



HAL
open science

La voie royale et le paysage

Annie Antoine

► **To cite this version:**

Annie Antoine. La voie royale et le paysage. La Mayenne : archéologie, histoire, 1994, 35-57. halshs-04612907

HAL Id: halshs-04612907

<https://shs.hal.science/halshs-04612907v1>

Submitted on 14 Jun 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

LA VOIE ROYALE ET LE PAYSAGE

par Annie ANTOINE et Jean-Paul VENNEL

Au XVIII^e siècle, la réalisation de la route et celle de la carte correspondent à une même volonté centralisatrice et administratrice du pouvoir royal. Il s'agit à la fois d'améliorer ce qui constituera les principaux axes du réseau routier français (les voies royales, qui deviendront routes impériales puis routes nationales) et de donner une couverture cartographique au phénomène. En 1776, Jean-Rodolphe Perronet certifiait détenir, pour l'ensemble de la France, 2 090 dessins de routes et 757 dessins de ponts : cette collection a été retrouvée en 1853 et réunie en 65 atlas conservés aux Archives Nationales (Atlas Trudaine, série F¹⁴ 10 148 à 10 159). La partie mayennaise de cet Atlas, photographiée par les services de la Direction Départementale de l'Équipement constitue l'objet de notre étude.

I. LA VOIE ROYALE (PAR J.-P. VENNEL)

1. Rappel historique

Jusqu'à la fin du XVI^e siècle, les activités liées aux problèmes de communication et d'aménagement n'étaient pas coordonnées par une autorité



1. Atlas Trudaine, première page du cahier regroupant les cartes de la route Paris-Rennes pour la Généralité de Tours

centrale. Un certain nombre de ponts avaient été réalisés par l'Association Religieuse des Frères Pontifes ; le premier et le dernier de ces ouvrages, le pont d'Avignon et le pont Saint-Esprit sont restés célèbres à divers titres. Avant l'intervention du pouvoir royal, les chaussées et les ponts étaient entretenus avec le fruit des péages. La plupart des voies étaient impraticables en hiver.

Rappel de quelques dates :

1599 : le Duc de Sully reçoit la charge de Grand Voyer de France et, à ce titre, s'occupe des travaux publics et des transports.

1626 : le Cardinal de Richelieu, Grand Maître et Surintendant de la Navigation et du Commerce, intervient dans les mêmes domaines.

1661 à 1730 : plusieurs contrôleurs généraux des finances prennent le relais. Le plus connu d'entre eux, Colbert, tient cette charge de 1661 à 1683. Il réussit à centraliser les actions au sein d'un même service.

1716 : création du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Colbert avait constaté l'insuffisance du personnel d'exécution : techniciens locaux sans connaissances professionnelles spécifiques en matière de travaux publics et ne présentant pas toujours une intégrité absolue.

1747 : un arrêté royal crée l'École des Ponts et Chaussées, confiée à Jean-Rodolphe Perronet. C'est à cette époque que le service des Ponts et Chaussées s'individualise au sein de l'administration des finances.

Dans la première moitié du xviii^e siècle, le réseau routier français se trouvait dans un piteux état. Avec le développement régulier des transports terrestres, l'entretien des routes se présentait de plus en plus comme une entreprise insoluble, une sorte de rapiécage sans fin qu'on pratiquait toujours à la dernière extrémité et qui craquait à nouveau presque aussitôt. Peu de routes étaient pavées, ni même régulièrement empierrées, faute de personnel et de moyens. La voie d'eau représentait encore le mode de transport le plus commode, même si la navigation pouvait se révéler pleine d'embûches.

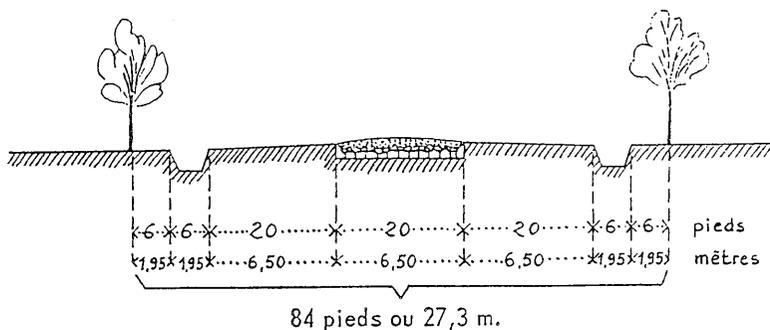
Cette situation commence à évoluer au début du règne de Louis XV. Plus faciles à construire que les canaux, les routes devaient permettre de desservir l'ensemble du territoire sans se laisser arrêter par les obstacles du relief. A l'origine de cette entreprise, il y a l'Instruction du 13 juin 1738 du Contrôleur Général Orry qui impose à tout le Royaume la Corvée Royale, c'est à dire l'obligation faite aux gens des campagnes (distants de 3 ou 4 lieues des ateliers de réparation ou de construction) de travailler gratuitement un certain nombre de jours par an à la construction ou à la réparation des grandes routes. Elle épargne les privilégiés et les habitants des villes. Les modalités n'en furent jamais précisées (travail variable de 6 à 30 jours par an). Très critiquée, elle sera progressivement remplacée par un impôt en argent à partir de 1760, et n'existera plus en 1789. Ceci procura aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées la main d'œuvre dont ils avaient besoin pour créer un réseau « d'hyporoutes » rapide (G. Arbello, 1973). L'effort maximum devait porter sur les routes partant de la capitale vers les frontières et les ports de guerre. La même instruction prévoyait que chaque ingénieur devait dresser les cartes détaillées des routes à faire dans son département.

