

## Les résistances à l'implantation de la route royale dans le ressort de l'Intendance d'Auch et de Pau au XVIIIe siècle

Christian Desplat

---

**Citer ce document / Cite this document :**

Desplat Christian. Les résistances à l'implantation de la route royale dans le ressort de l'Intendance d'Auch et de Pau au XVIIIe siècle. In: Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale, Tome 93, N°153, 1981. pp. 321-327.

doi : 10.3406/anami.1981.1968

[http://www.persee.fr/doc/anami\\_0003-4398\\_1981\\_num\\_93\\_153\\_1968](http://www.persee.fr/doc/anami_0003-4398_1981_num_93_153_1968)

---

Document généré le 25/09/2015

## LES RÉSISTANCES A L'IMPLANTATION DE LA ROUTE ROYALE DANS LE RESSORT DE L'INTENDANCE D'AUCH ET DE PAU AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

Le mérite de l'extension du réseau routier français au XVIII<sup>e</sup> siècle est attribué aux intendants. La qualité de leur entreprise est rehaussée par la description des nombreuses résistances qui la gênèrent. Les aspects les mieux connus de ces luttes concernent l'administration générale des routes et l'exécution des travaux<sup>1</sup>. Dans le premier cas, il s'agit de rivalités de compétences avec les corps et les officiers locaux ; dans le second, les hommes du roi furent aux prises avec des corvéables récalcitrants. Aucune de ces oppositions ne mit toutefois sérieusement en péril les projets de l'intendance et elles s'adressaient moins à la route qu'à ses conséquences institutionnelles ou fiscales.

Mais il y eut d'autres manifestations, moins conflictuelles et plus techniques qui regardaient la détermination du tracé des routes. Les attitudes réciproques de l'intendance et des populations nuancent ici un tableau trop contrasté. On peut espérer y découvrir le rôle des administrés dans l'œuvre routière du siècle, leurs propres conceptions de la route et de ses fonctions.

### *Chronologie et géographie*

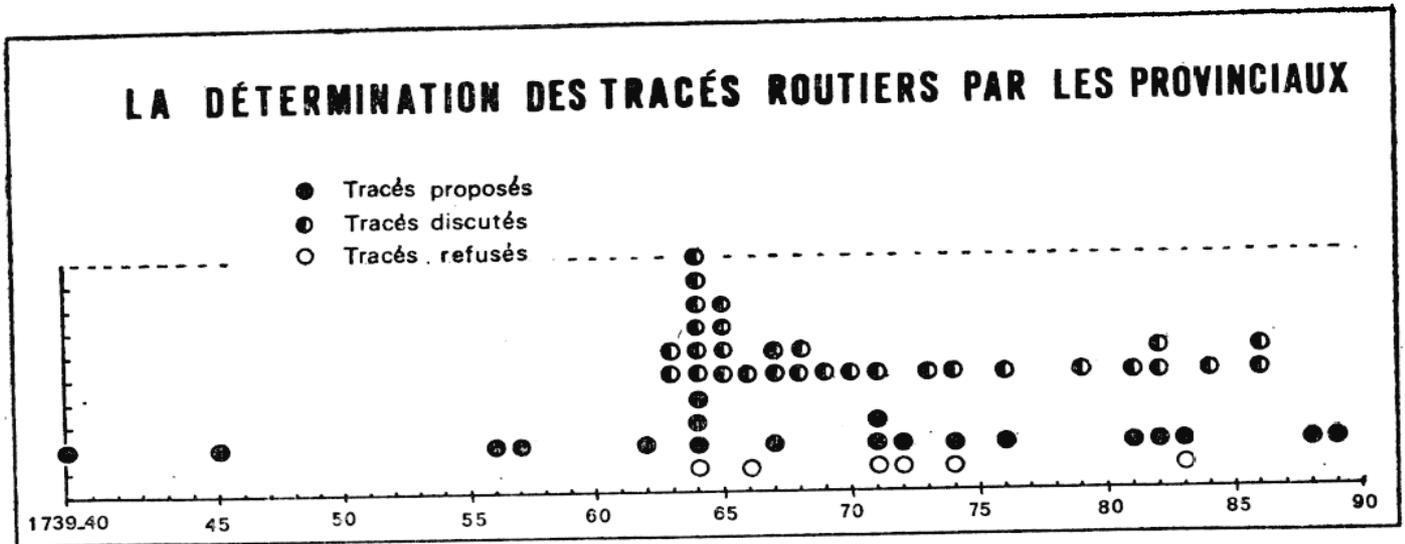
Les pays de l'intendance d'Auch et de Pau offrent à cet égard un champ d'observation très diversifié ; l'existence de nombreux Etats, provinciaux ou généraux, pouvait laisser supposer une résistance active. La série C des A. D. livre en effet 55 exemples entre 1739 et 1789<sup>2</sup>. Mais six seulement constituent des refus catégoriques ; dix-neuf autres représentent des initiatives des communautés. Trente enfin étaient des propositions de modifications aux projets de l'administration.

