf. l'édit du 24 octobre 1621 cité ci-dessus (F.-A. Duboin, *op. cit.*, t. XXIV, p. 1617). M.-L. Sturani, (*art. cit.*, p. 465 et 481) insiste sur la fréquence des visites des routes piémontaises et le soin apporté par la monarchie savoyarde envers la route de Nice durant les années 1620.

au corps du bureau des finances[34]), le premier titulaire étant Jean-Jacques Siratio-Dian, nommé par lettres patentes du 14 janvier de cette même année[35]. On notera qu'il est piémontais (c'est un élément important car les experts ès routes sont alors italiens) et membre de la Chambre des comptes de Savoie. Il est également depuis 1618 intendant général des fabriques[36]. Il a donc la surveillance les grands chantiers ducaux et a acquis, dans l'exercice de cette charge, une appréciable expérience en matière de travaux publics ; c'est d'ailleurs ce qui lui vaut d'être nommé grand voyer[37]. On peut vraisemblablement mettre à l'actif de ce personnage la restauration du pont Coppet, à Vallières ; ce dernier est en effet daté de 1626. Lui succède vers 1631-1632[38] noble Pierre de Rochette : membre lui aussi de la Chambre des comptes de Savoie, il est par ailleurs nommé président des finances après avoir été commissaire des guerres[39]. Il semble avoir exercé la charge une dizaine d'années (on sait qu'il teste en 1641[40]) et avoir été particulièrement actif après l'occupation française de 1630-1631[41], dans tout le duché de Savoie (Chablais, Faucigny, Maurienne, Tarentaise…)[42]. Après lui, c'est le gouverneur de la Savoie, don Félix, qui assure alors les missions d'administration. Mandaté par la régente Christine de France, il semble avoir déployé une grande activité pour les ponts et chemins dans les années 1641-1643, si on se réfère à l'importance des dépenses qu'il a ordonnées au trésorier général de Savoie pour divers chantiers[43]. Le 15 mars 1643, la régente nomme Alexandre-Gaspard de Regard de Morgenex, son écuyer, comme conseiller d'Etat et

---

[34] J.-L. Harouel, *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIIIe siècle*, Paris, 1993, p. 23.

[35] Archivio di Stato di Torino, Sezioni riunite (désormais AST, SR), Camerale Savoia, inv. 17, registre n° 38 (1625), fol. 113. Voir édition de ce texte en annexe 1.

[36] Jean-Jacques Siratio-Dian est nommé maître-auditeur à la Chambre des comptes de Savoie et intendant général des fabriques de Son Altesse en Savoie par lettres patentes du 31 octobre 1618 (AST, SR, Camerale Savoia, inv. 17, registre n° 33 (1619), fol. 173v.). Le 3 juin 1619, il achète la charge de contrôleur général des finances de Savoie, moyennant la somme de 4 000 ducatons (G. Galli della Loggia, *Cariche del Piemonte e paesi uniti colla serie cronologica delle persone che le hanno occupate*, Turin, 1798, t. III, p 86 et AST, SR, Camerale Savoia, inv. 17, registre n° 33 (1619), fol. 175). Voir encore sur ce personnage, souche de la famille noble de Cirace, originaire de Chieri, A. de Foras, *Armorial*…, t. II, p. 67-68.

[37] Cf. ses lettres patentes de nomination en annexe 1.

[38] Noble Siratio-Dian est encore mentionné comme grand voyer en 1629 (ADS, B 1331, fol. 70-74). La plus ancienne mention de noble Pierre de Rochette à la charge de grand voyer que l'on ait trouvée date de 1632 : à la date du 13 août, on lui paie 230 ducatons correspondant à six mois de gages (AST, SR, Camerale Savoia, inv. 17, registre n° 45 (1631-1632), fol. 156v.). Il est donc probable qu'il ait été nommé à la fin de 1631 ou au début du 1632.

[39] Noble Pierre de Rochette, seigneur de La Croix, fils de noble Claude de Rochette, fut commissaire des guerres, président des finances et teste le 19 mai 1641 (AST, SR, Camerale Savoia, inv. 17, registre n° 44 (1629-1630), fol. 260v. et A. de Foras, *Armorial*…, t. V, p. 204).

[40] Il est mentionné pour la dernière fois comme grand voyer en 1637 (ADS, B 1444, fol. 158), où le duc précise qu'il a rendu d'agréables services « particullièrement en ladicte charge de grand voyeur, de laquelle il s'acquitte à nostre entière satisfaction » ; toutefois, aucun document ne prouve qu'il n'a pas exercé l'office jusqu'à sa mort…

[41] Cf. les trois notes ci-dessus et les comptes qu'il rend à la Chambre : ADS, SA 5810-5814.

[42] Signalons toutefois la commission de surintendant à la réparation des grands chemins confiée le 12 juillet 1632 au chevalier de Sainte-Colombe (AST, SR, Camerale Savoia, inv. 17, registre n° 46 (1630-1633), fol. 66v.). Je n'ai pas trouvé plus de détails sur ce personnage et son ouvrage qui semble avoir été fait par le grand voyer de Rochette.

[43] Dès le mois de mai 1641, don Félix de Savoie reprend la gestion des chantiers en cours et émet le même type d'ordonnance que Pierre de Rochette. Des lettres patentes du 18 février 1642 lui confient l'ordonnancement des deniers pour la réparation des chemins (ADS, SA 5815). Voir tableau et graphique en annexe 2, établis à partir de ce document.

grand voyer dans les Etats de Savoie[44]. On le trouve encore à cette charge en 1650 mais on ignore s'il l'exerce encore à sa mort (durant l'été 1666)[45]. Il est en revanche certain que par la suite, l'office n'est plus pourvu. La disparition de la charge de grand voyer tient vraisemblablement à l'opposition de la Chambre des comptes qui a voulu garder le contrôle de cette prérogative régalienne et, de fait, ce sont ensuite des membres de cette cour qui remplissent les missions relevant du voyer. On a donc tout lieu de penser qu'à partir des années 1660 (voire un peu avant), la charge était vacante, sinon supprimée car ni l'édit concernant les routes de 1655, ni le *Traité* de F. Capré (1662) ne la mentionnent[46]. On peut également supposer que, au moins pour Alexandre-Gaspard de Regard, la charge était honorifique.

