

La corvée en Bretagne : les pratiques et les plaintes des paroisses sur les grands chemins en 1764 et 1769

Depuis 1730, le grand pays d'États qu'est la Bretagne s'en remet à la corvée pour l'entretien de ses chemins publics¹. Suivant les précisions apportées par les règlements de 1754 et 1757, les habitants des campagnes sont tenus de contribuer aux travaux des grands chemins pendant deux mois d'automne et deux mois de printemps. Les corvéables – ceux qui payent au-dessus de 20 sols de capitation – vont à pied ou avec leur équipage jusqu'à 2 lieues et demi du clocher de leur paroisse pour travailler sous la direction d'un syndic et des députés des grands chemins, l'ingénieur et d'autres employés des Ponts et Chaussées bretons. Cette imposition en nature contribue à la réfection des routes et sa gestion est marquée par une implication croissante des États de la province. La corvée est avant tout réglée par l'intendant et ses subdélégués de concert avec les ingénieurs des Ponts et Chaussées de Bretagne, mais cette situation change avec l'arrivée du duc d'Aiguillon qui, très vite, témoigne d'un intérêt particulier à l'égard de cette partie de l'administration de la province. La dénonciation des abus dans la pratique de la corvée dirigée par le commandant d'Aiguillon inspire, en 1764, une enquête dans laquelle transparait l'intention des députés des États d'établir leur compétence dans ce domaine comme ils l'avaient fait auparavant dans celui des adjudications des travaux à prix d'argent. Les États répètent l'expérience en 1769, au moment du départ définitif du commandant pour la cour. Pour ces deux enquêtes, des gentilshommes, puis les généraux de paroisses assujetties à l'obligation de la corvée, furent invités à faire entendre leurs doléances. La liste des plaintes qui parvint aux États alimenta plusieurs années de délibérations dont les bilans furent par la suite envoyés à l'intendant.

¹ Jean Quéniart place la corvée dans le contexte du développement des transports en Bretagne au XVIII^e siècle, *La Bretagne au XVIII^e siècle (1675-1789)*, Rennes, Éd. Ouest-France, 2004, p. 359-361.

Le présent article est issu d'une thèse en cours sur l'histoire de la construction des grands chemins en Bretagne². À partir des riches fonds des Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, il est possible de montrer l'importance de l'administration routière dans le développement d'une nouvelle sensibilité de la province à l'égard des travaux publics. Produits d'un travail commun, les grands chemins incarnent le lien entre la campagne et les villes. L'intérêt démontré par la province dans la construction et dans l'entretien de ce lien a évidemment eu des échos dans la culture politique de la seconde moitié du XVIII^e siècle. La corvée, outil de ce régime de construction, est à la fois un travail difficile et formateur. L'abondante correspondance échangée au moment des enquêtes de 1764 et 1769 entre les corps politiques, les syndicats des grands chemins, les commissaires des États et les ingénieurs, est révélatrice du rôle de plus en plus important que jouent les travaux publics dans la politique provinciale du territoire.

Comprendre le contexte du travail de la corvée des grands chemins au XVIII^e siècle permet d'examiner de plus près les activités des États dans les années 1760. On peut constater qu'à partir des années 1730 les États font grandir leurs compétences au détriment de l'intendant. Les récents travaux sur la déconcentration des pouvoirs administratifs dans les pays d'États présentent une histoire provinciale qui se distingue d'une époque d'absolutisme « idéale » des années 1680 ainsi que d'une représentation des États provinciaux comme défenseurs des libertés et privilèges locaux au détriment de tout autre projet³. Les États provinciaux, grâce au contrôle du trésor provincial, accumulent des attributions administratives pour les travaux publics en Bretagne comme dans les autres provinces. Si les États bretons n'ont pas le pouvoir complet sur toutes les parties de l'administration des travaux publics – le choix des travaux à prix d'argent, la direction de la corvée des grands chemins, la surveillance des employés des Ponts et Chaussées de Bretagne leur échappent – jusqu'en 1785, ils arrivent à travailler de concert avec l'intendant et surtout avec le duc d'Aiguillon (qui est commandant en chef de la province entre 1753 et 1768) depuis 1698⁴. Le fait

² Sous la direction de Keith Baker, History Department, Stanford University, Stanford, Californie, États-Unis. Les recherches aux archives françaises qui sont à la base de cette thèse n'auraient jamais été possibles sans l'aide de Gauthier Aubert et Philippe Hamon. Annie Antoine, directrice du Centre de recherches historiques de l'Ouest (CERHIO), m'y a accueillie pendant l'année académique 2009-2010. Je remercie également Anne Conchon, Bruno Isbled, Philippe Jarnoux, Yann Lagadec, Jean-Pierre Lethuillier et Pierrick Pourchasse pour leurs suggestions tout au long de ce projet.

³ BLAUFARB, Rafe, « The Survival of the Pays d'États : The Example of Provence », *Past and Present*, 2010, v. 209, n. 1, p. 83-116 ; LEGAY, Marie-Laure, *Les États provinciaux dans la construction de l'État moderne aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Genève, Librairie Droz, 2001 ; SWANN, Julian, *Provincial power and absolute monarchy : the Estates General of Burgundy, 1661-1790*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.

⁴ LEGAY, Marie-Laure, *Les États provinciaux...*, *op. cit.*, p. 243. En 1698 les États commencent à faire des fonds pour les ponts et chaussées et grands chemins à l'intérieur du fonds pour les étapes, Arch. dép. Loire-Atlantique, B 4009.

d'avoir rassemblé ces pouvoirs ne se traduit pas nécessairement dans leur exécution par un profit pour les administrés. Comme Marie-Laure Legay le démontre, la « confiscation de la province » par les États à la fin de l'Ancien Régime ne produit pas un régime que la population locale souhaite préserver au moment des États généraux de 1789⁵.

Stéphane Perréon, dans son étude sur l'armée en Bretagne au XVIII^e siècle, trouve aussi que « la défense des administrés était finalement plus un prétexte qu'une réalité et les contribuables ne ressentaient guère de différence entre l'administration centrale de l'intendant et celle, provinciale, de la commission [intermédiaire]. En assumant des responsabilités administratives, notamment militaires, les États bretons creusèrent leur propre tombe et celle de l'autonomie provinciale⁶ ». Les travaux publics, s'ils sont partagés de la même manière que les affaires militaires entre les commissaires du roi et celles de la province, sont une administration à part. Les affaires routières du XVIII^e siècle, au cœur des disputes politiques entre la province et le duc d'Aiguillon, sont d'une telle complexité qu'elles nécessitent une gestion des ressources spécialement conçue pour ses différentes parties. Après des siècles de travaux d'entretien éparés sur les chemins de bourg en bourg ou de construction de ponts sous l'autorité du parlement, des municipalités ou des seigneurs, la renaissance du réseau routier dans la province devient l'affaire de la province. Cette nouvelle échelle d'administration des travaux, vite qualifiée de « publique », utilise de nouvelles méthodes pour communiquer avec les paroisses corvéables et de nouveaux documents préparés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les États bretons, plus que l'intendant, produisent un arsenal de documentation sur la construction et l'entretien des routes avec l'appui des ingénieurs.

La première partie de cet article sur la construction progressive des routes en Bretagne à l'époque moderne souligne la connexion entre le système d'entretien basé sur la coutume de Bretagne et la corvée des grands chemins établie au XVIII^e siècle. Les difficultés pour concilier des idées sur les routes, vieilles de plusieurs siècles, avec les projets des grands chemins idéalisés par de nouveaux ingénieurs sont à la base du conflit entre les administrateurs présents dans la province. La deuxième partie explique le processus entamé par les États pour faire les enquêtes de 1764 et 1769 sur la corvée. Suite aux investigations, l'égalité devient le mot du jour, et jusqu'en 1789 les États et les ingénieurs des Ponts et Chaussées de Bretagne essaient de répartir également le travail entre les paroisses et parmi les ingénieurs afin de mieux éviter les abus.

⁵ LEGAY, Marie-Laure, *Les États provinciaux...*, *op. cit.*, p. 445.

⁶ PERRÉON, Stéphane, *L'armée en Bretagne au XVIII^e siècle : institution militaire et société civile au temps de l'intendance et des États*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005, p. 370.

