

## Les paysans et les transports en Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle

Le thème des transports abordé par ce congrès va me permettre de considérer les recherches actuellement en cours (1). Voici bien longtemps Letaconnoux dans des articles bien connus abordait le problème des transports dans sa liaison avec les États de Bretagne d'une part et la corvée d'autre part. Depuis études et ouvrages se sont succédés, étudiant particulièrement les progrès des communications au XVIII<sup>e</sup> siècle, mettant en évidence l'installation du réseau des routes royales et le raccourcissement des distances par l'augmentation de la vitesse. Désormais, voyageurs, lettres, paquets, mais aussi lourds charrois indispensables aux marchands et aux militaires trouvaient les routes qui leur étaient nécessaires. Pierre Goubert est de ceux qui firent remarquer qu'à côté des routes royales existait tout un réseau de voies vicinales qui répondaient aux besoins des villageois apportant au marché urbain les produits de la terre : les fils préparés, les toiles tissées... En fait ces chemins utilisés par les paysans servaient aussi aux échanges internes au monde rural, produits ramassés par les abbayes où s'entassaient dans les greniers des manoirs et des châteaux. Le paysan produit et apporte au marché le surplus commercialisable des céréales, mais aussi des volailles, des œufs, du lin, du chanvre, les fils nécessaires aux tisseurs, les toiles qu'ils fabriquaient, par exemple autour de Locronan, de Quintin, d'Uzel, de Moncontour, etc... La production textile avait un caractère rural bien connu depuis les travaux d'Henri See et surtout ceux de J. Tanguy, elle créait de vastes mouvements qui convergeaient vers les centres toiliers. Ces routes et ces chemins étaient d'ailleurs aussi

---

(1) Pour alléger la présentation de cet article je ne donne point de références de sources. Un travail à paraître sur les villes bretonne au XVIII<sup>e</sup> siècle fournira au chercheur toutes les références dont il aura besoin.

L'on peut toujours se référer aux articles de Letaconnoux : « La construction des grands chemins et le personnel des Ponts et chaussées au XVII<sup>e</sup> siècle », *Annales de Bretagne*, t. XXIII, 1908, ou, « Le régime de la corvée en Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle », idem, 1906. G. Arbellot, « La grande mutation des routes en France au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales ESC*, mai juin 1973. Ce qui ne dispense point de chercher chez les historiens de la Bretagne tels H. Fréville et J. Meyer. Le problème des transports est par ailleurs abordé par de nombreux historiens.

empruntés par tous ceux qui travaillaient dans les forges ou dans les mines, comme par ceux qui transportaient les produits qui en sortaient. Chariots à quatre roues, tirés par six chevaux et charrettes à deux roues à l'attelage de deux à trois chevaux en flèche, assuraient ces transports. L'ordonnance du 14 novembre 1724, limita l'emploi de ce dernier type de véhicule qui, chargé en moyenne de 3500 à 3600 livres pesant sur un seul essieu, défonçait les routes. Pour les mêmes raisons on réduisit le nombre des chevaux à quatre du 1<sup>er</sup> octobre au 1<sup>er</sup> avril, et à trois les autres mois. La charge mieux répartie des charrettes laissait plus de liberté aux conducteurs qui pouvaient mettre autant de chevaux qu'ils voulaient.

Les paysans empruntaient ces chemins au rythme lent de leurs attelages, des bêtes qui transportaient les charges à dos. Ils voyageaient souvent à pied. Leurs déplacements dépassaient rarement la dizaine, voire la vingtaine de kilomètres, ils se satisfaisaient de voies souvent étroites, empierrées, n'usant pas les ferrures des chevaux. Ils étaient des utilisateurs particuliers de ces routes qu'elles fussent de modestes chemins ou des voies royales : ils les entretenaient quand ils ne les construisaient point. Ces travaux imposés par l'État, les États ou leurs seigneurs pesaient lourdement au titre de la corvée bretonne sur le monde paysan. Mais l'on ne peut réduire les rapports du paysan avec la route à ce simple travail. Le « temps confisqué » s'accroissait des transports d'hommes, de marchandises, de matériel militaire qu'ils devaient effectuer à la moindre réquisition. Transports dont le poids et la fréquence s'accrurent de la fin du XVII<sup>e</sup> à la Révolution française.