Les discussions les plus nombreuses eurent naturellement lieu entre 1763 et 1767 (voir graphique) ; un examen détaillé révèle toutefois une évolution du comportement des provinciaux. De 1739 à 1763 les communautés et les Etats eurent seuls l'initiative des nouveaux tracés ;

\* Docteur ès Lettres, Maître-assistant à l'Université de Pau.

1. L'œuvre des intendants en Gascogne a été magistralement analysée par M. BORDES, *D'Etigny et l'administration de l'Intendance d'Auch (1751-1767)*, Auch, 1957. Il décrit en particulier « ces difficultés qui augmentent le mérite d'Etigny », p. 522.

2. Sources : série C, Arch. dép. Pyrénées-Atl. — C 8, 22, 36, 82, 86, 87, 95, 106, 125, 126, 128, 129, 130, 133, 134, 243, 253, 262, 273, 350 à 360, 363, 367, 369, 370, 373, 376, 403, 414, 418, 436, 444, 445, 461, 629, 634, 635, 1289, 1307, 1309, 1330, 1364, 1372, 1374, 1380, 1602.



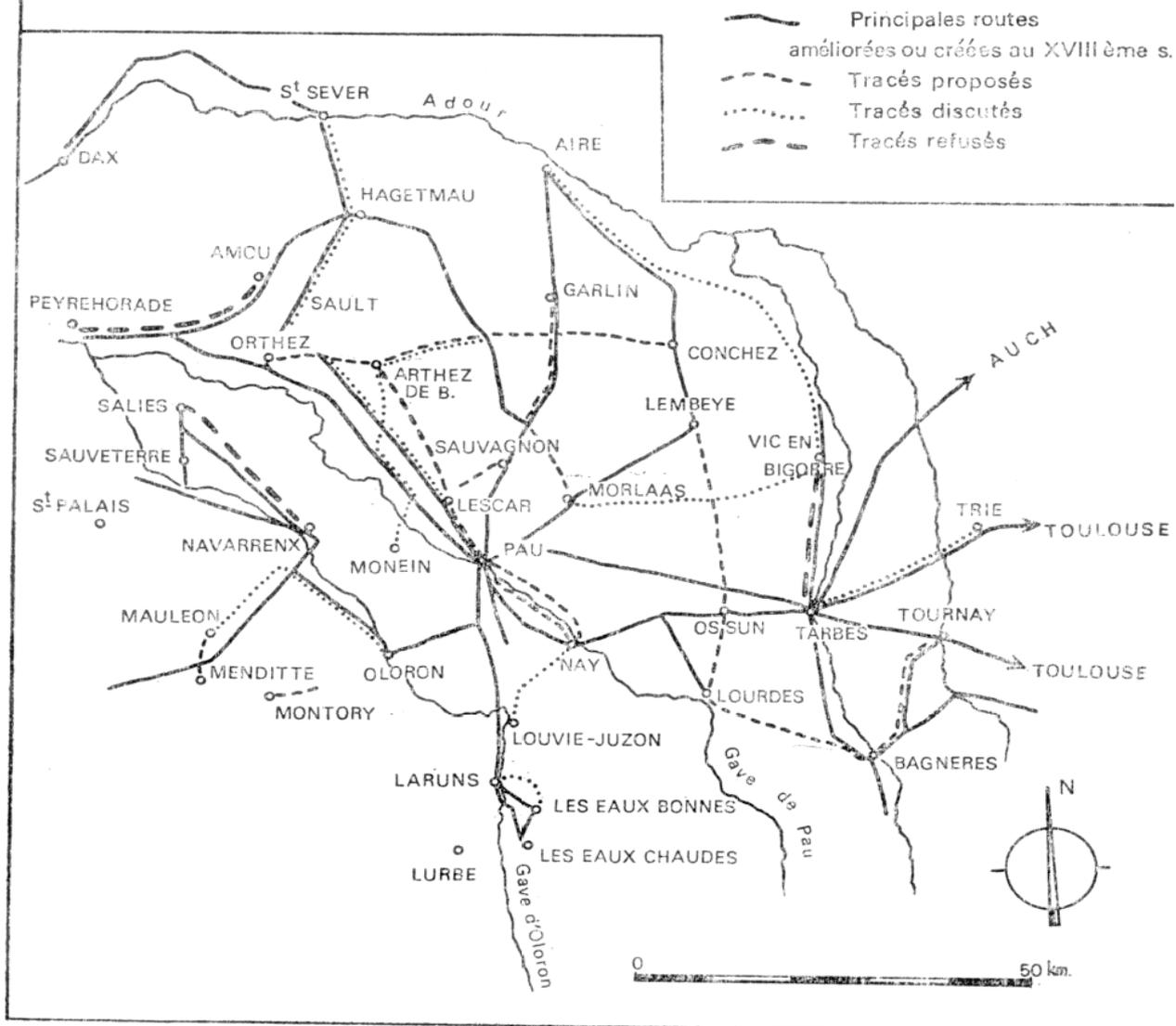
entre 1763 et 1770, ils la partagèrent, à un très faible niveau, avec l'intendance. Ils la reprirent ensuite vigoureusement jusqu'à la Révolution ; les refus les plus nombreux caractérisent également cette période. Cette périodisation confirme un mouvement plus général : après une phase interventionniste, la monarchie s'en remet aux initiatives particulières. Le nombre élevé des débats routiers entre 1770 et 1789 consacrait le réveil de la province, son intérêt pour les questions économiques.

