

Séance publique hors les murs du 20 avril 2016
Chapelle Royale du Château de Lunéville



Conférence présentée par Monsieur Jean-Pierre Husson



La Route des Lumières en Lorraine

Sous le règne de Louis XIV, le royaume de France et ses marges sont irrigués par des grands chemins dont la réputation est détestable. Pour l'essentiel, ces voies sont mal entretenues, mal stabilisées faute d'être bien tracées et délimitées. L'usage invitant à contourner les obstacles et nids de poules, elles sont soumises à des déplacements latéraux. Boueux lors des équinoxes, pleins d'ornières en hiver, peu sûrs sur toute l'année, ces réseaux réduisent très sensiblement la diffusion des ordres et ralentissent le déplacement des troupes ; ce qui explique pour partie l'hivernage des soldats chez l'habitant avant que les villes s'engagent à ériger à leurs frais des casernes. L'ambition de créer une grande monarchie centralisée fut voulue par le roi Soleil. La carence logistique devint une limite essentielle à cette ambition. Elle relativise l'efficacité des déplacements des hommes et la diffusion des ordres, des idées et également la circulation des marchandises, et au premier chef d'entre elles la mise à disposition des blés et autres céréales panifiables. L'incurie des routes perdure. Quand Marie Leszczyńska doit rejoindre Versailles pour rencontrer son royal époux, son voyage relève encore du périple malgré la réalisation de quelques tronçons de lignes droites, par exemple le chemin de la Reine (Schmit, 1869). En 1725, cet axe rectiligne fut établi entre Fresnes-en-Saulnois et Chambrey, en prenant soin d'éviter de pénétrer dans les Duchés, ce qui s'est concrétisé par des bornages gravés avec des fleurs de lys.

Avec les privilèges et les disparités établis au sein des ordres et en fonction du statut personnel des individus, la médiocrité du réseau est un frein essentiel à la création d'un état moderne. Le premier handicap perdure jusqu'en 1789,

le second est en partie levé par la révolution logistique opérée au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle. L'État se dote des moyens nécessaires pour mener à bien la reconfiguration des territoires autour d'axes et de nœuds. Cette organisation est déclinée jusqu'à l'échelle fine des villes des baillages et des subdivisions. L'établissement de ce projet lève en partie la rugosité des lieux (Bavoux et *al.*, 2005). La priorité routière prend pour toile de fond un pouvoir inquiet de ne pas pouvoir régler les crises frumentaires. Ce désaveu est à relier aux vaines tentatives des physiocrates faites pour favoriser la circulation des blés, et plus encore, si l'on se réfère à l'abbé Galiani (1770)^[1], à encourager l'essor des manufactures. Dès lors, et face à ce constat, la construction d'un état moderne oblige à donner la priorité à trois actions : réparer les routes existantes, améliorer le réseau, le densifier et l'étendre en direction des frontières. Ces choix s'insèrent dans l'écheveau d'utopies associées au siècle pour tenter de préparer les contours d'un monde à venir plus harmonieux que celui du moment (Stébé, 2011). Daniel (père) puis Jean-Charles (fils) Trudaine (Blond, 2014) et Gabriel Perronet sont à l'origine de la « grande mutation des routes de France » (Arbellot, 1973). La route des Lumières conduit à dessiner une carte isochrone de la France rétractée et difforme, l'irrigation en routes du Royaume n'étant pas partout menée au même rythme. Dans leurs tracés, les distances-temps varient avec l'investissement consenti pour équiper prioritairement telle ou telle généralité. Celle de Metz mais également la Lorraine ducal et les enclaves sont retenues parmi les espaces prioritaires. Le réseau tissé autour de Paris favorise les liens de la capitale avec les frontières du Nord et de l'Est, frontières pour l'essentiel artificielles, récentes, en finition et où le Pré Carré est conforté (Nordman, 1998). En parallèle à cette construction dessinée en étoile émerge l'idée de Nation et le principe de la défense des valeurs à partager, à faire évoluer, sous réserve d'admettre que la route contribue à diffuser l'usage du français.

Le projet logistique de route des Lumières fait penser à une pièce organisée en trois actes. Dans cette aventure, le souci de mise en scène et d'affichage ont été essentiels. Il faut les relier aux missions assurées par les Cassini^[2] (Pelletier, 2002). L'ambition de cartographie systématique accompagne le tracé des routes et s'appuie sur les progrès de la géodésie. En 1778, Durival (t.1, 375) va même jusqu'à proposer que la méridienne et sa perpendiculaire soient matérialisées en France par le tracé de deux routes tirées au cordeau. Cette géométrie est réclamée, appliquée chaque fois que cela est possible. Après rectification, la route de Verdun devient rectiligne entre Manheulles et Fresnes-en-Woëvre (1774)^[3]. Les discours logistiques évoqués sont à la fois portés par l'utopie et la stratégie. L'espace lorrain y pèse assez peu. Il joue cependant un rôle à part, expliqué par la complexité du découpage géopolitique local^[4] et encore la modernisation du système défensif. Cet exposé s'ordonne en trois points.

D'abord, énoncer les attentes et objectifs portés par ce vaste projet entrepris pour servir la construction de la Nation, faciliter les déplacements des Armées. Ensuite, lister les moyens techniques, logistiques et humains mis en œuvre pour faire fonctionner et aboutir ce dessein. Enfin, souligner les spécificités prises par cette révolution logistique en fonctions des données du terrain (systèmes de côtes freinant la facilité des flux est-ouest, rôle de barrière exercé par les Vosges malgré la modestie des altitudes), de l'agencement du réseau de villes, de la naissance des faubourgs séparés du dedans par les murs d'octroi, enfin des ponts, gués et bacs qu'il fallut bâtir ou réparer^[5] (Geindre, 2007) en retenant le contexte particulier des crues associées au Petit Âge Glaciaire (Bonfont, 1993).