Daniel-Charles Trudaine est nommé à la direction des Ponts et Chaussées en 1743 ; l'année suivante, il crée à Paris un bureau de dessinateurs autour du géographe Mariaval pour assurer la mise au net des plans dressés par les ingénieurs. La direction de ce bureau est confiée en 1747 à Jean-Rodolphe Perronet. Ce bureau constitue l'origine de la future École des Ponts et Chaussées : Mariaval est chargé d'instruire les futurs ingénieurs dans la pratique du dessin. Ceux-ci doivent apprendre à dessiner et laver des cartes et des dessins de ponts. Les travaux de cartographie sont

menés principalement dans les pays d'Élection dans le cadre des Généralités. En 1750, Trudaine réorganise le corps des ingénieurs.

2. La voie royale : études et tracé

L'arrêté du 3 mai 1720 avait fixé à 60 pieds (soit 19,50 mètres) entre les fossés la largeur des grandes routes à caractère stratégique menant de Paris aux ports de mer, aux frontières ou aux capitales de province ; cette largeur est portée à 84 pieds (soit 27,30 mètres) pour les routes royales. Les plantations d'arbres se faisaient au début du XVIII^e siècle sur les propriétés des riverains près du bord extérieur des fossés.



2. Profil en travers d'une grande route royale d'après un dessin du XVIII^e siècle (G. Arbellot, *A.E.S.C.* 1973)

Le tracé des voies royales retrouve, pour les grands axes, la rectitude des voies romaines, recherchant autant que possible le trajet le plus court. Les plus fortes pentes étaient parfois adoucies par des terrassements. La ligne droite rendait les trajets moins dangereux, simplifiait les travaux de construction et coupait court aux habituelles contestations des propriétaires de fonds. Les surplus de terrain étaient rarement payés, surtout s'il s'agissait de terres labourables. Ces mesures avaient le mérite de l'efficacité, elles permettaient aux ingénieurs de passer très vite à l'action dès que la construction d'un tronçon de route était décidée.

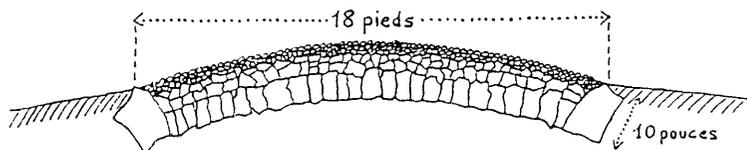
Les relevés sur le terrain étaient effectués par les ingénieurs en place, ainsi que par les meilleurs géomètres de la province. Le technicien limitait son relevé à 600 toises (environ 1 170 mètres) de chaque côté de la route. La première opération consistait à mettre en place un canevas comportant les positions de toutes les localités situées à l'intérieur de cette large bande

en utilisant les calculs les plus récents (en 1762, on se basait sur ceux de Cassini, Directeur de l'Observatoire de Paris). Cette trame était complétée par des levés topographiques réalisés à l'aide du graphomètre, de la boussole et de chaînes d'arpenteurs de 10 toises qui devaient permettre de localiser les masses de maisons, les rivières, les chemins, les bois, les prés, les terres labourables, les friches. Une échelle de cuivre permettait d'appliquer aux mesures la réduction prévue (échelle de 10 lignes / 100 toises, soit au $1 / 8\ 640^{\circ}$) afin de les reporter sur le papier (0,82 x 0,54 m) qui constituait la minute. Après vérification et correction, le dessin était exécuté au trait à l'encre. Ces minutes étaient ensuite envoyées à Paris pour y être recopiées afin de constituer les plans définitifs qui nous sont parvenus. G. Arbellot (*A.E.S.C.* 1973) signale que les dessinateurs de Perronet prirent souvent quelques libertés par rapport aux croquis originaux.

Il est évident que la route recherche un caractère monumental lié à une volonté de marquage impérial du territoire, à côté de préoccupations économiques, commerciales et militaires. Il s'agit surtout d'assurer des transports rapides et sûrs. Cette volonté explique les caractéristiques des voies royales : leur largeur frappe de nombreux contemporains. Il est significatif qu'A. Young, qui visite la France en 1787, les compare aux allées d'un parc, à la française bien sûr. Bordée d'arbres, se dirigeant vers des points remarquables, la route fait figure de monument.

3. Construction et entretien de la route royale

Au début du XVIII^e siècle, les ingénieurs atteignaient une parfaite maîtrise dans la construction savante des ponts de pierre à tablier horizontal. Les chaussées les intéressaient moins, d'autant que l'exécution, confiée aux corvées royales, laissait à désirer. Pierre Trésaguet, Ingénieur en chef de la Généralité de Limoges, présenta le 17 septembre 1775 un mémoire sur la construction et l'entretien des routes qui fut immédiatement proposé comme modèle à tous les ingénieurs.



3. Type de chaussée préconisé par Pierre Trésaguet en 1775
(G. Arbellot, *A.E.S.C.* 1973)

(On appelle chaussée toute surface spécialement aménagée sur le sol ou sur un ouvrage et destinée à la circulation).

La technique consistait essentiellement à encaisser sur un fond parallèle au futur bombement de la chaussée, à poser la première couche de grosses pierres de chant et non à plat, puis à poser à la main les couches suivantes en les battant et cassant à la masse pour supprimer tout vide. L'ensemble était recouvert d'une couche de petites pierres sur une épaisseur de 3 pouces. La pratique de l'entretien continu était demandée avec insistance.

Il convient de noter, au début du XVII^e siècle, l'apparition du ressort, qui remet en cause la chaussée épaisse et rigide, ainsi que celle du rouleau. Auparavant, les remblais étaient peu ou pas compactés. Plus tard, au XIX^e siècle, l'usage du pneumatique facilitera les déplacements.