Le réseau routier breton ancien, héritier de l'excellent réseau routier romain, s'ordonnait autour de trois grands itinéraires. L'un allait par Corseul, de Rennes vers Carhaix et le Léon, l'autre partait de Nantes passait par Rieux, Vannes, atteignait Quimper ou Carhaix, enfin la voie centrale reliait Rennes à Carhaix avec de multiples chemins de desserte. Ces trois axes constituèrent la base des relations intérieures à la Bretagne. Les axes côtiers n'apparaîtront que par la suite. Il s'agissait de routes difficiles à tracer et à entretenir. Le relief le long du rivage, la profondeur des vallées, repoussaient, souvent loin du littoral, les points de franchissement. La conjonction des sols et du climat humide dégradait les chaussées malgré des travaux incessants : « les pluies (peuvent) faire comme si deux hivers étaient venus l'un sur l'autre. Nous avons toujours été dans les bordières et dans les abîmes d'eau » écrivait le maréchal de Richelieu.

Mais quelles que fussent les qualités ou les défauts du réseau routier breton, la Bretagne restait encore à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle relativement isolée des autres régions françaises, « bout du monde expirant à demi-noyé dans l'océan » selon l'expression de Vidal de La Blache. Les

marais de Dol constituait un obstacle difficile du côté de la Normandie de même que les solitudes boisées aux confins du Maine et de l'Anjou. Cet isolement posa bien des problèmes à l'État, aux états, aux villes et aux particuliers. Il fallait pour modifier cette situation, pallier les difficultés naturelles, aménager une province aux vastes dimensions, des moyens financiers et humains. Cela impliquait aussi l'existence d'une direction capable de choisir les priorités et de faire respecter ces choix.

Créer un réseau routier capable de répondre aux besoins économiques et stratégiques de la Bretagne paraissait une nécessité aux contemporains dont Henri Fréville résume l'opinion en écrivant : «... peu de routes intérieures et en bon état l'unissaient aux régions voisines et l'on citait comme extraordinaire à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle le fait qu'en temps de carême, des convois eussent pu accomplir sans trop d'accidents et avec une vitesse relative le parcours par terre de Châteaulin à Paris».

Le XVIII<sup>e</sup> siècle marqua en Bretagne les changements les plus décisifs. La liaison des différentes parties de la Bretagne et, en particulier des villes entre elles n'était pas toujours fameuse, aussi les Bretons furent-ils attentifs aux différentes ordonnances prises par le Roi et qui tendaient au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle à améliorer la situation. L'on sait que déjà en 1669, puis tout au long du siècle des Lumières l'administration des grands chemins ne fit que se perfectionner jusqu'à ce que le milieu du siècle connaisse un «véritable démarrage», «fulgurant» même au dire de Guy Arbellot. Dès 1669 la largeur des routes avait été portée à 72 pieds, ramenés à 60 par l'Arrêt du 3 mai 1720 qui concernait les voies conduisant de Paris aux ports de mer, aux frontières et aux capitales de province. En 1738, l'expérience ayant montré l'impossibilité de porter les routes à ces largeurs, l'on distingua suivant les cas des routes à 60, 48, 36, 30 pieds, distinction légèrement modifiée en 1776 où les largeurs allèrent de 42 à 36, à 30 et à 24 pieds.