1. Un vaste projet de modernisation du territoire qui dépasse l'espace lorrain et se décline autour de trois objectifs.

La route des Lumières facilite le rapprochement des hommes en réduisant pour la première fois, et de façon significative les distances-temps (Arbellot, 1973).

En rappelant que « l'histoire se fait le long des routes », l'historien Jacques Le Goff consacre le rôle essentiel assumé par l'outil logistique. En rétablissant les duchés, Léopold a, semble-t-il, joué un rôle précurseur dans la construction des routes et la création d'une signalétique. Le duc voit dans cet investissement un levier primordial pour moderniser ses états mis en convalescence, prêts à renouer avec un contexte de relative prospérité. C'est du moins le message donné par dom Calmet (1727) à la postérité. Les routes se réunissent à Nancy et en partent. L'objectif est de dessiner une sorte de continuité territoriale dans le fragile manteau d'Arlequin formé par les trois bailliages^[6] rompus par la présence du chemin d'Allemagne^[7] toujours pérenne mais désormais peu utilisé par les troupes. Un grand soin est apporté à sécuriser les routes. Des défrichements latéraux sont réalisés là où la route pénètre un massif afin de limiter les risques d'attaques. Après 1750, cet effort est poursuivi avec la mise en application de la Réformation forestière. En 1764 est cartographiée la tranchée faite pour améliorer la visibilité de la route de Nancy dans la traversée du bois du Jure^[8]. En 1786, la carte itinéraire de la Généralité de Lorraine et du Barrois dressée par Lecreulx^[9] fournit un bilan. Elle permet de mesurer l'ampleur des travaux réalisés depuis 1720. Cette carte^[10] confirme les nodalités tissées autour de Nancy, Lunéville et Metz. Elle sert aussi à localiser les barreaux secondaires qui ne sont pas terminés, par exemple entre Commercy et Saint-Mihiel. Enfin, ce document montre clairement la priorité accordée aux flux centralisateurs favorisés au détriment des directions lotharingiennes (N-S) qui déclinent.

il est certain que Léopold a donné une impulsion décisive au projet routier. Selon Durival, il avait voulu débrouiller la géographie de ses États, à l'échelle des ambitions qui pouvaient être autorisées par son puissant voisin. Au final, le projet manque d'envergure même s'il tend à créer des convergences autour de Nancy et Lunéville. Dans les Trois-Évêchés, la France tarde à entreprendre semblables travaux (1734). Le graveur Ferdinand de Saint-Urbain a salué l'action du duc en éditant en 1726 (Bertrand, 2009) une médaille appelée « Rénovation des voies de communication en Lorraine », avec une représentation allégorique du dieu Mercure associé à la prospérité. La légende *Viarum Pervius Usus* résume les progrès obtenus. Léopold est précurseur des Lumières mais ne dispose pas d'un territoire suffisant pour faire aboutir un grand projet capable de créer des réseaux et nœuds. L'ensemble des objectifs est seulement formulé dix à vingt ans après sa disparition, et de l'extérieur, par les Français. Trudaine, Perronet et la cohorte d'ingénieurs civils qui sont sous leurs ordres organisent et hiérarchisent réseaux et villes. En Lorraine, il s'agit principalement de Mique, Baligand, Montluisant puis Lecreulx. Avec eux, la route des Lumières est un objet d'enjeu de pouvoir et d'obéissance. Elle structure l'espace, relie les 51 villes de baillages des Duchés et des Trois-Evêchés. Éventuellement, le passage de la route sert les intérêts d'une grande famille. Ainsi, les Choiseul détournent à partir de Ligny-en-Barrois la route de Paris qui passe par leur château de Stainville. En usant de la corvée, le chancelier La Galaizière fait raccorder son domaine de Neuwiller-sur-Moselle à la route rejoignant Nancy ; ceci à la grande colère des corvéables qui doivent exécuter les travaux.

Le décalage chronologique constaté entre les travaux engagés par Léopold et le projet d'envergure soutenu par Louis XV est d'environ 25 ans. Il tombe bien. Entre temps, les chemins de la réunion sont effectivement en marche. Les limites héritées du passé perdent en sens et en contenu. Elles peuvent donc être transgressées, ce qui est abondamment confirmé par une lecture attentive de l'atlas de Trudaine. Cependant, l'inverse existe également. Les terres situées sur des marges ne sont pas toujours raccordées. En 1768, l'intendance fait encore état de la route non terminée pour aller de Fénétrange et Phalsbourg. Après Bourscheid, la route n'est pas encore mise en chaussée^[12]. La route réduit les distances pour faire circuler les ordres et les soldats. Dans la seconde moitié du siècle, ce changement s'opère dans un contexte particulier. En effet, sous le règne de Louis XV s'opère la charnière entre une conduite offensive des troupes menées par le Roi et une progressive mise sur la défensive. Sur une frontière fragile où Cormontaigne conforte l'efficacité du Pré Carré, l'outil logistique est indissociable de la stratégie. En 1765, un carrosse mettait 7 jours ½ pour aller de Paris à Metz et avançait par étape journalière moyenne de 42 km. En 1780, la diligence réalise le même trajet en trois jours.

La route des Lumières conforte, sélectionne un réseau de bourgs, cités et grandes villes

Si la rétraction des distances-temps dépasse très largement l'espace lorrain, elle sert également l'identification de la province. Le réseau s'accommode du maintien d'un système bicéphale avec deux villes parlementaires. Il s'adapte à un découpage très fin voulu par l'application de la réforme administrative de 1751. Ce maillage n'arbitre pas une véritable sélection entre les villes et bourgs. Il impose de mettre en concordance le réseau viaire avec ce choix. Ce dernier relève probablement du souhait de ne pas froisser les habitants des Duchés ayant déjà accepté le principe des chemins de la réunion. Grâce à presque trois décennies de règne nominal de Stanislas décédé le 23 février 1766, les Lorrains bénéficient d'un long temps de transition pour se préparer à intégrer le royaume. À la Révolution, les Constituants reprennent ce maillage administratif mais imposent une sélection hiérarchisée entre des villes-préfectures, sous-préfectures ou simplement mises à la tête d'un des neuf districts des départements. Vers 1750, le réseau routier est le bras armé de la configuration du territoire. Ses tracés résultent autant des conditions naturelles que des âpres querelles tissées dans la compétition entre les cités. La carte itinéraire de 1786 déjà citée fait la synthèse de ces débuts d'arbitrages.