La géographie des tracés litigieux n'est pas surprenante ; les pays d'Etats furent les interlocuteurs les plus dynamiques de l'intendance.

Les tracés refusés s'appliquaient surtout à des « embranchements » et ne remettaient pas en cause la carte routière (voir carte). En 1766 les communautés de Labatut, Habas et Ossages refusaient le nouveau tracé Amou - Peyrehorade ; le subdélégué approuva en insistant sur « l'inutilité plus qu'absolue de cette route ». Les routes d'Orthez et Navarrenx, de Salies à Navarrenx, de Saint-Sever à Saint-Loubouès furent également rejetées pour « inutilité ».

La carte des tracés proposés à l'initiative des provinciaux était plus diverse. Les routes thermales y trouvaient une place de choix ; un premier projet de chemin pour les Eaux Chaudes et les Eaux-Bonnes en Ossau fut présenté aux Etats de Béarn en 1739. Dès 1750 son raccordement à la route d'Espagne était prévu. Toujours en Béarn, en 1780, le fermier des eaux de Saint-Christau proposait une route nouvelle de Lurbe à Eysus. Le marquis d'Ossun exposa en 1767 un projet pour mettre l'Armagnac en relation directe avec les stations bigourdanes par Lembeye, Ossun et Lourdes. Ciutat en Bigorre renouvela en 1772 le plan, conçu dès 1744, d'une route reliant Tournay à Bagnères. Après 1770 ces initiatives se multiplièrent et touchèrent des axes importants. Les Béarnais définirent entre 1774 et 1782 les tracés Pau-Arthez et Garlin - Morlàas. En 1778 les Etats de Bigorre projetaient une nouvelle route Bayonne - Toulouse par Trie et Tarbes. Longtemps

PROJETS ET RÉALISATIONS ROUTIÈRES  
DANS L'INTENDANCE D'AUCH ET DE PAU  
AU XVIII<sup>ème</sup> S.



tenus à l'écart, Navarrais et Souletins firent enfin des propositions pour mieux communiquer avec le Béarn.

La liste des tracés proposés pour modification est longue ; quelques traits généraux s'en dégagent. L'axe Pau - Bordeaux par Orthez, Saint-Sever et ses embranchements sur Dax et Mont-de-Marsan suscita bien des polémiques entre 1763 et 1770. Deux itinéraires Orthez - Saint-Sever furent présentés : le premier par Brassempouy, Amou et le port de Hinx servait les intérêts de la Chalosse. Le second gagnait Saint-Sever

par Sault-de-Navailles et Hagetmau au bénéfice des Béarnais. L'itinéraire Orthez - Dax fut aussi très discuté ; Tilh et Estibeaux en disputèrent avec Puyoo et Habas.

Dans les vallées de l'Adour et du Gave de Pau la discussion porta sur le choix de la rive qui devait accueillir la route. Entre Pau et Nay, les Etats de Béarn soutinrent la voie rive gauche ; Nay prit le parti contraire, seize communautés furent mêlées à cette querelle. Les Bigourdans se déchirèrent sur la direction Aire - Tarbes ; les Etats soutenaient le tracé par Vic et Maubourguet, rive gauche. Le marquis de Lafitole prétendait imposer la rive droite par Rabastens et Belloc. Il se mêla ensuite du tracé Tarbes - Trie. Des déterminations d'importance moindre suscitèrent d'aussi rudes débats ; pour en finir avec d'interminables contestations, d'Etigny confia par exemple le soin de dessiner la transversale Nay - Arudy - Oloron à une assemblée des communautés ossaloises.