En Bretagne, et dès l'origine, l'application de ces mesures fut jugée impossible et l'intendant de la Tour en 1738 réduisait les routes principales à cinquante-quatre pieds : dix-huit de chemin, avec de part et d'autre douze pieds de bas-côté et six pieds de fossé. Les chemins des villes n'avaient plus que quarante pieds de large tout compris. Ces dispositions furent reprises par la suite en 1730 et adoptées par l'Arrêt du Conseil du 31 mars 1731. L'État avait aussi prévu non seulement de mettre progressivement en parfait état toutes les grandes routes mais aussi de créer : «des voies entièrement nouvelles partout où les nécessités politiques et économiques du temps l'exigeaient». La mise en place de la corvée par l'Instruction du 13 juin 1738 et l'arrivée de Charles Trudaine à la Direction des Ponts et Chaussées en 1743 donnaient à cette politique les moyens indispensables à sa réussite. Le résultat, nous

l'avons dit, fut l'amélioration rapide et profonde du réseau routier français étudiée par Guy Arbello. Mais la lecture de son travail et surtout les regards jetés sur les cartes qu'il nous fournit nous montrent un vide : la Bretagne n'apparaît pas. Il y a à cela une raison d'évidence, les archives des Ponts et Chaussées ne permettent pas de suivre les travaux bretons, parce qu'en Bretagne, il y avait un corps particulier d'ingénieurs des Ponts et Chaussées qui dépendait des États, et non de l'État. C'est donc dans les cartons bretons qu'il faut chercher.

Les historiens de la Bretagne présentent une périodisation des travaux sur les routes. De 1671 à 1720 peu d'aménagements sur les grands axes, mis à part la construction du pont du Pirmil à Nantes. Puis dans un second temps qui dura jusqu'à la Révolution des travaux menés sous la direction des États avec une pointe au temps du duc d'Aiguillon. Ces deux phases correspondent à des injections de fonds allant d'une période creuse où les États ne disposaient que de 25 000 livres par an à une période plus faste où les fonds votés pouvaient atteindre et même dépasser 300 000 livres. Les sommes accordées par les États devaient couvrir les besoins de la Province. Elles étaient complétées par les efforts consentis par des paysans non payés, par les Communautés de villes pour leurs traverses et leurs banlieues et aussi en quelques occasions par les péagistes.

La participation des États à l'entretien des grands chemins était récente. Ils avaient su résister aux demandes de la monarchie au cours du XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'au moment où Louis XIV les informa qu'il faudrait désormais qu'ils pourvussent à leur rétablissement (1671). Il leur demanda de dresser l'état des besoins. Une commission de trois membres de chaque ordre s'en occupa. Le duc de Chaulnes proposa alors que les États fissent un fonds annuel de 25 000 livres à prendre sur les devoirs. Le duc se réservait le contrôle de cette somme.

Les États ne pouvaient accorder aux grands chemins, ou aux travaux publics qu'une partie de l'argent qui leur restait après qu'ils eussent versé au roi les sommes qui lui étaient dues. Le prélèvement s'effectuait sur les hors-fonds. Le budget théorique établi lors de chaque tenue répartissait les sommes en seize articles. Deux concernaient plus ou moins les chemins, l'article quatorze, destiné aux secours, et surtout l'article seize consacré aux dépenses imprévues. L'examen de ces deux articles nous permet avec le compte rendu des fonds utilisés de savoir quelles étaient les sommes réellement dégagées et quels étaient les axes prioritaires.

Les grands chemins disposèrent au cours du siècle d'une enveloppe budgétaire qui ne cessa de croître. Les 25 000 livres prévues à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle reportées aux 850 lieues de « grands chemins » n'accordaient à chacune d'entre-elles qu'une somme dérisoire. Un

simple empièrrement coûtait entre trois et douze livres alors que le budget ne laissait que trois deniers par toise courante.

En 1774, la commission intermédiaire s'inquiétait du dépassement des crédits alloués. Elle se rassurait en se rappelant que les entrepreneurs avaient des retenues de garantie du 1/6<sup>e</sup> ou du 1/8<sup>e</sup> du montant de leur adjudication et que ces sommes ne leur seraient versées qu'en 1776 ou 1777. Il arrivait d'ailleurs que les délais de paiement fussent encore plus longs. A Châteaubriant, l'entrepreneur attendit plusieurs années avant d'être payé pour des pavés dont la pose avait été jugée non conforme aux devis. La pratique des renables refusés, des travaux discutés, des augmentations ou des diminutions en cours de chantier, permettait aux États de différer pendant des années le paiement des sommes dues au grand désespoir des entrepreneurs.