La route au service d'une politique offensive

Par sa rectitude, la route des Lumières prend pour idéal la voie romaine. En général, son profil ignore les ondulations du Plateau lorrain. Ainsi, entre Charmes et Rambervillers, la route escalade et dévale 28 côtes. Elle dessine des tracés géométriques sur plusieurs kilomètres à la suite. Une seule torsade de la voie existe dans la traversée du village de Romont situé dans un creux, sans possibilité pour les ingénieurs de réaligner le bâti. Le vieux chemin sinueux qui se rapprochait de la Mortagne a été abandonné au profit d'un tracé rectiligne qui se rapproche de la forêt. Ce type de choix se répète un peu partout. Il montre la priorité accordée au transport des troupes et des ordres sur l'activité de roulage. Il est à rapprocher d'une décision actée dès 1741 ; celle de lever dans les Duchés deux milices de 13 000 hommes à verser dans le Royal-Lorraine et le Royal-Barrois. Dans les légendes apposées à leurs cartes, les Naudin qui opèrent en Lorraine entre 1729 et 1738 expriment déjà cette priorité accordée à la défense en ces termes : sur les cartes ont été « marqués tous les ponts de pierre en rouge et ceux de bois en noir, de même que les gués avec tous les chemins royaux et chaussées qui sont distingués par une couleur plus forte que les chemins qui communiquent d'un village à un autre, les hauteurs et ravins y sont représentés suivant leurs escarpements et leurs pentes douces, en sorte qu'il est aisé de juger du choix de la disposition des camps et des marches.

Les limites des terres étrangères d'avec celles de France étant distinguées par une enceinte de couleur bleu, celle de l'Empire par une Rouge et celle de Lorraine par une Jaune» (Chassagnette, 2014). Ce constat est à rapprocher de la définition encore donnée du mot route dans l'Encyclopédie. « Dans le militaire, on appelle route une espèce d'acte que le roi fait accorder aux régiments qui se transportent d'un lieu à l'autre et aux sous-officiers qui mènent des recrues pour que l'étape leur soit fournie ».

Les efforts consentis par Trudaine dans la généralité de Metz sont immenses. Il fait réaliser un carroyage de 48 routes dont les tracés sont conservés grâce à 166 cartes et 20 plans en élévation d'ouvrages d'art. Ces travaux sont contemporains et s'articulent avec la translation des efforts de défense concentrés sur une ligne rejoignant Montmédy à Bitche via Metz, Thionville. Le réseau routier établi essaye de tenir compte d'une seconde ligne formée d'enclaves et synapses établies sur une frontière encore confuse qui court de Sarrelouis jusqu'à Landau. Ingénieurs civils et militaires travaillent ensemble et font de la route un sous-système de la défense du pays. Par exemple, les tracés tiennent compte des périmètres des hydrosystèmes de défenses qui sont soigneusement contournés. Le plat pays créé ou entretenu autour des villes stratégiques est évité par les routes. Dans ce contexte, dès 1733, le faubourg de Saint-Julien-lès-Metz est rasé, déplacé pour ne pas gêner l'efficacité du fort de Bellecroix.

2. L'impérieux besoin de mettre en œuvre un réseau routier moderne, nodal et anticipant les chemins de la Réunion

Réaliser une trame routière modernisée, entretenue et ponctuée d'ouvrages d'art impose une forte mobilisation, des sacrifices humains et financiers qui furent acceptés ou imposés. Le tableau peint par Joseph Vernet (vers 1770) intitulé « La construction d'un chemin » (musée du Louvre) montre la débauche de travail qu'il fallut mobiliser pour terrasser, aplanir, équarrir et poser les pavés, etc. Trois leviers sont revendiqués pour atteindre cet ambitieux objectif. D'abord définir un objectif partagé et établir des priorités pour que la route soit au cœur des mécanismes économiques. Ce fut la part portée par le régalien attentif à développer l'utile, l'efficace et mettre en œuvre une conception politique centralisée.

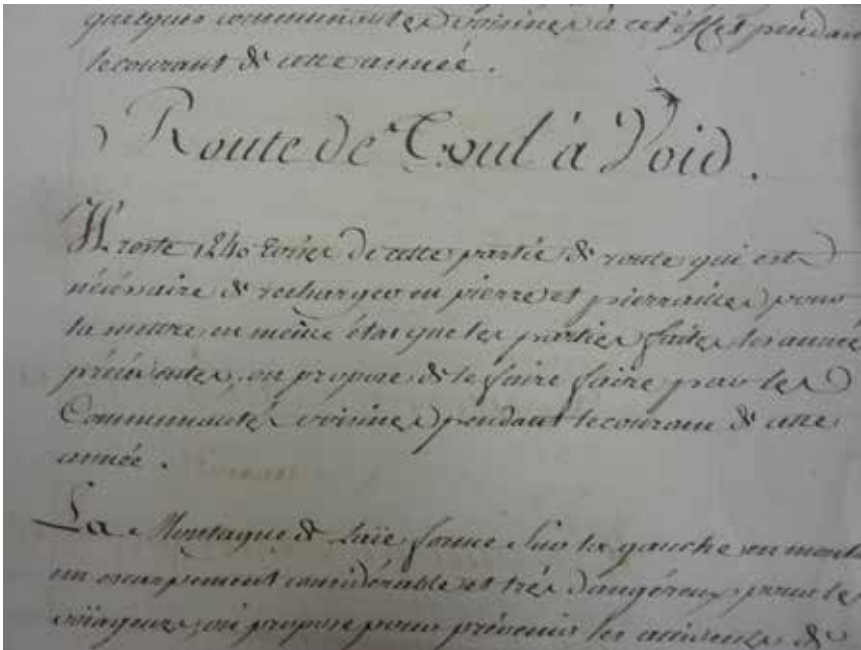
Document 2: Distribution des dépenses en travaux routiers réalisés en Lorraine et Barrois en 1770

	Livres de France	%
Nouveaux ouvrages	24198	30,8
Continuation d'ouvrages	24481	31,2
Personnels et gratifications	8800	11,2
Inspections des corvées	18791	23,9
Émoluments de Mique	2200	2,6
Total	78472	

Source : d'après ADMM C 112.