Quelles sont, précisément, ces missions ? D'après les lettres patentes de Jean-Jacques Siratio-Dian, la Chambre des comptes devait lui confier des mémoires et instructions relatifs à sa charge ; on ne les a malheureusement pas retrouvés. On peut néanmoins reconstituer les missions du grand voyer grâce à deux sources essentielles : le règlement de 1629 et les comptes relatifs à l'activité de Pierre de Rochette. D'après le règlement de 1629, le grand voyer (parfois aussi nommé grand voyeur) doit veiller à ce que les châtelains effectuent bien visites et réparations et doit se déplacer lorsque la dépense des réparations sera très onéreuse et implique la levée d'une taxe sur toute une paroisse ou tout un mandement. Dans la pratique, les comptes de Pierre de Rochette confirment tout cela et on peut, à partir de ces sources, définir les compétences du grand voyer. Il détient des attributions administratives : il émet des ordonnances à destination des communautés pour initier les réparations, reçoit les procès-verbaux de visites et réparations rédigés par les officiers locaux, surveille les travaux et gère les plus importants, notamment pour la levée des fonds. Le grand voyer a aussi des attributions financières : il établit l'assiette sur laquelle sera levée l'impôt qui permettra la réalisation des travaux ; cette assiette est généralement un groupement de communautés déjà existant, tels que l'étape ou le mandement[47]. Il gère les dépenses, qui sont réglées par les trésoriers ordinaires, suivant ses ordonnances de paiement. Dans une moindre mesure, on peut enfin considérer que le grand voyer est un magistrat : il juge sommairement de tout ce qui concerne les chemins royaux (il s'agit là des conflits au sujet des réparations mais pas, par exemple, des bandits de grands chemins qui dépendent de la justice ordinaire) ; d'après l'édit du 16 mars 1633[48], il est placé sous l'autorité de la Chambre des comptes de Savoie, les appels de ses sentences étant portés auprès de celle-ci. Notons aussi que le grand voyer n'avait pas de lieutenants, contrairement à la plupart des autres magistrats du duché ; on tenta certes d'en établir dans l'apanage de Genevois vers 1634 mais sans succès.

---

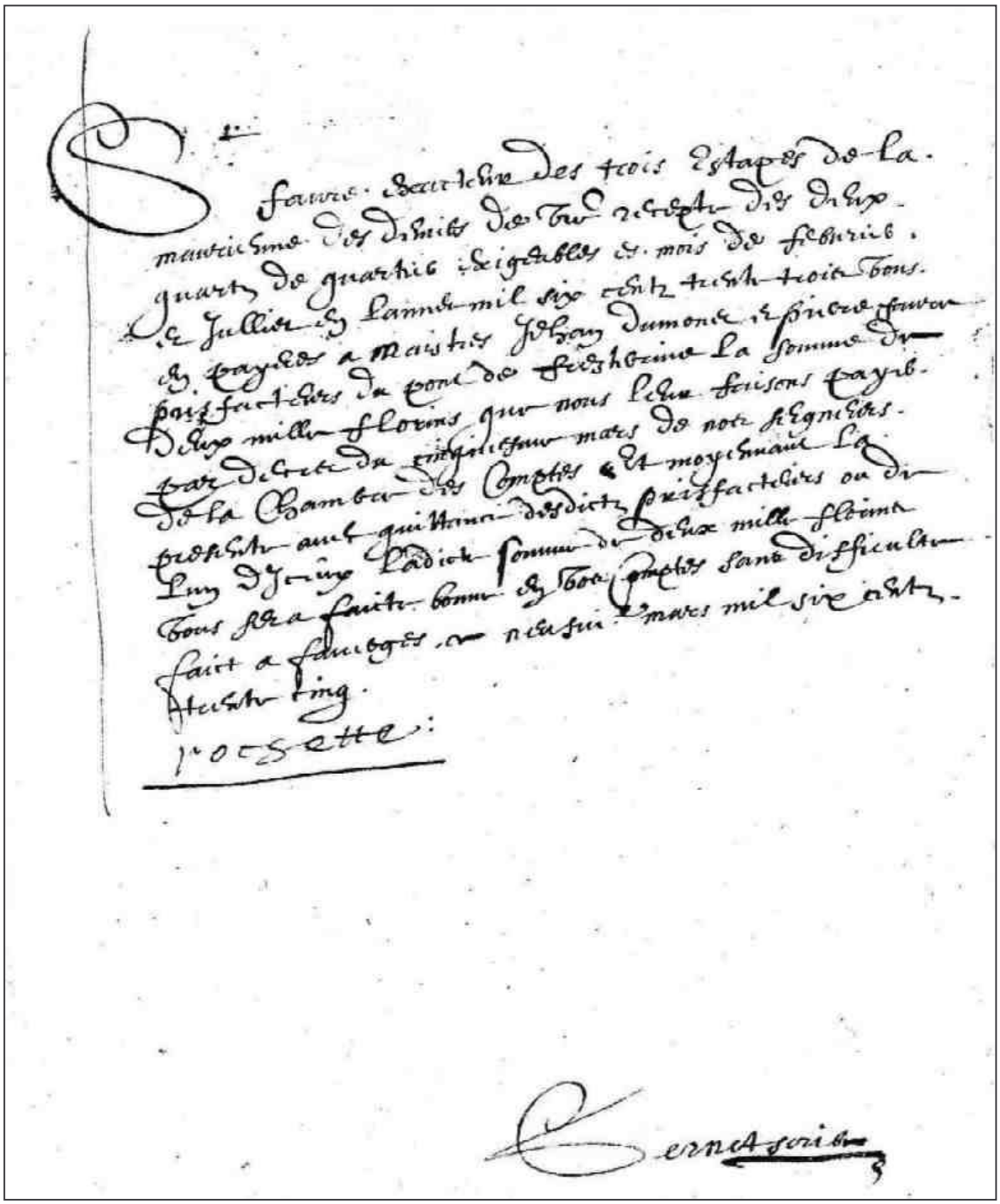
[44] AST, SR, Camerale Savoia, inv. 17, registre n° 63 (1642-1643), fol. 128.

[45] Il est mentionné comme écuyer de S. A. R. et grand voyer en Savoie le 20 juillet 1650 (AST, SR, Camerale Savoia, inv. 17, registre n° 71 (1649-1650), fol. 244). Noble Alexandre-Gaspard de Regard, seigneur de Morgenex et de Vars (vers 1600-1666) est un personnage considérable favorisé par la régente ; gentilhomme et écuyer ordinaire de Madame Royale, cornette de la compagnie de ses gardes, il est ambassadeur du duc de Savoie en Angleterre au début des années 1630 et sa seigneurie de Vars est érigée en baronnie en 1650 (A. de Foras, *Armorial*…, t. V, p. 112).

[46] G. Bally, *Recueil des édits des ducs de la royale Maison de Savoie depuis Emanuel-Philibert jusqu'à présent*…, Chambéry, 1679, p. 301-303 et F. Capré, *Traité historique de la Chambre des Comptes de Savoie justifié par titres, statuts, ordonnances, édicts et autres preuves tirées des archives*, Lyon, 1662.

[47] ADS, B 1331, fol. 70-74 « reiglement de la souveraine Chambre des comptes de Savoye sur les réparations et manutention des pontz et grands chemins riesre les Estatz de S. A. S. deçà les Montz » et SA 5810-5814.

[48] F.-A. Duboin, *op. cit.*, t. III, p. 231-232.



Ordonnance de paiement signée par le grand voyer Pierre de Rochette en date du 9 mars 1635 (ADS, SA 5811)

L'exacteur des étapes de Maurienne doit payer 2 000 florins aux « prixfacteurs » du pont de Frèterive.