### *Les protagonistes*

Interventions	Tracés refusés	proposés	modifiés
Etats provinciaux		7	13
Communautés	4	8	16
Seigneurs	2	2	5
Ecclésiastiques		1	2
Marchands	3	3	3

Une remarque préalable s'impose : l'intendance ne fut directement mise en cause que douze fois sur cinquante-cinq. Les litiges opposaient des communautés entre elles, les Etats aux communautés, le Tiers et la Noblesse et plus rarement des particuliers entre eux ou aux communautés. Dans tous les cas la volonté et les intérêts collectifs l'emportèrent sur les particuliers. Il faut en conséquence considérer avec prudence les accusations d'égoïsme portées contre les provinciaux.

Les Etats ne figurent pas dans des cas de refus et sur quatre communautés concernées, trois au moins avaient été inspirées par des marchands. Le cas inverse pouvait d'ailleurs se présenter ; ainsi à Saint-Loubouès où la route ne servirait qu'à « dix ou douze marchands merciers qui vont porter leur marchandise dans un pauvre marché voisin ». Peu nombreux, les refus étaient bien l'expression d'intérêts et de cabales privés.

Le rôle de ces intérêts fut médiocre lorsqu'il s'agit de proposer un tracé nouveau. Le curé de Montory et ses projets « d'utilité publique » adressés à Trudaine en 1757 n'eurent pas d'émule. L'activité de la noblesse fut de son côté rarement désintéressée ; on devine à qui pensait le marquis d'Ossun en souhaitant une route Lembeye - Lourdes par Ossun. Lorsqu'il projetait d'établir à ses frais le pont de Nabas, le marquis de Jasses songeait à sa seigneurie. Mais, intéressés, ces projets n'étaient pas nécessairement égoïstes.

Il en fut ainsi de ceux des communautés et des Etats. En 1756

Menditte offrit d'ouvrir à ses frais une route vers Mauléon et un port sur le Saison. La noblesse de Soule accepta d'y contribuer ; le Tieu en revanche y vit une manœuvre du duc de Richelieu et s'y opposa. Plusieurs autres communautés proposèrent des « contributions volontaires » à l'appui de leurs propositions. Une dizaine de paroisses béarnaises soutinrent en 1774 un tracé Morlàas - Garlin, « sans s'embarasser des maux fâcheux qu'il fait toujours aux particuliers ». A la fin du siècle, quelques communautés inscrivirent même la détermination des tracés nouveaux dans leurs cahiers de doléances ; Castelpugon en Béarn revendiqua ainsi une route Conchez - Orthez.

La part des personnes privées dans les propositions de modification fut conséquente et souvent passionnée. Seigneurs et ecclésiastiques défendaient la matière imposable, mais aussi leur prestige. L'intérêt des ducs de Gramont à faire passer la route Dax - Orthez par Till était quasi nul ; mais ce village était la capitale d'une baronnie et ils adressèrent une mise en demeure très ferme à d'Etigny.

Président à mortier au Parlement de Navarre, le marquis de Lafitole se plaignit que la route Tarbes - Trie « s'écartoit d'un moulin qui lui appartient ». A Andrest, le marquis de Rothelin cherchait à dévier le tracé Tarbes - Vic pour empêcher ses vassaux d'exporter leur vin. Une fois au moins, la noblesse béarnaise voulut agir en corps ; les viticulteurs du Vic-Bilh s'unirent contre le tracé Morlàas - Vic-Bigorre. « Il y eut des remuements immenses... ». Mais le baron de Denguin, syndic des Etats écrivit à leur propos : « ces lâches citoyens transformés en anges de lumière après s'être cachés dans les ténèbres pour consommer leur méchanceté ! ». Pas plus que les nobles, les marchands ne formèrent un front uni. Sur l'axe Saint-Sever - Orthez, les négociants de Chalosse et ceux de Bayonne contrecarrèrent constamment les efforts des Béarnais.

Indépendamment des rivalités d'intérêt, la détermination des tracés révélait des antagonismes fondamentaux. Sept communautés béarnaises déploraient en 1784 un projet Artix - Arthez « qui n'a pour but que l'agrément de quelques seigneurs particuliers ».