La commission entreprit à plusieurs reprises l'étude de la situation des routes pour chiffrer les besoins réels de la Province. En 1756, Chocat de Grandmaison lui envoya un rapport. Il estimait qu'il faudrait vingt ans pour rendre l'ensemble des routes praticables, pour perfectionner «*les anciennes et surtout les grandes routes*», pour ouvrir cinq cents lieues de chemins. Il pensait avoir besoin de quatre millions de livres par an pour mener à bien ce programme alors que la dotation annuelle de 200 000 livres en couvrait seulement 5%. Quelques années plus tard, l'estimation des ouvrages pour les années 1775-1776 monta à 747 743 livres 18 sols 7 deniers pour un budget prévisionnel de 300 000 livres.

En fait le système de répartition des fonds déterminait l'efficacité des campagnes de travaux. Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle un grand désordre semble y résider. Entre la tenue de 1718 et celle de 1720, aucun procès-verbal des réparations les plus urgentes ne fut dressé. Les États allouèrent 50 000 livres aux réparations pressantes le 21 octobre 1720. Ils durent y ajouter 8 000 livres pour couvrir les frais des procès-verbaux et des devis sans lesquels ils ne pouvaient se prononcer. En 1723, les États répartirent 80 000 livres entre les évêchés à proportion des fouages. Cette décision, plus politique que pratique, les obligea à faire des fonds particuliers pour ouvrir les chantiers indispensables. Ainsi, 120 000 livres allèrent aux grands chemins d'Ingrandes à Nantes, de Nantes à Rennes et de Rennes à Saint-Malo.

Les possibilités budgétaires obligeaient à faire des choix et aussi à modifier le système de répartition. L'examen attentif des sommes allouées par les États, nous indique que trois grands axes préoccupèrent les députés. Il n'est pas possible de déterminer celui qui était, à leurs yeux, véritablement prioritaire.

Ils s'occupèrent de l'aménagement routier autour de Rennes, des grands chemins allant à Brest par le nord, des liaisons de Nantes. En même temps, ils décidèrent des réparations ou des aménagements qui leur paraissaient ici ou là urgent d'entreprendre : tel pont enlevé par les crues ou défoncé par le trafic, telle entrée de ville, telle traversée de village, telle montagne à raboter. Au fur et à mesure que le temps passa, ils purent s'occuper des autres voies sans jamais négliger les axes prioritaires. Les voies du sud, de Nantes vers Brest, la route du centre, de Rennes à Brest par Loudéac, Carhaix et Landerneau, les bretelles nord-sud, le réaménagement de voies anciennes, le tracé de nouvelles surgissent des projets budgétaires dont il faut cependant se méfier. Toute somme accordée n'était pas obligatoirement dépensée ou n'allait pas à son destinataire initial. Nous ne possédons pas tous les comptes rendus, mais celui du budget de 1756 fait pour la tenue de 1758 nous fournit un bon exemple de ce qui se passait réellement. Le rapport de la commission des grands chemins fait apparaître que 14,12 % des fonds votés (500 000 livres) pour les ponts, levées et appointements des ingénieurs n'avaient pas été dépensés. Sur les 300 000 livres qui constituaient la part des grands chemins, vingt-six lieues de travaux avaient été entrepris ce qui correspondait à 3,05 % de l'ensemble du réseau. Là-dessus, 29,61 % des dépenses faites allaient à la seule route Rennes-Saint-Méen. Sur ce chantier, l'adjudicataire avait largement dépassé sa dotation puisqu'il pouvait justifier 332 900 livres de dépenses ! Il est vrai qu'il n'avait reçu que 28,43 % du prix convenu. Ce qui est un bon exemple de la pratique des retards de paiement qui autorisait l'ouverture de plus de chantiers que le budget ne le prévoyait.