Il semble que les grands desseins politiques à l'origine de ce nouveau système routier n'aient pas assez tenu compte des difficultés auxquelles allaient se heurter les constructeurs. Les chaussées pavées donnaient satisfaction, mais le prix de leur entretien était élevé. En province, les chaussées pavées étaient réservées aux traversées d'agglomérations, aux passages de ponts et ponceaux et aux endroits réputés très humides ; ailleurs on se contentait de routes à empierrement ou cailloutis avec souvent un recouvrement de gravier de rivière (ou de grève). Il ne faut pas oublier que le principal ennemi de la route, c'est l'eau. L'imperméabilité de la partie supérieure de la chaussée et l'évacuation de l'eau au dessous de la chaussée ne sont pas encore parfaitement maîtrisées au XVIII^e siècle.

A l'approche de la Révolution de 1789, une partie importante du réseau des voies royales est réalisée. Ainsi, la royauté a permis aux idées nouvelles de cheminer rapidement. Sous la Révolution, le réseau routier légué par l'Ancien Régime se dégrade sous l'effet conjugué de la crise financière et de la désorganisation administrative entraînée par la guerre. Le système de péages instauré par le Directoire en l'an V va se révéler globalement efficace pour l'entretien. Les péages sont supprimés en 1806. Puis l'Empire restaure les voies ex-royales en privilégiant les grands axes rayonnant de Paris vers les frontières. De nos jours, la qualité et l'entretien des routes reste une préoccupation permanente.

Ce tracé correspond sensiblement, compte-tenu des diverses modifications apportées, aux tronçons routiers actuels :

- Route Nationale n° 12 : Pré-en-Pail → Mayenne,
- Route Nationale n° 162 : Mayenne → Laval,
- Route Nationale n° 157 : Laval → Bretagne.



4. Tracé de la route royale Paris-Bretagne à travers le département de la Mayenne

II. LA CARTE ET LE PAYSAGE (PAR ANNIE ANTOINE)

Les 29 planches de l'Atlas Trudaine qui concernent l'actuel département de la Mayenne représentent le tracé de la Voie Royale qui, venant de Paris, entre dans le Bas-Maine à Pré-en-Pail, passe par Mayenne et Laval, et pénètre en Bretagne après La Gravelle. Soit 85 kilomètres de route et de paysage environnant. Elle traverse 22 paroisses, passant par les bourgs ou villes de Pré-en-Pail, Saint-Cyr-en-Pail, Javron, Mayenne, Martigné, Louverné, Laval, Saint-Berthevin, La Gravelle. Ces plans fournissent un tracé routier très précis, un inventaire cartographique des

revêtements routiers (les parties de chaussées en pavés devaient être représentées en rouge, celles en cailloutis ou empierrement en jaune, les graviers en gris et le reste en blanc, qu'il s'agisse de parties non revêtues ou non encore alignées), l'inventaire des ponts et ponceaux, accompagnés d'un numéro renvoyant à un dessin annexe.

Compte non tenu des zones de recoupement, chaque page de l'Atlas représente une zone de 3 à 4 km sur 3, traversée horizontalement par la route. Il n'y a donc pas d'homogénéité d'orientation de ces différents croquis : dans la partie allant de la Généralité d'Alençon (zone de Pré-en-Pail) à Mayenne, là où la route a un tracé Nord-Est / Sud-Ouest, ceux-ci sont orientés de telle sorte que le haut de la page représente le Nord-Ouest ; dans la partie centrale du département où la route suit un tracé Nord / Sud, le haut des croquis représente l'Ouest ; de Laval à La Gravelle (tracé Est / Ouest de la route), le haut des croquis représente le Nord. Ceci rend difficile la lecture de ces documents qui nous apparaissent toujours inversés d'un tour entier ou d'un demi-tour par rapport aux cartes qui nous sont familières et pour lesquelles le Nord est toujours situé en haut. Cette convention d'orientation ne s'applique qu'à partir du XIX^e siècle, ce qui rend malaisée la comparaison de ce document avec le cadastre napoléonien.

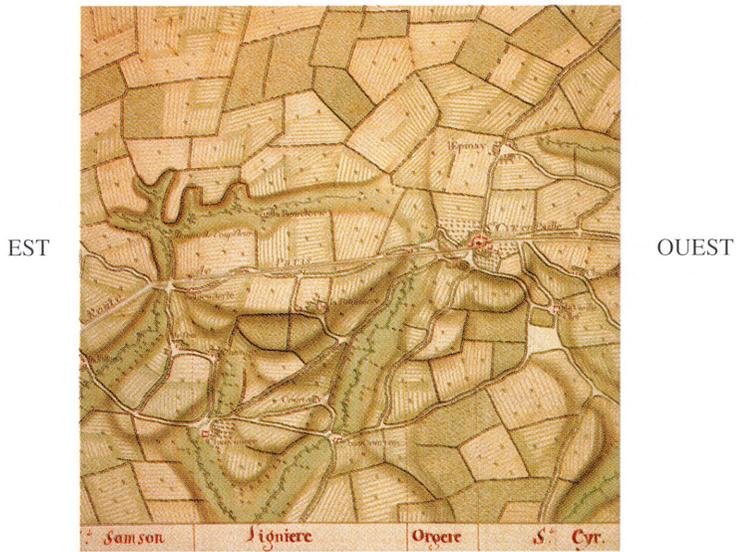
La question posée à l'Atlas Trudaine est celle de sa représentativité par rapport au paysage tel qu'il devait se présenter à la fin de l'époque moderne. Pour ce faire, nous chercherons d'abord à en élucider les figurés, puis nous le comparerons au cadastre ancien ; nous chercherons enfin à savoir selon quels principes furent réalisés ces croquis.