Ceci fut cependant l'occasion de préciser de nouveau que le grand voyer « a seulement le soin des chemins royaux », qu'il doit traiter sommairement les causes et, pour les autres chemins, « chaque juge en recognoist riesre sa jurisdiction »[49].

Il importe cependant de signaler la réapparition de la charge de grand voyer de Savoie au début du XVIIIe siècle : le 2 novembre 1700, le duc de Savoie juge à propos de rétablir la charge de « grand voyeur pour le maintien des grands chemins et autres commodités publiques » et nomme à cet office le marquis Joseph de Sales[50]. C'est un personnage considérable, premier écuyer du duc, bon serviteur de la dynastie, ayant accompli de nombreux faits militaires, notamment pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Il reçoit des émoluments considérables, montant à 828 ducatons, et son autorité s'étend à tous les États de Savoie (pas seulement le duché). En réalité – et le montant des gages tend à le souligner – cette charge était sans doute honorifique ; ses lettres patentes de nomination étaient certes bien accompagnées par des instructions mais on n'a pu les retrouver[51]. Un mémoire conservé à l'Archivio di Stato et postérieur à 1713 va dans le même sens : la charge n'est alors pas pourvue (Joseph de Sales est mort en 1707) et fait partie des « piccoli grandi » c'est-à-dire que son détenteur a le privilège d'entrer dans la chambre du roi et des princes royaux. Le grand voyer prête serment dans les mains du roi et détient « la sopraintendenza generale sovra tutte le strade dello Stato, per tanto saranno subordinati alla sua autorità tutti gl'impiegati, particolarmente nelle diverse provvincie per la cura e mantenimento di dette strade »[52]. On n'a pas trouvé de traces de l'activité du grand voyer au début du XVIIIe siècle mais on ne peut s'empêcher de remarquer le lien encore vivace entre l'Écurie ducale et l'administration des routes.

2) La Chambre des comptes de Savoie :

Le grand voyer eut une existence éphémère sans doute à cause de l'opposition de la Chambre des comptes de Savoie[53] ; le pouvoir ducal avait certes tenté de contourner le problème, en nommant à cette charge des membres de cette compagnie, mais la reprise en main des routes par la cour chambérienne est inéluctable et la deuxième moitié du XVIIe siècle est l'âge d'or des maîtres-auditeurs directeurs de travaux publics. Laissons parler l'un d'entre eux, François Capré, qui a d'ailleurs été plusieurs fois envoyé en mission pour les ponts et chemins[54] : la Chambre des comptes de Savoie « a donc la direction [des étapes] comme de tous les ponts et passages sur les rivières par les ordres qu'elle donne de temps en temps de les réparer et de les faire maintenir à ceux qui sont obligéz à semblables charges. Elle envoye souvent des commissaires pour visiter lesdits

[49] L. Perrillat, *L"apanage de Genevois aux XVIe et XVIIe siècles : pouvoirs, institutions, société*, Annecy, 2006, t. I, p. 122-123.

[50] Marquis de Sales, comte de Châteauvieux, baron de Duingt, Joseph de Sales naît vers 1650 de noble Jean-François de Sales et de Françoise-Marie de Valpergue. Premier écuyer du duc, gentilhomme ordinaire de sa chambre, conseiller d'État, il fut un temps commandant général des États deçà les Monts et meurt devant Toulon le 4 août 1707 (A. de Foras, *Armorial*…, t. V, p. 340).

[51] ADS, B 1458, fol. 237.

[52] AST, Prima Sezione, Corte, Materie politiche relative all'Interno, Cerimoniale, Cariche di corte, mazzo 1 d'addizione, n° 4 : « Memoria circa le incumbenze, preeminenze e prerogative del Gran Voyeur ».

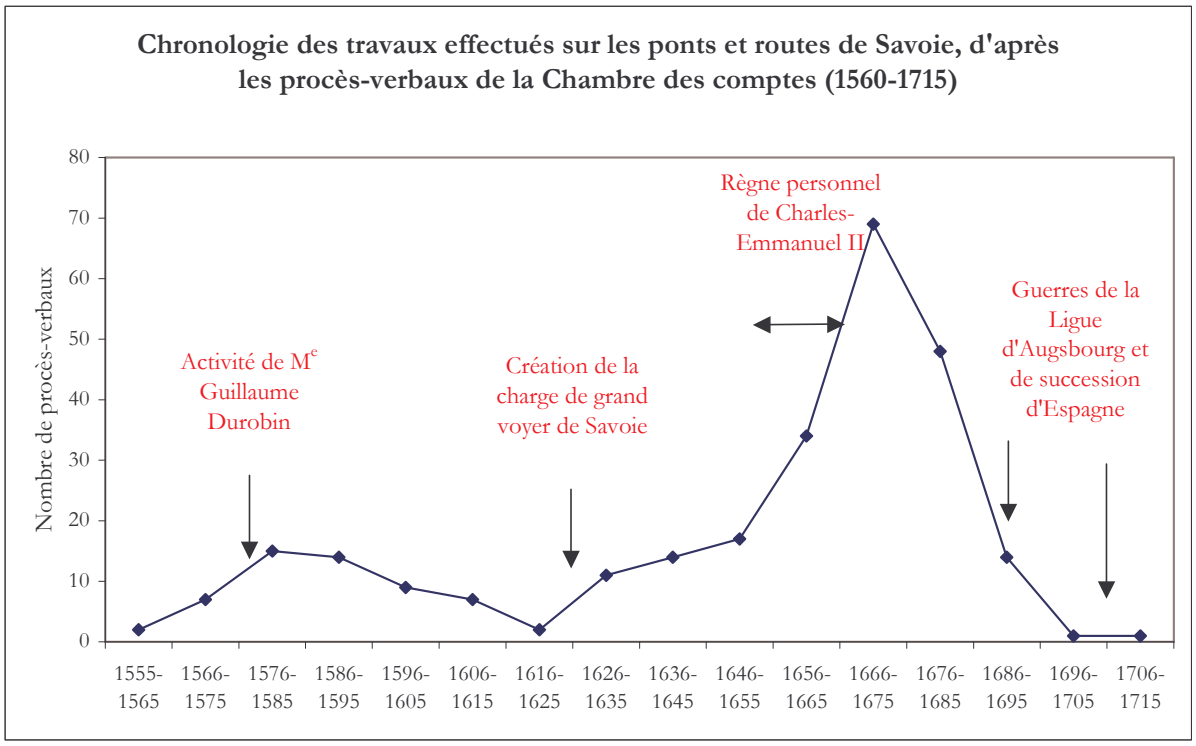
[53] Les lettres patentes de grand voyer en faveur de Jean-Jacques Siratio-Dian portent d'ailleurs qu'elles doivent « servir de péremptoire et finale jussion », ce qui implique que par plusieurs fois la Chambre des comptes a refusé de les enregistrer. Cf. annexe 1.