Des chemins aux routes

Les cartes isochrones dessinées par Joseph Letaconnoux dans son étude pionnière sur le temps de voyage entre la côte bretonne et l'intérieur des terres sont utiles pour comprendre la réalité des déplacements dans cette province au XVIII^e siècle⁷. La comparaison de ces données avec celles du siècle suivant est révélatrice à plusieurs égards. Ainsi, pour expliquer la différence des temps de voyage, Letaconnoux souligne non seulement l'importance des changements apportés par l'arrivée des chemins de fer, mais également l'effet de la loi du 21 mai 1836 concernant les chemins vicinaux, une loi qui a encouragé l'amélioration des petites routes locales et le remaniement du système routier. Entre 1789 et 1850, grâce à l'augmentation du financement par l'État, au travail d'entretien suivi par les cantonniers et aux améliorations techniques apportées aux voitures, la vitesse moyenne des voitures publiques triple⁸. Pour Letaconnoux, le XIX^e siècle apparaît comme l'âge d'or des administrations routières alors que la France arrive à établir un rapport entre les objectifs d'une politique routière et les besoins des communautés, jusqu'alors handicapés par leur isolement géographique et un système d'entretien mal organisé.

Si Letaconnoux a bien éclairé ces différences entre le XIX^e et le XVIII^e siècle, sa perspective négative sur l'organisation et les rendements de la corvée, semblable à celle des autres historiens de cette époque, a pu contribuer à créer l'impression que la route du XVIII^e siècle avait surtout été un lieu où s'était manifestée la mauvaise volonté des paysans. Dans la même veine, Henri Sée et André Lesort, dans leur édition des cahiers de doléances de la sénéchaussée de Rennes, ne se sont pas contentés de rassembler des données concernant la longueur des tâches, le montant de la capitation et la distance entre le clocher et le lieu de travail⁹, mais ils ont aussi noté les dates des refus de travail et des attaques contre les ingénieurs. On a longtemps voulu voir dans ces événements les signes d'un désintérêt des paysans face aux infrastructures routières ou encore la preuve de leur insensibilité politique et de leur inculture à une époque où la mobilité connaît de rapides développements¹⁰.

⁷ LETACONNOUX, Joseph, « Note comparative sur la distance en temps entre l'intérieur de la Bretagne et la mer, au XVIII^e, XIX^e et XX^e siècle », *Annales de Bretagne*, 1907, p. 305-321. Voir aussi les autres publications de Letaconnoux, *Le régime de la corvée en Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, Plihon et Hommay, 1905 ; « La construction des grands chemins et le personnel des Ponts et Chaussées de Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, 1941, p. 63-113 ; « Des adjudications de travaux publics en Bretagne au XVIII^e siècle », *Mélanges bretons et celtiques offerts à M. J. Loth*, *Annales de Bretagne*, 1927, p. 126-134.

⁸ *Id.*, « Note comparative sur la distance... », art. cit., p. 309.

⁹ LESORT, André, SÉE, Henri, *Département d'Ille-et-Vilaine. Cahiers de doléances de la sénéchaussée de Rennes pour les États généraux de 1789*, 4 vol., Rennes, Oberthur, 1909-1912.

¹⁰ Daniel Roche a su mettre en balance les avantages d'une mobilité nouvelle avec les abus de la corvée, cependant il reste à pousser l'étude de la corvée au-delà des conséquences pour les paysans, ROCHE, Daniel, *La France des lumières*, Paris, Fayard, 1993.

Bien que propices aux confrontations, les chantiers routiers ont été davantage que de simples espaces de violence d'où s'élevaient les voix contrariées des paysans corvéables. En distinguant les évaluations de l'état des routes au XVIII^e siècle de l'étude de la construction routière, on s'aperçoit avec Guy Arbellot que les jugements sur l'état des routes dépendent moins de l'assiduité des corvéables que de circonstances telles que le temps, la circulation, et, bien sûr, des techniques de construction elles-mêmes¹¹. Il est donc important de garder à l'esprit que la route en construction incarne davantage qu'un simple couloir coupant en deux le paysage pour relier des grandes villes ; elle est aussi, et peut-être avant tout, un lieu de travail. La documentation des enquêtes de 1764 et 1769 permet de faire entendre les voix des communautés rurales dans cette histoire de la corvée¹².

Les routes du XVIII^e siècle ne bénéficiaient évidemment pas du même niveau d'expertise et de la même maîtrise technique que nos routes actuelles. L'idée d'une voie ouverte à la circulation pendant les quatre saisons de l'année, assez large pour laisser libre cours au passage de deux voitures, et exempte en tout temps de toute obstruction, représente un idéal que n'ont jamais cessé de poursuivre les ingénieurs du XVIII^e penchés sur leurs cartes et leur planche à dessin. Sa concrétisation a cependant été beaucoup plus rare. Si le travail contraint de la corvée était destiné à améliorer les grandes routes, le manque d'outils adaptés et de matériaux de qualité, de même que la formation technique souvent insuffisante procuraient des rendements qui laissaient les ingénieurs exaspérés à la fin de chaque saison de travail. Même dans les endroits mieux pourvus en matière première et en main-d'œuvre qualifiée, l'isolement géographique des paroisses, ainsi qu'en Basse-Bretagne, la méconnaissance du français qui rendait parfois difficile la compréhension des instructions techniques¹³, représentaient d'autres obstacles à la réalisation d'un réseau routier breton régulièrement entretenu et conforme aux espoirs des ingénieurs ou de l'intendant.

La corvée des grands chemins bouleverse profondément l'idée de la route dans les communautés rurales. Paroisses et propriétaires avaient l'habitude de maintenir leurs chemins locaux (ou vicinaux) et de réaliser certains ouvrages en bois ou en pierre. Potier de La Germondaye, dans son *Introduction au gouvernement des paroisses* (Rennes, 1777) consacre un chapitre à l'entretien des chemins. Ce chapitre traite de l'article 49 de la coutume de Bretagne qui stipule que la responsabilité de l'entretien et de la réparation des chemins vicinaux incombe aux propriétaires des terres voisines.

¹¹ ARBELLOT, Guy, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 1973, p. 772.

¹² Marcel Marion a trouvé, aux Archives nationales de France, d'autres réponses de 1764. Il en reproduit certaines dans *La Bretagne et le duc d'Aiguillon, 1753-1770*, Paris, Librairie Fontemoing, 1898, p. 301-305.

¹³ Par exemple, sur la route de Morlaix à Carhaix, l'ingénieur ne comprend pas les paysans corvéables à Poullaouen et Plounévezel, Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2310.

Cette responsabilité échoit cependant aux seigneurs qui possèdent un droit de passage ou de péage, ou encore aux paroisses voisines dans le cas de réfections majeures (ponts, levées, etc.). Potier de La Germondaye cite un arrêt du 21 juillet 1642 qui « ordonne que les lieux qui ne se pourront assécher & rendre accessible par l'évacuation des eaux, seront pavés aux frais des Paroisses circonvoisines qui s'en servent [...] »¹⁴. La corvée des grands chemins apparaît comme l'extension de cette responsabilité paroissiale désormais prise en charge par de nouveaux administrateurs et experts, et encadrée par une série d'instructions spécifiques.

Les routes paroissiales, autrefois entretenues par les fermiers, les paysans des métairies et les habitants des petits bourgs, soit sous les ordres du seigneur, soit sous ceux du général de paroisse, se retrouvent sans ouvriers lorsque ceux-ci sont appelés à travailler à leurs tâches d'entretien des grandes routes voisines (la longueur de la tâche individuelle est normalement proportionnelle aux taux de capitation de la paroisse). D'année en année, le temps consacré à l'entretien traditionnel des chemins locaux décroît au profit de la construction des grandes routes : si la province bénéficie indiscutablement de l'accélération des déplacements entre les villes et les ports rendue possible par ces grandes routes, d'autres endroits reliés aux grands axes par des routes secondaires et des chemins plus petits voient leur viabilité diminuer au sein de ce nouveau réseau¹⁵.