1. Analyse d'une image : essai de reconstitution de la légende

Le relief est symbolisé par l'utilisation de l'ombrage, procédé qui préfigure celui des hachures et des courbes de niveau. L'importance de l'ombre est grossièrement proportionnelle à celle du relief, comme il apparaît sur les deux croquis des régions de Pré-en-Pail et de Saint-Cyr-en-Pail. Cet ombrage n'est pas utilisé comme celui des cartes I.G.N. actuelles dans lesquelles il figure un éclairage venant du Nord-Ouest. Ici, toutes les pentes sont ombrées, quelle que soit leur orientation ; il n'y a donc pas la volonté de représenter un paysage tel que peut le voir un observateur. Les rivières et les vallées sont représentées par un trait bleu entouré de part et d'autre d'une zone verte. Le figuré en est très stéréotypé : il est toujours identique, quelle que soit la profondeur des vallons. Ces cartes ne signalent pas toujours l'aspect intermittent de certains ruisseaux, et ne représentent pas les parcelles de prairie allongées en bordure des rivières.

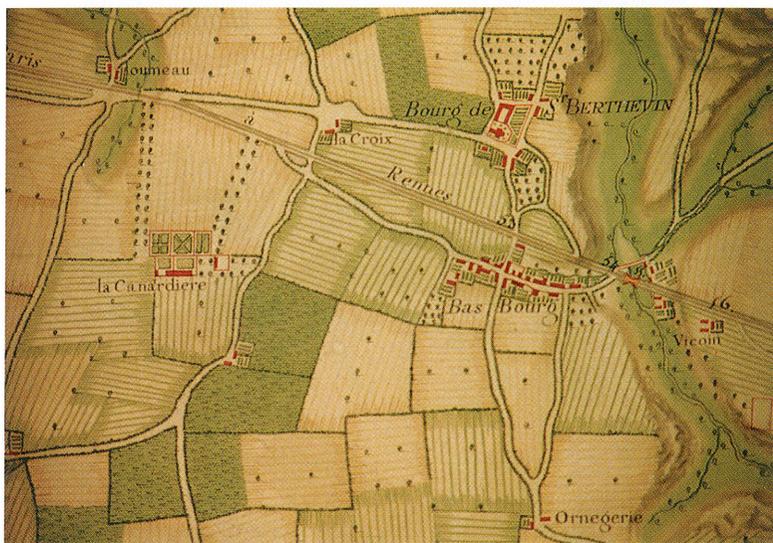


5. Atlas Trudaine. Le bourg de Pré-en-Pail



6. Atlas Trudaine. Le bourg de Saint-Cyr-en-Pail

SUD



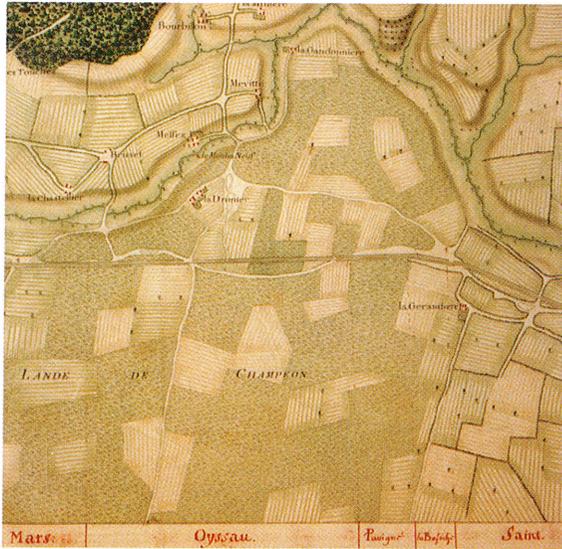
NORD

7. Atlas Trudaine. Saint-Berthevin, le Bourg et le Bas-Bourg.

Les parcelles de terres sont représentées par trois types de figuré : du vert granité, des rayures vertes ou des rayures brunes, parallèles, diversement orientées. Le vert granité correspond souvent à des landes ; il est particulièrement important dans la région de Champéon ; ailleurs, il est réparti en petites parcelles qui semblent faire partie intégrante des exploitations agricoles. La signification des rayures brunes et des rayures vertes est plus difficile à appréhender ; on pourrait imaginer que les premières représentent les labours et les secondes les zones ensemencées ou bien les prairies et pâtures. Mais ceci ne suffit pas à rendre compte de tous les types de champs qui sont évoqués dans les descriptions d'exploitations agricoles de la fin de l'Ancien Régime et dans le cadastre napoléonien (pâtis, prairies, noës, labours, friches...). Il est donc probable qu'il faille admettre l'aspect très conventionnel de ce coloriage qui n'a peut-être pour but que d'individualiser des parcelles.

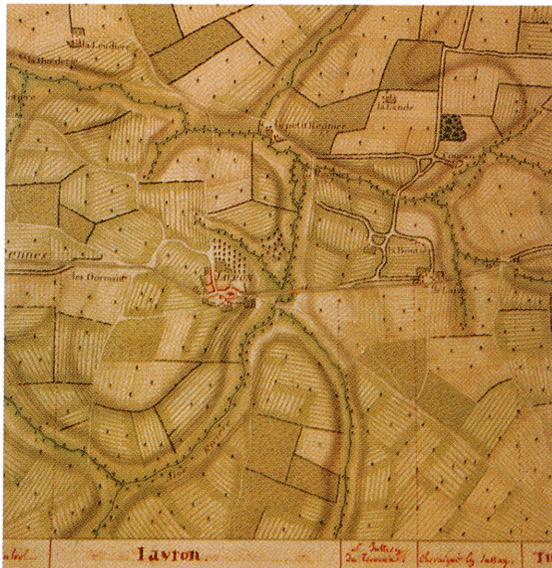
Les parcelles vert foncé de petite dimension représentent les bois ; les points dans les champs indiquent des arbres isolés. On peut imaginer que chaque point ne représente pas un arbre mais que la densité plus ou moins grande des points représente la densité plus ou moins grande des arbres. Les pointillés représentent les haies. On remarque leur grande densité, mais on voit également que toutes les parcelles ne sont pas systématiquement encloses sur leur quatre côtés.