### *L'argumentation*

La notion de bien public fut rarement invoquée ; le curé de Montory l'employa en 1757. Mondran en Béarn s'en servit contre le tracé Orthez - Navarrenx en 1771. En Béarn en 1783, « si les Etats s'opposent à une route tracée par Barcus, ce n'est point par rapport au bien ou au mal qui peut en résulter pour cette communauté, mais par rapport au peu d'utilité de cette route pour tout le pays en général, à raison de la grande dépense ». Le bien public se confondait avec un utilitarisme terre à terre inspiré par la crainte fiscale. Arzacq, Samadet, Coudures exprimaient ce point de vue en 1765 : la détermination dépendait « de l'avantage du commerce, de la commodité des voyageurs et de la diminution tant de la dépense que du travail des corvées ». La contestation sous-entendait enfin le refus d'une politique de prestige, « il est équitable de ne pas les sacrifier (les terres) à l'agrément

ment de rendre une route plus droite ». Les principaux arguments furent donc économiques, plus rarement techniques, encore moins sociaux ou politiques. L'avantage du négoce, ses retombées pour le fisc royal furent démontrés maintes fois. Pour Saint-Justin-de-Marsan, une route Roquefort - Eauze donnerait « une nouvelle activité au commerce, augmenteroit les recettes de plusieurs bureaux ». Cieutat, Ossun en Bigorre prétendaient « former un entrepôt commun à plusieurs routes ». Entre Béarn et Bigorre régna une longue guerre viticole ; le tracé Morlàas - Vic fut en conséquence très controversé. La route conduirait en Béarn les vins et les grains qui lui faisaient défaut. Mais les nobles viticulteurs béarnais prétendaient : « qu'aucun vin de Bigorre, ny autre étrangers ne pussent entrer dans la province » ; ils parvinrent à empêcher la liaison Vic - Lembeye.

Moins égoïstes, de nombreuses communautés souhaitaient que la route relance leur marché : Arthez-de-Béarn, Sault-de-Navailles, Haget-mau... Rarement défendue, la cause des approvisionnements le fut toutefois avec vigueur entre 1774 et 1789. Le président du Tiers Etat de Béarn justifiait l'ouverture d'une voie Morlàas - Garlin « par rapport au commerce des grains, à la subsistance des peuples, pour entretenir un équilibre honnête entre l'avidité du cultivateur et les ressources du consommateur ». Un projet Pau-Arthez en 1782 n'avait pas d'autre objet : « la province de Béarn ne récoltant pas assés de bled pour se nourrir s'en procure dans les provinces voisines ».

Le thermalisme suscita lui aussi de nombreux projets : Ossun - Bagnères, Laruns - Eaux-Chaudes, ... En Béarn, les Etats eurent ainsi l'occasion de se heurter aux droits des Ossalois, « communautés propriéteresses ». Partout les droits des pasteurs, ceux des agriculteurs constituèrent une source de conflits. Mais les intérêts en cause étaient souvent contradictoires. Chaque communauté désirait naturellement que le tracé empruntât « une lande inculte et stérile ». Mais lorsqu'il s'agit de déterminer la route Lescar - Sault-de-Navailles, les communautés proposèrent de traverser le Pont-Long, propriété ossaloise, car « les acquéreurs se présenteront bien plus volontiers » ! Les agriculteurs auraient ainsi éliminé les grands transhumants et obtenu la propriété individuelle des sols libérés. Ailleurs, comme à Barcus, quelques notables cherchaient à faire vendre les communaux à l'occasion d'un nouveau tracé.

L'argument industriel à peu près complètement ignoré, les autres furent très secondaires comparés aux précédents. L'argumentation technique, pauvre, n'avait qu'un but : flatter les manies supposées de l'administration. Assoutes en Ossau en donne un bel exemple : « on doit toujours choisir la construction la plus aisée, la direction la plus droite, la plus naturelle, la plus vivante, la plus courte... ».

Trois fois enfin, des communautés prétendirent infléchir un tracé par des causes morales. La première était celle des « processions publiques », la seconde, « les secours spirituels » aux malades et aux mourants

Les populations et l'administration collaborèrent ainsi fréquem

ment à une meilleure détermination des tracés. La province admise sans difficulté le projet royal et sa finalité économique et la monarchie finit par reconnaître le bien-fondé de ses remarques dans un arrêt du Conseil d'Etat de 1783.

L'œuvre des intendants s'est accomplie dans un climat de compréhension plutôt large. Mais la nature de cet assentiment est suspecte, elle signifiait l'absence de tout contre-projet. Jamais les provinciaux ne présentèrent un plan routier de quelque envergure. Le champ était donc libre et le soi-disant centralisme de la monarchie fut d'abord la contrepartie de la nullité des propositions provinciales.