Toutefois, le réseau breton incorpore un assez grand nombre de « grands chemins » de moindre largeur. Dans son étude du système routier en Basse-Bretagne, Jean Savina observe que 195 kilomètres de route avaient une largeur de 54 pieds, 92 kilomètres avaient une largeur de 30 pieds, et, excepté les routes Quimper-Douarnenez-Pont-Croix (32 pieds) et Pont-Croix-Audierne, Lesneven-Pontusval¹⁶ (24 pieds), toutes les autres routes étaient larges de 40 pieds (13 mètres)¹⁷. Cette largeur comprend la chaussée centrale empierrée, deux accotements et deux fossés. Les plus grandes routes avaient donc une chaussée de 18 pieds (5,85 mètres) tandis que les routes de 30 pieds avaient une chaussée centrale large de 10 pieds (3,25 mètres). Dans les pays d'élections, sous l'administration des Ponts et Chaussées de France à Paris, les routes concernées sont limitées aux plus grandes liaisons, les « routes royales »¹⁸.

¹⁴ POTIER de LA GERMONDAYE, Henri-François. *Introduction au gouvernement des paroisses suivant la jurisprudence du Parlement de Bretagne*, Saint Malo, L.-H. Hovius, 1777, p. 505-508.

¹⁵ CAVAILLÈS Henri, *La route française : son histoire, sa fonction*, Paris, Armand Colin, 1946, p. 119-120 suggère même que les paroisses ont « perdu l'habitude de gérer leurs affaires propres ».

¹⁶ Aujourd'hui à Brignogan-Plage (Finistère).

¹⁷ « Nos vieux grands chemins et la corvée en Cornouaille et en Léon à la fin de l'ancien régime », *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, 1925, p. 57.

¹⁸ Une route royale part de Paris vers une autre ville ; d'une ville provinciale à une autre ; d'un chef-lieu d'une généralité à une autre ville en passant par une poste ou une messagerie. Des CILLEULS, Alfred, *Origines et développement du régime des travaux publics en France*, Paris, Imprimerie Nationale, 1895, p. 125-126.

Même intégrés en partie au programme d'entretien normalement réservé au réseau des grands chemins, les anciens chemins de traverse sont souvent délaissés en faveur de l'entretien des grandes voies¹⁹.

Le recours à la corvée était d'abord apparu comme une solution pratique pour un renouveau du système routier, mais au milieu du XVIII^e siècle celle-ci apparaît désormais incapable d'assurer la réfection du réseau existant et la construction de nouvelles routes. Le travail d'entretien ou de construction extraordinaire des chemins vicinaux n'était pas encadré avec la même rigueur que la construction et le maintien des grandes routes. L'utilité « publique » des grands chemins remplace en grande partie l'utilité locale, et ni l'État royal ni les États provinciaux n'arrivent à concilier parfaitement l'administration des grandes routes avec celle des petites.

Les enquêtes de 1764 et 1769

La corvée des grands chemins en Bretagne fait apparaître une supervision « provinciale » sur les travaux routiers. Le rôle actif des États transparait dans les efforts de réorganisation qui touche les adjudications, la corvée et, en dernier lieu, les ingénieurs employés dans les Ponts et Chaussées de Bretagne. Abandonnant leur ancienne image d'institution d'abord soucieuse d'assurer le maintien de l'ordre – surtout après les révoltes de 1675 –, les États bretons prennent une série de mesures visant à fortifier la bureaucratie de la province. L'administration des grands chemins, que ni l'intendant ni le commandant en chef n'arrivaient à faire fonctionner d'une manière vraiment efficace, tomba elle aussi sous la tutelle des États. Bien que ceux-ci n'aient pas été en mesure d'instaurer immédiatement un système de travaux publics plus fonctionnel que le précédent, les archives conservent néanmoins les traces des tentatives de mise en place d'un nouveau système de gestion des ressources humaines et matérielles. C'est précisément cet effort d'organisation qui illustre le changement vers un gouvernement dynamique et scientifique. On y constate la transformation parallèle des commissaires et des ingénieurs en administrateurs des travaux publics.

¹⁹ GAUTIER, Marcel. *Chemins et véhicules de nos campagnes*, Saint Briec, Presses universitaires de Bretagne, 1971, p. 69. Il existe des exceptions. Dans les bocages, les « bas chemins » peuvent être impraticables en hiver et sont difficilement articulés avec le réseau des chemins sans haies ou bordures. En 1731, dans la paroisse de Garlan, le commissaire Boisbilly se plaint des ouvrages qui doivent être faits dans un chemin creux, Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4891. Les chemins autrefois « creux » sont parfois transformés en chemins ouverts. En Languedoc, par exemple, les travaux publics organisés par les États, les diocèses, les sénéchaussées et les commissaires du roi ont produit un réseau formidable des routes à la fin du siècle. Mais dans les cahiers de doléances les paysans réclamaient des travaux sur les chemins vicinaux pour relier la campagne aux grands chemins. MILLER, Stephen. *State and Society in Eighteenth-Century France : A Study of Political Power and Social Revolution in Languedoc*, Washington, D.C., The Catholic University of America Press, 2008, p. 85.

C'est en soumettant à l'examen la connaissance des affaires routières prises en charge par le commandant en chef et par l'intendant que les États arrivent à établir leur propre expertise en la matière. 1763 est l'année où les corvoyeurs bretons auront travaillé le plus ; c'est aussi le moment où le commandant en chef, le duc d'Aiguillon, annonce, avec les ingénieurs, de nouvelles répartitions des tâches²⁰ paroissiales sur certaines routes afin de soulager les corvoyeurs²¹. Cette action, comme toute l'administration des routes par d'Aiguillon, est toutefois condamnée par ses adversaires politiques rennais qui y voient une mesure « despotique »²².

En 1764 et 1769, les États ont organisé deux enquêtes pour recueillir des informations sur les prétendus abus de la corvée subis par les communautés sous le commandement du duc d'Aiguillon (1753-68). La première s'est déroulée au milieu de l'affaire de Bretagne tandis que la seconde a été menée après le départ du commandant en chef. La première participe à l'attaque coordonnée par les députés des États et les parlementaires contre le duc d'Aiguillon. Si l'on connaît bien l'histoire et le rôle joué par les États dans l'affaire de Bretagne, grâce, entre autres, aux études classiques de la Borderie, Pocquet du Haut-Jussé et Rébillon, on connaît moins bien l'impact qu'ont eu ces activités sur l'administration des grands chemins²³. Ces enquêtes sur la corvée ont révélé certains abus (que les parlementaires espéraient utiliser comme des preuves montrant le « despotisme » de d'Aiguillon), mais peu de plaintes sont allées jusqu'à tenir le duc responsable de pratiques outrancières dans la province. Au contraire, les lettres envoyées aux États reflètent une complexité de problèmes qu'ils vont tant bien que mal tenter de

²⁰ Une tâche est la portion du grand chemin, mesurée en toises, qui est conférée à une paroisse ou une trêve pour les travaux d'entretien et de corvée.

²¹ L'ingénieur Perroud décrit ce nouveau toisé des routes dans le département de Saint-Brieuc dans ses vérifications des plaintes de 1769, Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4890. « au mois de fevrier [...] 1762 M. le duc d'Aiguillon a son passage a St. Brieuc, se fist rendre un compte exact de la distribution generale de toutes les taches des paroisses affectées sur les différentes routes du departement de ce diocese et qu'ayant reconnu que partie des paroisses etoient extremement surchargées de travail, tandis qu'au contraire, plusieurs autres avoient peu d'ouvrage a executer ou entretenir, ordonna, que pour remedier aux justes plaintes, que quelqu'unes de ces paroisses trop chargées de travail, auroient été dans le cas de porter, il fut procedé a un toisé de toutes les routes [...] et cette division nouvelle et generale fut approuvée de M. le duc d'Aiguillon le 26 fevrier de l'année suivante 1763 » (p. 1-2).

²² POCQUET DU HAUT-JUSSÉ, Barthélemy, *Histoire de Bretagne*, Rennes, J. Plihon et L. Hervé, 1896-1914, t. VI, p. 301 (les cinq premiers volumes par Arthur de la Borderie).