Ensuite, le régalien doit disposer du bras armé nécessaire à la conduite de cette tâche immense. Ce fut l'œuvre assignée à l'école des Ponts et Chaussées, à son directeur Perronet soutenu par le Contrôleur général des Finances Philibert Orry (1733) cumulant ensuite cette fonction avec celle de directeur des Ponts et chaussées. En 1738, le Contrôleur délègue à Trudaine père, puis en associant son fils (Blond, 2014), l'établissement de l'inventaire cartographique des routes de France. Ce préalable acquis, les travaux engagés firent des routes de France un objet d'admiration^[13]. Avant l'heure, cette organisation relève d'une approche systémique du territoire. Nous conservons des travaux mis en chantier une foule de cartes et plans levés *in situ* puis mis au propre en cabinet, avec des personnels ayant bénéficié d'une solide formation technique (géométrie, dessin, architecture, mécanique, hydraulique, etc.), administrative et encore artistique (Picon, 1979). Les plans itinéraires dessinent une mise en scène géométrique de l'espace. Ils servirent entre autre à répartir les tâches assignées aux paroisses, ce qui était transcrit dans les rôles levés par l'administration. En Lorraine, l'atlas de Trudaine levé au 1/8640° concerne la généralité de Metz^[14] (Masson, 2013) mais ignore les Duchés. Tout comme Cassini, son auteur a raisonné à l'échelle du royaume afin d'établir les grandes lignes d'une trame viaire qui converge sur les grandes villes et Paris. L'atlas a l'inconvénient de quasiment ignorer les chemins secondaires. Les routes royales répondent à une définition précise. Elles sont capables de laisser passer de front quatre charriots. L'atlas est une mine de renseignements pour connaître le tracé et les rectifications des routes, l'établissement des ponts et autres ouvrages d'art^[15]. La parution en 1775 de l'ouvrage de Trésaguet intitulé *Mémoire sur la construction des routes*^[16] fournit un cadre technique améliorant l'efficacité des travaux. Il faut en retenir trois points essentiels. La couche profonde de la route doit être soignée, comblée pour éviter les déformations superficielles ultérieures. La route doit être drainée et être régulièrement rechargée (Arbellot, 1973, voir coupe p. 771). Cet ouvrage complète ce qui est apporté par Dupain de Montesson dans son *Art de lever les*

plans (1763), un manuel où sont expliqués les usages des six principaux outils nécessaires à la levée des plans : la boussole, la planchette, la chaîne d'arpenteur, le graphomètre ou demi-cercle utilisé pour prendre en tous sens les mesures d'angles, enfin le niveau et l'équerre.



Document 3 : Extrait d'un registre d'entretien des routes visant à finir d'établir la route de Toul à Void en 1768
Source : ADMM, C 112)

Rien de cette œuvre ne serait abouti sans l'immense travail fait par les corvéables. A partir de 1738, tous les sujets de France assujettis à la taille y sont astreints. La Lorraine appliqua cette législation en la durcissant. Sous l'intendance de La Galaizière père s'impose aux Lorrains une longue suite de vexations, de traitements pénibles et excessifs (Boyé, 1899, p. 406). On mobilise annuellement jusqu'à 115 000 personnes et 125 000 bêtes de trait, à titre gratuit pendant quatre jours par an. Les corvéables étaient réquisitionnés sur une distance de trois lieues à partir des routes. Les archives comptables font l'énumération des distances à entretenir et des volumes de graviers exigés de chaque paroisse. C'est par exemple l'entretien de 1 150 toises de route et la mobilisation annuelle de 143 ³/₄ toises cube de graviers par la paroisse de Domptail^[17] (1769). Les ingénieurs se plaignent souvent de la mauvaise volonté des corvéables.

En 1769, ceux qui sont affectés à l'entretien de la route allant de Charmes à Rambervillers n'ont presque rien fait. Beaucoup sont qualifiés de réfractaires. Le désaccord, voire la sourde rébellion qui tenaille les corvéables prend diverses formes passives ou actives. A Flavigny, il faudrait faire retirer les fumiers de manière à conserver trente pieds de passage. La carte présentant le village de Bouxières-aux-Chênes en 1744^[18] confirme une incurie accrue dès que l'on s'écarte d'une grande route. Le chemin est menacé par l'étalement des fumiers, et plus encore par les rejets des eaux réunies en un ruisseau central. L'exemple n'est pas isolé. L'ordre peut également être bravé par le seigneur. En 1770, à Ville-sur-Illon, la famille Canon de Ville accapare une section de la route reliant Epinal à Darney afin de disposer à son aise de terrains pour établir de la continuité entre la place occupée par le nouveau château et les parterres. Le Neuf Chemin est reporté au nord des basses-cours.

Après avoir campé le cadre politique, technique et stratégique de l'élaboration de la route des Lumières, il est nécessaire d'apporter des éclairages locaux. Ces illustrations sont nourries de la confrontation des plans^[19] et cartes topographiques^[20] avec les enseignements fournis par le terrain.

3. Déclinaisons lorraines de ce vaste projet

Par bien des aspects, la Lorraine s'individualise par rapport à la conduite du projet routier national. Elle demeure affectée par un découpage politique encore fort complexe (Jalabert, 2008 ; Choné, 2012). Elle revêt une dimension stratégique exceptionnelle (Hoch, 2012) confortée par les travaux de Belle-Isle et Cormontaigne. Son organisation bicéphale et sa position frontalière complexifient la mise en réseau des routes. Enfin, sa géomorphologie caractérisée par des arcatures de systèmes de côtes complique singulièrement la mise en place des méridiennes Ouest-Est alors que la nature facilite les flux qualifiés de lotharingiens (NNO-SSE).