[54] Le maître-auditeur Capré intervient notamment dans les années 1660 au pont d'Étrembières (ADS, SA 5941-5944, 5946-5949, 5952, 5955, 5957-5958), à celui d'Alby en 1668 (ADS, SA 6358), à celui de Frangy en 1674-1676 (ADS, SA 5999-6004)…

ponts et chemins pour faire les départemens nécessaires sur tous les contribuables et aboutissans et pour donner les prix-faits de touttes les réparations requises et nécessaires »[55].

Ceci résume parfaitement l'activité des gens des comptes : ils travaillaient essentiellement grâce à des « tournées » ; quelquefois, d'ailleurs, les ponts et chemins ne constituaient qu'une partie de leur tâche, leur commission les amenant à s'occuper également des fortifications (à Montmélian, par exemple), des poids et mesures, du commerce… Ils rendaient des ordonnances, s'aidaient d'experts, de scribes, parfois d'ingénieurs, le plus célèbre d'entre eux étant François Cuénot. Ils faisaient également appel à des contrôleurs, c'est-à-dire à des contremaîtres chargés de vérifier, en l'absence du maître-auditeur, que les travaux sont faits correctement[56].

Le graphique ci-joint[57] rend bien compte, sur la longue durée, de l'activité de la Chambre. Les « pics » correspondent à des moments où l'intérêt pour les routes est manifeste (avec maître Durobin et les grands voyers).



L'apogée de l'activité des maîtres-auditeurs correspond grosso modo au règne de Charles-Emmanuel II : ce duc a laissé la réputation d'un souverain bâtisseur et, de surcroît, la Savoie jouit sous son règne d'une conjoncture économique favorable. L'édit de 1655 en rend bien compte : le duc de Savoie y incite les voituriers à « faire passer

[55] F. Capré, *op. cit.*, p. 190-191. François Capré, seigneur de Megève, Bellecombe et Bonport, mort fort âgé en 1706, fut doyen des maîtres-auditeurs puis président de la Chambre des comptes de Savoie (A. de Foras, *Armorial*…, t. II, p. 302-303).

[56] Maître Jean-Baptiste Audé, notaire, nommé en octobre 1680 contrôleur pour le rétablissement des chemins de traverse de Modane par le maître-auditeur Brun, surveille l'ouvrage qui s'y réalise, tient un journal des événements du 21 octobre 1680 au 27 novembre 1681, tient la liste des ouvriers travaillant sur le chantier et leur remet leur salaire (ADS, SA 5848).

[57] Il a été établi à partir des documents figurant dans ADS, SA 5826-6399.

doresenavant par Suze et par le susdit pont de Beauvoisin, toutes les marchandises qui vont d'Italie en France et de France en Italie (…) d'autant que nos magistrats ont avis d'Amsterdam, d'Auxbourg, de Bâle et d'Italie que les marchandises d'Holande, Flandre et Allemagne qui sont destinées pour Italie et celles d'Italie qui sont semblablement destinées pour ces païs-là, doivent repasser comme elles faisoient autrefois par le Piémont et par la Savoye… »[58]. Il y avait nécessité d'améliorer le réseau routier et d'établir des ponts solides en plus grand nombre car d'après Coryat, voyageur anglais, au début du XVIIe siècle, il y avait peu de ponts en pierre en Savoie[59].

On se contentera d'évoquer ici deux réalisations marquantes, encore existantes : la route des Échelles et le pont de Montmélian. Pour les Échelles, les travaux relatifs à cette route ont été fort bien décrits par J. Martin-Franklin et L. Vaccarone dans leur *Notice historique sur l'ancienne route de Charles-Emmanuel II*…[60] Bien que datant de 1887, cet ouvrage est solide et offre une bonne analyse de la construction d'une route au XVIIe siècle. Sans entrer dans les détails, on peut dire que les travaux ont duré de 1649 à 1671 et ont été dirigés par la Chambre des comptes, notamment par les maîtres-auditeurs Balland, Bizet et Deschamps[61]. On voit bien les différents acteurs qui entrent en jeu dans ce projet : les travaux sont baillés à prix-faits à des entrepreneurs ; un contrôleur, le châtelain des Échelles, est établi, ainsi qu'un surveillant des travaux (il s'agit d'un maître maçon de Chambéry) ; un ingénieur français, Daverolles, apporte également ses compétences. Les auteurs de la *Notice*… s'étonnent de voir « un auditeur à la Chambre des comptes, homme de loi avant tout, concevoir et diriger avec succès, un travail de cette importance »[62] : il n'y a en fait rien de bien surprenant si l'on considère que l'on demandait aux maîtres-auditeurs d'être compétents dans de multiples domaines (voirie, gabelles, commerce, techniques, bâtiments, poids et mesures…). Ils participèrent même à la rédaction de l'imposante inscription, élevée sur cette route, donnant tout le mérite de son établissement au duc Charles-Emmanuel II. Cela nous donne l'occasion de souligner, encore une fois, la très grande polyvalence des fonctions qui caractérisait les officiers savoyards.

---

[58] Édit du 20 décembre 1655 (G. Bally, *op. cit.*, p. 302). Cf. aussi sur la conjoncture économique des XVIIe et XVIIIe siècles : L. Bulferetti, Les communications entre Turin et Lyon au XVIIIe siècle, *Cahiers d'histoire*, 1960, t. 5, p. 329-344.

[59] M.-L. Sturani, *art. cit.*, p. 500.

[60] J. Martin-Franklin, L. Vaccarone, *Notice historique sur l'ancienne route de Charles-Emmanuel II et les grottes des Échelles, avec pièces justificatives et documents*, Chambéry-Aix-les-Bains, 1887.

[61] René Balland (mort après 1678), maître-auditeur (1658-1665) puis avocat patrimonial à partir de 1665 ; le maître-auditeur François Bizet exerce entre 1635 et 1663 ; Nicolas Deschamps (1623-après 1672) gabellier général de Savoie, maître-auditeur puis président des finances (A. de Foras, *Armorial*…, t. I, p. 90, AST, SR, Cam. Sav., inv. 5, vol. 36, fol. 216, ADS, SA 5831 et 6312 et A. de Foras, *Armorial*…, t. II, p. 266).

[62] J. Martin-Franklin, L. Vaccarone, *op. cit.*, p. 37.

Monument érigé en l'honneur de Charles-Emmanuel II, en bordure de la route des Echelles (1670)
(état en août 2007, cliché de l'auteur)

Quant au pont de Montmélian, exemplaire ouvrage d'art aux arcs surbaissés, son architecte est François Cuénot[63] mais les travaux ont été supervisés par deux maîtres-auditeurs, Emmanuel Favre[64], à partir de 1681, et surtout avant cette date, César Sarde. Évoquons justement cette personnalité marquante : César Sarde (1613-1681) est issu d'une famille d'origine italienne et est parent, par sa mère, avec le grand voyer Siratio-Dian. Nommé maître-auditeur en 1645, on le repère fort actif de 1650 à sa mort[65] : il

[63] Sur ce personnage, voir notamment : J.-M. Marquis, François Cuénot, sculpteur et architecte savoyard (1618-1686), *Urbanisme et architecture en Savoie, actes du XXVIIe Congrès des Sociétés savantes de Savoie, Thonon, 1978*, Thonon, 1982, p. 137-153.