SUD-EST



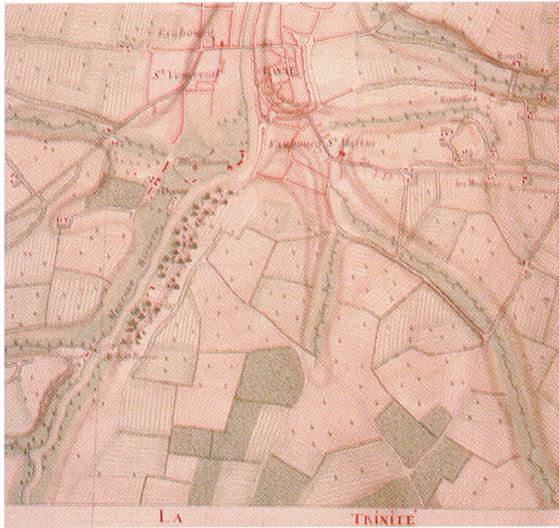
8. Atlas Trudaine. Les landes de Champéon

SUD-EST



9. Atlas Trudaine. La région de Javron

SUD



10. Atlas Trudaine. La traversée de la ville de Laval

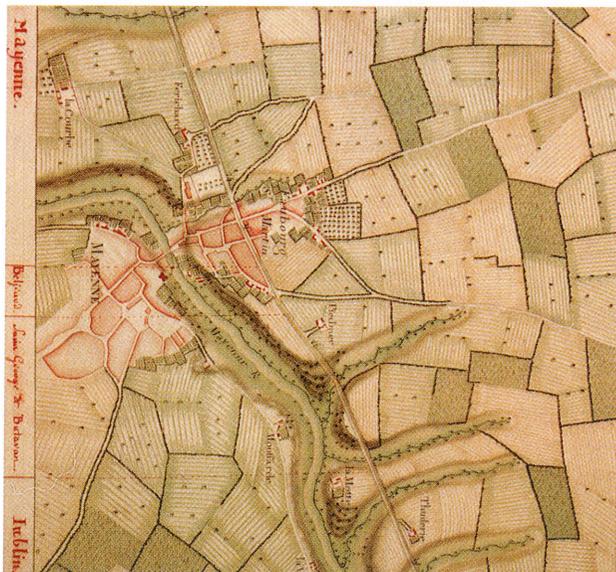
Les bâtiments isolés et les espaces construits sont représentés en rouge, dessinés de façon individuelle lorsqu'il s'agit d'exploitations isolées ou de bourgs de petite importance (Saint-Berthevin ou Javron), ou bien en masse dans le cas d'une ville (Laval ou Mayenne).

Une lecture hâtive de ce document pourrait faire conclure à une bonne représentation de la réalité par ces cartes, la minutie du dessin et son caractère esthétique fonctionnant comme des gages de son exactitude. On trouve en effet sur ces planches tous les ingrédients d'un paysage rural qui pourrait avoir été celui de la Mayenne à la fin de l'époque moderne : un bocage aux haies incomplètes, des champs aux formes variées le plus souvent complantés d'arbres, des chemins peu hiérarchisés menant à des exploitations isolées ou rassemblées en groupes de trois ou quatre, des ruisseaux bordés de prairies, un relief peu accentué. Comparer le document avec le cadastre ancien permettra de nuancer cette impression.

2. Comparaison du document avec le cadastre napoléonien

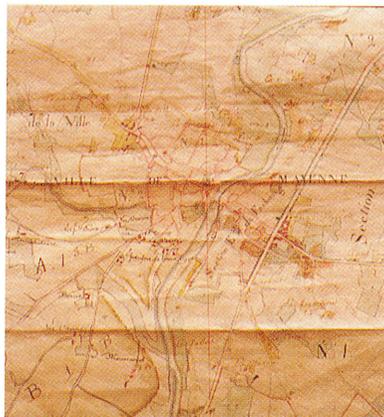
Le principe de travail a consisté à mettre en concordance l'espace représenté par une feuille du cadastre et le même espace représenté sur une planche de l'Atlas Trudaine. Plusieurs éléments ont été comparés : l'aspect du relief, la disposition des chemins et des cours d'eau, la localisation des villages et des exploitations isolées, le nombre et la taille des parcelles représentées sur une distance donnée.

NORD



11. Atlas Trudaine. La traversée de la ville de Mayenne
(Le croquis a été orienté de permettre à faciliter la comparaison avec les cadastres)

NORD



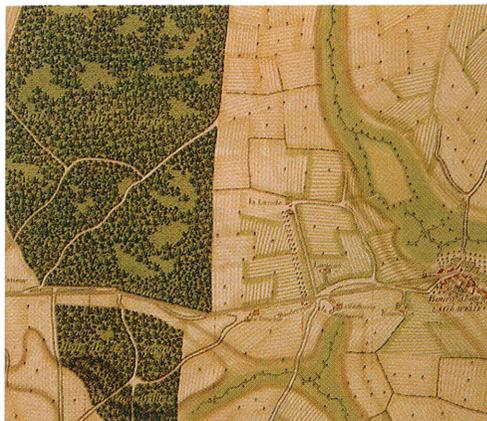
12. La ville de Mayenne.
Cadastre de 1820. Plan d'assemblage
(1/10 000°)