Des tracés géométriques souhaités mais contraints

La rectitude des routes des Lumières souffre d'assez nombreuses exceptions. En effet, il faut se concilier le terrain et tenir compte des impératifs stratégiques ou encore de la permanence des frontières. Il est délicat d'imposer l'alignement des maisons dans les villages traversés. La route s'incurve souvent si le village est un passage obligé. A Mars-la-Tour, la route doit d'abord dessiner un coude en équerre pour dépasser la redoute puis légèrement méandrer dans la traversée du village-rue. L'atlas de Trudaine montre que les villages sont fréquemment évités. D'ordinaire, la route est seulement ponctuée de relais de poste, voire de cabarets. Ainsi, à Gravelotte, le projet de rectification de la route est destiné à la rendre rectiligne et laisse le village un peu en dehors

du trajet. Ce tracé est confirmé chez Cassini et Trudaine, avec cependant quelques différences. Le premier signale un cabaret en direction d'Étain, le second localise le relais de poste en direction de Verdun. Les tracés rectificatifs sont fréquents si la rivière menace de saper l'architecture de la route ou encore la digue qui la protège. Les exemples sont nombreux et montrent des rivières anastomosées, encombrées de gravots, mal fixées dans leur lit mineur. En 1769, la route reliant Ceintrey à Pulligny est emportée par le Madon^[21]. Sur 29 toises, le chemin est tombé dans la rivière et il est impossible de passer avec une voiture. L'arpenteur Robin fait l'état des lieux du sinistre. Il propose de déplacer la route à faire passer dans les chènevières, mais en indemnisant les riverains. Son projet est anticipatif puisqu'il dessine les terrains à prendre. En 1768, la crue de la Meurthe a arraché la route reliant Lunéville à Saint-Dié sur le territoire de la Hollande (rive droite de la rivière)^[22]. La mobilisation des corvéables est sollicitée pour recouper le tracé du méandre qui menace la berge. Dans un souci d'efficacité, les villages sont évités ou frôlés. Ainsi, il est proposé de rectifier la route de Lunéville à Saint-Dié dans son passage du village de Saint-Clément^[23]. Le nouveau tracé économise 132 toises de route sur un total initial de 1473. Il impose un tracé rectiligne et frôle le village au lieu de le traverser. Même les côtes de faible commandement sont escaladées par des routes rectilignes. C'est le cas à Beauzée-sur-Aire (Meuse) où le dénivelé est pourtant de 40 mètres. En 1756, la route de Sainte-Marie-aux-Mines a été mise à 5 pouces de pente par toise du côté de la ville (14 cm par 2,859 cm), ce qui exige une recharge considérable^[24]. Ailleurs, si la topographie l'exige, il faut bien se plier aux conditions dictées par les lieux. Pour escalader la côte de Moselle, la route qui relie Metz à Verdun dessine des épingles après avoir quitté Rozérieulles^[25]. Entre Haudiomont et Verdun, pour escalader la côte de Meuse il faut bien s'adapter à un dénivelé d'un commandement de 100 m et incurver la route pour ne pas fourbir les attelages. La route reprend son tracé rectiligne quand elle s'engage dans la Woëvre. Là où les sols sont les plus humides, elle peut se couder pour emprunter une digue. Pour rendre rectiligne le tracé reliant Nancy à Toul, les comblements des fonds de Toul (Boyé, 1899; Blais, 1934) résultent d'une longue débauche de travail. Les corvéables de vingt-deux communautés furent requis. Les travaux s'échelonnèrent de 1748 à 1762. Il fallut même installer un oratoire afin que les ouvriers puissent écouter la messe^[26]. La carte des Naudin montre encore les deux sévères épingles qui freinaient la circulation sur cet axe stratégique mettant la capitale des ducs à proximité de Toul l'évêchoise (Aubé, 2015). Parfois, l'atlas de Trudaine désigne également des routes rompues et s'arrêtant sur une enclave ou une frontière. Dans le nord meusien, l'enclave du Ban du Moulin (Clermontois) provoque la rupture de la route de Stenay à Sedan sur la distance d'une lieue. Pourquoi ?

Est-ce volontaire afin de freiner une éventuelle avance ennemie ? L'inverse se vérifie également. Ainsi, la route reliant Raon-l'Étape au Donon traverse la principauté de Salm en suivant la rive gauche de la Plaine sans tenir compte de la frontière. Enfin, la route des Lumières s'enhardit peu dans la montagne souvent crainte et jugée horrible, inquiétante, hostile dans les descriptions qui nous en sont parvenues (Broc, 1991; Alexandre, 2013). La carte itinéraire de Lecreulx confirme le vide qui existe entre la route n° 5 reliant Bussang à Urbès et la route n° 7 qui va de Plainfaing au Bonhomme. Sur Cassini est mentionné le passage de Bramont permettant de relier la haute Vologne à la haute Thur. Les Bressauds empruntaient un diverticule de ce tracé appelé le chemin du Grand Bougre pour descendre à dos d'homme des bois brûlés à la verrerie.

L'entretien de ces réseaux mobilise les corvéables. Les communautés doivent fournir les hommes, les bêtes et les matériaux exigés. Les qualités attendues sont précisées dans les cahiers des charges. Ainsi, les graviers doivent être non terreux, purgés des gros cailloux excédant deux pouces cube. Pour ce faire, ils sont triés sur une claie^[27]. Le produit obtenu permet de recharger le revêtement et de conserver un bombement uniforme de la route, ce qui facilite l'écoulement des eaux. Pour entretenir les 2370 toises dont elle a la charge, la communauté de Ménarmont (Vosges) doit recharger 65 toises cube de gravier, soit l'équivalent de 158 cordes, mesure de Lorraine (472, 4 m³)^[28].