[64] Noble Claude-Emmanuel Favre (1637-1717), fils de noble Michel Favre, trésorier général de Savoie et maître-auditeur, est nommé maître-auditeur à la Chambre des comptes de Savoie le 29 mai 1664 (A. de Foras, *Armorial*…, t. II, p. 370).

[65] César Sarde (baptisé à Chambéry le 21 fév 1613, mort le 26 mai 1681), seigneur de Montagny et Fenestraux, est le fils de noble Jean-Jacques Sarde (dont la famille est anoblie en 1598) et de demoiselle Lucrèce Cize. Il épouse demoiselle Marguerite Vulliet, fille de noble Claude, dont il a onze enfants. Il est nommé maître-auditeur à la Chambre des comptes de Savoie le 4 juin 1645. Sa famille d'origine italienne gardait d'importants liens avec le monde du négoce et était alliée, par les Cize, à la famille du grand voyer Siratio-Dian (A. de Foras, *Armorial*…, t. V, p. 396-397 et R. Devos, L'ascension d'une famille de

intervient un peu partout dans le duché mais surtout sur les routes de Maurienne, à Aiguebelle, à Frèterive, à Etrembières, à Montmélian et il rédige au cours de sa carrière plus de cinquante procès-verbaux concernant les ponts et chemins, ce qui constitue un véritable record[66].

Le XVIIe siècle est encore marqué par quelques mesures législatives importantes pour les routes : l'édit de 11 novembre 1679 confirme la gestion des chemins aux châtelains (en leur enjoignant d'effectuer la visite bisannuelle, en défendant de faire passer les eaux sur les chemins, en obligeant les péagers à entretenir les routes sous peine de privation de leur péage) ; cette mesure est encore appuyée par un arrêt du Sénat du 18 avril 1689 et est plusieurs fois republiée au début du XVIIIe siècle[67], jusqu'aux Royales Constitutions.

On soulignera l'importance des châtelains tout au long de l'époque moderne, y compris au XVIIIe siècle, puisqu'on fait appel à eux pour les réparations et la surveillance « quotidienne » des chemins. Ce sont eux qui, en définitive, effectuent concrètement les travaux (faire par exemple enlever le bois des rivières[68]). Malgré les efforts louables de la monarchie savoyarde pour créer des agents spécialisés et centraux, l'essentiel de la gestion des ponts et chemins incombent donc, au XVIIe siècle, à des institutions traditionnelles : Chambre des comptes et châtelains.

III/ Intendants et Direction générale des routes au XVIIIe siècle

1) Le rôle des intendants

Avec les réformes administratives de Victor-Amédée II, de nouveaux agents interviennent dans l'administration de la voirie. Au premier chef, ce sont les intendants qui, entre les années 1680 et 1720, récupèrent l'essentiel des attributions en matière de ponts et chemins. Cet effort doit être d'autant plus soutenu que le traité d'Utrecht de 1713 confirme que la route du Mont Cenis est la seule valable pour les échanges commerciaux entre France et Italie[69] : le duc de Savoie doit pouvoir assurer ce monopole et à cette fin, il doit disposer d'agents efficaces.

Le comte Tarin, premier intendant général de la Savoie, avait parmi ses attributions celle d'inspecter les chemins et les archives nous confirment bien ce rôle, qu'il tient en

---

marchands aux XVIe et XVIIe siècles : les Sardo ou Sarde, *Mémoires de l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Savoie*, 7e série, 1995, t. 8, p. 135-150.

[66] Les procès-verbaux qu'il a rédigés concernant les ponts et chemins sont conservés dans ADS, 5834-5838, 5851, 5880-5881, 5903, 5915-5916, 5959, 5961-5962, 5967-5969, 6014-6015, 6024-6028, 6066-6070, 6091-6092, 6173-6183, 6186-6192, 6195, 6198, 6201, 6203, 6205-6216, 6218-6233, 6294, 6302, 6309, 6394.

[67] « A l'égard des chemins, je vien de faire republier l'édit de S. A. R. du 28 may 1689 [sic ?] avec mon ordonnance, je croy qu'il suffira de tenir la main pour que les ordres donnéz soient exéqutéz » (AST, Prima Sezione, Corte, inv. 1, m. 3, n° 17). Il est significatif de noter que le châtelain de Maurienne est aussi qualifié, en 1680, de « directeur des chemins » de cette province (AST, SR, Cam. Sav., inv. 5, vol. 53, fol. 52).

[68] ADS, B 1331, fol. 70-74, article 8. L'article 10 de ce même règlement enjoint aux châtelains de veiller à ce que les ponts et planches sur les ruisseaux soient toujours maintenus en bon état et « serrés ensemble avec chappes de fert ».

[69] N. Lathuile, A. Palluel-Guillard, La construction des routes en Savoie au XVIIIe siècle, *Bulletin du centre d'études franco-italien*, juin 1981, n° 8, p. 87.

concurrence avec la Chambre des comptes chambérienne[70]. Ainsi, le 27 mai 1688, il rend une ordonnance qui enjoint à tous les aboutissants de réparer les grands chemins de Mérande à Grésy, d'élargir la voie de sorte que deux mulets et deux chariots puissent se croiser, d'ôter les pierres, d'enlever les haies, de couper les buissons gênants et il fait évidemment appel aux châtelains pour contraindre les contrevenants[71]. On a là en définitive tout ce que les intendants feront pendant le XVIIIe siècle. Les Royales Constitutions leur confirment d'ailleurs la gestion des routes et, pour ce, placent communautés et châtelains sous leur autorité. De plus, celle-ci croît à partir de 1720 : alors que, dès cette date, ils ont l'administration effective des routes, la suppression de la Chambre des comptes de Savoie leur enlève un concurrent sérieux[72].

Comme tous les agents qui l'ont précédé, l'intendant autorise les travaux, fixe l'impôt nécessaire, organise la corvée, adjuge les chantiers aux entrepreneurs, étudie les rapports des inspecteurs, surveille les rentrées d'argent, règle sommairement les conflits qui peuvent surgir. En théorie, les chemins royaux dépendent directement de l'intendant général, les routes provinciales des intendants de province[73]. Par contre, ce qui caractérise le XVIIIe siècle est bien résumé par M. Blanchard : « [cette époque se distingue par] l'effort constant et en partie fructueux du gouvernement de prendre les routes en régie directe, de constituer pour ce nouveau service une doctrine, un personnel, des ressources, une administration en un mot »[74].