NORD



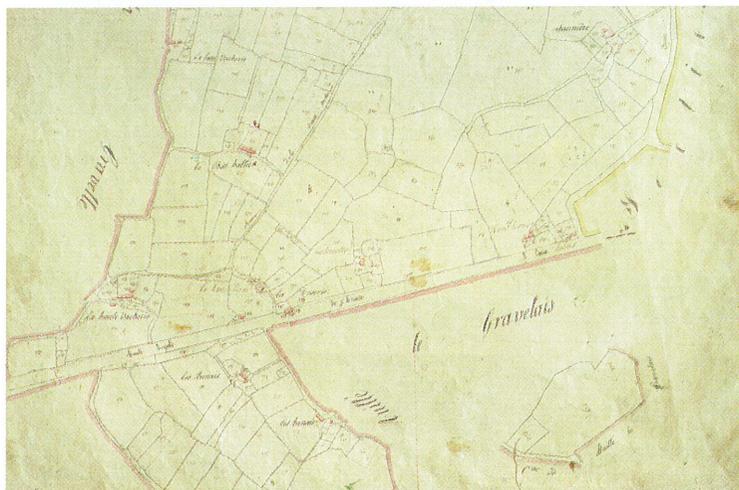
13. Le faubourg Saint-Martin
de Mayenne.
Cadastre de 1820 (1/2 500°)

EST
vers
laval



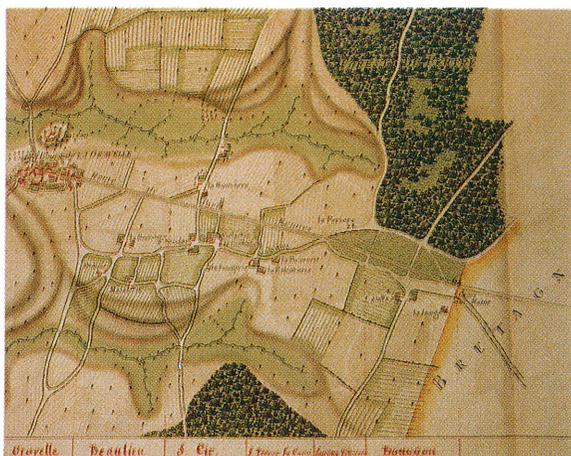
14. Atlas Trudaine. De la Forêt du Pertre au bourg de La Gravelle

OUEST
Vers la
Bretagne



15. Du bourg de La Gravelle à la Forêt du Pertre.
Cadastré de 1832, feuille de La Gravelle (1/2 500^e)

De la Croix-du-Maine à l'entrée du bourg de la Gravelle (doc. 16), il y a environ 4 kilomètres. Sur la feuille de l'Atlas Trudaine, 11 à 12 parcelles sont représentées de part et d'autre de la route, ce qui correspondrait à des parcelles de 300 à 400 mètres de côté, dépassant donc les dix hectares de superficie moyenne. Ceci est absolument impossible. La confrontation avec la feuille du cadastre ancien où sont représentées une multitude de parcelles dont la superficie moyenne excédait rarement un ou deux hectares en apporte une preuve.



OUEST
Vers la
Bretagne

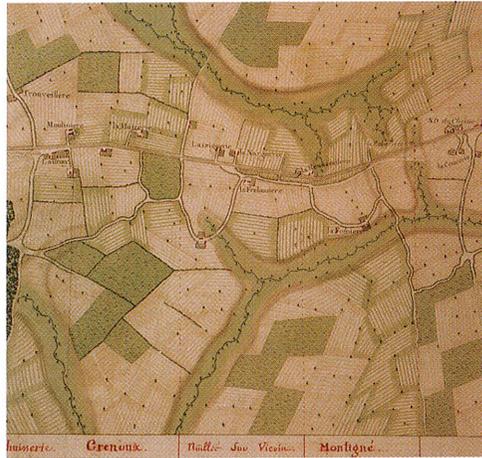
16. Atlas Trudaine. Du bourg de La Gravelle à la frontière de la Bretagne



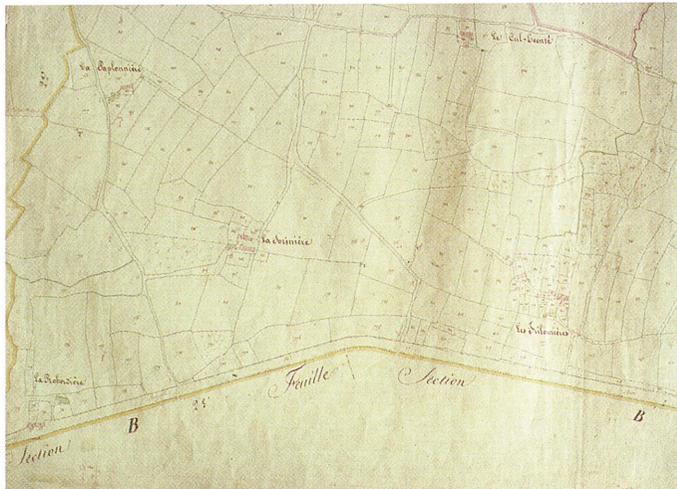
EST
Vers
Laval

17. Du bourg de La Gravelle à la Bourrelière ou Bavière
Cadastre de 1832, feuille de La Gravelle (1/2 500^e)

La même constatation peut être faite en comparant, sur l'Atlas Trudaine et sur le cadastre, la partie de la route comprise entre le bourg de La Gravelle et la forêt du Pertre : si les ruisseaux et les vallons sont correctement représentés, par contre les pièces de terre sont en nombre très insuffisant. Le « paysage » n'est donc pas représenté à la même échelle que la route, les rivières, les bourgs et les villages.



18. Atlas Trudaine. De Notre-Dame-du-Chêne au Bois de la Touche.
Le village de La Frelouzière



19. Parcellaire du village de La Frelouzière. Cadastre de Loiron, 1832 (1/2 500^e)

On remarque sur le cadastre la disposition du parcellaire autour du village de La Frelouzière : petites parcelles correspondant aux jardins, vergers et closeaux qui entourent les bâtiments d'habitation et d'exploitation, parcelles plus vastes (champs et prés) lorsque l'on s'en éloigne. Ce caractère ne se retrouve pas sur la partie correspondante (située en dessous de la route) de la feuille de l'Atlas Trudaine.