La route construit le faubourg

La ville ouverte soumise à l'urbanisme frôleur des Lumières commence à étendre des faubourgs, sauf si la fonction de défense la contraint dans sa croissance, ce qui est principalement le cas de Metz et de Thionville. A propos de Lunéville, Durival (tome 2, p. 77) décrit le faubourg de Viller (Marainviller) formé d'une longue rue neuve, droite et bien bâtie. Dans son essai sur la ville de Nancy, Bilstein est dithyrambique sur la capitale ducale. Son constat confirme ce que nous apprennent les cartes et plans anciens datés de cette seconde moitié du siècle (Husson, 2009).

Document 4

Portrait des rues et routes qui convergent sur Nancy en 1762 : « Toutes les places et rues des deux villes sont pavées de moellons larges et solides, parfaitement bien entretenues pour la propreté et éclairées la nuit par nombre de lanternes qui réunissent l'agrément et la sécurité (p. 22) ». De grands et larges chemins et levées pour l'aisance et la sécurité des voyageurs, pour la facilité du commerce, pour les marches des troupes, parfaitement bien entretenus, avec des arbres sur les bernes, des stations et relais de postes dans des distances convenables forment de très belles routes aboutissant de toutes les parties de la province à cette capitale pour la mettre en communication avec toutes les autres villes et provinces du royaume et étrangères (p. 31) ».

Source : Bilstein, Charles-Léopold Andreu de, 1762, Essai sur la ville de Nancy, capitale du duché de Lorraine. Amsterdam, H. Constapel, 90 p. (l'ouvrage peut être consulté en ligne).

La route met en scène l'entrée de ville et se termine sur des portes d'octroi qui matérialisent la limite entre le dedans et le dehors. Afin de fluidifier la circulation, les rues sont ensuite alignées. A Nancy, la belle agrafe formée par la place Stanislas est au cœur de cette longue perspective rectiligne qui facilite aussi la circulation de l'air. La route a sa place dans la politique d'embellissement de l'espace. Le gouverneur Belle-Isle qui doit imposer la priorité absolue à la fonction de défense sur le reste fait également aligner les rues. Ce travail est traduit dans le plan général des rues de la ville de Metz (1738) dit plan Belle-Isle (Wagner, 2012).

Une profusion d'ouvrages d'art

Malgré, ou peut-être à cause des effets récurrents du Petit Âge Glaciaire sur le régime des cours d'eau, le siècle a dû beaucoup construire et refaire des ponts, en particulier suite aux deux crues d'ampleur centennale de 1740^[29] et 1785. Les ponts de bois et de pierre furent brisés^[30], déchaussés, ébranlés, leurs matériaux charriant avec eux les infrastructures placées en aval. Maud'heux (1868) a relaté cette catastrophe pour Epinal. Tous les ponts furent arrachés, 40 maisons emportées par le flot. Le siècle entreprend un gros effort pour réduire le nombre des bacs et gués. Ces grands types de travaux ont contraint à étendre les actions de la corvée. Ainsi, pour bâtir le pont de Docelles (1784), seize communautés sont mobilisées et doivent produire 74450 carreaux de pierre (par exemple 8900 carreaux pour le village de Champdray)^[31]. Suite au déluge de la Saint Crépin, le pont de la Grand' Maison à Rambervillers est très abîmé, le pavé de pierre de taille emporté, le radier affouillé, les pieds droits de la voûte enlevés, le bardage du canal du moulin emporté sur 200 toises. Le devis des dégâts s'élève à 4 570 livres^[32]. La construction et reconstruction des ponts en pierre provoque une sélection entre les villes et impose des sacrifices à celles qui veulent capter ou conserver des flux commerciaux. A la fin du règne de Léopold, Charmes jette un pont sur la Moselle, s'endette, réalise le pavage de la ville, des places et du faubourg. Les édiles savent que ce choix relève d'une stratégie efficace pour préserver ou conforter son rayonnement. L'État prend le relais quand la route est en campagne. Ainsi, en 1756, l'administration fait le constat qu'il faut relever la route de Tonnoy de deux pieds de hauteur car elle est régulièrement submergée par les crues de la Moselle sur environ 500 toises de distance^[33].

Enfin, il est à souligner que dans l'espace lorrain, les chemins secondaires sont également entretenus. Les atlas et inventaires, en particulier l'atlas des forêts de Bitche (Robin, 2006) et le terrier des biens fonciers de l'abbaye de Gorze (Verdier, 2015) montrent partout un réseau viaire secondaire entretenu et éventuellement modifié pour améliorer le quotidien. Ainsi, les eaux des orages

qui empruntent le chemin qui descend sur Pulnoy amènent à créer un nouveau chemin suivi par un fossé creusé pour canaliser les eaux (1784)^[34]. L'état des lieux des chemins est surveillé. Les tracés sont défendus contre les rognées et également l'effet de sape des rivières. En 1753 à Rambervillers, l'inspection des chemins montre que celui de Sondrot est « très resserré par les anticipations faites sur iceluy »^[35]. Celui de la Vaux a été rogné par la Mortagne, « n'ayant plus que 15 pieds de largeur qu'il perdra encore bientôt si l'on ne prend pas la précaution de défendre le bornage ».