²³ *Id.*, *ibid.* ; *Id.*, *Le pouvoir absolu et l'esprit provincial. Le duc d'Aiguillon et La Chalotais*, 3 vol., Paris, Perrin, 1900-1901 ; RÉBILLON, Armand, *Les États de Bretagne de 1661 à 1789 : Leur organisation. L'évolution de leurs pouvoirs. Leur administration financière*, Rennes, Plihon, 1932, 792 p. ; voir aussi POCQUET DU HAUT-JUSSÉ, Barthélemy *et al.*, *Bretagne XVIII^e : États ou intendance ?*, Rennes, Archives d'Ille et Vilaine, 1979, 188 p. et la récente synthèse de AUBERT, Gauthier, « Le duc d'Aiguillon, La Chalotais et l'affaire de Bretagne », dans Dominique LE PAGE (dir.), *11 questions d'histoire qui ont fait la Bretagne*, Morlaix, Skol Vreizh, 2009, p. 209-234.

régler au cours des années suivantes²⁴. Il s'agit d'un tournant dans les affaires des grands chemins de la province, alors que les États se substituent à l'intendant en récoltant des connaissances précises et locales au sujet des routes.

Grâce aux années de travail aux côtés des représentants royaux, les commissaires des États apprécient l'importance de l'administration des grands chemins dans le développement économique de la province. En 1720, ils commencent à séparer les budgets proposés pour les étapes et les ponts et chaussées²⁵ et marquent ainsi une plus grande attention aux dépenses grandissantes des travaux publics dans la province. Selon Chardel, les États nomment des députés aux affaires spéciales des grands chemins depuis le XVII^e siècle. Après plusieurs tentatives, une commission intermédiaire, qui s'occupe aussi des ponts et chaussées, est établie de façon quasi permanente en 1734. Chardel, citant un « règlement pour l'intérieur du Bureau de la commission intermédiaire » du 26 mai 1772, distingue trois départements : 1) impositions ; 2) militaire (étapes) ; 3) grands chemins et ouvrages publics plus le haras²⁶. Dès 1716, on crée des bureaux complémentaires dans chaque diocèse. Les bureaux diocésains des États emploient des députés des États – des commissaires diocésains – qui sont parfois aussi des procureurs du roi, ou même des subdélégués²⁷. Le réseau de l'intendance, qui est basé sur le travail local des subdélégués, est relayé par celui des États. Tenant en main l'abonnement de la capitation, des fouages et du vingtième, les États ont aussi la main mise sur le budget des travaux publics. La tutelle traditionnelle de l'intendant sur les travaux de la corvée passe peu à peu aux États dès le moment où le duc d'Aiguillon vérifie leurs droits de faire les adjudications (qui auront lieu dans les diocèses, et non seulement à Rennes) et de seconder l'intendant dans l'administration de la corvée²⁸. Désormais, les équipes des commissaires des

²⁴ MARION, Marcel, *La Bretagne et le duc d'Aiguillon...*, *op. cit.*, p. 305-306. Selon les recherches de Marion à Paris, « au total, sur 167 lettres écrites à la commission, 31 seulement font prédominer le blâme sur l'éloge ». Dans une note en bas de page (p. 305), il poursuit : « Les Etats, constatant que les faits allégués dans ces requêtes étaient contredits par les rapports des ingénieurs, les renvoyèrent aux membres de la commission dans les diocèses intéressés pour en examiner la vérité. Or, les vérifications des commissaires intermédiaires, en 1765 et 1766, furent, s'il se peut, encore plus désastreuses pour les plaignants que les rapports émanés des correspondants des Etats [...]. Partout des chiffres inexacts, des confusions volontairement faites entre la tâche d'entreprise et celle de construction, des allégations dénuées de preuves sur de prétendus abus des garnisaires, etc., etc., étaient ce qui donnait aux plaintes une apparence de consistance [...] Il est extrêmement rare que les plaintes des paroisses soient reconnues bien fondées. En 1769, les vérifications des plaintes portées aux Etats aboutiront au même résultat ». Marion a utilisé les fonds de la série C qui contiennent les requêtes avant leur présente classification.

²⁵ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 4009, 1^{er} décembre 1701 « Compte des estapes et des dépenses pour la refecton des ponts et chaussées et grands chemins et autres depences » [sic].

²⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 3845, CHARDEL, Hervé-Célestin, *Administration de la commission intermédiaire, chapitre sur les grands chemins*, t. 1, 1782.

²⁷ PERRÉON, Stéphane, *L'armée en Bretagne...*, *op. cit.*, p. 365.

²⁸ LETACONNOUX, Joseph, *Le régime de la corvée...*, *op. cit.*, p. 14-15.

bureaux diocésains et leurs pairs à Rennes s'occupent de plus en plus régulièrement des questions de construction et d'entretien.

Les lettres écrites en réponse aux lettres circulaires des États sont donc des pièces très importantes pour apprécier l'accroissement des pouvoirs des États sur l'administration des grands chemins. La corvée est le dernier domaine qui reste propre à l'intendant et au commandant. Postuler que ceux-ci ont abusé de leur pouvoir sur l'administration de la corvée est une façon de mettre en question des compétences établies depuis le début du XVIII^e siècle. La lettre circulaire de 1764 invite les correspondants choisis à partager « tous les objets de plainte, [...] les avis & les réflexions de tous ceux qui voudroient bien en donner [...] pour parvenir à procurer ce qui peut être le plus utile à la perfection des routes [...] »²⁹. Ces lettres émanent des paroisses les plus laborieuses, mais aussi des plus paresseuses ; des plus isolées des grands chemins, et de celles dont les traversées faisaient partie de la tâche paroissiale. Par exemple, à Lochrist-Conquet, les 140 veuves des marins morts dans la guerre demandaient dans leur réponse de 1769 une réduction de tâche, n'ayant ni les mêmes forces physiques, ni les mêmes ressources financières qu'avant³⁰ : il ne restaient que douze des quarante bâtiments qui étaient dans le port avant la guerre. Les veuves rapportent que la trève avait une capitation de 1924 livres 15 sols 10 deniers, « ce qui a occasionné et continue considérablement le déplacement des habitants qui vont domicilier dans les villes et paroisses voisines » parce que – toujours selon les suppliants – « ladite trève [est] non seulement la plus capitée de l'Évêché, mais même de la Province ». La tâche sur la route du Conquet à Saint-Renan, dans le département de Landerneau, était de 3 450 toises (6 727,7 mètres), soit 1 525 toises au-delà de la capitation et du règlement d'une toise par livre. Les hommes signent la requête d'abord, puis les veuves (qui ne sont pas toutes capables d'écrire, mais font signer quelqu'un pour elles). Pour d'autres paroisses, il est question de réclamer des gratifications, voire un salaire pour les travaux faits dans le cadre des corvées³¹. Les paroissiens transportant un harnais aux travaux étaient presque toujours récompensés pour leur journée. À Clohars-Carnoët, les paroissiens ont donné 3 304 journées de corvoyeurs au pont du Loch à Guidel. Le correspondant des États à Quimperlé,

²⁹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2265, lettre signée le 2 novembre 1764 suite à la délibération de la commission des grands chemins du 29 octobre 1764.

³⁰ *Ibid.*, C 4892. Sur la pauvreté à Lochrist (paroisse de Plougonvelin) voir ROUDAUT, Fañch, COLLET, Daniel et LE FLOC'H, Jean-Louis, 1774 : *les recteurs léonards parlent de la misère*, Quimper, Société archéologique du Finistère, 1988, p. 122-123.

³¹ Avant l'ère du duc d'Aiguillon, les corvées exigées par le roi au XVII^e siècle apportaient quelques sols, LETACONNOUX, Joseph, *Le régime de la corvée*, p. 20. Il y avait donc le souvenir et la promesse récente du paiement pour des travaux sur les grands chemins. La difficulté était de distinguer les travaux « extraordinaires » de ceux qui étaient gratuits « tant par l'intérêt personnel des particuliers qui en étaient tenus que par rapport à l'utilité publique », Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2261.

Lalau-Dezautté, rapporte que le syndic des grands chemins et les autres membres du corps politique :

« Nous ont dit que la paroisse n'en avoit jamais été payé, qu'ils ne savent si ces travaux devoient être faits à titre de corvées ; mais, qu'ils sont mémoratifs qu'ils se rendirent à l'atelier sur les ordres qui furent donnés à ce sujet en 1756 par M. Le subdélégué de Quimperlé ; pourquoi ils supplient de faire salariser la paroisse, si tant est que ces journées, ne dussent pas être gratuits, observant que ces corvées ont été d'autant plus onéreuses que les paroissiens avoient pour se rendre à l'atelier, le passage du Pouldu à payer³² ».