3. Les techniques de dessin utilisées

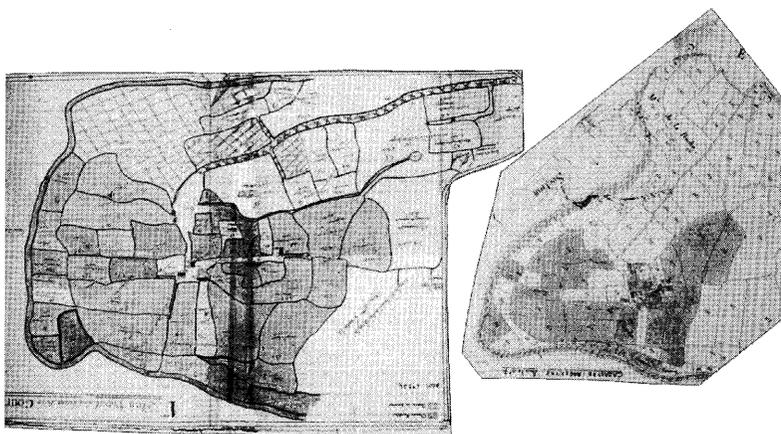
Au XVIII^e siècle, les feudistes sont les principaux dessinateurs de cartes. Ils utilisent la technique du plan visuel pour représenter les objets et les paysages et celle du lavis pour en faire le coloriage. Le lavis consiste à utiliser des couleurs liquides, appliquées en aplat sur un dessin à la plume ou au crayon ; la teinte doit être assez claire pour ne pas empêcher de voir les traits. Le plan visuel est un plan levé à vue sur le terrain, sans aucune mesure ; il ne représente que l'à-peu-près de la superficie du terrain (F. de Daimville, 1964, p. 48). Sur les plans visuels les plus anciens, les édifices et même parfois les arbres sont représentés en élévation, parfois même rabattus sur le plan.

Il s'accompagne le plus souvent de la représentation figurée des objets. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle encore, les auteurs de traités théoriques sur la manière de lever et de laver les plans recommandent ce symbolisme représentatif pour les villages, les châteaux, les églises. Le Blond signale en 1770 dans *l'École de l'officier* que « l'usage veut que tous les objets d'une contrée soient marqués dans un plan qui doit avoir au moins quelques ressemblances avec la nature ». Dupain de Montesson, auteur de deux ouvrages : *L'art de lever les plans* (1763) et *Le spectacle de la campagne tel qu'il s'exprime par les dessins et les couleurs sur les plans et sur les cartes* (1773), écrit : « tout ce qui a pied ou racine en terre, comme échelas, croix, justice, poteaux, moulins à vent, arbres, haies, ceps de vigne, etc. se fait ordinairement et par goût en élévation et à vue d'homme plutôt qu'autrement, et aussi perpendiculairement ou à plomb sur la ligne inférieure du plan : cette licence est une convention qui fait bien connaître cette sorte d'objets et qui plaît beaucoup » (cité par F. de Daimville, 1964, pp. 327-328). La carte de Cassini montre les monuments en élévation en utilisant ce symbolisme ancien ; celui-ci est séparatif mais non distinctif : les divers signes utilisés pour représenter les châteaux ou les églises évoquent la diversité architecturale de ces constructions mais non leur aspect particulier.

Le plan géométrique est levé sur le terrain à partir de principes certains, en mesurant les angles et les distances ; il représente au vrai non seulement la superficie du terrain mais à proportion toutes les dimensions, angles, longueurs et largeurs. Le théoricien du droit féodal, La Poix de Fréminville, qui écrit au milieu du XVIII^e siècle (*La pratique universelle pour la rénovation des terriers*, 1746-1757), préconise le plan géométrique par rapport au plan visuel, bien qu'il reconnaisse qu'il est plus onéreux à réaliser. Cependant la plupart des plans terriers des seigneuries du Bas-Maine qui nous sont parvenus sont des plans visuels. On constate sur ces

plans une bonne représentation des objets situés au centre de la feuille alors que les bords du dessin sont beaucoup plus approximatifs.

Comparaison d'un plan visuel et d'un plan géométrique :



22. LE VILLAGE DE LA COURBE (Argentré).

Comparaison du cadastre napoléonien et du plan visuel figurant dans le charrier d'Hautrives (Archives départementales de la Mayenne, 179 J 4).

Les principes de l'unité d'échelle (plan géométrique) et de l'unité de projection (projection horizontale non mêlée de projection perspective) pour un même dessin ne s'imposent qu'à partir du début du XIX^e siècle.

Dans l'Atlas Trudaine, les croquis ne sont pas des plans visuels comme l'étaient les dessins des feudistes, mais ils n'ont pas encore sur l'ensemble de la surface représentée la rigueur qui sera celle du cadastre. Ils participent à la fois de la logique du XVIII^e siècle et de celle du XIX^e siècle : un levé exact (« géométrique ») est fait de la route qui constitue le centre de chaque page, mais le remplissage (représentation des parcelles et même des villages) est fait selon le principe du plan visuel. Le but des ingénieurs des Ponts et Chaussées était de représenter la route et non le paysage : le tracé en est fait selon la même échelle sur toutes les cartes de l'Atlas. Il en va de même pour le dessin des parcelles de bois et celui des grandes parcelles de landes qui arrivent en bordure de la route. Par contre, le remplissage réalisé en élévation selon la méthode traditionnelle, est porté sans aucune mesure préalable. Ce remplissage présente

une cohérence interne, mais il n'est pas à la même échelle que la trame du dessin. C'est une représentation et non un plan du parcellaire. On doit donc considérer ces cartes comme un intermédiaire entre des croquis plus ou moins fantaisistes mêlant la perspective horizontale et la perspective verticale, et les plans du XIX^e siècle qui se caractérisent par une unité d'échelle et de représentation sur l'espace étudié. La carte de Cassini participe de la même logique : une trame rigoureuse, un remplissage fantaisiste qui utilise encore le système des édifices représentés en élévation.