Conclusion

Lue du ciel, encore utilisée comme route nationale déclassée ou approchée à partir des plans, cartes itinéraires et mémoires d'époque, la route des Lumières nous apparaît assez modeste par comparaison à nos actuelles infrastructures. Elle est perçue en décalé de ce qu'elle fut pour les contemporains. Investissement coûteux et réfléchi sur le long terme, elle fut un élément décisif de progrès. Elle a rapproché les hommes. Cette sorte d'hymne au progrès et à la valorisation de l'esprit cartésien fit évoluer de façon décisive l'approche des territoires. Pour la première fois de l'histoire, elle modifie les contours de la carte isochrone du pays qui se rétracte de façon très inégale en favorisant la frontière du Nord-est. La route sert la naissance de la cohésion de la Nation tout en étant à la gloire du prince éclairé et au service de son état major. En Lorraine, la mise en œuvre de ce vaste chantier s'inscrit dans le contexte particulier des chemins de la réunion. Excepté dans le détail des tracés, la route bâtit des nodalités intra régionales, hiérarchise le réseau des villes et bourgs. Elle forge surtout des liens qui ne font plus douter du destin partagé de la Lorraine et de la France. Parmi les spécificités, soulignons que le politique contrarie ce qui est dicté par la géographie. Autrement dit débute la lutte d'influence entre les axes lotharingiens situé au pied des arcatures de côtes et les routes qui sont perpendiculaires, avec des tracés dictés par les effets de la centralisation. Nous demeurons dans cette contradiction apparente et nécessaire entre des flux croisés. Ils conservent à notre territoire son rôle de croisement secondaire par rapport à l'espace rhénan.



Références citées dans le texte

- Alexandre, Philippe, 2013, « Voyage dans les Hautes-Vosges au XVIII^e et XIX^e siècles, ou comment s'est construite l'identité d'un paysage ». Epinal, *Annales de la Société d'Emulation des Vosges*, p. 17-50.
- Arbellot, Guy, 1973, « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle ». Paris, *Annales Economies, Société, Civilisation*, 3, p. 765-791.

- Aubé, Jean-Paul, 2015, *Toul, la petite évêchoise. Une ville lorraine à la fin de l'Ancien régime*. Metz, éditions des Paraiges, 179 pages.
- Baligand, Jean-Jacques, 1757, *État général des Ponts et Chaussées de Lorraine et Barrois*. 208 p (Ms. 8070, B.M. Nancy).
- Bavoux, Jean-Jacques, Beaucire Francis, Chapelon Laurent, Zembri Pierre, 2005, *Géographie des transports*. Paris, A. Colin, 232 p.
- Bertrand, Jean-Sébastien, 2009, « L'iconographie du duc Léopold de Lorraine. Quand l'image sert le pouvoir, l'exemple des médailles de Saint-Urbain ». Nancy, *Le Pays Lorrain*, 3, p. 237- 240.
- Blais, Roger, 1934, « La question routière en forêt de Haye à travers l'histoire ». Nancy, *Revue des Eaux et Forêts*, p. 621-625.
- Blond, Stéphane, 2014, *L'Atlas de Trudaine. Pouvoirs, cartes et savoirs techniques au siècle des Lumières*. Paris, CTHS, 412 p.
- Bonnefont, Jean-Claude, 1993, « Réflexions sur la dynamique fluviale du Petit Age Glaciaire en Lorraine ». Griselin Madeleine (textes réunis) *L'eau, la terre, les hommes. Hommage à René Frécaut*. Nancy, PUN, 483 p., p. 311-319.
- Boyé, Pierre, 1899, « Les travaux publics et le régime des corvées en Lorraine au XVIII^e siècle », Nancy, *Annales de l'Est*, p. 380-432 et 529-560.
- Brian, Eric, 1994, *La mesure de l'État. Géomètres et réformes administratives*. Paris, A. Michel, 464 p.
- Broc Numa, 1991, *Les montagnes au siècle des Lumières : perceptions et représentations*. Paris, éditions du CTHS, 300 p.
- Calmet, dom Augustin, 1727, *Dissertation sur les grands chemins de Lorraine*. Nancy, Casson, 28 p.
- Chassagnette, Axelle, 2014, « Le bleu est Lorraine, le jaune France, décrire et cartographier l'espace lorrain à l'époque moderne ». Paris, *Revue de géographie historique* numéro 4, en ligne
- Choné, Paulette, 2012, « Les Trois-Evêchés au miroir de l'histoire ». In Bourdieu-Weiss C. (textes réunis) Metz, *Toul et Verdun : trois évêchés et la fortune de la France (1552-1648)*. Metz, CRUHL, p. 9-35.
- Dainville, François de, 1964, *Le langage des géographes : termes, signes, couleurs des cartes anciennes, 1500-1800*. Paris, Picard, 384 p.
- Galiani, Fernando (abbé), 1770, *Dialogue sur le commerce des blés*, Paris, Fayard, réédition de 1984, col. Corpus des œuvres philosophiques en langue française, 279 p.
- Geindre, Lucien, 2007, « Passages sur la Moselle ». Toul, *Etudes toulouses*, n° 121, p. 28-38.