Ainsi les États de Bretagne supportèrent l'essentiel des frais occasionnés par la création et l'entretien des grandes routes bretonnes. L'essentiel mais non la totalité. Il revenait aux seigneurs péagistes d'entretenir les ponts, les bacs sur lesquels ils percevaient des droits. Les États de Bretagne avançaient une idée simple : tous ceux qui percevaient un revenu pour la traversée d'un pont, d'un passage, l'arrivée dans un bourg, un village, devaient entretenir l'instrument de leur profit. Elle explique l'attitude de l'État face aux religieux de Redon, au seigneur de Combourg, etc... Devant cette politique systématique, les seigneurs qui ne voulaient pas entreprendre de gros travaux entraînant des frais disproportionnés au rapport des péages, pouvaient adopter deux attitudes. Nier que les droits perçus fussent réellement des péages et prétendre qu'ils avaient des droits domaniaux, c'est ce que fit le seigneur de Combourg ; abandonner leurs droits aux États qui se chargeaient alors des réparations, ce fut la solution adoptée par les religieux de Redon.

Il n'est pas question ici d'analyser le rôle essentiel des ingénieurs des Ponts et Chaussées, tel Chocat de Grandmaison ou Thévenon

avant lui, mais ils ne purent accomplir leur œuvre que parce qu'ils eurent à leur disposition les corvoyeurs bretons. Le système est connu et il n'y a pas grand chose à ajouter à ce qu'écrivait Lecatonnoux en 1906, simplement souligner les caractéristiques de la corvée bretonne. La première originalité de cette province réside dans le fait que la corvée n'y fut jamais introduite officiellement. Elle découla très normalement des corvées seigneuriales et de l'habitude de mobiliser la main-d'œuvre rurale à l'occasion de grands chantiers. Cette situation fit que l'ordonnance de 1776 qui supprima la corvée en France, resta ici sans effet. Le travail des paysans sur les routes fut réglementé, mais non introduit, en 1730 par l'ordonnance du duc d'Estrée et de l'intendant de la Tour. Les corvoyeurs dans le règlement du 14 décembre 1734 devaient vingt jours de travail par an. Ils étaient pris dans toutes les paroisses qui se trouvaient à deux lieues des chantiers. Distance portée à quatre lieues pour les fournisseurs de harnois, obligés dès lors de rester sur l'ouvrage plusieurs jours et à loger dans les villages voisins. En 1753, leur charge fut de six toises cube par an, s'ils habitaient à une lieue et demie du chantier, de neuf toises à partir d'une demi lieue, de douze toises à un quart de lieue. L'introduction de fait de la corvée, le 23 décembre 1730, accompagnait le règlement du même jour qui concernait les routes bretonnes. Le travail paysan de transport ou d'entretien devint insupportable à ceux qui le subissaient — nous le verrons — et n'apporta pas toutes les satisfactions souhaitées par ses organisateurs. La qualité du travail ne répondait pas à ce que les ingénieurs attendaient, ni d'ailleurs la productivité : « C'est beaucoup d'apprécier la journée d'un corvoyeur ordinaire au quart ou au tiers de la journée d'un travailleur à gages. Le corvoyeur ne fait que le tiers de l'ouvrage de l'autre et le fait infiniment plus mal. Il arrive très tard, part de bonne heure et emploie sans plan, sans règle comme sans intérêt le peu de temps qu'il doit au travail ». Ce jugement sévère porté en 1786, poussait les commissaires des États de Bretagne à chercher d'autres systèmes : travailleurs appointés, adjudicataires, et à réserver la corvée à des cas rares en fixant alors avec précision le nombre d'heures de travail réel et les moyens qui obligeraient les corvoyeurs à venir sur les chantiers. Ils pensaient, entre autre, aux villes qu'il fallait construire et pour lesquelles les paysans fournissaient le transport des matériaux et les terrassiers. Mais comment se passer d'eux sur les routes indispensables au ravitaillement des villes et à leur commerce. Les Commissaires du diocèse de Saint-Malo en étaient conscients : « Leur rétablissement (des grands chemins) a pour objet le commerce et de procurer en même temps aux principales villes de la province une communication aussi agréable qu'avantageuse ; et c'est d'après cela que les privilèges sont pour les villes et les corvées pour les campagnes et qu'un pauvre corvoyeur est obligé de se frayer une route de cinquante-quatre pieds de large pour se procurer la liberté de marcher sur les banquettes ».