Les feuilles « mayennaises » de l'Atlas Trudaine nous fournissent-elles, dans ces conditions, une certaine représentation du paysage rural dans la seconde moitié du XVIII^e siècle ? La comparaison avec des cartes du même Atlas pour d'autres régions de France, la Normandie où les complants sont beaucoup plus denses et le Bassin Parisien d'où les haies sont absentes, incite à donner une réponse positive à cette question. D'autre part, la comparaison interne du document montre que les parcelles ne sont pas figurées également sur toutes les feuilles : beaucoup de landes autour de Champéon, beaucoup de vergers sur les collines du Pays de Pail, plus de labours sur la feuille de Saint-Berthevin. Il est évident que tous les lieux-dits figurant sur le cadastre, même les plus proches de la route, n'apparaissent pas sur les cartes de l'Atlas Trudaine. L'observation détaillée de la topographie montre qu'en général, la route étant installée sur les points les plus élevés, les ingénieurs ont fait figurer ceux qu'ils pouvaient voir alors que ceux qui étaient dans des cuvettes, même proches, n'apparaissent pas.

Le remplissage est en conformité avec ce que d'autres documents – des montrées d'exploitations agricoles, des remembrances seigneuriales décrivant les exploitations, des croquis de métairies réalisés au XVIII^e siècle – nous ont appris du paysage agraire. On y trouve symboliquement figurées toutes les composantes de ce paysage : de petites parcelles (jardins, noës et closeau) autour des villages et des bourgs, des prairies le long des rivières et des ruisseaux, des parcelles trapues disposées sur les interfluves, des landes sous forme de quelques grands espaces comme à Champéon et de petites surfaces intégrées dans les exploitations. Cette carte montre surtout l'aspect à la fois dense et inachevé du bocage : les arbres sont très nombreux (les champs complantés sont fréquents) mais la fermeture des parcelles n'est pas systématique. La haie protège l'espace cultivé mais ne sert pas à l'enfermement des bestiaux ; elle n'est donc entretenue que lorsque le champ qu'elle entoure est ensemencé. Ce paysage qui symbolise la grande importance de l'élevage dans l'économie agraire n'est donc pas absolument fantaisiste ; il doit cependant être regardé comme une certaine image de la réalité et non comme une copie exacte de celle-ci. L'Atlas Trudaine ne peut être considéré comme un ancêtre du cadastre.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ACTUELLES
DES ROUTES DU DÉPARTEMENT DE LA MAYENNE :

Largeur des Routes Nationales : 7,60 mètres de chaussée, emprise de 14 à 20 mètres,

Largeur des Routes Départementales : 7 mètres de chaussée, emprise de 15 à 20 mètres,

Largeur des Voies Communales : 5 mètres de chaussée,

Largeur des Chemins Ruraux : 3,50 mètres de chaussée.

Linéaire des routes du département :

Autoroutes = 56 kilomètres,

Routes Nationales = 258 kilomètres,

Routes Départementales = 3 588 kilomètres,

Voies Communales = environ 6 000 kilomètres

INDICATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

ARBELLOT (Guy), « La grande mutation des routes en France au milieu du XVIII^e siècle » in *Annales Economies, Sociétés, Civilisations*, mai-juin 1973, pp. 765-791.

ARBELLOT (Guy), LEPETIT (Bernard), BERTRAND (Jacques), *Atlas de la Révolution française, routes et communications*. Paris, 1987.

Atlas routier du XVIII^e siècle par Desnos. Paris, 1765 (Archives départementales de la Mayenne).

BOUTON (André), « Un grand chemin du roi en 1683 » (Laval-Le Mans) in *Revue historique et archéologique du Maine*, 1954, tome 110, pp. 56-59.

CAVAILLÈS (Henri), *La route française, son histoire, sa fonction*. Paris, Colin, 1946, 398 p.

DAIMVILLE (Père François de), *La géographie des humanistes*, thèse, 1940.

DAIMVILLE (Père François de), *Le langage des géographes, 1500-1800*. Paris 1964.

GAUCHET (R.), Postes, messageries, roulage et navigation au XIX^e siècle, in *B.C.H.A.M.* 1962, tome 71, pp. 17-22.

L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes, colloque de Flaran. Auch, 1980.

LAURAIN (Ernest), *Le chemin de Laval à Craon, historique de sa création*. Laval, Barnéoud, 1905, 16 p.

LEPETIT (Bernard), *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports. Organisation de l'espace en France, 1740-1840*. Paris, 1984.

Lettre à Mr. Trudaine concernant la voirie dans la ville de Laval (1776), in *B.C.H.A.M.*, 1895, pp. 16-18.

PETOT (Jean), *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées, 1599-1815*. Paris, 1958, 522 p.

PICON (Antoine), *L'invention de l'ingénieur moderne. L'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École des Ponts et Chaussées, 1992.

Règlement général sur les chemins ruraux. Laval, Moreau, 1884, 40 p.

REVERDY (Georges), *Les routes en France*. Paris, 1987.

VIGNON (Eugène), *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France avant 1790*, 4 volumes, Paris, 1862-1880.

Nous remercions vivement le personnel des Archives Nationales pour la qualité de l'accueil réservé aux représentants de la Direction Départementale de l'Équipement de la Mayenne à l'occasion de la préparation d'expositions sur l'évolution des techniques de construction des routes et des ouvrages d'art.