- Hoch, Philippe (textes réunis), 2012, *Metz et les Trois-Evêchés au temps de Belle-Isle*. Metz, Académie Nationale de Metz, 278 p.
- Husson, Jean-Pierre, 2009, « Cartes et plans anciens de Nancy, inventaire, analyse, apports ». Nancy, *Mémoires de l'Académie de Stanislas* 2009-2010, p. 209-228, également consultable en ligne [www.academie-stanislas.org/Tome XXIV/HUSSON/pdf](http://www.academie-stanislas.org/Tome_XXIV/HUSSON/pdf)
- Husson, Jean-Pierre, 2014, « La route des Lumières dans la généralité de Metz, essai de géographie historique ». Nancy, *Annales de l'Est*, numéro spécial, p. 69-80.
- Jalabert, Laurent, 2008, « Les frontières dans l'espace lorrain : de la frontière militaire à l'intégration dans le royaume de France (1633-1766) » Consulté le 20.3.2015, Url : [http://ticri.univ-lorraine.fr/wicri-lor.fr/index.php?title=Empreint_militaire_en_Lorraine_\(02-2008\)_Laurent_Jalabert](http://ticri.univ-lorraine.fr/wicri-lor.fr/index.php?title=Empreint_militaire_en_Lorraine_(02-2008)_Laurent_Jalabert).
- Masson, Philippe, 2013, « Les voies de communication dans les Trois-Evêchés à l'époque de Belle-Isle (1727-1761) » Dans Bourdieu-Weiss C. (textes réunis) *Diocèses et évêchés, territoires et paysages*. Metz, CRUHL, 159 p., p. 67-75.
- Maud'heux, M. Père, 1868, « Le déluge de la Saint Crépin à Epinal ». Epinal, *Annales de la Société d'Emulation des Vosges*, p. 326-370.
- Nordman, Daniel, 1998, *Frontières de France, de l'espace au territoire, XVI^e-XIX^e siècle*. Paris, Gallimard, 644 p.
- Pelletier, Monique, 2002, *Les cartes de Cassini. La science au service de l'État et des régions*. Paris, éditions du CTHS, 338 p.
- Picon, Antoine, 1979, *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*. Marseille, Parenthèses, 317 p.
- Robin, Bernard (textes réunis), 2006, *Le Pays de Bitche, il y a 250 ans*. Bitche, S.H.A.L, 118 p.
- Schmit, J.-A., 1869, « *La route de France ou route de la Reine* ». Nancy, Mémoire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Lorraine, p. 446-487.
- Stébé, Jean-Marc, 2011, *Qu'est-ce que l'utopie ?* Paris, Vrin, 126 p.
- Verdier, Alexandre, 2015, « Le plan terrier de l'abbaye de Gorze : un regard sur la Lorraine rurale du XVIII^e siècle ». Nancy, *Le Pays Lorrain*, 1, p. 25-32.
- Wagner, Pierre-Edouard, 2012, « Le plan général des rues de la ville de Metz dit plan Belle-Isle ». Hoch Ph. (textes réunis) *Metz et les Trois-Evêchés*. Metz, Académie Nationale de Metz, 278 p., p. 263-270 + cahier de planches couleurs reproduisant le plan.

Notes

- [1] L'abbé Galiani avait réfuté les bienfaits de la tentative d'expérience libérale de circulation des blés (1763). Cependant, il insistait sur le lien à étoffer entre une agriculture prospère et l'essor des manufactures. Pour lui, il n'existait « aucun pays libre où les manufactures n'aient été florissantes ».
- [2] Les Cassini finissent la carte de France des Grands Triangles (1744). À partir de 1747, à la demande de Louis XV, Cassini III débute le vaste chantier de l'édition en toises de la carte de France.
- [3] ADM, C 850.
- [4] Léopold avait hérité de duchés réduits à leur configuration de 1670.
- [5] Le pont de Frouard fut emporté par une crue et rétabli en 1729, avec 9 arches dont les piles étaient assises sur des pieux de chêne. Long de 155 mètres, il fut partiellement emporté par le déluge de la Saint-Crépin (1778). Il fut reconstruit sous l'autorité de l'ingénieur Lecreux. Le devis s'élevait à 308 000 livres. Les travaux durèrent 12 ans et nécessitèrent d'établir en aval un pont provisoire en bois pour continuer à assurer les échanges.
- [6] Louis XIV n'hésitait pas à définir ainsi la Lorraine : « Cet état est si enveloppé de toutes parts par mes possessions qu'il est à jamais impossible pour un duc de Lorraine de prendre parti contre moi ».
- [7] Le chemin d'Allemagne fut imposé par Louis XIV. Les annexions de 1661 permirent de disposer d'un linéaire autorisant les troupes françaises à aller de Verdun à Phalsbourg sans être entravées par des frontières.
- [8] ADMM, B 11995.
- [9] ADMM, C108.
- [10] Dans l'*Histoire de la Lorraine* parue chez Berger-Levrault en 1939, Maurice Lacoste fit la synthèse chronologique des étapes de ce vaste chantier (carte 73, p. 507).
- [11] G. Arbellot précise que les plantations se faisaient sur les propriétés des riverains, à au moins la distance d'une toise du bord extérieur des fossés. L'orme et le tilleul étaient souvent retenus pour planter les alignements.
- [12] ADMM, C 112.
- [13] À ce propos, Voltaire s'exprime : « Les chemins construits par les anciens Romains étaient plus durables mais non pas plus spacieux et plus beaux » (*Le siècle de Louis XIV*, édition La Pléiade, 2000 (1751), p. 964. Cité par Blond (2014).
- [14] Cet atlas est mis en ligne.
- [15] Ils étaient dessinés en coupe latérale, en élévation et encore en vue zénithale.
- [16] AN, F14 155.

- [17] ADMM, C 112.
- [18] ADMM, 1 Fi 744.
- [19] Les plans de villes produits furent particulièrement nombreux. Parfois, ils se répètent, y compris dans les erreurs transcrites. Le plus souvent, ils facilitent la compréhension de l'évolution du tissu urbain affecté par l'urbanisme frôleur des Lumières (Husson, 2014).
- [20] Carte dite topographique : au XVIIIe siècle, il s'agit d'une carte (ou d'un plan) utilisée en notariat pour préciser les limites physiques d'une propriété. Elle est souvent dressée pour faire suite à une autorisation de défrichement ou sert de pièce justificative à la suite d'un procès. Elle intègre la grammaire des cartes (Dainville, 1964).
- [21] ADMM, C 161.
- [22] ADMM, C 115.
- [23] ADMM, C 131.
- [24] ADMM, C 118 (1756).
- [25] ADM, C 843 (1738).
- [26] ADMM, C 118.
- [27] ADV, C 124.
- [28] ADV, C 124.
- [29] La crue de 1740 submergea la ville de Thionville et les défenses d'Yutz en cours de construction. Suite à cet événement, Cormontaigne décida de doubler le cours de la Moselle par un chenal éclusé afin de diviser la force du flux.
- [30] Durival (t.2, p. 42) signale que les inondations de 1717 et 1744 emportèrent deux arches du pont de Malzéville construit sous René II. En 1750, il fut même envisagé de le détruire, ce qui ne fut pas fait car il fut jugé trop utile aux riverains.
- [31] ADV, 1 C19
- [32] ADV; DD 36 Rambervillers.
- [33] ADMM C 118
- [34] ADMM C 160
- [35] AD V DD 33 Rambervillers