Les correspondants des États, recteurs, seigneurs et généraux de paroisses ont envoyé 167 réponses en 1764. En 1769, les États se sont adressés aux généraux dont les corps politiques et les syndics des grands chemins ont renvoyé des lettres au cours de l'hiver. Un inventaire dressé le 6 mars 1769 constate la réception de 510 lettres³³. À la suite de la réception de ces lettres, la commission de commerce et des ouvrages publics aux États s'est consacrée, avec le soutien des correspondants locaux et des ingénieurs, au travail de vérification des plaintes³⁴.

À la réception des lettres aux États, la commission intermédiaire imprime ses observations et la réponse faite par le duc d'Aiguillon³⁵. Les observations concernent l'administration générale – qui paraît bien organisée pour un projet si vaste –, ainsi que les problèmes mis au jour par les requêtes. Parmi celles-ci, la distinction entre le travail extraordinaire (aplanissement, empierrement) et l'entretien est un point très troublant pour les commissaires. Les paroisses semblent avoir compris que la corvée a été déterminée sous la règle d'une toise par vingt sols de capitation. Comme les ingénieurs, les États et les commissaires du roi reconnaissent cependant qu'une route n'est jamais conçue en proportion de la capitation des paroisses qui la bordent. La grande difficulté de la corvée, illustrée plus tard dans l'article que lui consacre l'*Encyclopédie*, est la disproportion entre la longueur des tâches personnelles calculée en

³² Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4893.

³³ Cet *Inventaire des requêtes et plaintes adressées au Bureau du commerce et Ouvrages publics par les Paroisses cy après, relativement aux travaux de la corvée*, *ibid.*, C 3852, est « fait et arrêté à St. Briec » et signé par M^{gr} l'évêque de Dol, Tuomelin (diocèse de Tréguier) et Turpin (député de Nantes). Il note la réception de 510 requêtes, un document contenant les observations de l'ingénieur Dorotte et les états des frais de port.

³⁴ Les lettres et vérifications, réparties par diocèse, de 1764 et de 1769, se trouvent dans les Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4884-4897. La commission de commerce et des ouvrages publics est composée des députés des États des trois ordres. Chaque bureau diocésain contient deux, parfois trois, députés de chaque ordre. Un fichier biographique des membres des commissions et des bureaux des États se trouve aux Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 6 J 9, fonds Paul Morel. À la fin des délibérations de chaque assemblée des États ou de la commission intermédiaire, on trouve les signatures des députés présents.

³⁵ Arch. nat. France, H 625 (papiers d'Aiguillon 1760-66). « Extrait des registres des États du 19 mars 1765 ».

fonction du taux de la capitation (ou de la taille hors de la Bretagne) et la longueur de la route³⁶. La seconde observation porte sur cette difficulté :

« Les toises d’aplanissement, empierrement & entretien, réunies dans les tâches des Paroisses, excèdent généralement le taux de la Capitation. Cette Observation est la base de toutes les plaintes contenues aux Requête[s]. [...] L’aplanissement & l’empierrement sont ouvrages extraordinaires, travaux qui dénaturent & changent le sol, travaux auxquels aucun Propriétaire de terres n’est assujetti que par un Règlement particulier ; mais l’entretien d’une Route pour la rendre viable autant que le sol le permet, est une servitude réelle, indépendante de l’administration actuelle des grands chemins, servitude qui incombe à tous les Propriétaires [...]. Les grandes Routes sont dans le cas d’être entretenues & rendues praticables ainsi que les Chemins de traverse, & cette servitude d’entretien appartient également aux Riverains, indépendamment du taux de leur Capitation ; mais comme la Loi seroit trop dure, si le Particulier propriétaire du champ qui borde la grande Route étoit seul réputé Riverain, les Réglemens des grandes Routes [...] réputent comme Riverains, & assujettissent à l’entretien des Routes toutes les Paroisses qui se trouvent dans la lisière des dites grandes Routes³⁷ ».

Ensuite, la commission cite l’ordonnance de 1757 qui spécifie que les toises réalisées par les paroisses au-delà de leur taux de capitation seront faites « à la décharge des Paroisses, & payés sur le fonds accordé au soulagement de la corvée³⁸ ». Cependant, les États n’ont pas fourni de paiements de « soulagement » après 1758³⁹. Ici, en pleine connaissance de la situation qu’ils ont eux-mêmes contribué à créer, les commissaires des États suggèrent que l’établissement d’un fonds pour le soulagement des corvoyeurs serait utile si les commissaires du Roi ordonnaient qu’à l’avenir les tâches d’empierrements soient confiées à des entreprises (dont les paroisses « auront la préférence lorsqu’elles le désireront⁴⁰ »).

Un sommaire des observations données aux commissaires du roi le 19 mars 1765 contient ceci :

1. L’éloignement des paroisses de leurs tâches est bien réglé.

³⁶ BOULLANGER, « *Corvée* [Ponts et Chaussées] », dans Denis DIDEROT et Jean Le Rond d’ALEMBERT, *Encyclopédie, ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, t. IV, Paris, 1754.

³⁷ Arch. nat. France, H 625. « Extrait des registres du 19 mars 1765 », p. 2.

³⁸ *Ibid.*, H 625. « Extrait des registres du 19 mars 1765 », p. 3.

³⁹ Cependant, il existe des devis des ouvrages (surtout des ponts et ponts provisionnels) construits par les paroisses pour une gratification même en 1763. L’ingénieur Le Roy approuve les travaux des paroisses sur la route de Morlaix à Carhaix en 1763 et 1764, Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2310. Ainsi, l’ingénieur qui passe à Poulaoen et Plounevezel écrit qu’elles « ont été chargées [...] à condition qu’on leur accorderoit une gratification vu qu’il ne seroit pas juste de les assujettir à faire ces travaux gratuitement attendu qu’elles avoient fait leurs tâches particulières également que les autres paroisses de cette route ». La paroisse de Trébry, sur la route de Lamballe à Moncontour reçoit aussi une gratification de 363 livres pour payer l’entrepreneur Ozanne avec qui la paroisse a fait un marché, *ibid.*, C 2422.

⁴⁰ Arch. nat. France, H 625. « Extrait des registres du 19 mars 1765 », p. 3.

2. Les tâches de corvée (aplanissement et empierrement) et les tâches d'entretien sont distinctes et devraient être mieux différenciées.
3. Il serait utile d'avoir des poteaux⁴¹ différents pour la tâche d'entretien et la tâche de corvée.
4. Il faut fournir des masses de fer [une masse par 200 toises de chemin] dans les paroisses où il y a de la pierre dure.
5. Les ingénieurs sont invités à fournir des états de routes à la fin de chaque campagne de corvée et à consulter les États sur les redistributions des tâches paroissiales.
6. Au cas où un fonds pour le soulagement de la corvée est voté par les États, les « pontceaux⁴² » sur les tâches seront payés par lesdits fonds.
7. Les ingénieurs sont encouragés à modérer les corvées en juillet « suivant les circonstances & l'urgence du travail des campagnes dans cette époque » (la récolte et séchage des foins et la récolte des lins).
8. Il serait bien de diminuer le prix des garnisons, de « les rendre plus utiles » et de toujours laisser une ordonnance pour la garnison aux mains du syndic des grands chemins de la paroisse.
9. Il est proposé de ne plus accorder aux propriétaires « dont on ouvre les terres pour extraction des matériaux propres aux empierrements » des indemnités pour « prétendue non-jouissance de leur terrain, antérieure à la requête qu'ils auront présentée ».
10. Pour la « conservation des grandes Routes conduites à leur perfection » il est demandé que la déclaration du roi du 14 novembre 1724 soit exécutée pour éviter que les voitures de poids excessif « enfonçoient & détruisoient les Routes ferrées ».
11. La commission intermédiaire « ne donnera d'avis pour le parfait paiement des Adjudicataires [...] qu'après être assurée par un certificat des Recteurs & Marguilliers, qu'il n'est point à leur connoissance que les Adjudicataires leur soient redevables ».
12. « Dans les conditions des Adjudications, les Adjudicataires se soumettront à ne pas traduire les Ouvriers & Journaliers qu'ils auront employés hors des Tribunaux de la Province ».
13. « Il est arrivé qu'un Corvoyeur ayant été constitué prisonnier, faute de paiement de sa portion des frais de garnison de la Paroisse, il a été quelque temps prisonnier sans qu'il ait été pourvu à sa subsistance ; les États chargent en conséquence la Commission de demander à MM. Les Commissaires du Roi, que lorsque, pour

⁴¹ Les poteaux ont été placés aux extrémités de la tâche de chaque paroisse soit par le syndic de la paroisse, soit par des préposés des Ponts et Chaussées.