Belle analyse de la situation des paysans utilisateurs, créateurs, entrepreneurs des routes et chemins bretons, sur les unes au titre de la corvée bretonne, sur les autres envoyés par leurs seigneurs.

L'on ne peut pourtant limiter le rapport paysans-transport à la simple question de la corvée pour si importante qu'elle fût. Dans d'autres occasions quelquefois exceptionnelles, d'autres fois plus régulières, les Bretons et en particulier ceux qui possédaient des trains de charrois durent emprunter, de force, ces routes.

Ils le firent au moins dans les cas précis que nous allons maintenant considérer. Un des exemples les plus importants de l'utilisation des paysans au transport de matériaux pour la construction d'une ville nous est donné au moment de la reconstruction de Rennes incendié en décembre 1720. Les travaux durèrent longtemps et les paysans durent fournir la main d'œuvre indispensable. Presque toutes les adjudications portèrent que les entrepreneurs pourraient réquisitionner les chariots des villageois habitant près des forêts ou des carrières. Néanmoins pour ce service, ils recevaient une indemnité calculée sur la distance. A titre d'exemple, nous pouvons prendre le paragraphe trois de l'adjudication des bois: «Pourront les dits entrepreneurs, en vertu des ordonnances qu'ils obtiendront de Monsieur l'Intendant contraindre et obliger les laboureurs et autres chartiers, en leur payant dix deniers par pied cube pour chaque lieue que feront les charrois chargés et six deniers par pied cube pour chaque lieue qu'ils feront à vide». Certes ces transports devaient s'interrompre pendant la période des travaux de la terre, du 15 juillet au 15 septembre, mais ils pesaient très lourdement sur de très nombreuses paroisses et les convoyeurs courraient toujours le risque de voir leurs attelages rompus. En mai 1725, Desmarais, fournisseur du bois, obtint que les villageois de dix paroisses avoisinant la forêt de Rennes lui fournissent soixante-et-une charrettes avec leurs attelages de bœufs ou de chevaux. En 1729, sept paroisses fournirent cent deux voitures, etc...

Ce type de prestations imposées aux paysans pour des temps plus ou moins longs, mais toujours pour de grands travaux, se retrouve dans l'établissement par exemple des fortifications de Brest et de Recouvrance à la fin du XVII<sup>e</sup> et au début du XVIII<sup>e</sup> siècle ou encore pour les retranchements de Bouguen.

L'armée obligeait aussi, mais il s'agissait là de servitudes qui revenaient régulièrement, à transporter le fourniement, les approvisionnements, les munitions voire les malades. Les trajets se faisaient d'étape en étape et les paroisses se relayaient pour que les soldats arrivant dans leur quartier d'hiver retrouvent leur matériel et leurs équipements. Brest comme Lorient devinrent les objectifs de chaînes de transports qui mobilisaient les paysans, et aussi les transporteurs



urbains à l'arrivée et au départ des troupes en quartier, vastes translations annuelles. En période de guerre le phénomène s'accroissait, d'abord parce qu'il y avait davantage de soldats, ensuite parce que les lieux où ils se rendaient étaient plus diversifiés le long des côtes bretonnes. Cela arrivait d'ailleurs au moment où les miliciens gardes-côtes se trouvaient mobilisés et le poids des obligations militaires pesait alors durement sur les paysans.

Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'établissement du bague de Brest eut pour conséquence d'accroître encore cette obligation. Les archives de Landerneau gardent la trace des réquisitions liées au transport des bagnards, des blessés, des bagages.

Aussi le problème des transports devenait pour les paysans une préoccupation importante soit qu'il s'agisse du travail sur les routes soit qu'il fallût obéir aux réquisitions. Il n'est donc pas étonnant de les voir réagir de toutes les manières afin d'éviter au maximum que leur temps fût confisqué et leur matériel ainsi que leurs animaux réquisitionnés.