On assiste donc à cette époque à une certaine professionnalisation et à l'apparition de personnels spécialisés et rémunérés par le roi de Piémont-Sardaigne. Il s'agit des ingénieurs architectes (trois noms surtout reviennent en Savoie : Capellini, Lampoz et Garella, père et fils[75]) : ce sont les responsables techniques, « les hommes de l'art », souvent d'origine piémontaise, auxiliaires indispensables pour l'intendant. On doit mentionner aussi les inspecteurs ; chacun d'eux, payé à la vacation, a une portion de route bien délimitée, surveille son état et les chantiers. L'intendant recourt également à des professionnels des travaux publics, comme aux siècles précédents : des entrepreneurs (les

---

[70] Sans doute aussi avec le premier président du Sénat, Horace Provana (nommé en 1687), que l'on repère conservateur des ponts et chemins à cette époque (AST, SR, Cam. Sav., inv. 5, vol. 55, fol. 211).

[71] ADS, SA 6399, ordonnance du 27 mai 1688.

[72] Sur les ponts et chemins au XVIIIe siècle, on consultera principalement : M. Blanchard, *Bibliographie critique de l'histoire des routes des Alpes occidentales sous l'État de Piémont-Savoie (XVIIe-XVIIIe siècles) et à l'époque napoléonienne (1796-1815)*, Grenoble, 1920 ; J. Nicolas, *La Savoie au XVIIIe siècle : noblesse et bourgeoisie*, Paris, 1978, t. II, p. 661-668 ; Le réseau routier en Savoie et en Piémont : aspects historique et contemporain, *Bulletin du centre d'études franco-italien*, juin 1981, n° 8 (notamment la très bonne synthèse de N. Lathuile et A. Palluel-Guillard, La construction des routes en Savoie au XVIIIe siècle, p. 87-96) ; M.-L. Sturani, Inerzie e flessibilità : organizzazione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori « di quà dai Monti » (1563-1798) : le trasformazioni del XVIII secolo, *Bollettino storico bibliografico subalpino*, 1991, a. 89, fasc. 2, p. 485-546. Tout ce qui suit, sauf mention contraire, est tiré de ces études.

[73] E. Esmonin, Les intendants en Savoie au XVIIIe siècle, *Actes du 85e Congrès national des Sociétés savantes, Chambéry-Annecy, 1960, section d'histoire moderne et contemporaine*, Paris, 1961, p. 7-34.

[74] M. Blanchard, *op. cit.*, p. 35.

[75] Sur les Garella, cf. M. Hudry, François-Antoine et François-Louis Garella, ingénieurs des ponts et chaussées en Savoie au XVIIIe siècle, *Urbanisme et architecture en Savoie, actes du XXVIIe Congrès des Sociétés savantes de Savoie, Thonon, 1978*, Thonon, 1982, p. 165-174. On peut encore citer Charles-François de Buttet, officier militaire qui intervient dans la deuxième moitié du siècle sur les routes de Maurienne et sur le pont des Usses à Allonzier (général Deblache, Le chevalier Charles-François de Buttet (1738-1797), officier, ingénieur, architecte, *Mémoires de l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Savoie*, 7e série, 1993, t. 6, p. 203-228). Cf. aussi E. et M. Brocard, *Le patrimoine baroque religieux en Savoie et Haute-Savoie*, en ligne : http://www.sabaudia.org/v2/dossiers/baroque/public1.php [dernière consultation le 06/09/2004].

plus actifs sont piémontais) ; parfois aussi on fait appel à la corvée, qui ne se révèle pas toujours très efficace cependant[76].

2) Une initiative intéressante : la Direction générale des routes (1761-1783)

Pour améliorer le réseau routier et pour s'en donner les moyens, le roi crée en 1761 la Direction générale des routes ; elle est confiée au comte de Pralormo, un spécialiste des questions routières, et doit répondre à plusieurs exigences : avoir un personnel qualifié et expert et des ressources financières pour mener à bien les travaux. Cette mesure établit donc une vraie administration qui dépend directement du roi et qui a une autorité stricte sur les intendants. Ces derniers demeurent la cheville ouvrière de tous les aspects administratifs, même si, à partir de 1773, ils acquièrent une plus grande autonomie. On rattache au contrôle de la Direction les ingénieurs et architectes[77]. La Direction est également dotée de moyens financiers : à l'origine, 42 000 livres puis une augmentation de la taille (2 sols par livre). La gabelle de la viande, établie par édit du 3 avril 1781, est spécialement créée pour financer les routes ; une loterie apporte également quelques ressources complémentaires. Vers 1790, ses revenus s'élèvent à environ 158 000 livres, ces sommes étant gérées par un organisme financier, la Caisse des ponts, digues et chemins[78].

Des efforts louables peuvent être mis à l'actif de la Direction générale : une certaine centralisation, une vision générale des travaux, de nombreuses rectifications du tracé des routes[79], l'ouverture de nouvelles routes (surtout en Piémont toutefois). Néanmoins, de gros défauts obèrent son action : on doit signaler une insuffisance des personnels[80], l'absence d'une culture technique, gênée sans cesse par le principe de « faire des économies » voulu par Turin, des difficultés financières enfin, malgré des prêts consentis par le roi en 1767 et 1777. Il fallait combattre la cherté des travaux, l'endettement chronique, les difficultés à dédommager les expropriés et ceux qui possédaient des péages. Et surtout une véritable « guerre administrative » sapa les initiatives : la Direction des finances n'avait pas admis que les intendants lui échappent et les dettes faisaient grogner[81]… On profita de la mort du comte de Pralormo en 1783 pour supprimer la Direction générale des routes et rattacher à la compétence du Bureau général des finances tout ce qui concernait les chemins.

Il y eut certes des projets de réforme globale par la suite. Ainsi, par exemple, l'architecte Piacenza préconisa de mettre en place trois caisses distinctes : une pour les routes royales, centralisée à Turin, les deux autres pour les routes provinciales et communales[82]. Mais en réalité Turin ne donne pas de suite à ces projets et le règlement de 1786 fait un retour de vingt-cinq ans en arrière et rétablit la situation administrative telle

---

[76] Cf. plus particulièrement N. Lathuile, A. Palluel-Guillard, *art. cit.*, p. 91.

[77] Sur cette institution, cf. notamment M. Blanchard, *op. cit.*, p. 37-40 ; M.-L. Sturani, *art. cit.*, p. 492-496.

[78] J. Nicolas, *op. cit.*, t. II, p. 667-668, note 491.

[79] Comme, par exemple, à Termignon : cf. le plan et les indications relatives à un changement de tracé de la route « au seaut du Beuf » dans ADS, Archives communales de Termignon, DD 43.

[80] M.-L. Sturani évoque l'« assenza di un adeguato supporto tecnico » (*art. cit.*, p. 494).

[81] Il faut dire que ces travaux coûtent fort cher : pour s'en donner idée, on estimait le coût d'un pont en bois à environ 6 000 livres (il fallait compter le double pour un pont en pierre) ; le chemin de Rumilly à Saint-Félix – et encore s'agissait-il d'une route secondaire – absorba environ 4 000 livres (N. Lathuile, A. Palluel-Guillard, *art. cit.*, p. 88).