⁴² Les « pontceaux » sont des ponts provisoires souvent en bois.

cause des Grands Chemins, quelque habitant des Campagnes sera constitué prisonnier, il soit pourvu à sa subsistance, sauf à en être décerné exécutoire, avec le montant des frais de garnison, faute du paiement duquel il aura été constitué prisonnier⁴³ ».

Le duc d'Aiguillon, après la lecture de ces observations, indique « qu'en général les principes des États lui paroissent conformes aux règles » et après avoir produit certains détails sur la répartition des tâches sur les routes de moins de 54 pieds et sur la construction des « pontceaux », il dit « qu'en général les autres demandes des États lui paroissent utiles, & que M. l'Intendant & lui se porteroient volontiers à remplir le desir des États⁴⁴ ».

Le 3 décembre 1765, la commission intermédiaire délibère sur les vérifications reçues de la part des correspondants et ingénieurs. Les députés (trois représentants de chaque ordre) reconnaissent l'importance d'exiger une deuxième vérification des requêtes pour des « indemnités dues à des paroisses qui ont fait des empierrements et travaux excédants leurs tâches de corvée pour des prix convenus et arrêtés avec les délibérants des [dites] paroisses » et des « indemnités prétendus par des paroisses qui [...] demandent vérifications d'ouvrages qu'elles auroient fait au-delà de leurs tâches de corvée, encore qu'il n'y eût aucun marchés convenus précédemment avec elles⁴⁵ ». Cette double vérification des plaintes provenant des paroisses ou des notables dure jusqu'au printemps de 1766. C'est un procédé que les États vont répéter trois ans plus tard, mais dans des conditions politiques très différentes. Les vérifications de 1769 et 1770 sont faites uniquement par les commissaires et les ingénieurs sans les contributions des correspondants. Les tournées d'inspection ressemblent plus aux tournées faites par les ingénieurs qu'aux visites des correspondants en 1764. Au lieu de visiter seulement certaines paroisses qui exposent des plaintes démesurées, les commissaires et ingénieurs visitent les tâches de toutes les paroisses affectées à une même route.

En 1769, la commission intermédiaire détermine déjà les principales plaintes des paroisses avant de faire les vérifications. La réception et la lecture des réponses à la lettre circulaire de 1769 sont faites à la lumière des lettres reçues par les États en 1764. Chaque requête a été numérotée en 1764, et cette référence se retrouve sur les requêtes de 1769, à côté d'un nouveau chiffre pour les archives de 1769.

Dans leur délibération du 30 mars 1769, les commissaires notent huit plaintes générales :

1. « sur les frais de garnison »,

⁴³ Arch. nat. France, H 625. « Extrait des registres du 19 mars 1765 », p. 2-7. La dernière observation, repris par Marion (p. 306), est bizarre, mais souligne le fait que l'emprisonnement a été utilisé contre les corvoyeurs « mutins ».

⁴⁴ *Ibid.*, H 625. « Extrait des registres du 19 mars 1765 », p. 8.

⁴⁵ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4884, « Délibération de la commission intermédiaire du 3 décembre 1765 ».

2. « sur la multiplicité et le changement des tâches »,
3. « sur leur trop grand éloignement au-delà de la distance fixée par les règlements »,
4. « sur leur excès au-delà d'une toise par vingt sols de captation »,
5. « sur le vice et l'inégalité des répartitions et subdivisions entre les différentes paroisses et entre les paroissiens de chacune, faute d'avoir égard comme on le doit à la facilité ou la difficulté du travail »,
6. « sur la mauvaise qualité de matériaux que les ingénieurs font employer à la construction et aux rétablissements des routes, les faisant même prendre quelque fois dans des lieux éloignés tandis qu'il y a de meilleures qualités dans les lieux plus proches »
7. « sur l'inexactitude des ingénieurs à se rendre aux ateliers, les jours qu'ils ont indiqués pour l'examen des travaux »,
8. « sur ce que ces mêmes ingénieurs parcourent rapidement les tâches, sans prendre le temps de donner les instructions nécessaires à la construction, ou perfection des ouvrages ».

Dans la comparaison des listes de 1764 et 1769, on voit que les conflits autour des mutations des paroisses d'une tâche à une autre, des garnisons et des tâches excédant la règle d'une toise par vingt sols de capitation ne semblent pas avoir été résolus. Les pratiques des ingénieurs sont au centre de plusieurs plaintes. Dans ces domaines, il était la responsabilité des commissaires du roi de faire des ordonnances. Les États pouvaient faire ces recommandations aux commissaires du roi, comme ils l'avaient déjà fait en 1764, sans pouvoir encore effectuer des changements directs dans les règlements ou dans les pratiques de la corvée.

Cette analyse préliminaire des requêtes des paroisses réalisée par les membres de la commission de commerce et des ouvrages publics (sous la direction de la commission intermédiaire) à Rennes les amènent dans les deux cas – 1764 et 1769 – à renvoyer les requêtes aux bureaux diocésains et aux bureaux des ingénieurs pour la vérification des plaintes et des faits. Il est rapidement reconnu que les individus qui ont écrit aux États étaient, au vu de leur façon de représenter les activités liées à la corvée, soit en faveur du duc, soit sans rapport avec l'affaire du duc à Rennes, mais soucieux d'exprimer leurs doléances contre un travail non récompensé. En réponse aux requêtes envoyées en 1764, un membre de la commission sur les ouvrages publics – qui est favorable à d'Aiguillon par ailleurs – a écrit à propos des lettres qu'« une grande partie seroit rejetée en justice réglée, & jugée indigne de toute considération. Ce sont des chiffons de papier, au pied desquels on aperçoit, en espèce d'écriture gothique, quelques noms de gens inconnus, qui se disent syndics, députés ou délibérants⁴⁶ ». Il continue : « À la lecture, on croirait toutes ces requêtes

⁴⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1773, *Lettre d'un des membres de la commission des grands chemins, À Monsieur de Mon...*, Nantes, 29 décembre 1764, p. 14. Marcel Marion attribue cette lettre à un M. de La Noue. La lettre est presque certainement adressée à M. de Bruc de Montplaisir, président de la noblesse aux États de 1764.

calquées sur le même modèle, elles paroissent toutes fabriquées dans la même boutique. Il pourroit bien en être quelque chose, par la proximité des paroisses qui se plaignent, elles sont toutes des Evêchés de Rennes, & de Nantes, pas une de basse Bretagne⁴⁷ ». Si les requêtes ne révélaient qu'une partie de la vérité, l'auteur « anonyme » de cette lettre imprimée à Nantes pointait du doigt les députés des États qui espéraient inculper le duc d'Aiguillon par ces lettres. La difficulté de comprendre la réalité de la corvée à partir des lettres inspirait les vérifications des travaux et des plaintes sur place.

En 1769, les commissaires ont procédé aux vérifications dans chaque diocèse en faisant des tournées dans les paroisses corvéables au cours de l'automne et du printemps suivants. Les commissaires partent « en mission » accompagnés de l'ingénieur ou du sous-ingénieur du département des Ponts et Chaussées qui s'occupe de la route en question. À Nantes, les commissaires du bureau ayant accompli ces vérifications, ils ont aussi établi une liste des abus les plus importants à supprimer. Parmi eux, les problèmes associés aux garnisons des cavaliers et invalides de la maréchaussée occupent une place importante. Il y a des paroisses qui disent avoir payé 100, 200, voire 300 livres pour une seule visite d'un ou de deux cavaliers. À Joué, les paroissiens auront payé 155 livres pour 31 jours de garnison. Les garnisons ont été le moyen le plus fréquemment employé pour forcer les corvoyeurs soit à finir leur tâche eux-mêmes, soit à payer un journalier ou un petit entrepreneur pour compléter le travail. Mais l'organisation de ce système de punition présentait plusieurs problèmes dans son application. Les cavaliers insistaient pour être logés non chez l'habitant, mais à l'auberge plus chère, et refusaient souvent de donner aux corvoyeurs une quittance une fois payés.⁴⁸

En 1764, la vérification pouvait être faite par un correspondant ou un autre notable du lieu, parfois en compagnie de l'ingénieur mais plus souvent en son absence. Le déroulement des vérifications dépendait donc beaucoup de la personne chargée de l'accomplir : son expérience dans la construction et l'entretien routier, ses relations avec les généraux des paroisses et les ingénieurs, et sa connaissance des règlements bretons des grands chemins. Dans le diocèse de Rennes, les vérifications semblent toujours commencer par l'examen de la tâche de la paroisse. Les commissaires ou correspondants ayant fait publier dans la paroisse une notice qui ordonne au syndic, aux députés des grands chemins et aux autres membres du corps politique (les fabriciens, les trésoriers et d'autres notables) de se retrouver à telle heure et tel jour près d'un des poteaux qui désigne le commencement ou la fin de la tâche⁴⁹. Hors le pays de Rennes, ces vérifications (réalisées pendant les mois d'hiver) se traduisent par des discussions dans la sacristie ou le presbytère, mais non sur la route

⁴⁷ *Lettre d'un des membres de la commission...*, *op. cit.*, p. 15.