Les archives bretonnes et particulièrement celles de l'intendance contiennent les traces de leur mauvaise volonté, sinon de leur opposition. Chaque fois qu'ils le pouvaient ils négligeaient de se rendre aux convocations, évitaient de se faire inscrire pour les charrois, lanternaient les piqueurs. Dans le cas de la reconstruction de Rennes, leur mauvaise volonté fut constante et Feydau de Brou constatait que les chartiers requis, non seulement tardaient à répondre à ses ordonnances, mais encore qu'ils s'acquittaient ensuite avec peu de soin de leurs charges. Ils attachaient mal leurs chargements dont une partie tombait au cours du voyage et ils le récupéraient au retour pour leur propre usage ou pour le vendre à des particuliers. L'intendant estimait alors que seulement les deux tiers du bois arrivait à destination. Pour obliger les paysans à plus de soins dans leur travail, les autorités usaient de tous les moyens en leur pouvoir. Chaque réquisition s'assortissait d'un tarif des manquements et l'on n'omettait pas de signaler que le syndic du village, le général, les paroissiens dans leur ensemble, étaient responsables de la bonne exécution des édits. Cela ne suffisait point et la paroisse de Morazé n'ayant pas satisfait à ses obligations fut condamnée à fournir le double des charrois initialement demandés et les habitants menacés de garnison. Cette attitude qui tendait au sabotage, bien qu'elle fût générale, ressortait plutôt du réflexe de refus, de conservation, plus que d'une attitude concertée. Il y avait une solidarité de fait entre les paysans qui pouvaient les conduire à cacher les contrevenants et à se faire les complices de ceux qui utilisaient les menaces voire la violence contre les syndics ou les piqueurs. Lecatonnoux nous parle longuement de cela, je n'insiste point. Mais il arrivait aussi quelquefois

que les paysans s'entendissent pour s'opposer à ceux qui les utilisaient. Il ne fut ainsi, il est vrai dans des circonstances qui leur étaient favorables, pour les habitants des paroisses de Dourdain et de Romagné. Sachant que les entrepreneurs se plaignaient de manquer de pierres sur les chantiers de Rennes, ils se mirent en grève pour obtenir un meilleur prix du charroi et obtinrent satisfaction.

Nous sommes donc amenés à constater que les paysans supportaient mal ce système. Il est intéressant de savoir davantage encore ce qu'ils en pensaient en regardant ce qu'en disaient les cahiers de doléance. Nous savons comment ils furent rédigés et donc qu'elles étaient les limites des revendications présentées. Reste que le problème fut posé. En Haute Bretagne un des modèles le plus largement utilisé, les « Charges d'un bon citoyen de campagne » servit de canevas à bien des cahiers particuliers. Le problème de la corvée se trouvait placé en tête : art. 1, « Nous nous plaignons d'être seuls assujettis à la corvée des grandes routes... ». Les « corvées et servitudes féodales » apparaissent au troisième paragraphe. Puis, article 16, les rédacteurs revenaient sur le problème de l'entretien et de l'ouverture des grandes routes. Il était normal que des charges aussi durement ressenties surgissent des cahiers des paroisses rurales, mais nous constatons aussi que les rédacteurs urbains étaient sensibles aux problèmes que posait l'établissement des routes. Par exemple, le Tiers d'Antrain demanda (art. 8) la suppression de la corvée générale de même que de toutes les corvées et servitudes féodales (art. 16 et 18). D'autrefois, les cahiers urbains en adhérant à toutes les demandes de l'ordre du tiers de Rennes condamnaient implicitement la corvée.