[82] *Ibid.*, p. 89.

qu'elle était avant la création de la Direction[83]. La Révolution empêcha toute vision d'ensemble et des réalisations effectives.

Au total, pour le XVIIIe siècle, « le gouvernement turinois sacrifie les communications locales au profit des grandes routes internationales, sans obtenir néanmoins les moyens suffisants pour assurer sa politique. Une économie tatillonne préside toutes les opérations du siècle et explique ainsi l'insuffisance et la pauvreté des réalisations »[84]. Il faudrait peut-être tempérer ce propos avec J. Nicolas qui voit malgré tout, si l'on considère les routes dans la longue durée, une amélioration sensible du réseau à la fin du XVIIIe siècle et une petite intensification du trafic[85].

3) Quelques précisions sur la voirie urbaine :

Ce qui est route à la campagne est rue à la ville[86] : les rues et tout ce qui a trait à la voirie urbaine dépend des municipalités : ce sont les syndics et le conseil de ville qui décident de tout en la matière. « La rue sous tous ses aspects relevait de son autorité » ; à Chambéry, un architecte était rémunéré et on veillait à ce que ses prescriptions soient respectées (à propos des saillies ou des latrines, par exemple). Quand des travaux étaient nécessaires, la levée de deniers était décidée par le conseil de ville qui répartissait la contribution sur l'ensemble de la population, sous le contrôle de l'intendant[87]. On rencontrait un mode de fonctionnement analogue dans les autres villes du duché[88].

Pour apporter une conclusion à cette étude, on voudra bien comparer l'administration savoyarde des routes avec celles de pays voisins. Avec le royaume de France[89], on retrouve de nombreuses similitudes, notamment dans la terminologie et dans le principe de centralisation. Le comte de Pralormo ne manque pas d'évoquer Trudaine, qui est à l'origine de l'excellent réseau routier français du XVIIIe siècle. En France, les ponts et chaussées constituent une administration à proprement parler et disposent, fait rare, d'un établissement de formation depuis 1747. D'ailleurs, le modèle français inspire l'administration sarde au XVIIIe siècle, au point qu'on songe plusieurs fois à faire appel à des techniciens français. Pour le comte de Pralormo lui-même, « l'administration des routes a atteint son but en France ; et, dans aucun pays, il n'y a de routes aussi solides et aussi bien entretenues »[90]. En revanche, contrairement au royaume de France où cette distinction était nettement établie[91], la Savoie ne semble pas avoir connu les deux types de

---

[83] M.-L. Sturani, *art. cit.*, p. 495.

[84] N. Lathuile, A. Palluel-Guillard, *loc. cit.*

[85] J. Nicolas, *op. cit.*, t. II, p. 668.

[86] C.-E. de Ville, *op. cit.*, p. 254.

[87] A. Palluel-Guillard, *L'administration communale de Chambéry au XVIIIe siècle*, Chambéry, 1963, p. 82.

[88] Par exemple à Annecy (J. Germain, Annecy, institutions et vie municipales sous l'Ancien Régime (XVIIe-XVIIIe siècles), *Annesci*, 1991, n° 32, p. 189-192).

[89] Cf. sur les ponts et chaussées en France : A. Brunot, R. Coquand, *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris, 1982 ; J. Petot, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées (1599-1815)*, Paris, 1958 ; E.-J.-M. Vignon, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, 1862-1880.

[90] M. Blanchard, *op. cit.*, p. 36.

[91] Sur cette question cf. la synthèse de J.-L. Harouel, Les seigneurs et la voirie sous l'Ancien Régime, *Études sur l'Ancienne France offerts en hommage à Michel Antoine*, textes réunis par B. Barbiche et Y.-M. Bercé, Paris, 2003, p. 189-207 et du même auteur : article « voirie » dans *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, sous la dir. de L. Bély, Paris, 2003, p. 1264 et article « voirie » dans *Dictionnaire de la culture juridique*, sous la dir. de D. Alland et S. Rials, Paris, 2003, p. 1523-1527.

voiries : grande voirie (établissement et structure de la route) et petite voirie. On constate malgré cela que les analogies avec la France sont importantes.

Le Pays de Vaud connaît sous l'administration bernoise, une évolution semblable puisque la présence d'inspecteurs des chemins y est attestée dès le XVIe siècle, ces charges étant systématisées au XVIIe siècle ; on y trouve également un office de grand voyer du pays Romand, qui apparaît vers 1663 et disparaît en 1732. Le XVIIIe siècle voit la création d'une Direction des péages, que l'on peut mettre en balance avec la Direction générale des routes, ainsi que la spécialisation et la professionnalisation des personnels, avec parfois la présence d'ingénieurs de talents[92].

Quant au Milanais, il présente lui aussi de grandes analogies avec les domaines de la Maison de Savoie, puisque dès la fin du XVIe siècle existaient des commissaires ou juges provinciaux des routes, placés sous l'autorité d'un magistrat central, qui contrôlait les dépenses pour les visites et la manutention. On avait là en somme un système proche de celui des États de Savoie[93].

Si l'on se penche sur l'évolution générale de l'administration des routes pendant les trois siècles de l'Ancien Régime, on peut retenir quelques caractèristiques essentielles. On doit reconnaître un très grand pragmatisme de la Maison de Savoie, même si la constante demeure l'action des châtelains et l'importance des institutions locales. On remarque aussi une grande volonté de centralisation, surtout au XVIIIe siècle ; et – autre caractéristique de l'administration savoyarde – un personnel restreint, qui pour les ponts et chemins reste un peu « amateur » jusqu'au XVIIIe siècle. On obtient en définitive un bilan qui n'est pas pleinement satisfaisant mais il faut admettre que l'État savoyard ne disposait pas des moyens comparables à ceux de la France, par exemple ; il faudra attendre l'époque révolutionnaire et napoléonienne pour ressentir une nette amélioration, révélatrice de l'importance des motifs militaires dans la politique routière. Le bilan qu'offre l'administration des ponts et chemins est donc mitigé mais il va bien, finalement, dans le sens des ambitions de la monarchie savoyarde.

---

[92] P. Bissegger, Du « Grand Voyeur » à l'ingénieur : l'administration des ponts et chaussées en Pays de Vaud sous l'Ancien Régime, *Des pierres et des hommes : matériaux pour une histoire de l'art monumental régionale, hommage à Marcel Grandjean*, sous la dir. de P. Bissegger et M. Fontannaz, Lausanne, 1995, p. 523-549.

[93] M.-L. Sturani, Inerzie e flessibilità : organizazzione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori « di quà dai Monti » (1563-1796) : i presupposti strutturali (sec. XVI-XVII), *Bollettino storico bibliografico subalpino*, 1990, a. 88, fasc. 2, p. 472, note 50.