⁴⁸ Perréon, Stéphane, *L'armée en Bretagne...*, *op. cit.*, p. 371-372.

⁴⁹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4884, vérifications du diocèse de Rennes, le 21 septembre 1765.

elle-même. Les opérations de mesurage qui constituent une grande partie du travail des commissaires en Haute-Bretagne n'occupent pas les commissaires dans les diocèses de Quimper, de Léon, de Saint-Brieuc ou de Vannes.⁵⁰

En présence des représentants de la paroisse, le commissaire relit leur requête, et s'il possède toujours celle de 1764, il peut la lire aussi. Ce lien fait entre les enquêtes de 1764 et 1769 contribue à la construction d'une histoire des pratiques de la corvée locale. Les abus ont-ils diminué d'une année à l'autre ? Il n'est pas toujours facile de déterminer si les paroisses ont bénéficié ou non du travail des commissaires des États. Au moins peut-on dire qu'il y a une gestion plus suivie par les États et par des ingénieurs, qui au cours des années, sont de mieux en mieux formés pour les travaux sur les grandes routes. Le désir de corriger les abus illustrés dans les requêtes de 1764 et 1769 est donc visible dans l'organisation des Ponts et Chaussées.

La corvée et les routes dans la province

Si les Archives départementales d'Ille-et-Vilaine conservent un grand nombre de requêtes envoyées en 1764 et 1769, ces lettres illustrent seulement la facette la plus visible des communautés qui ont des tâches de corvée. Le travail de la corvée, vu de près à partir de ces lettres, permet également d'appréhender les usages d'une nouvelle administration d'expertise technique : celle des Ponts et Chaussées. Si la plus grande partie des plaintes ne visent pas le duc d'Aiguillon, c'est qu'elles visent au contraire les ingénieurs et la répartition des tâches dont ils sont souvent maîtres. La structure des Ponts et Chaussées de la Bretagne a été d'abord faite selon le modèle français de « départements » des ingénieurs. Les modalités de travail des ingénieurs, et surtout la surcharge de travail dans certaines parties de la province sont des éléments à considérer dans cette histoire des abus de la corvée. Comment un ingénieur, formé dans la construction urbaine, dans la fortification militaire, compose-t-il avec ce changement d'environnement et cette main-d'œuvre de corvéables ? Comme les États ont ressenti le besoin d'établir une certaine égalité dans les tâches des paroisses assignées à l'entretien d'une route, les départements des Ponts et Chaussées ont été

⁵⁰ *Ibid.*, C 4892, vérifications des tâches de Milizac, Ploumoguier, Plouzané et du bourg tréviais de Trenvez (ancien nom de Saint-Marc près de Brest) par le commissaire Bergevin et l'ingénieur Le Roy pour le département de Landerneau, le 27 au 30 mars 1770 ; vérifications des tâches de Plougar, Guimiliau et Lampaul-Guimiliau par le commissaire Hervé du Chef du Bois et le sous-ingénieur Hardy, le 13 au 15 novembre 1769 ; vérifications des tâches de Guipavas, Plourin et Plougoulm par le commissaire Keroulas, chanoine vic. gén. de Léon, le 9 au 15 novembre 1769. *Ibid.*, C 4890, vérifications du commissaire Nepvou, département de Saint-Brieuc. *Ibid.*, C 4894, vérifications des commissaires de la Landelle et l'abbé Marquez. M. Bellecherre Allanic, troisième commissaire de Vannes fait exceptionnellement ses vérifications sur la tâche.

interrogés à plusieurs reprises sur la question d'une meilleure répartition des kilomètres de routes au sein du corps des ingénieurs bretons.

Des « états de situation des travaux de corvée », rédigés par les ingénieurs entre 1786 et 1788, soulignent l'importante participation des paroisses bretonnes dans la corvée des grands chemins⁵¹. Ces documents nous donnent une liste des paroisses concernées – une liste qui n'a pas trop changé au cours de la deuxième moitié du siècle (tableau 1). Les états sont présentés par route, puis organisés par évêché dans le cadre de chaque département des Ponts et Chaussées de Bretagne⁵². Il y a en total 1 499 tâches de corvée dans la province, un chiffre qui serait intéressant de comparer aux données conservées dans les autres provinces de France⁵³.

département	évêché									
	Léon	Quimper	Tréguier	St-Brieuc	Vannes	St-Malo	Dol	Nantes	Rennes	total
Landerneau	109	34								143
Rennes					6	11		57	120	194
Guingamp		13	158	8						179
Saint-Brieuc				114		61				175
Pontivy		31		10	58	23				122
Dol						75	55		103	233
Vannes					102	21		6		129
Quimper		116			18					134
Nantes							190			190
total	109	194	158	132	184	191	55	253	223	1 499

Tableau 1 – Tâches de corvée par département des Ponts et Chaussées et par évêchés en 1787-1788 (Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4883)

⁵¹ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 508, « État des paroisses sujettes à la corvée 1786-88 » (Nantes). Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4883, Ponts et chaussées. Corvée. États de situation des travaux de corvée [...] campagnes des années 1787-1788 (Rennes, Pontivy, Dol, Saint Brieuc, Vannes, Landemeau, Guingamp, Quimper).

⁵² Les études statistiques de Bernard Lepetit sur la construction du réseau routier (LEPETIT, Bernard, *Chemins de terre et voies d'eau : réseaux de transports, organisation de l'espace*, Paris, Éd. de l'École des hautes études en sciences sociales, 1984) invitent à conclure à la sous-représentation des données concernant les routes des grands pays d'États dans les archives (p. 21-22). Dans sa liste des enquêtes routières quantitatives (p. 123-126), il relève, pour la Bretagne, un seul état des routes du département de Nantes (1787), Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4736 et un mémoire sur la distribution des départements des ponts et chaussées et grands chemins de Bretagne, 1769, *ibid.*, C 4730. Cependant, il existe aussi les états de situation pour tous les départements des Ponts et Chaussées bretons pour les années 1787 et 1788 que je cite ci-dessus. Pour les deux départements de Rennes, il existe des états des travaux de corvées rédigés par les ingénieurs Even (1773, 1777-1784) et Chevalier (1773, 1777-1782), *ibid.*, C 4738. Un tableau des adjudications faites par les États entre 1757-1784 est conservé *ibid.*, C 4744. Aux archives départementales du Finistère à Quimper sont conservés les états des travaux de corvées pour le département de Landerneau pour 1785, ainsi que les états des ouvrages à prix d'argent à faire dans les années de 1787 et 1788, Arch. dép. Finistère, C 107.

⁵³ Une paroisse peut avoir plusieurs tâches.

Les départements des Ponts et Chaussées de Bretagne (comme les départements des Ponts et Chaussées de France à l'extérieur de la province) sont des juridictions nouvelles pour l'administration des grands chemins créées par l'intendance en 1757⁵⁴. La construction de nouvelles routes à l'ouest de la province nécessite une reconfiguration des départements en 1762. À la fin du siècle, l'ingénieur en chef de la province, Besnard, prépare un projet pour une troisième mutation des limites des départements de façon à égaliser le nombre de lieues et toises dans chaque circonscription. Il reprend les anciennes limites des diocèses pour simplifier le travail commun des commissaires des États et des ingénieurs. On peut comparer les divisions des routes par départements et par évêchés dans les tableaux 2 et 3. Les données de Frignet (1786), ingénieur en chef de Bretagne qui précède Besnard, révèlent une dispersion frappante des routes dans les diocèses. Dans son projet de 1788, Besnard choisit les limites des diocèses, et non, par exemple, les limites des subdélégations pour égaliser le travail entre les départements. Le lien entre le travail sur le terrain des commissaires et des ingénieurs devient plus fort que celui entre les subdélégués et les ingénieurs.