Dans les cahiers ruraux, la place accordée à cette question paraît inégale, mais ce qui frappe c'est l'attitude des paysans en la matière. Ils se prononcent tous contre la corvée et l'immense majorité en demande la suppression. Ils lui reprochaient de ruiner les campagnes en enlevant les paysans aux travaux des champs, en pesant au moment des récoltes, griefs somme toute compréhensibles. Ils déploraient le départ des gens aisés des paroisses rurales. Ainsi le cahier de Gennes (art. 5) soulignait-il que : « depuis l'établissement de la corvée la paroisse avait perdu une partie des plus riches de ses habitants qui se sont retirés dans les villes pour se soustraire à cette charge ». Nous retrouvons cette inquiétude dans bon nombre de cahiers et les intendants s'en étaient fait l'écho ainsi que les commissaires des États, lors des discussions sur la corvée bretonne.

Les paysans dénonçaient aussi le côté injuste d'un travail qui ne pesait que sur eux au bénéfice des villes. Leur refus se traduisait dans le vocabulaire, par l'emploi de qualificatifs tels « odieux », « injustes »... Ils ne se contentaient point de condamner, ils proposaient des solutions.

Quelques rares paroisses, qui ne demandaient point la suppression de la corvée, voulaient qu'elle fût mieux répartie entre les paroisses, mais il s'agissait là d'une attitude marginale. Le plus souvent, ils exigèrent que l'ouverture et l'entretien des grandes routes ne fût plus à leur charge physique, mais que la dépense en fût faite par le Trésor public puisque les routes étaient « utiles à tous ». L'État devait donc remplacer la corvée en nature en prenant en charge sur ses deniers, l'entretien des grands chemins. Cette idée générale trouve dans les cahiers des variantes qui tenaient à la situation différente des paroisses. Puisque la corvée incombait essentiellement à celles qui bordaient les Grands Chemins. Les paysans habitant les confins de la Bretagne où s'effectuaient de grands travaux dans les années quatre-vingt se révélaient particulièrement hostiles à la corvée en nature. Pour les plus nombreux il fallait lever un impôt royal pesant sur les trois ordres, mais rares étaient ceux qui précisaient s'il s'agissait d'un impôt spécifique où si l'argent devait être pris sur les rentrées générales de l'État. Une minorité de cahiers se prononçait pour un prélèvement sélectif. L'impôt devait se lever « sur tous les propriétaires fonciers de chaque paroisse (Saint-Martin de Rennes), sur « tous les propriétaires des trois ordres » (Saint-Hélier, Saint-Aubin). Quelques-uns limitaient l'impôt aux seuls « utilisateurs » (Sainte-Colombe, Marcillé-Robert), qu'il fût réparti « entre tous les citoyens affectés, principalement ceux qui profitaient de la commodité de ces routes ».

D'une manière générale la condamnation ne remettait pas en cause la participation des paysans à un effort qui dépassait le cadre de leur paroisse dans la mesure où les privilèges et les injustices seraient supprimées et où l'entretien des routes ne reposerait plus sur le travail paysan mais sur une contribution financière justement répartie. Pourtant quelques cahiers posaient le problème de l'utilité de ces routes pour les paysans. Pour les uns ces grands chemins ne servaient qu'aux grands, à l'opulence, aux gens des villes, à l'inverse des chemins ordinaires qu'ils utilisaient. D'autres trouvaient à ces travaux une utilité publique, traduisant ainsi leur sentiment d'appartenir à un plus vaste ensemble que leur simple village.

En ce qui concerne les autres prélèvements au titre de la corvée nous n'avons trouvé que le cahier de Balazé se prononçant pour que le transport des troupes se fit par des entrepreneurs. Mais nous sommes loin d'avoir lu tous les cahiers.

Au terme de cette courte intervention, je ne peux que souligner l'importance du problème des transports pour les paysans. Il était pour eux économique bien sûr, mais aussi politique et social. Le prélèvement en « nature », en « travail » correspondait à un prélèvement concret, vécu comme la corvée personnelle. Etant donné ce que nous en savons,

nous ne pouvons nous étonner que les paysans le condamnèrent. Mais ce qui frappe à la lecture des cahiers, c'est que dans la plupart des cas cette condamnation telle qu'elle s'exprima à la veille de la Révolution française, s'inscrivait dans une réflexion plus vaste sur l'État et la société.

Claude NIÈRES