ANNEXE 1

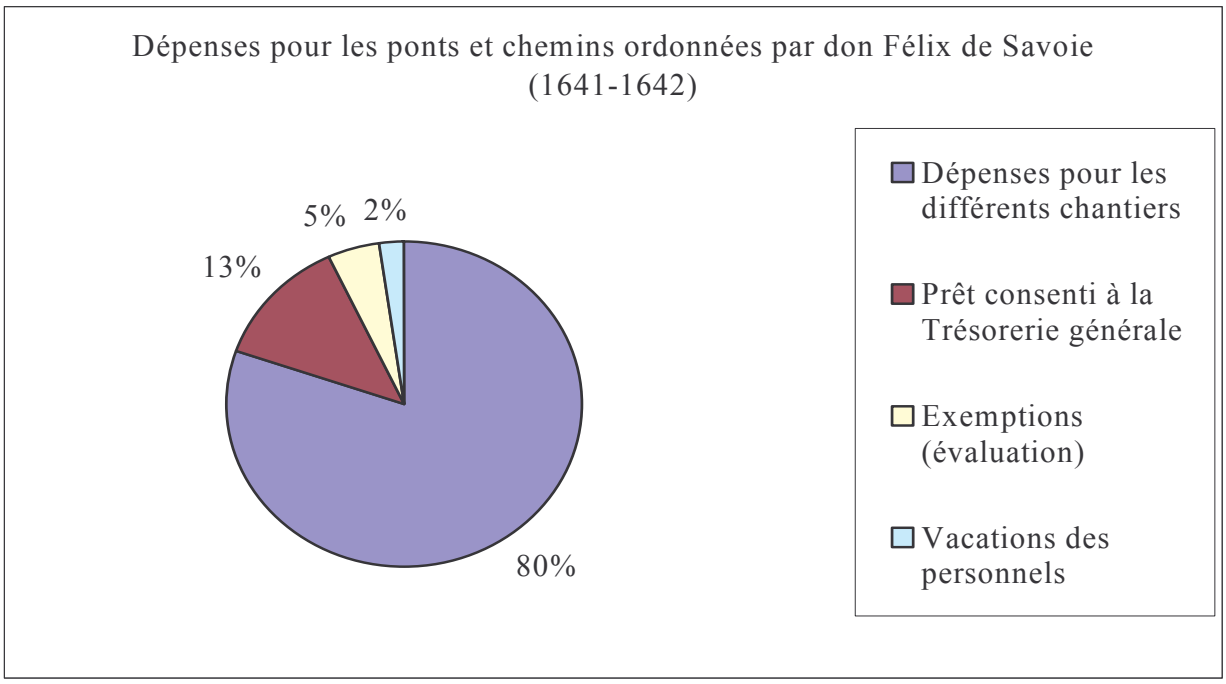
Lettres de surintendant et voyer des ponts et chemins deçà les Monts pour le maître-auditeur Jean-Jacques Siratio-Dian
AST, SR, Camerale Savoia, inv. 17, registre n° 38 (1625), fol. 113.

Lettres de surintendent général et voyeur des pontz et chemins deçà les Montz pour le s^r^ auditeur Siratio-Dian.

Le prince de Piémont voullantz donner un particulier tesmognage à chacun de la grande satisfaction que S. A. monseigneur et nous avons receu du long et fidelle service que nostre très cher, bien amé et féal conseiller et maistre auditeur en la Chambre des comptes de Savoye a rendu à S. A. et à nous et de l'estime que nous faisons de ses mérites en le pourvoyant d'un office particulier auquel il puisse encor employer sa vertu et capacité au bien et advantage de nostre service et du public, estantz très informéz combien il est nécessaire que les pontz et grandz chemins ducaux delà les Montz soyent réparéz et mis, maintenus et entretenus au bon estat qu'il convient pour la commodité publique et ayantz bonne conoissance de la suffizance dudict Siratio-Dian pour bien et dignement s'acquitter de la charge et office de surintendent général et voyeur delà les Monts, pour ces causes et autres dignes considérations, nous avons nommé, cré, constitué, député et estably, comme par ces présentes de nostre certaine science et en vertu de l'auctorité que nous avons de sadicte A. nous nommons, créons, constituons, députons et establissons icelluy nostre très cher, bien amé et féal conseiller de S. A. et maistre auditeur en la Chambre des comptes de Savoye noble Jean-Jaques Siratio-Dian en l'office de surintendant général et voyeur de delà les Montz pour, en ladicte qualité servir S. A. et nous à l'advenir aux honneurs, prééminences, prérogatives, droictz et autres choses dépendentes de ladicte charge et aux gages de deux centz ducatons de six florins huict solz Savoye pièce annuelz que nous voulons luy estre payéz, sans aucune distraction des six deniers par livre, avec ceux de ladicte Chambre et des mesmes deniers y comprise la pension de cent ducatons à luy accordéz l'anné mil six centz vingt-quatre, laquelle, moyennant le susdict gage, demeure estainte, à la charge néantmoins qu'en conformité des mémoires et instructions faictes sur ce particulier, il conférera et prendra advis de la Chambre des comptes sur ce qu'il conviendra fere pour l'exercice et function de ladicte charge. Mandons à cest effect et très expressément ordonnons à noz très chers, bien améz et féaulx conseillers les gentz tenantz la Chambre des comptes pour S. A. delà les Montz de vériffier et intériner les présentes sans aucune difficulté, restriction ny modification quelconque et du fruict et bénéfice d'icelles fere jouir et user plainement et paisiblement et entièrement ledict Siratio-Dian et à tous noz autres ministres, officiers et subjectz de S. A. qu'il appartiendra de le tenir, nommer et reconoistre pour surintendent général et voyeur delà les Montz. Car telle est la volonté de S. A. et nostre et que les présentes doibvent servir de péremptoire et finale jussion et commandement. Données à Turin le quatorziesme janvier mil six centz vingt-six. Signé V. Amadeo, visa Piscina, visa Nicolis, contr. Carron, pour l'émolument gratis de mandato, signé Piscina et scellé en placard.

ANNEXE 2
Budget pour les ponts et chemins de Savoie géré par don Félix de Savoie (1641-1642)

d'après ADS, SA 5815

Recettes :	
Année 1641	17 909 ducatons
Année 1642	11 938 ducatons
Total	**29 847 ducatons**
Dépenses pour les années 1641-1642 concernant les ponts et chemins de :	
Saint-Jean-de-Maurienne	8 535 ducatons
Montmélian	2 100 ducatons
Saint-Michel-de-Maurienne	1 575 ducatons
Conflans	1 625 ducatons
Alby	434 ducatons ¼
Sallanches	172 ducatons ½
Menthon	217 ducatons ½
Saint-Genix	855 ducatons
Aiguebelle	759 ducatons
Feisson	210 ducatons
Frèterive	245 ducatons ¼
Cognin	105 ducatons
Prêt consenti à la Trésorerie générale	2 625 ducatons
Exemptions	1 000 ducatons
Vacations	481 ducatons
Total	**20 939 ducatons ½**

Traduction graphique des dépenses :