		évêchés								
		Rennes	Dol	Nantes	St-Malo	St-Brieuc	Tréguier	St-Pol	Quimper	Vannes
ingénieur	département									
Thuillier	Rennes	58 $\frac{3}{4}$ l. 554 t.		41 $\frac{1}{4}$ l. 165 t.	5 $\frac{1}{2}$ l. 128 t.					4 $\frac{3}{4}$ l. 411 t.
Piou	Dol	48 $\frac{1}{4}$ l. 106 t.	21 l. 577 t.		29 l. 24 t.					
Groleau	Nantes			110 l. 527 t.						
Perroud	Saint-Brieuc				26 l. 4 t.	59 $\frac{1}{3}$ l. 339 t.				
Anfray	Guingamp					8 $\frac{1}{2}$ l. 285 t.	60 $\frac{1}{4}$ l. 399 t.		14 $\frac{1}{2}$ l. 372 t.	
Besnard	Landerneau							62 $\frac{1}{2}$ l. 443 t.	22 l. 86 t.	
Pichot	Pontivy				18 $\frac{1}{2}$ l. 284 t.	7 $\frac{3}{4}$ l. 535 t.			21 l. 110 t.	41 $\frac{1}{4}$ l. 93 t.
Detaille	Vannes			6 $\frac{1}{3}$ l. 13 t.	15 l. 554 t.					69 $\frac{1}{4}$ l. 83 t.
David	Quimper								58 $\frac{3}{4}$ l. 473 t.	18 $\frac{1}{2}$ l. 381 t.
	total	107 $\frac{1}{4}$ l. 60 t.	21 l. 577 t.	157 $\frac{3}{4}$ l. 305 t.	94 $\frac{1}{4}$ l. 394 t.	76 l. 159 t.	60 $\frac{1}{4}$ l. 399 t.	62 $\frac{1}{2}$ l. 443 t.	116 $\frac{1}{4}$ l. 441 t.	133 $\frac{3}{4}$ l. 568 t.

Tableau 2 – « Récapitulation Générale des Routes de la Province », par Évêché et par Département d'Ingénieur. Frignet, Ingénieur en chef de la province, 1786. Arch. dép. Ille-et-Vilaine C 4882.

Distances en lieues (l.) et toises (t.).

⁵⁴ Les départements des Ponts et Chaussées de Bretagne en 1757 sont Rennes, Dol, Nantes, Vannes, Saint-Brieuc, Guingamp, Pontivy, Hennebont et Landerneau. En 1760 il y a en plus un ingénieur placé à Morlaix, et le département de Rennes est divisé en deux. Après 1762, les départements sont Rennes (1), Rennes (2), Nantes, Vannes, Quimper, Landerneau, Guingamp, Saint-Brieuc, Dol et Pontivy.

départements	évêché	longueur (lieues, toises)
1 ^{er} de Rennes (vers levant)	Rennes	72 l. 42 t.
2 ^e de Rennes (au couchant)	Rennes	68 l. 176 t.
Nantes	Nantes	99 l. 1 159 t.
Dol	Dol	62 l. 1 576 t.
Saint-Malo	Saint-Malo	72 l. 424 t.
Saint-Brieuc	Saint-Brieuc	72 l. 1 805 t.
Guingamp	Tréguier	83 l. 298 t.
Vannes	Vannes	93 l. 254 t.
Landerneau	Léon	80 l. 1 964 t.
Quimper	Quimper	89 l. 1 596 t.

Tableau 3 – « Mémoire sur la nouvelle distribution des départements des ponts et chaussées et grands chemins de Bretagne », Besnard, ingénieur en chef de la province, 29 février 1788 (Arch. dép. Ille-et-Vilaine C 4730)

Conclusion

Ce n'était peut-être pas l'intention première des États, mais les lettres circulaires de 1764 et de 1769 ont renforcé l'idée de l'autorité des États dans le domaine des grands chemins – non seulement dans les adjudications où ils avaient mis la main depuis une vingtaine d'années, mais aussi dans l'administration de la corvée traditionnellement sous l'autorité de l'intendant et du commandant en chef. L'étude des réponses aux lettres circulaires permet de mieux comprendre la construction des grands chemins au quotidien et documente ce qui relèvera de plus en plus du domaine de la commission intermédiaire et de ses bureaux diocésains. Loin d'être une activité seulement définie par la violence, la construction des grands chemins a été pour les paroisses, les ingénieurs et les autorités un travail épuisant réalisé dans des conditions difficiles. L'étude de la relation entre les paroisses et l'autorité provinciale révèle la jonction entre la culture de la construction routière et de la politique provinciale : une perspective qui permet d'écrire une histoire plus humaine que les jugements sur les seules données statistiques relatives aux routes.

Les relations plus étroites entre les généraux ou corps politiques des paroisses et les représentants des États (correspondants, commissaires en mission) prennent forme grâce aux travaux routiers. La construction et le renouvellement des grands chemins par la corvée n'ont jamais produit un réseau en parfait état, mais les pratiques de construction ont permis aux États et aux paroisses de participer chacun à une politique provinciale de la route.

Les travaux indispensables de Letaconnoux fournissent une base pour la recherche sur la corvée, l'expertise et l'administration des routes dans l'ensemble de la France,

et ses études sur la Bretagne ont rappelé les particularités de la politique routière en cours dans ce pays d'États. Centralisés au niveau de la province, les travaux routiers se sont déployés et organisés grâce aux liaisons et à la communication entre les paroisses corvéables et le duo administratif des commissaires des États et des ingénieurs des Ponts et Chaussées en Bretagne. L'administration des grands chemins en Bretagne est plutôt analogue à celle des autres pays d'États, même si elle relève aussi, pendant plusieurs années, des commissaires du roi. Elle est précoce, cependant, dans le développement d'un corps de Ponts et Chaussées qui opère quasi-indépendamment des Ponts et Chaussées de France jusqu'à la Révolution. La Bourgogne et le Languedoc utilisent au contraire des ingénieurs locaux aussi bien que des ingénieurs formés dans et employés par les Ponts et Chaussées à Paris.

La corvée des grands chemins est un sujet délicat au XVIII^e siècle dont les abus fournissent un motif pour la dénonciation du duc d'Aiguillon. L'affaire des enquêtes envoyées par les États suscite le transfert des pouvoirs détenus auparavant par l'intendant et le commandant. Les ingénieurs travaillent de plus en plus avec les commissaires dans les diocèses, et l'idéal d'une égalisation du travail est partagé par ces deux groupes. Ensemble ils essayaient de contrôler les ressources – au trésor, dans les paroisses, et parmi les adjudicataires – par une documentation détaillée. Les résultats des enquêtes des années 1760 fournissent un premier fonds documentaire pour les archives de la commission intermédiaire qui accueille désormais des pétitions, des états des travaux de corvée et des ouvrages payés, ainsi que des cartes et plans.

Katherine McDONOUGH
Stanford University

RÉSUMÉ

Deux enquêtes menées par les États de Bretagne en 1764 et 1769 ont permis de récolter une information de première main qui éclaire le déroulement de la corvée des grands chemins dans les paroisses de campagne. Au moment où le duc d'Aiguillon se voit accusé de despotisme, ces enquêtes placent l'assemblée des États du côté de la défense de l'utilité publique. Cet article montre les difficultés de la corvée des grands chemins dans le contexte de l'entretien traditionnel des chemins vicinaux. Il dresse le tableau de la géographie administrative de la construction routière en Bretagne et analyse les plaintes issues des paroisses et les observations adressées par les commissaires des États en 1764 et 1769. L'histoire de la corvée en Bretagne apparaît comme une étape clé dans la transformation des États en une institution dynamique qui s'intéresse à la construction des routes comme les autres États et assemblées provinciales de la France au XVIII^e siècle.

